



C



B.I.L. «Veg»'s herre- og damelag i fotball

Vegs i kka

Bedriftsavis
for Statens vegvesen Troms

Nr. 3 - 1991 - 23. ÅRGANG



God sommer!

INNHold

side

Agurknytt	3
Mausundforbindelsen foran fullføring	3
I veggen for deg	4
Nordkjostbotn utekontrollstasjon	5
Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97	6
Vi har for mange trafikkulykker i Troms	7
Tromsø-anleggene	8
Brakkeliv og byliv	9
Sesam - Sesam på vegkontoret	10
5 i grøftekanalen	11
Tanker i tiden	12
Kommunedelplan for ny E-6 Langslett-Tretten	13
Boller og brus og stor festivitas	14-15
Pust fra EDB-fronten	16
Utvikling og tendenser på EDB/Mikro	17
Forebyggende trafiksikkerhetsarbeid	18
Nattens folk	19
Nye håndbøker	19
Journalen fyller 250 år	20
Vernelederen har ordet: Arbeidstøy	21
To hjul bedre enn fire !!	21
Et liv uten alkohol	22
Fra minneboka	
Agnar Nilsen - en ekte vegarbeider	23
Hinnøytraveren 1991	24
Vegcup i fotball i Troms	25
Fotballventyret	26
Personaltytt	27

FORSIDEN

Vegvesenet har fått bedriftsbarnehage —

BAKSIDEN

B.I.L. «Veg»s herre- og damefotball-lag

VEGSTIKKA kommer ut 6 ganger i året. Neste nummer er i august. Frist for innlevering av stoff til august-nummeret er 7. august.



AGURKNYTT

Sommertid er agurktid. Agurktid er tida da vi ingenting gjør, men likevel gjør litt av alt. Agurknytt er de små sensasjoners store oppslag.

Men for vegvesenet fortøner agurken seg både stor og aktiv i sommertida. Fra en liten spire gror vi til en stor grønnsak. For ingen vil vel kalle Mausundforbindelsen en liten agurk, ei heller hovedvegutbygginga i Tromsø. Når vi i tillegg putter noen frø fra Dyrøyforbindelsen og Mjøsunndforbindelsen, begynner hagen å bli både innholdsrik og aktiv. Så gjødsler vi med utekontroller, asfaltering, vegmerking og lapping, samt noen planfrø i form at målinger og planlegging.

Resultat: I Statens vegvesen er ikke sommertida noen agurktid. Nei vi er heller en frodig hage med både maur, makk, nye skudd, frodige blomster og busker - og kanskje en og annen råtten plante!

Lisa

MAURSUNDFORBINDELSEN FORAN FULLFØRING

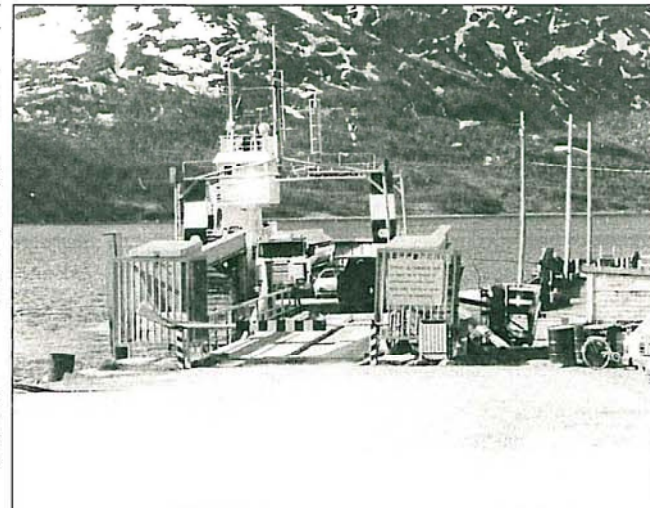
av Lisa Sundstrøm

I DISSE DAGER rigges det til storfeiring på Skjervøy. Snart er øya en del av fastlandet - knyttet til resten av verden med en tunnel under havet. Og tunnelen har VI laget! Jevnt og trutt siden november 1989 har arbeidet med Mausundtunnelen pågått. 18. september 1990 var gjennomslaget. Siden da har det vært «finpusing». Det skal som kjent mer til enn en spade og litt sprengstoff for å erklære tunnelen for kjørbare veg.

Men nå er det like før! Og Ingvald Reiertsen, prosjektleder, sier seg fornøyd med drivinga av tunnelen. Fra starten av rigginga til ferdig rassikringstunnel på Kågen vil det ha gått knapt 2 år.

Det vil med andre ord si at det er fortsatt tunnelarbeid i Nordfylket. Rassikringstunnelen på Kågen vil være klar for trafikk i september. For øvrig har det vært denne tunnelen som har skapt de største utfordringene. Fjellet i nordre del har vært en del dårlig, og dette har til tider medført noen mindre forsinkelser.

Men stort sett har dette vært et greit anlegg, sier Ingvald Reiertsen, som nå med stolthet kan konstatere at han er en pioner i Statens vegvesen. Det finnes nemlig bare en FØRSTE under-sjøiske tunnel i egen regi!



Fergelivet på Flåten er snart en saga blott.

Foto: Kåre B. Tunde

MERKEDAGER

Når et anlegg på denne størrelse går mot slutten er det alltid enkelte dager man minnes bedre enn andre. Av disse kan vi nevne gjennomslaget på Mausundtunnelen 18. september i fjor og gjennomslaget på rassikringstunnelen 21. februar i år.

HULL I FJELLET

Så har vi altså fått fire nye hull i fjellet - to som leder oss under havet og to

som leder oss rett inn i fjellheimen. Det er utrolig hva slike hull kan få å si for de som bor på hver side av hav og fjell.

For Skjervøy-væringene og folket på Kågen vil det i hvert fall bety en mulighet til å være «ute på livet» etter vanlig «Dagsrevy-tid».

Vi ønsker øyfolkene velkommen som en del av fastlandet!!

I vegen for deg



Midt i trafikken kan være en tøff arbeidsplass

av Lisa Sundstrøm

NYTT år, ny sesong og nye (og de som er igjen av de gamle) vegarbeidere ute på vegen.

Det er tøft å ha sin arbeidsplass blant brølende biler og trailere – og stort sett være «I vegen for deg».

Derfor fokuseres det atter en gang på vegarbeidernes situasjon i trafikken. Kampanjestart var satt til 21. mai på landsbasis, men her i fylket henger vi litt etter. Som kjent er vi her nord – nært polpunktet – avhengig av at snøen har forlatt oss før vi graver i jorda.

Vi kommer sent men godt!

Faren for å ende sin arbeidsdag under en trailer er nok dessverre like stor i juli og august som i mai. Derfor vil vi fokusere på vegarbeidernes sikkerhet gjennom hele sommeren.

Så får vi bare håpe at trafikantene ser de «gule menn» med påskriften «I vegen for deg».

For det er vel derfor vi er der – eller hva?



NORDKJOSBOTN UTEKONTROLLSTASJON

av Lisa Sundstrøm

DEN «blå» fløy i vegvesenet – biltilsynet – markerer seg stadig mer i trafikkbildet. Nå også med ny utekontrollstasjon på Nordkjosbotn.

Stasjonen er den første i landet som er bygd etter de skisseprosjektene Vegdirektoratet har utarbeidet med formål og standardisere denne type anlegg.

Stasjonen ble åpnet 1. juni i forbindelse med Nordkjøsmessa – og biltilsynet holdt åpent hus med gratis kontrollvirksomhet på åpningsdagen.

Skal man dømme etter besøket første dagen tegner det godt – på de 4 timene stasjonen hadde åpent var det godt over 200 biler innom.

Foruten bilistene som var invitert til gratis miljøtest og demonstrering av bremseprøver hadde også biltilsynets egne folk fra Tromsø skapt litt «festivitas» omkring ny-stasjonen. Selv om området rundt stasjonen ikke var dekkklagt eller rasteplassen gjort klar



Stasjonen åpnet 1. juni.

– ble nyskapingen markert med vaffer og kaffe. Forøvrig var folk fra ledelsen på vegkontoret og representanter for lastebilnæringa til stede.

UTEKONTROLLSTASJONEN

De totale tomtearealene er på ca. 12 dekar samt en kontrollbygning med grunnflate på 222 m² på ett plan, sier avdelingsingeniør Knut Arne Henriksen.

Kontrollbygningen består av en kontrollhall 150 m² og en kontordel med servicerom på 72 m².

Utekontrollstasjonen er planlagt for trafikksikkerhetskontroll av tunge og lette kjøretøy samt brukskontroll med vektkontroll m.v.

I tillegg består kontrollanlegget av:
– oppstillingsplass for kjøretøy
– rasteplass
– parkeringsplass for ADR-kjøretøy (kjøretøy med farlig gods)

TUNGE KJØRETØY

Stasjonen er spesielt innrettet for kontroll av tunge kjøretøy, sier Henriksen – og den har kontrollhall med følgende utstyr:

– Bremseutstyr for kontroll av bremses på kjøretøy med aksellast opp til 18 tonn.

- Dataanlegg for beregning og utskrivning av bremsetestresultat.
- Cross-check for kontroll av hjuloppheg, styring m.v.
- Lysjusteringsapparat
- Avgasskontrollutstyr for kontroll av avgass fra bensindrevne motorer.

KONTORDELEN

På kontordelen som er trivelig innredet i lyse lokaler er det installert
– dataregisteringsutstyr for veiesystem (bilvekta)
– dataanlegg for autosys og lokaldata
– skriverutstyr for utskrivning av vektdata
– automatisk trafikkdirigering av tunge kjøretøy som skal inn til kontroll.

De totale kostnadene for hele anlegget er 6,2 millioner.

BEMANNING

Stasjonen vil være bemannet 4 dager med 2 personer fra Tromsø biltilsynsstasjon. I tillegg vil den etter ferien også være bemannet 1 dag fra Finnes biltilsynsstasjon.

Dette vil utgjøre 10 dagsverk pr. uke, sier Knut Arne Henriksen, som ikke er så lite stolt av biltilsynets nye framvekst.

Datautstyret testes av Knut Arne Henriksen og Steinar Rask.

Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97

av Petter Hildre

En ny etappe i arbeidet med Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) for perioden 1994-97 starter opp i disse dager. Strategiarbeidet har vi lagt bak oss. Vi skal i den fasen som ligger foran oss, i større grad vurdere konkrete tiltak både innen drift og utbygging av riksvegnettet og innen biltilsynets virksomhet. Vegkontorets forslag til veg- og vegtrafikkplan skal foreligge innen 2. mars 1992.

SATSINGSOMRÅDER I SISTE HALVDEL AV 90-ÅRENE

Vegdirektoratet har foreslått etterfølgende satsingsområder for perioden 1994-97

TROMSØ

Det er en prioritert oppgave for vegvesenet å bidra til å løse kapasitets-, trafikksikkerhets- og miljøproblemene i de 10 største byområdene i landet. Tromsø er blant disse byområdene.

Vegvesenet engasjement skal bidra til helhetlige transportsystemer som skal ivareta hensynet til god framkommelighet for alle trafikantgrupper, høy trafikksikkerhet samt helse og miljø.

Som den observante Vegstikka-leser har merket seg, er hovedvegutbygginga i Tromsø i full gang. Denne utbygginga, i tillegg til andre tiltak som skisseres i transportplanene, vil bli videreført i perioden 1994-97.

STAMVEGNETTET

Stamvegnettet i Troms består av vegene E 6, E 78 og Rv 19/Rv 83 fram til Harstad.

Dette vegnettet har vært eget satsingsområde også i de siste vegplanperiodene, og mye arbeid har blitt utført på disse vegene. Mye er fortsatt ugjort. I Troms har vi registrert et investeringsbehov på ca. 2.000 mill. kr på stamvegnettet.

Stamvegnettet har en meget viktig transportfunksjon. Selv om det her i fylket utgjør bare en tredel av riksvegnettets lengde, avviker dette vegnettet halvparten av den samla trafikken.



Det er en prioritert oppgave for vegvesenet å bidra til å løse kapasitets-, trafikksikkerhets- og miljøproblemene.

Stamvegnettets standard er viktig for næringslivets transportkostnader.

Stamvegnettet bør derfor få en standard som er tilpasset den transportfunksjon og trafikkmengde som vegnettet har.

MILJØ

Miljø som eget satsingsområde er nytt ved denne veg- og vegplanrevisjonen. Miljøproblemene har de seinere årene kommet for fullt inn i samsfunnsdiskusjonen, og løsning av problemene vil temmelig sikkert stå på dagsordenen både nasjonalt og internasjonalt i årene framover. Det skulle bare mangle om vi ikke lokalt på fylkesnivå skal ta slike problemområder alvorlig.

Miljøproblemene fra veg- og vegtrafikken må løses både med sentrale og lokale tiltak. Lokale tiltak som bedring av bomiljø, støyforhold, luftforurensning, naturvern, landskapspleie og bymiljø, kan være aktuelt. Vegvesenets bidrag vil være å sørge for tilfredsstillende miljøkvalitet ved planlegging av nye vegprosjekter, ta hensyn til miljø ved bygging av veger og sørge for et miljørettet vedlikehold av vegnettet. Vegvesenet skal også bidra til at bilparken har en tilfredsstillende miljømessig standard.

For å få en bedre oversikt over støy- og luftforurensningsproblemene i fylket har vi i år gjennomført nye registreringer av disse forholdene.

FYLKESVEGNETTET

Fylkesvegnettet som eget satsingsområde er også nytt ved denne revisjonen. Vegvesenet går her inn for økt statlig innsats for å forsterke og legge fast dekke på den delen av fylkesvegnettet som har en viktig transportfunksjon.

Redusert tillatt aksellast medfører til dels betydelige økte transportkostnader for næringslivet. Det svakeste leddet (vegstrekinga) er dimensjonerende for lasten. Riksvegnettet har de seinere år fått økt tillatt aksellast, og det er da viktig at deler av fylkesvegnettet følger etter.

FERJETILBUD

Mange områder av fylket vårt er anhengig av ferje for å kunne komme til og fra. Bygging av fastlandsforbindelser er kostnadskreven og det vil ta mange år før ferjene er fjernet fra riksvegnettet (dersom de noen gang blir det).

Et mer nærliggende alternativ tidsmessig til være å forbedre ferjetilbudet både ved økt frekvens og ved utvidet åpningstid. Denne type tiltak på flere ferjesamband vil koste mindre og komme flere til gode enn bygging av ett kostbart fastlandssamband. Tiltaket vil også være nyttig for å forbedre utviklingsmulighetene til distrikter som er avhengige av ferje, og også trafikantenes transportkostnader.

Vi har for mange trafikkulykker i Troms!

av Edel Austlid

TIL TROSS FOR at vi tror vi behersker kunsten å kjøre bil og ellers kan ferdes i trafikken, kommer allfor mange av oss en eller annen gang ut i en trafikkulykke der et eller flere kjøretøy er innblandet.

I Troms var det i første kvartal i år 66 trafikkulykker med personskaade. Dette er langt over gjennomsnittet for perioden 1985-89.

Det bør likevel understrekes at ulykesfrekvensen er lavere i Troms enn i landet for øvrig. De dominerende ulykestypene er utforkjøringsulykker og møteulykker, men også påkjøring i samme retning og fotgjengerulykker ligger høyt oppe.

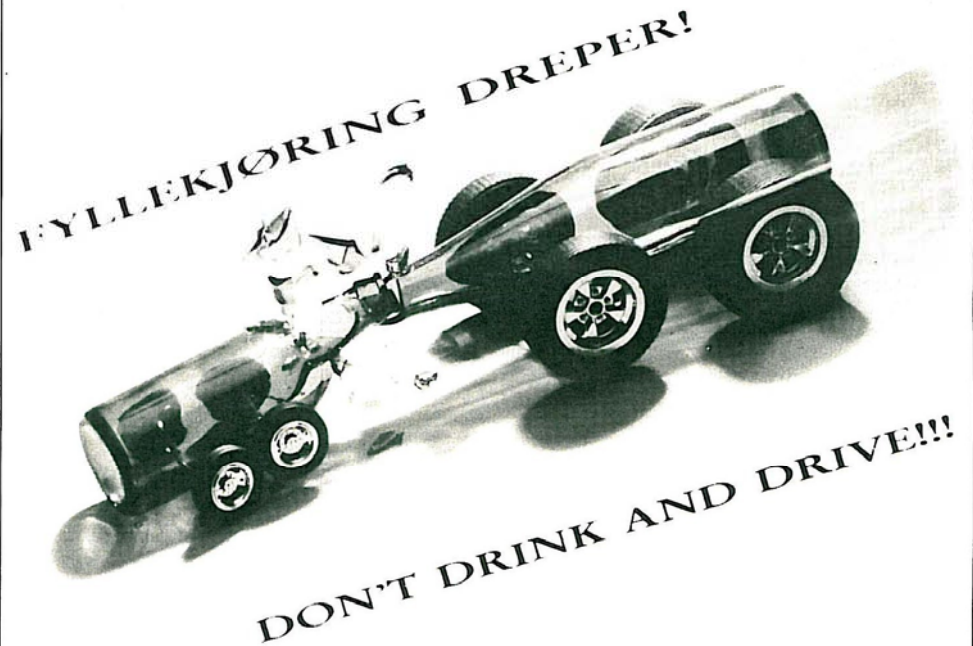
Aldersgruppa 18-19 år er fortsatt godt representert på ulykkesstatistikken, mens det kan se ut som aldersgruppa 20-24 år har hatt en positiv utvikling i forhold til samme periode i fjor.

Siste året har vi fått en stor økning i registreringen av lettere skadde, noe som kan tyde på at vi begynner å bli oppmerksomme på faren for senskader i forbindelse med trafikkuhell. Nakkesleng er en av de skadene som de fleste av oss frykter. Denne skaden oppstår gjerne ved påkjøring bakfra.

I Troms har vi for første gang på svært lenge hatt en vinter uten dødsulykker på vegene. Hele åtte måneder var uten ulykker med slikt utfall.

Vi har få ulykkespunkt på vegnettet i fylket, det vil si at ulykkene er spredt over hele vegnettet, noe som gjør det vanskelig å sette i verk spesielle fysiske tiltak for å redusere ulykkene.

Det vi alle kan gjøre er å tenke over vår egen atferd i trafikken slik at vi er med på å redusere risikoen på vegene våre!



TROMSØ-ANLEGGENE

av Hallvard Haugan

DRIVINGEN i Tromsøysundtunnelen stanset 7. juni. Nå konsentrerer vi innsatsen om Breivikatunnelen, vegene i Breivika og videreføring av arbeidene i Hansjordnesbukta.

TUNNELEN UNDER RITØ

Vi har avsluttet de to tunnelene 450 m inne i fjellet. Stuffen ligger ca. 250 m forbi sykehuset.

Før vi stanset drifta sprengte vi «ordinære» salver og hadde medisinsk personell til stede på RITØ for å vurdere virkningen fra sprengingen. Salvene ga knapt målbare rystelser og kunne bare merkes så vidt.

Konklusjonen fra sykehuspersonellet var at videre tunneldrift ikke ville forstyrre sykehusdriften. Det er likevel tatt forbehold om sprenging etter kl 2200.

Dersom det går slik vi legger opp til i dag, vil vi starte opp drivinga på Tromsøysundtunnelen igjen mot slutten av året. Neste del skal ut på anbud. Også vi vil da være med i konkurransen.

BREIVIKATUNNELEN

Drivinga går sin gang fra begge ender. Inndrifta har vært mindre enn planlagt i starten, men det har gått bedre etter hvert. Skal fremdriftsplanen holde, må entreprenøren sprengte over 70 m tunnel i gjennomsnitt pr. uke.

I Breivika har det vært en sone med dårlig fjell, men det ser ut til at vi er gjennom det verste nå. Dersom de vurderingene som er gjort holder stikk, skulle det ikke bli store problemer med fjellet i fortsettelsen. Hittil har det vært lite vanninnslag.

Alle masser fra Breivikatunnelen kjøres til Tromsø Lufthavn. Den opprinnelige avtalen om 70 000 pfm³ til luftavna er nå øket til 120 000 pfm³. Det forhandles nå med Luftfartsverket om leveranser av store mengder stein til flyplassen også fra Tromsøysund-tunnelen.

VEGER I BREIVIKA

Forberedelsene til å starte vegarbeidene i Breivika er i full gang.

For å komme i gang med omlegging av ledninger og oppfylling av Tverrforbindelsen, må det bygges en omkjøringsveg på ca. 550 m. Denne omkjøringsvegen vil være i drift ett år fremover, mens Tverrforbindelsen løftes og brua over Stakkevollvegen bygges.

Arbeidet med omkjøringsvegen er i full gang, og vi regner med å ta den i bruk ved Sankthans-tider.

Vegarbeidene i Breivika er kompliserte fordi det er så mange interesser involvert. I dagen er det grunneiere å ta hensyn til og nede i bakken kommer alle «lednings-eierne» inn i bildet.

Det er nesten slik at vi ikke kan ta et spadestikk uten at minst 4-5 parter og «vesener» er involvert.

Første biten av veggen i Breivika, rundkjøring C lengst i nord, har vært ute på anbud. Vi regner egenregikalkyle og vant konkurransen med en sum som lå ca. 9% under laveste konkurranse. Anbudssummen er på ca. 1,2 mill kr. Rundkjøringen skal være ferdig til RITØ åpner i midten av september i år.

ENTREPRISER

Fra nå av og utover høsten kommer deler av prosjektene ut på anbud. Våre planleggere har hendene fulle med å gjøre ferdig byggeplaner og anbudsdokumenter for disse delene.

I tur og orden vil følgende arbeider bli satt ut i entrepriser:

- Omlegging av vann- og avløpsledninger
- Tre gangbruer
- En overgangsbru (NIB-bru) på 57 m.
- En stor fotgjengerundergang.
- En stor forstøtningsmur
- Portaler
- Videreføring av Tromsøysundtunnelen
- Hvelv/vannsikring i Breivikatunnelen

Det meste av dette vil vi være med å konkurrere om gjennom egenregikalkyle.

I tillegg til entreprisene vil det være arbeider som ikke ligger til rette for å sette ut på anbud. Disse vil bli utført i egen regi.

PLANLEGGING

Arbeidet med byggeplanene styres og koordineres fra anlegget. Etter en periode hvor det var noe usikkerhet omkring arbeids- og ansvarsfordeling med planavdelingen har vi hatt en «grenseoppgang».

Det kan nok ennå dukke opp gråsoner, men samarbeidet med planavdelingen fungerer godt.

Det er i alle fall riktig og nødvendig med et nært samarbeid med planavdelingen. Det er viktig at den som har vært ansvarlig for oversiktsplanene er med når detaljene skal på plass.

FREMDRIFT

Det ligger nå an til større aktivitet enn tidligere planlagt. Særlig gjelder dette fremdriften av Tromsøysundtunnelen. Det vil være kjent fra media at denne tunnelen kan stå ferdig i 1994, ett år tidligere enn planlagt, men dette er avhengig av økte bevilgninger.

Anleggene ligger slik at det er muligheter for mange angrepspunkter og fornuftig bruk av penger. Vi må bare sørge for å ha en tilstrekkelig bemanning slik at vi ikke mister oversikten.

Forseringen kan innebære at prosjektledelsen må styrkes.

BRAKKELIV OG BYLIV

av Lisa Sundstrøm



Pause fra tunnelen. Fra venstre: Gunvald Blikfeldt, Erling Hind og Gudmund Johansen.

Anleggsliv og brakkeliv er jobb, mat og søvn. Brakkeleira ligger gjerne langt fra folk og fe. Det er lite og ta seg til utenom arbeidet – kanskje noen timer foran TV.

Anleggssluskene er de som bygger veg og tunnel for oss andre. Svarte og «lyssky» stikker de hodet fram fra livet inne i fjellet for å se på oss «i dagen».

Så er det noen timer med kortstokken, med avisa, foran TV – og så i senga. Kan hende en og annen gang er det en tur på bygdas lokale «pub» – men det blir lite tid mellom arbeidsøkene. I helga er det hjemover for å ta seg av alt det som venter der – så ei ny uke ute i «ødemarka».

BYLIV

I disse dager er Tromsø by bosted for mange av våre anleggsfolk. Brakkeleira for hovedvegutbygginga i Tromsø ligger nord på øya. Selve brakkeleira er ikke ulik de vi har sett så mange ganger før – ensformig og lite vakker. Men hvordan er livet for anleggsgjengen så nært opp til byens fristende uteliv – Tromsø med alle sine spise- og uteplasser?



Brakkelivet er likt over alt! — Martin Furumo.

SESAM SESAM PÅ VEGKONTORET

av Kari Hesselberg

OMORGANISERING er blitt rene trylleordet på vegkontoret denne våren. Gjennom omorganisering skal vi bli mer resultatorienterte, mer målstyrt, mer effektive og hva mer? Kort sagt jobben skal gjøres bedre.

ER VI REDD FOR FORANDRING?

Mange spør seg nok om de forskjellige forslag til organisasjonsendringer virkelig fører til bedre resultater. Hvorfor gjør de det? Fordi de ikke liker forandring? Fordi de er redd for å miste makt, eller prøver å skaffe seg (mer) makt? Er det kulturen i Vegvesenet? Eller er det slik at mange ikke ser noen fornuftig grunn til forandringene?

Antakelig er det en del folk som er skeptiske til endringer og de har ulike grunner for det. Men mitt inntrykk er at det er skapt en myte i etaten, om at vi ikke ønsker forandringer. En myte som altså, som myter flest, ikke er sann, i hvert fall ikke helt sann. Jeg tror det er mange medarbeidere som ser fram til endringer. I en del tilfeller har for øvrig medarbeiderne kommet med mer radikale forslag enn ledelsen.

MOTSTAND ER ET GODT TEGN!

De fleste er ikke enig i ett og alt av de forslag som er kommet fram, men det skulle bare mangle. Litt sunn skepsis, og på noen felt aktiv motstand skal vi være glad for finnes. Det ville være slappe medarbeidere i etaten som passivt tok imot alt nytt!

LA IKKE ALT BLI VED DET GAMLE!

Nei, jeg tror at det verste som nå kan skje, det er ikke endringene, men at det ikke blir noe av endringene! At alt blir ved det gamle – kan det skje? Vegsjefen og de tillitsvalgte kan kompromisse så mye i forhandlingene at det blir lite eller ikke noe igjen. Medarbeiderne kan sabotere gjennomføringen – ved å forholde seg som om ingenting var skjedd. Ledere kan unnlate å følge opp i gjennomføringen, skyve problemene foran seg o.l.

ETT ÅRSVERK TIL OMORGANISERING?

Hvorfor vil det være dumt om mye av omorganiseringen «koker bort i kålen»? Jo, tenk bare på hvor mange arbeidstimer som er lagt ned. Det har vært ikke mindre enn 6 arbeidsgrupper i sving. Prosjektgruppen har hatt

12 møter, de fleste på hel dag. Og det er jobbet mye rundt omkring blant tillitsvalgte og interesserte. Totalt har vi kanskje brukt så mye som et årsverk på denne prosessen. Folk er motivert nå, og hvis det drar ut med å begynne å arbeide etter den nye organiseringen kan man kanskje gå litt lei? Vi må vise at vi ikke bare kan prate, men lojalt bidra til gjennomføringen.

Vil vegvesenet oppnå bedre resultater etter omorganiseringen? I forslaget til organisering har man forsøkt å samle resultatansvar og myndighet best mulig. Det bør bli klarere ordrelinjer og bedre definerte ansvarsområder.

I Bjørvigutvalget og gjennom prosjektgruppens arbeid, er det MÅLSTYRING som er det sentrale prinsipp. En bedre målstyrt etat, er en mer effektiv etat! Ingen revolusjonerende endringer, men små skritt på veg – vi får håpe i riktig retning.

DE VIKTIGSTE FORSLAG TIL ENDRINGER

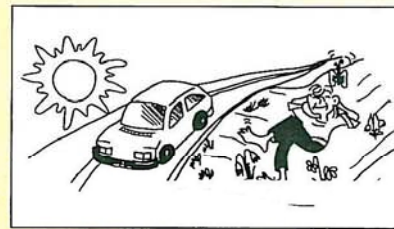
- Biltilsynet får hovedansvar for trafikksikkerhet. TFTU-sekretær og ulykkesanalyse flyttes dit.
- Biltilsynsstasjonene organiseres med to resultatenheter; trafikant og kjøretøy og en service-enhet; sekretariatet.
- Planavdelingen får hovedansvar for miljø og utredninger. NVVP flyttes dit, og det opprettes en utredningsseksjon.
- Driftsavdelingen (vedlikehold) skal ha det meste angående drift av vegene. Skilting, signaler, trafikkstyring m.m. flyttes dit.
- Byggeavdelingen (anlegg) skal ha ansvar for å bygge vegene. Byggeplanlegging, laboratoriseksjonen og grunnseksjonen flyttes dit.
- Administrasjonsavdelingen og maskinavdelingen yter service, slik at de øvrige avdelinger kan få produsert de resultatene som er viktige for samfunnet. Diverse interne organisasjonsendringer.
- Informasjonstjenesten tar skritt opp og fram, og får vegsjefen og assisterende vegsjef som nærmeste overordnede.

TIDSPLAN

- 21. og 25. juni drøftinger mellom vegsjef og tillitsvalgte.
- 1. juli innsending til Vegdirektoratet av vegsjefens forslag til organisering.
- 6 september beskjed om godkjenning eller ei fra Vegdirektoratet.
- Deretter forhandlinger lokalt og eventuelt sentralt.
- Vegdirektoratet ber vegkontorene ha gjennomført endringene senest innen 1. mars 1992.

5 i grøftekanten

av Lisa Sundstrøm



Kirsti Stokmo, planavdelinga - trafikk

— Jeg mener at det er riktig og positivt at vi med jevne mellomrom ser på organiseringa av etaten vår. I forbindelse med den omorganiseringa vi nå gjennomgår synes jeg at det har vært for lite fokusert på arbeidsoppgavene – hva som i dag er årsaken til at avdelingene ikke fungerer etter ønske både innad og mellom seg.

Ellers så vet jeg ikke hvor mye dette vil få å si for min arbeidssituasjon – det er ikke klarlagt ennå.



Ole Fredrik Wikstrand, vedlikehold

— Vedlikeholdsavdelinga ble først omorganisert 1. desember i fjor. Jeg synes derfor at vi fortsatt er i en omstillingsfase. Det er en del som ikke er avklart ennå og som bør «finpusses».

Jeg føler derfor at denne omorganiseringa ikke berører oss så mye.

Omorganisering

av vegadministrasjonen i Troms står foran sin fullførelse. Etter måneder (og år!) med dette ordet i vårt vokabular har vi etter hvert begynt å forstå at gode gamle anleggsavdelinga skal hete byggeavdelinga og vedlikehold skal få det vakre navnet drift. Kjært barn har mange navn! Nå er det ikke bare navnene som skiftes men også en del av innholdet.

Om det taler artikkelen på forrige side. Men hva med folkene – de som hører til inne i avdelingene?

Hva vil dette få å bety for den enkelte arbeidstaker og er de fornøyd med prosessen så langt?



Trygve Pedersen, grunnseksjonen

Jeg hadde vært helt fornøyd dersom grunnseksjonen hadde blitt egen avdeling. Det hadde nok vært best for oss. Men ellers tror jeg at omorganiseringa får liten innvirkning på min arbeidssituasjon. Jeg får de samme å forhold meg til som i dag.

Frid Didriksen, laboratoriseksjonen

— Jeg vet i dag ikke hvor mye omorganiseringa vil virke inn på jobben min. Vi har hørt at vi havner på byggeplanseksjonen – og det kan bety større utfordringer for meg.

Men selv om jeg føler meg vel informert er det samtidig som om det skjer noe «over hodet» som man ikke får vite noe om. Så vi får se.



May Gøril Ellingsen, Personalseksjonen

— Så langt synes jeg at omorganiseringa har gått bra. Vi har fått være med på prosessen. Men det verste gjenstår – selve gjennomføringen av omorganiseringa. For øvrig håper jeg at min arbeidssituasjon vil endre seg – og at personal blir en egen seksjon.

Maskinavdelingen

av overingeniør Gunnar Berntsen - Maskin

SOMMEREN er her igjen, og det er full «fres» ute på veien, i ordets rette betydning.

Vår nye stolthet, en høvelmontert Tonstad-fres, går så det suser, og veker berettiget oppmerksomhet å grunn av sin store kapasitet og sinnrike utrustning for tilsetning av bindemiddel. Grus- og asfaltproduksjonen er i gang på Fornes, og likeså dekkelegging og dekkereparasjon i flere forskjellige varianter.

Dette er områder hvor vi mener å være skikkelig på offensiven, og hittil har vi også vært brukbart konkurransedyktige ifølge våre oppdragsgivere. Vi har stort sett meget moderne utstyr, som betjenes av erfarne kjørere, og det er stadig nye utfordringer som følge av nye metoder, nye massetyper - bindemidler m.m.

Noen anleggsmaskiner har vi også i sving, 8 - 10 stk. tilsammen (det er mange fylker som nesten ikke har anleggsmaskiner lenger).

Så skulle man kanskje tro at alt er bare velstand og glede. Slik er det nok ikke, i alle fall hva velstand angår. Våre såkalte «konkurranseutsatte» maskiner skal helst leies ut til samme pris som tilsvarende private, og det kan holde hardt mange ganger.

Vi har allerede innsett at vi ikke er konkurransedyktige når det gjelder middels store hjullastere og gravemaskiner. Dette er maskiner som etter hvert vil forsvinne fra egne rekker. Grus- og massetransport med lastebil, er også et område hvor vi ikke klarer å konkurrere. Vi kommer derfor til å begrense antallet lastebiler til det som er nødvendig for brøyting i egen regi, eller omtrent som i dag.

Som kjent er det Storting/Departement og Vegdirektorat som, i alle

fall hittil, har bestemt hvor mye penger vi får til maskinkjøp. Beløpet har stadig gått nedover, og en nedtrapping av maskinparken har vært helt nødvendig. Da er det forståelig at det er de ulønnsomme maskinene som først må bort.

Men vi håper jo å få sitte igjen med noen få skikkelige anleggsmaskiner, som både er konkurransedyktige, og som ikke er så vanlige på det private marked.

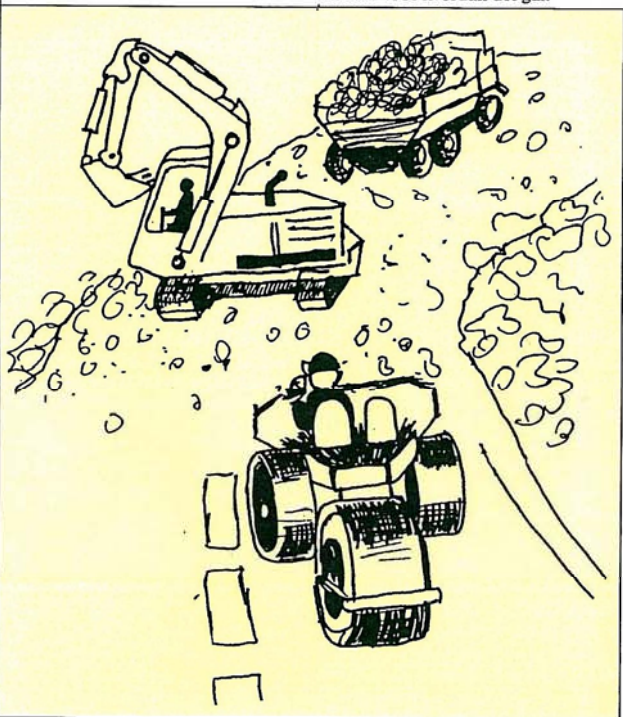
Omorganiseringen på vegkontoret har engasjert mange i den senere tid. Selv om intet er avgjort i skrivende stund, er det vel riktig å anta at omorganiseringen får liten betydning for maskinavdelingen både inne og ute.



Derimot er det andre ting på gang som kan få betydning for maskinavdelingen fremtid. For å gjøre en lang historie kort kan følgende nevnes: Vegdirektoratet har i brev av 26. februar 1991 til Samferdseldepartementet foreslått at maskinforvaltningen organiseres «tilnærmet lik en forvaltningsbedrift internt i Vegvesenet i det enkelte fylket».

Dette betyr bl.a. at budsjett- og avgiftssystem endres, og maskinforvaltningen blir mer å sammenligne med private maskineiere, både på godt og vondt.

Vegdirektoratet har bedt om å få gjennomføre endringene snarest mulig. Vi tror allikevel at det vil ta et par år før noe eventuelt skjer. Så får vi se hvordan det går.

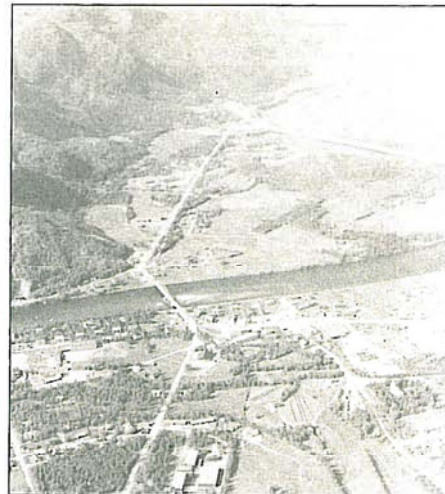


Kommunedelplan for ny E-6 Langslett-Tretten

av Jan Indseth

PLANAVDELINGA er nå inne i de avsluttende arbeider med planlegging av ny trase for E6 over Sørkjosfjellet og gjennom tettstedene Sørkjosen og Storslett i Nordreisa kommune.

Denne planen fremmes formelt som kommunedelplan, og dette er noe forholdsvis nytt innen vegplanlegging. Tradisjonelt har vi brukt betegnelsen hovedplan for denne plantype. Forskjellen finner vi i lovverket som planene bygger på. Hovedplanen bygger på Vegloven mens Kommunedelplanen bygger på Plan- og bygningsloven. I praksis betyr dette at det er kommunen som kan godkjenne denne vegplanen dersom det ikke foreligger innsigelser fra offentlige høringsinstanser. Hadde dette hadde vært en hovedplan ville Vegdirektoratet vært godkjenninginstans.



Nordreisa

Det er forøvrig bestemt at all vegplanlegging etter en overgangsperiode (etter 1994) skal skje i henhold til regelverket i den nye Plan- og bygningsloven.

elva i en ca. 150 m lang bru nedenfor gammelbrua og Storslett sentrum. Veglinja kommer inn på eksisterende veg ved Flatvoll.

KONFLIKT MED FORESLÅTT VERNEOMRÅDE

Korteste og billigste alternativ (nedre linje) synes lite aktuell da den beskærer viktige partier (selvdrenerende overgangssone mellom salt- og ferskvann med spesiell vegetasjon og fugleliv) i foreslått verneområde ved Reisaelvas utløp. Felles linje fra Leirbukt-svingene kommer også i konflikt med verneområdet, men problemene kan her løses ved hjelp av mindre bruer over dreneringssone til elvedeltaet.

ØVRE LINJE ØNSKES AV MANGE

Vegkontoret har i sin konklusjon gått inn for alt. III (øvre linje) men med en etappevis utbygging slik at det kost-

bare partiet (tunnelene) ovenfor Sørkjosen tas som siste etappe av utbyggingen. Dette syn deles av de fleste som har vært hørt i saken. Øvre linje er både lengst og dyrest, men gir en rask og smidig avvikling av trafikken, og vi får bedret bomiljøet (mindre støy, færre ulykker m.m.) gjennom Sørkjosen. Det gjenstår imidlertid politisk behandling i kommunen.

NEPPE ANLEGGSTART FØR ÅR 2000?

Behovet for å samordne arealinteressene (i kommuneplanen) har medvirket til tidlig planlegging av dette prosjektet sett i forhold til sannsynlig utbygging. Veggen over Sørkjosfjellet har i dag dårlig standard. Uten en betydelig økning av bevilgninger til vegformål er det lite som tyder på en snarlig utbygging. Prosjektet er ikke oppført i noen investeringsplaner fram t.o.m. 1997.

Passering av Sørkjosen har forvoldt de største plantekniske spekulasjonene. Vi har da også endt opp med 3 forskjellige alternativer her, et alternativ nedenfor bebyggelsen og flyplassen, et langs eksisterende veg og et alternativ ganske høyt ovenfor bebyggelsen. Det øvre alternativet består blant annet av 2 tunneler på tilsammen 1.8 km.

Fra Leirbukt-svingene går alternativene over i en linje som krysser Reisa-

LITT DATA

Alternativ	Veglengde (m)	Kostnad (mill. kr)
Alt. I (nedre)	15748	117
Alt. II (eks.veg gi. Sørkjosen)	15812	122
Alt. III (øvre)	16247	182
Eksisterende veg	18125	

BOLLER OG BRUS OG

Det var rammen rundt den offisielle



Over: Bare det snart blir servert!

Under: Vi feirer åpninga!

Vegsjef, administrasjonssjef og Tuppen og Lillemor

av Lisa Sundstrøm

27. mai ble barnehageåpninga markert som en hver annen stor veg-åpning.

Med ordfører, vegsjef, den lokale presse og styret i barnehagen til stede var det bare de kongelige som manglet.

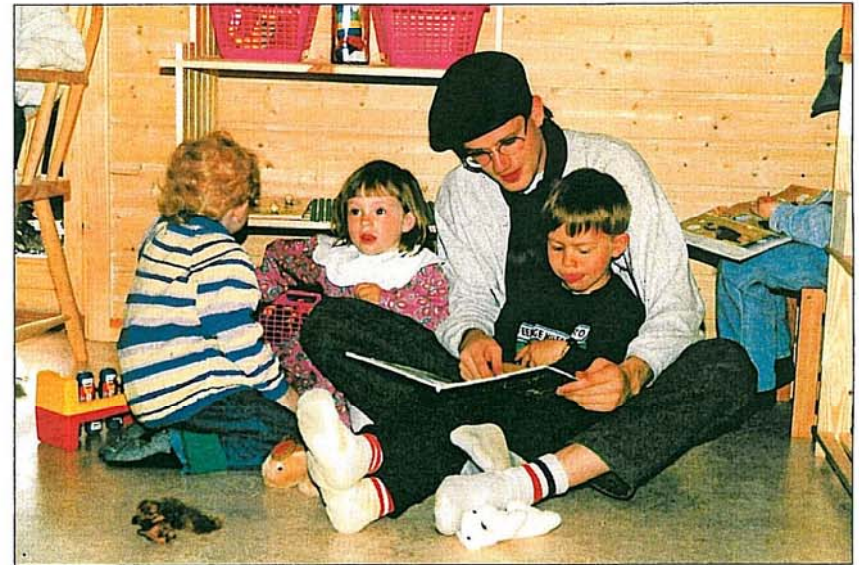
Men en slags kongelig åpning ble det likevel. For med godvilje og i respekt for de som har brakt dette prosjektet i havn – kan vi med hånda på hjerte si at det er et lite slott som nå har tatt form i Kveldrovegen.

Barnehagen ligger lunt og skjermet til – i et lite trafikert strøk og med friarealer like i nærheten. Selve huset føyer seg pent inn blant villaene i området. Det er koselig, det er trivelig – og når arbeidene på utsida blir ferdig vil det hele fortone seg penere for omgivelsene.



STOR FESTIVITAS

åpninga av Kveldrovegen barnehage



Kosestund

Innvendig er huset alle tiders for små veg-, tele- og fiskeriforsknings-unger. Avdelingene som huser forskjellige aldersgrupper er trivelig innredet. Det er lagt vekt på den miljøvennlige sida – både med hensyn til ventilasjon, belegg og materialer.

Etter omvisning på de forskjellige avdelingene var det med et misunnlig hjerte jeg betraktet leke-komfyren og leke-kjøkkenet. Den som bare hadde et slikt da man var liten..... Her vil nok etatenes etterkommere trives!!!

Smilende og blide unger – i hengivenhet over kaker og boller – travelt opp tatt med å få kastet seg over rødbrusen. Det var det som møtte oss besøkende. Og midt opp i det hele – de ansatte – fornøyd over å ha en trivelig og god arbeidsplass.

STOR EGENINNSATS

Men dette er presentasjonen av et ferdig produkt. For tida før dette, fram mot åpninga har vært preget av mange og lange arbeidsdager.

Men det har også vært mye moro. Spesielt det å jobbe sammen fram mot et felles mål har betydd mye. Dugnadsinnsatsen har vært stor, og det er fint å se resultatene av denne.

Selve ideen om en bedriftsbarnehage ble utfanget i 1986 – i Televerket.

I 1988 kom vegvesenet med – og siden den gang har det gått slag i slag.

Det er nedlagt ca. to årsverk i planlegging og dugnadsarbeid, 40 styremøter har vært holdt, dette utgjør ca. 600 timer arbeid. I tillegg har foreldreinn-satsen vært stor – 1800 timer med maling, sparkling, snekring og syng – bare gardinsynginga har tatt 200 timer. Men hva gjør man ikke for å få en trygg og trivelig plass til sine «håpefulle»??!?

SAMARBEIDSPROSJEKT

Barnehagen er et samarbeidsprosjekt mellom Televerket, Statens vegvesen og Fiskeriforskning. Med en ihrdig innsats fra foreldre på disse tre arbeidsplassene har det vært mulig å gjennomføre prosjektet. Men også fortsettelsen er viktig. Det koster nemlig å drive barnehage. For hvert barn må det betales 2800 pr. måned. Det er plass til 52 barn i nyetablisementet, og Televerket har besatt de fleste plassene. I den grad det ikke har vært mulig å fylle opp barnehagen med «egne» unger har det gått ut tilbud til andre av byens borgere. Da koster det 3800.

KVELDROVEGEN BARNEHAGE

Barnehagen har skapt 15 nye arbeidsplasser i Tromsø, og bare dette er beundringsverdig. I tillegg har 52 unger fått en trygg og trivelig hverdags-situasjon, samt fornøyd foreldre.

Som daglig leder er Gunn Zachariasen tilsatt, og Kari Hesselberg på vegkontoret er leder for styret.

PUST FRA EDB-FRONTEN.

av Hermod Johansen

SIDEN SISTE GANG vi lot høre fra oss, er det foretatt en del nye installasjoner mot NORD maskinene her på vegkontoret.

Det vi kan nevne av større ting er ETHERNET III kontroller til 5400 maskinen, TCP/IP til datavekster og UPS.

For de fleste vil dette være meningsløse ord, så vi vil prøve å gi en kort forklaring på hva disse tingene brukes til.

ETHERNET III kontroller

vil gi raskere svartider og bedre utnyttelse av maskinkapasiteten på ND5400 maskinen. (Dette er maskinen som i hovedsak benyttes av biltilsynet).

TCP/IP

Med denne kan man logge seg på maskiner i andre fylker eller Vegdirektoratet uten først å være innlogget på våre maskiner. Dette brukes først og fremst av brukere mot vegdatabanken. Biltilsynet vil etterhvert også benytte seg av TCP/IP for å logge seg på mot NORD maskinen for å kunne utnytte den tidligere nevnte ETHERNET III kontroller.

UPS (Unit Power Supply)

Denne vil sørge for at NORD maskinene ikke stopper selv om strømmen skulle bli borte. UPS'en er utstyrt med 36 stk batterier som vil holde liv i maskinene i ca 10 - 15 min. etter et strømbrudd.

SKJERMFILTRE

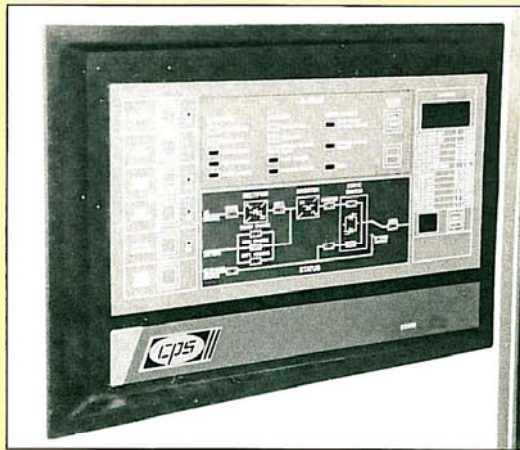
I kjølvannet av mye fokusering rundt skjermstråling, er det besluttet å montere filtre på terminaler og PC'er på vegkontor og biltilsynstasjoner.

Det er valgt 2 typer filtre, henholdsvis SUNFLEX VOLTFREE for terminaler og SUNFLEX SECURITY for PC'er. Første innkjøp av filtre vil skje før sommerferien og vil i første rekke dekke de som bruker terminalen/PC'en størstedelen av dagen.

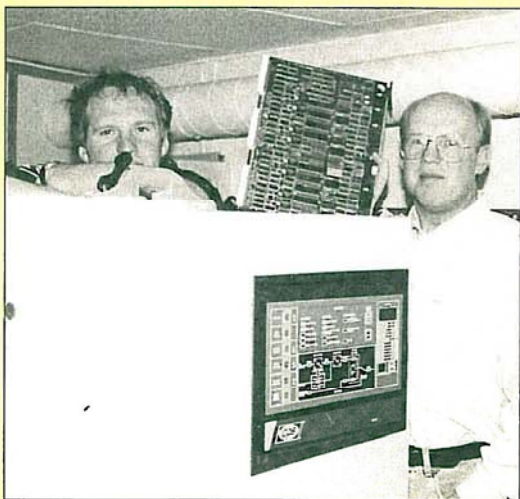
Til høsten vil det bli vurdert nytt innkjøp, så de som ikke fikk montert filter i første levering, kan komme i betraktning da.

Filtrene vil bli montert på arbeidsplassen, så innledning av terminaler/skjermene blir ikke nødvendig.

Spørsmål angående dette kan rettes til EDB-drift v/Hermod.



UPS'n (avbruddsfri strømforsyning). Dette er «kompisen» som skal ta seg av oss når strømmen går.



Hallvard og Hermod ved UPS'n

UTVIKLING OG TENDENSER PÅ EDB/MIKRO

av Kent Myräng

DATAKRAFTEN SPREER SEG

Mange innen vegetaten har i det siste merket datakraftens desentralisering på en påtagelig måte; istedenfor en terminal med grønn skjerm står det nå en PC med fargeskjerm på pulten. Nå er ikke lenger «DataMaskinen» noe som ruger i kjelleren bak lukkede dører. På godt og vondt står den nå øye mot øye med brukeren, komplett med CPU, harddisk, videokort, serieport, cache, CMOS RAM, mus, DMAkontroller, kjølevifte...

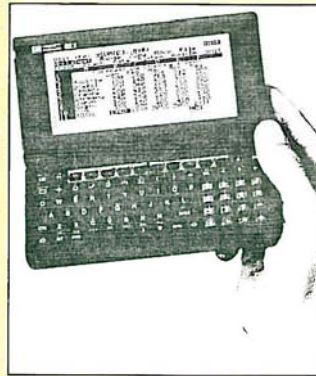
Med en egen maskin på skrivebordet (eller i stresskofferten) øker friheten – men også ansvaret. Friheten til selv å organisere sine data på beste måte, og hele tiden ha den udelte oppmerksomheten fra maskinen framfor seg. Ansvaret med å ta sikkerhetskopier av dataene, og ikke å kjøre eller spre ulovlige programmer.

I det følgende skal jeg prøve å beskrive noe av det som «er på gang» på PC-siden i øyeblikket. Vi forsøker hele tiden å ha øynene åpne og holde oss oppdatert slik at vi finner de til enhver tid beste løsningene for databehandlingen på vegkontoret, både på kort og lang sikt.

MASKINVARE

Mindre og mindre – men kraftigere og kraftigere

Samtidig som ytelsen øker, pågår også utviklingen i andre ender – mot nedskalering av yttermålene. En fullt brukbar, batteridrevet PC veier nå litt over 3 kg med eksempelvis 5 MB RAM, 60 MB harddisk og 3,5« diskettstasjon. Den undre grensen for hva som er praktisk å bruke settes nå av størrelsen på tastaturet. Bildet viser en PC med QWERTY-tastatur, separat numerisk tastatur, DOS 3.2 og «innebygget» programvare; blant annet fullt regneark, notisblokk, kalender og møtebok. Maskinen kan også kommunisere med PC-er og annet utstyr via seriell kabel. Den veier 300 gram og måler 16x16 cm når den er åpen.



PC-ER I SAMARBEID

Frittstående PC-er kan gjøre mye arbeid, men de store gevinstene henter vi inn først når vi får dem koblet sammen via LAN (Lokal Area Network – lokalnett) og WAN (Wide Area Network). Da trenger vi ikke lenger å lagre alle programmer/data på alle harddisker, og da kan vi også kommunisere med hverandre på en enklere måte.

ELEKTRONISK POST vil sannsynligvis innebære store forandringer for «papirarbeidet» fremover. To vesentlige begrep her er EDI (Electronic Document Interchange) med den europeiske standarden EDIFACT, samt X.400 som kan sies å være en «konvoluttstandard» for elektronisk post.

MULTIMEDIA vil ha effekt på blant annet opplæring og møtevirksomhet. Man vil kunne sitte med et «interaktivt tv-program» på skjermen sin for å lære seg nye ting. Mye av møtevirksomheten kan foretas via bildetelefon i et vindu på skjermen.

FOLKEVARE

Opplæring Den vesentligste komponenten i data-system er naturligvis brukeren. Det som en PC får til på egen hånd er ikke mye. Her jobber vi med oppfølgerne til EDB-kursene fra i fjor, og håper på å kunne komme ut med et tilbud innen kort tid.

PROGRAMVARE

Grafisk brukergrensesnitt

Et bilde sier mer enn tusen ord. Dette er prinsippet som ligger til grunn for det grafiske brukergrensesnittet. Istedenfor å huske å skrive lange kommandoer, peker man på et bilde (ikon) som representerer det man skal gjøre.

Fordelelene på PC er i korthet:

- Når man har lært seg et eller et par (Windows-)programmer, kommer man relativt raskt igang med nye programmer, da miljøet (brukergrensesnittet) er felles for alle programmene.
- = Enklere opplæring, bedre utnyttelse.

- Windows, til skilnad fra DOS, muliggjør at man kan ha flere oppgaver igang samtidig. Eksempelvis trenger man altså ikke å avslutte sitt tekstdokument for å gjøre et oppslag i et register eller sjekke et beløp på kalkulatoren.

- Windows inneholder også muligheter for kommunikasjon mellom de ulike programmene. Man kan klippe ut fra et vindu og lime inn i et annet, eller opprette en kanal for automatisk oppdatering av f.eks. et kakediagram i et tekstdokument.

På vegkontoret i Troms har vi valgt å satse på MS Windows som grafisk brukergrensesnitt på DOS-maskiner. De Windows-programmer vi satser på er i første rekke:

Tekstbehandling: MS Word for Windows
Regneark, database: MS Excel

Disse to vil være maskinens «ansikt» mot brukeren. Fra disse kan siden andre data importeres for å lage sammenstillinger og rapporter. Hvis du ikke har disse, og er interessert i å komme igang; snakk med din EDB-kontaktperson.

FOREBYGGENDE TRAFIKKSIKKERHETSARBEID

Biltilsynets «nye» trafikksikkerhetstiltak, trafikantveiledning og tilsyn

av Ann Synøve Elvevoll:
Biltilsynet Tromsø

BILTILSYNET tar nå tak i direkte veiledning til trafikantene for fullt. Gjennom Stortingsmelding nr. 18 (86-87) «Trafikksikkerhet og trafikoppklæring» ble det lagt et godt grunnlag for veiledning av trafikanter i større utstrekning enn tidligere. Dette som del av formålet om livslang læring for størst mulig sikkerhet i trafikken.

Biltilsynet innehar nødvendig (spiss) kompetanse innafør førerattferd gjennom førerprøvearbeidet. Denne delen av etaten (sensorene) skal nå nyttes til målretta forebyggende trafikksikkerhetsarbeid.

FORMÅL:

Informasjon og veiledning til ulike trafikantgrupper knyttet direkte til deres atferd i bestemte trafikksituasjoner synes å gi god virkning. Dette sett i forhold til generell informasjon via brosjyrer og mediaoppslag.

Videre ser vi muligheten:

- å tilbakemelde førerattferd til kjøreskolene (trafikkopplæringsbransjen) for fremtidig tilpassing i trafikkopplæringen i landet vårt
- å profilere biltilsynet utad som service- og veiledningsinstitusjon i trafikksikkerhetsmessig sammenheng

Tidligere har det forebyggende trafikksikkerhetsarbeid, direkte til trafikantene, vært politiets oppgave. Biltilsynet skal utfylle dette viktige arbeidet mot sikrere atferd i trafikken.

Noen spredte aksjoner i veiledning av trafikanter er gjennomført i de senere år - vi ser for oss fremtida i et langt fastere program.



42 biler ble i vinter veiledet i forbindelse med «ikke gitt påbudt tegn» eller for sein «tegnsetting». Fra Finnsnes-området.

Reaksjoner overfor bilisten:

Da dette skal være et forebyggende trafikksikkerhetsarbeid vil uakseptabel førerattferd i hovedsak ikke føre til «mangellapp» eller anmeldelser. En ettertanke hos trafikanten utfra ei god veiledning skal føre til sikrere atferd.

AKSJONSPLANER FOR 1991:

Årsprogrammet for 1991 i Troms fylke er fastlagt. Følgende tema vil i år være gjenstand for veiledning;

- vikeplikt
- kjøring i rundkjøring
- kø-skapere
- tegngiving
- bruk av refleks
- avstand til forankjørende
- kjøreløys
- bruk av bilbelte/nakkestøtte

I tillegg blir det lagt vekt på miljøtilsyn gjennom veiledning.

Handlingsplan:

Aksjoner i trafikantveiledning skal gjennomføres i samme tidsrom over hele fylket. Massemedia varsles for hver aksjon. Dette for å få ut maksimal informasjon til trafikanten.

NATTENS FOLK

av Lisa Sundstrøm

AT mørketida virker døgnforvirrende på folket nordpå er en realitet. Likeså gjør midnattsola oss litt ville og gale i den lyse årstid. Vi sover når andre deler av verden er våken - og omvendt.

Men dette er ikke årsaken til at vedlikeholdet i Tromsø har snudd arbeidsdagen på hodet. Skjønt de jobber da fortsatt også om dagen.

Nattarbeid i Tromsøområdet er blitt en dyd av nødvendighet. Det ville ellers være umulig å gjennomføre mange av de oppdragene vedlikeholdet har.

Trafikken og aktiviteten i samfunnet ellers gjør det nemlig komplisert å drive med for eksempel merkemaling midt på formiddagen. Både av hensyn til de som arbeider og ikke minst de som skal ta seg fram i trafikken, har vedlikeholdet valgt å utføre en del oppgaver på nattestid.

Så det er ikke bare sykepleiere, drosjesjåfører og brannvesenet som tar en tørn på den gale sida av dagen.

I MIDNATTSOLENS LAND

Da VEGSTIKKA la seg på hjul etter en «vegpatrulje» en slik natt var værgudene og årstida på sitt beste. Antydning til midnattsol og en hyggelig temperatur la en fin ramme omkring Tor Jørgensen og Tor Skogstad på merkemaling i rundkjøringa ved flyplassen. Og selv om det etter hvert ble sent på kvelden var det betydelig trafikk. Det viser at byen aldri sover, selv om det blir roligere utover natta. Begge Tørene gikk denne kvelden på jobb kl. 21 og skulle jobbe til 5 på morrakvisten.

Og de trivdes. Det er greit med kvelds- og nattarbeid, synes de begge to - det blir gjerne litt mer i lønningssposen av å *snu døgn* litt.

Ellers er det ikke bare lyse sommeretter som er nattarbeidstid. Om vinteren er det brøyting - da går vedlikeholdsgjengen gjerne i 3 skift i løpet av døgn.



Nattarbeid i rolige omgivelser. Tor og Tor!

NYE HÅNDBØKER

156 - SKJØNNFORBEREDELSE

Veiledning 0060 sider

Håndboka er ment å være et hjelpemiddel for saksbehandlere ved vegkontorene. Den kan også være nyttig for planleggere, anleggsledere samt i vedlikeholdsfunksjonen.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboka for kr 30,- pr eksemplar + forsendelse.

159 - KAPASITET PÅ VEG

Veiledning 0060 sider

Håndboka beskriver metoder for beregning av kapasiteten på vegstrekninger som fører tilnærmet uforstyrret trafikk. Den er beregnet på veg- og trafikkingeniører i Statens vegvesen, kommuner og konsulentfirmaer som arbeider med trafikkavviklingsproblemer på hovedvegene.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboka fra Håndboksekretariatet for kr 30,- pr eksemplar + forsendelse.

JOURNALEN FYLLER 250 ÅR

av Liss Lauritzen

DEN 1. september, 1990 var det 250 år siden den første brevjournal ble tatt i bruk i den dansk-norske statsadministrasjon. Det var 11 regjeringskontorer i København som begynte å føre en ny slags protokoll – en journal over brev som kontorene mottok.

Dette gjorde de etter pålegg fra høyeste hold, og bak tiltakene som ble satt igang lå det en arkivskandale og en underslagsaffære.

Arkivskandalen besto i at meget viktige kausjonsdokumenter forsvant, og var umulig å finne igjen. Underslagsaffæren hadde foregått i Norge, hvor to stiftamtskrivere i Bergen hadde tappet offentlige kasser for betydelige beløp gjennom mange år. Disse to karene i Bergen var visstnok svigerfar og svigersønn.

Journalpåbudet kom rett og slett for å beskytte staten mot misligheter i framtiden. Dette krisetiltaket har vist seg veldig levedyktig selv om Rente-kammerets arkiv på slutten av 1700-tallet ble karaktisert som en «overskuelig og kronisk uorden».

Men det var ikke journalen som fikk skylden for rotet, for her slet de med dårlige plassforhold og gjennomtrekk av personale.

Fra andre halvdel av 1800-tallet ble det internasjonalt utviklet ordningssystemer både for bøker og dokumenter.

I 1869 tok vi i bruk journalen ved vegadministrasjon i Troms. På den tiden hørte Troms og Finnmark fylker sammen.

I 1936 ble det nedsatt en komite av «chefene i distriktene». Denne komiteen hadde som mandat å se på rasjonalisering av Veivesenets kontor-teknikk.

I 1938 skrev overingeniør A. Rode som var et av medlemmene i komiteen følgende: «Jeg har gjennomgått mange forskjellige systemer såvel herillands som i utlandet, men jeg



Loyd Lauritzen med journalbok fra den tida man skrev for hånd.

er blitt stående ved at tross det store arbeide må Veivesenet på det nuværende stadium i utviklingen fremdeles opprettholde journalføring. Det viser seg også til stadighet at der kommer igjen og blir spørsmål som saker som er meget gamle, og da må et offentlig kontor kunne ettervise hvordan og hva der tidligere er passeret». Siden da har utviklingen gått sin gang. Vi fører fortsatt journal, men på en litt mer effektiv måte. I 1987 tok vi i bruk EDB ved føring av journal ved vegkontoret i Troms.

Vernelederen har ordet:

ARBEIDSTØY

av Bjørn Eriksen

Ver er nå inne i en hektisk sommer-sesong på alle kanter. I denne tida skal alt gjøres som ikke kan gjøres i vinterhalvåret.

Både folk fra vegkontoret og vegstasjonene har mye arbeid på trafikkerte veier. Det skal kodes for vegmerking, asfalteres, lappes asfalt, oppmåles veggrunn og bygges og utbedres på trafikkerte veier.

Det er en kjensgjerning at vegene er «alle manns eie». Vi i vegvesenet har som oppgave å holde veiene i orden for trafikantene samtidig som vi skal sikre oss selv, våre folk og trafikantene mot ulykker.

For å ivareta sikkerheten er det utarbeidet regelverk for oppskilting av arbeidsplasser av enhver karakter. Det

er DU som utøver som har ansvaret for at skiltinstruksen blir fulgt. Trafikantene kan ikke belastes for uvetting kjøring og eventuelle ulykker hvis ikke vi følger regelverket.

ORANSJE ARBEIDSKLÆR

Som kjent har vi regler også for bruk av oransje arbeidsklær ved arbeid/opphold på offentlig veg og arbeidsplasser. Jeg vil her få framheve vegarbeidernes påpasselighet med bruk av vegvesenets oransje arbeidstøy!!

Det samme kan vi ikke si om vegkontorets personell og forlengede armer ute i distriktet... Det er ikke noe nytt syn å se at ingeniører/vegmaster/opp-syn arbeider i vegbanen uten noe form for skilting og verneklær. Jeg vil si det så sterkt at det ikke er deres skyld at det ikke er oppstått alvorlige ulykker – men snarere trafikantenes kjøreferdigheter.

VERNEREGLENE SIER:

«Det er påbudt å bruke oransje vareklær ved alt arbeid i vegvesenet som foregår utenfor verksted eller kontor. Oppsyn og vegkontorets funksjonærer kan bruke vernevest. Ved bruk av regntøy, skal dette være utstyrt med fast eller løs refleksanordning».

Videre siteres vernereglene: «Brudd på vernereglene er tjenesteforsømmelse og kan medføre avskjedigelse».

Jeg undres på hvordan vi skal handheve den siste setningen i vernereglene når ikke de som har arbeidsgiveransvar greier å etterleve sitt eget regelverk!?

Jeg vil med dette oppfordre alle og enhver i etaten om å gå foran som et godt eksempel, og ikke vise seg på noen arbeidsplass uten at de er utstyrt med de foreskrevne vareklærne samt hjelm og øreklokker der det er nødvendig.

LYKKE TIL MED GODT OG PLANMESSIG VERNEARBEID!

TO HJUL BEDRE ENN FIRE!!!

SYKKELEN I FOKUS

av Lisa Sundstrøm

Utenfor vegkontoret i Tromsø er det fullt opp av sykler på denne årstida. Sykkelstativene er for få og utvalget av de to-hjulede er mangfoldig.

Kan hende er det like mange sykler utenfor biltilsynet og vegstasjonene men det har jeg hittil ikke hatt anledning til å observere. Positivt er det i hver fall at vegvesenets tilsatte på denne måten bidrar til en miljøvennlig transportmåte. Dessuten blir vi friske og spreke av å sykle.

Så stå på syklist – som kjent finnes det ikke dårlig vær – bare dårlige klær.



Sykelaktiviteten er på topp på vegkontoret. Gunnhild Henriksen er en av de to-hjulede.

ved Wiktor Eriksen

AKAN-utvalget har ikke latt høre fra seg i bedriftsbladet på en stund, men det betyr ikke at organet er ute av funksjon. Riktig nok er det ikke avviklet så mange reelle møter i utvalget siste år. Dette kan tolkes som et positivt tegn. Imidlertid har man her i fylket dessverre ikke vært forskånet for rusmiddelmissbruk den senere tid. Hovedkontakten for utedriften har hatt en del saker til oppfølging.

Utvalget har satset på opplysningsarbeid om AKANs oppbygging og virkemåte på seminarer og lokale kurs.

På et kurs i verne- og miljøarbeid siste høst, la en tidligere tilsatt i Vegvesenet frem sin historie som alkoholmisbruker og som nå er et tilbaketrukket stadium. Han ble stilt overfor valget liv eller død. Han valgte det første. Hans fengslende historie gjorde sterkt inntrykk på kursdeltakerne. Vi beundrer hans mot ved å fortelle hvilket helvete han gjennomgikk før han fikk sitt ultimatum.

Retningslinjene for rusmiddelmissbruk på lokalt plan er revidert og blir lagt inn i internkontrollmappen som er under utarbeidelse.

Vi vil på ny minne leserne om hvilke oppgaver AKAN deler sin virksomhet inn i:

- gi informasjon for å øke kunnskapsnivået om – og derved endre holdninger – i forholdet til rusmiddelmissbruk og til den enkelte misbruker
- føre frem hjelpetiltakene på et tidlig tidspunkt gjennom et engasjement på arbeidsplassen
- styrke samarbeidet mellom virksomheten, institusjonen og fritidsmiljø for å oppnå best mulig behandlingsresultat, slik at den enkelte arbeidstaker kan fortsette i sitt arbeid.

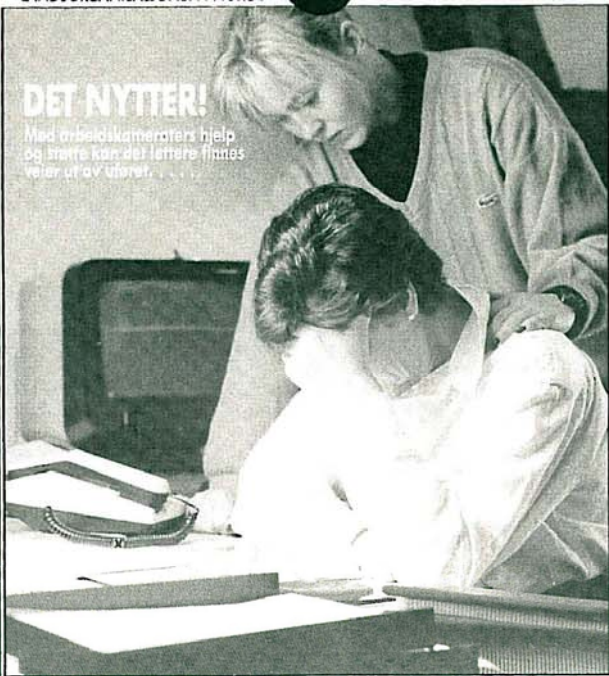
AKAN-utvalget er sammensatt slik: Bjørn Eriksen, formann Hans Takø, hovedkontakt for utedriften og vegstasjoner/oppsyn Tor Holan, hovedkontakt for vegkontoret og biltilsynet Wiktor Eriksen, sekretær.

ARBEIDSLIVETS
KOMITÉ MOT
ALKOHOLISME OG NARKOMANI

AKAN

LANDSORGANISASJONEN I NORGE

NORSK ARBEIDSGIVERFORENING



DET NYTTER!

Med arbeidslivets hjelp og støtte kan det lettere finnes veier ut av ussret.

Fra MINNEBOKA:

Agnar Nilsen – en ekte vegarbeider

av Lisa Sundstrøm

FØR en «ungmø» i vegvesenet er det i blant godt å treffe en av «de gamle gutta». Man får litt større perspektiv på etaten, ser sammenhengen fra tidligere tider, lærer mye om vår egen historie – og føler seg ganske liten og betydningsløs i forhold til «de virkelige vegarbeiderne».

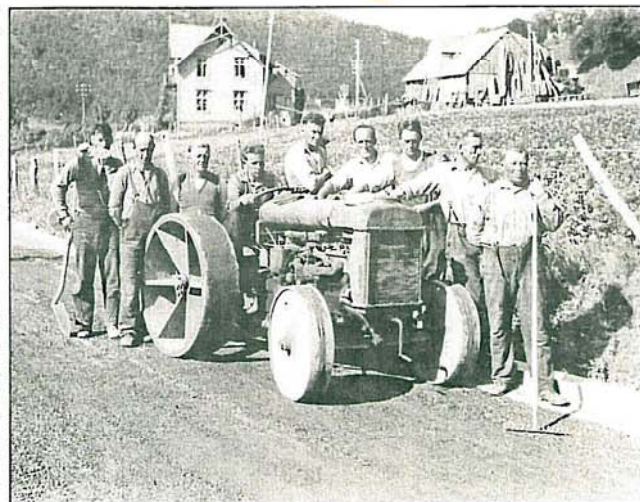
En virkelig vegarbeider – det er nemlig det Agnar Nilsen er. Etter 43 år i etaten sluttet han i 1980. Da hadde han viet mesteparten av sitt liv til vegvesenet. For Agnar Nilsen vokste på en måte opp i vegvesenet. Hans far var tilsynsmann, og det ble til at Agnar var med på det meste av vegarbeid fra tidlige ungdomsår. Således var han blant annet med på å kjøre sand til Bergsbrua i 1928.

Men «skikkelig vegarbeid» ble det først i 1935 – da begynte han å kjøre vegghevel. Fast ansatt ble Agnar Nilsen i de første krigsårene – lønna var dengang 208 kr måneden.

Agnar har vært tilknyttet Harstadområdet hele sin virketid i vegvesenet. Det er vedlikeholdet som har vært hans tilholdsted. Skjønt innom vegkontoret har han også vært, den gang det var i Harstad. I krigstida kjørte han varebil og redskaper for ingeniørene – ofte helt opp til Nordreisa. Det ble også mye privat kjøring under krigen. Jordmora har han bistått, og således vært med på å hjelpe 5 unger til verden.

I 1961 overtok han oppsynsmannsjobben etter sin egen bror. Det som var igjen av vegkontoret etter flyttinga til Tromsø, holdt til i rådhuset. Senere flyttet de til Seljestad, før vegstasjonen endte opp på Åsegarden i 74/75.

Vegvesenet har betydd mye for Agnar Nilsen gjennom årene. Han har trivdes og synes at vegarbeid har vært en interessant oppgave. Han har levd med etaten fra den tida vi brukte hest og plog – og til i dag når bilene og maskinene har overtatt.



Asfaltering på Sama i 1936. Agnar ved rattet på valsemaskinen.

I hele sin virketid i vegvesenet har Agnar Nilsen bodd på hjemmestien i huset som ble bygd i 1877, men som senere ble modernisert i 1921.

Det er også i dette miljøet VEGSTIKKA møter en særskilt aktiv pensjonist.

Dagene er fullt opp av gjøremål. Kona er hjemmehjelp, og Agnar er sjåfør for henne. Dessuten gjør han husarbeid og tar seg av hagen og grønnsakene om sommeren. Huset skal også repareres i blant.

I tillegg henter han barnebarnet hver dag i barnehagen. Det er et trivelig gjøremål synes han.

Og Agnar Nilsen skriver dagbok – om familieforhold og store begivenheter. Dette har han holdt på med siden 1980, og tror det vil være artig for etterlektene å se tilbake på senere.

VEGSTIKKA ønsker Agnar Nilsen GOD SOMMER og mange fine dager framover.



Agnar Nilsen er en aktiv pensjonist.

HINNØYTRAVEREN 1991

av Anni Kari Pedersen

FOR første gang deltok bedriftsidrettslaget VEG i Hinnøytraveren. Vi hadde to lag med, et lag i klasse utenfor Norges idrettsforbund og et i bedriftsidrettsklassen. Løpet gikk av stabelen søndag 2. juni.

Totalt deltok 19 lag i de forskjellige klassene.

Hinnøytraveren er Nord-Norges lengste stafett, med etappe lengder fra 7.5 km til 18.3 km, totalt 7 etapper. Start og mål på Borkenes.

FORBEREDELSE

De fleste av deltakerne fra Statens vegvesen var allerede på plass på Åsegarden lørdag ettermiddag. Her skulle den siste oppladninga gjøres. Kvelden ble brukt til spising, litt trimming, praktiske rådslagninger, tv-seing og kortspill.

Søndagen opprant med et nydelig vær. Etter en felles vekkerunde, noe tidlig for enkelte, var det frokost – og så bar det av gårde til Kvæfjord og Borkenes.

På Borkenes ble de siste forberedelser gjort, konkurrenter ble besøkt og kanskje mobbet litt. Det gikk rykter om at Storsteinnes idrettslag fryktet Veg's 1. lag!!! Klokken nærmet seg 11.00 og det var klart til start.

LAGENE

B.I.L. VEG hadde to lag, Lag 1 som stilte i klasse utenfor NFIF bestod av: Stein Johansen, Geir Berger, Ingar Hals, Gunnar Stiberg, Ole-Andre Helgaas, Bjørn Stiberg og Martin Furumo. Lag 2, som stilte i Klasse bedrift, stilte med følgende lag : Tord Larsen, Arnulf Hansen, Rolf Hillesøy, Tore Leirstein, John-Ivar Nielsen, Terje Øvergård og Tore Lysberg.

ETAPPE FOR ETAPPE

1. etappe gikk fra Kvæfjordhallen til Elda, lengde på 8,2 km.



Slike spreke gutter det vil Norge ha!

Spenningen i leir'n var stor, klarer vi å holde følge med de beste.

Som forventet tok Storsteinnes ledelsen, og ved veksling var lag 1, med Stein, nesten tre minutter bak og lag 2, med Tord, nesten 6 minutter bak. Men enda var det langt igjen til mål og mulighetene var til stede for å ta innpå. Etappen fra Elda til Nupen var det Geir og Arnulf som løp. Begge presterte et godt løp, og ved veksling hadde vi tatt igjen flere lag. 3. etappe var stafettens lengste, 18,3 km, den gikk fra Nupen til Harstad torg. En hard nøtt, men vi hadde to sterke løpere på denne etappen, Ingar og Rolf. Ingar hadde denne helgen konsentrert seg fullt og helt om stafetten og var i bra slag. Han løp mot en av Storsteinnes beste løpere Arild Øvergård, Ingar klarer å holde avstanden framover, løper og endog noen få sekunder raskere enn Arild. Men det er ikke bare Storsteinnes vi kjemper imot,

også Hind har et godt lag som på dette tidspunkt i løpet ligger på andre plass, omlag 1 minutt foran oss, og det viser seg etter hvert at det er dette laget vi må kjempe imot. Rolf løper også godt men får det litt tungt midtvegs. Han kvikner til etter bakkene opp fra Samakrysset, og løper i fint driv inn til veksling. På dette tidspunkt ligger lag 1 over halvtimen foran lag 2. Etappen fra Harsted torg til Kila skole er det Gunnar og Tore senior som løper. Gunnar, som vekslet over minuttet bak Hind, klarer å holde denne avstanden men taper noen små sekunder på slutten.

Tore senior løper også godt, rundt 38 minutter på den 10 km lange etappen er godkjent og vel så det. Etappe 5 er den mest utfordrende, vel 17 km lang med mye oppoverbakker, især mot slutten. Ole Andre og John-Ivar hadde fått tillit til å løpe denne distansen.

Ole Andre, som dagen før var i Mel-lombygd og løp orientering og vant, gjør en kjempegod etappe og tar innpå Hind. På et tidspunkt i løpet er han bare 30 sekunder bak Hind, klarer vi andre plass? John-Ivar tar seg fullstendig ut på sin etappe, løper distansen på litt over timen, utrolig sterkt løpt.

Vi har nå kommet til 6. og nest siste etappe, her hadde vi Bjørn for 1. lag og Terje på 2. lag. Etappen gikk fra Storjorda til Vik skole, lengde 11,7 km. Bjørn fikk problem med tempoet til Hind, Hindløperen hadde nok litt mer fart i kroppen enn Bjørn, og løp ifra.

Storsteinnes ble på denne etappen løpt kraftig inn, det var ikke bare 1. laget til Veg som fikk problemer. Terje løp bra, han fikk litt problemer mot slutten, men det er det ikke noe å si på. Etappen hadde mye nedoverbakker og er ikke helt lett å løpe.

7. og siste etappe gikk fra Vik skole og inn til Kvæfjordhallen, en distanse på 8 km. Martin og Tore junior løp denne etappen.

Martin hadde bare å kontrollere inn. Det var for langt fram til Hind og det var langt tilbake til neste lag. I mål var vi 8 minutter bak laget som vant, Storsteinnes. Tore tok igjen et lag på sin etappe, løp oss opp en plass totalt.

RESULTATENE

1. laget vant sin klasse og ble nr 3 totalt!!!! En veldig god prestasjon.
2. laget ble nr 4. i klasse bedrift og nr 13 totalt også det veldig bra.

Som en kuriositet kan det nevnes at det var «kobling» mellom Veg og Storsteinnes I.L. Jan Tore Knutsen løp 6. etappe for Storsteinnes og Terje Øvergård og Martin Furumo hadde hver sin sønn på laget.

Totalt var vi fornøyde med innsatsen til samtlige. Men det hadde vært artigere hvis flere lag hadde stilt på denne stafetten. Og det der vel en selvfølge at vi stiller til neste år

VEGCUP I FOTBALL I TROMS

Lørdag 24. august arrangeres vegcup i fotball for vegetaten i Troms.

Opplegget blir tilnærmet som i fjor. Innkvartering skjer på Målselvossen Turistsenter.

P.S. Sett av denne helga på kalenderen – både for sportslige aktiviteter og sosialt samvær.

24. august – det er da DET skjer!!



Traver'n i ordets rette forstand — Geir i aktivitet.

FOTBALL-EVENTYRET

TROMS MARKERER SEG PÅ TOPP



Målscore og målvakt — Anni og Tove.

av Lisa Sundström

ÅRETS vegcup er nettopp avviklet, og Troms kom hjem med sølv til herrelaget og «heder og verdighet» til damelaget.

Sommerens vakreste eventyr fant sted 14. og 15. juni i Trondheim og arrangementet var «en folkefest». Bare det å oppleve så mange vegfolk på en gang – i litt andre situasjoner enn den grå veg-hverdag – er verd hvert minutt.

«GUTAN»

Så kom vi da ikke tomhendt hjem heller. Herrelaget i Troms har etter hvert markert seg som «tigrene fra nord» og alle med litt vett i skallen frykter naturlig nok et hvert møte med våre «guta».

Det var med varme i hjertet og stolthet i blikket vi klappet sølv-laget fra Troms fram på banketten for å motta utmerkelsen. Egentlig var vi best!!! Det er nemlig andre året på rad at

Det kommer år etter dette! Og med den utviklinga laget har hatt gjennom årene – vil vi advare resten av landet til neste år.

DAMEFOTBALL ER KOMMET FOR Å BLI

Heller ikke vegvesenets «gaseller» gjorde det dårlig. Damelaget ble nummer 2 i sin pulje, og selv om vi tapte en kamp (vant to) – så er det en merkelig framgang fra i fjor. Men så er jo også damene forholdsvis ny i «gamet».

Nå har «kjerringan» fått blod på tann – nå «spøtter» de i gresset, header, får blåflekker både her og der, dunker ett og annet kjevebein ut av ledd – men de gjør det sterkt på banen.

SUPER GJENG

Fotball-laget fra Troms er en supergjeng å være på tur med. Idretts-samholdet innen B.I.L. «VEG» er merkbart. Det er kjempetrivelig at en arbeidsplass også foster kameratskap og samhold utenfor arbeidstida. Så får man heller ta med at det var en litt annerledes gjeng som forlot Værnes på søndag enn den som kom nedover fredagen. Det skyldtes ikke minst innsatsen på banen. Ett og annet vridd og vri, noen dunk her og der, såre hals, røde blikk og en mann som var stått opp fra båra. Status: – en sølv, 24 blide ansikt- og en haltende ingeniør på veg mot flyet.



1 stk. skadet Kjell

Personality

Fratredelse:

Vegkontoret:

kontorfullmektig Nina Jakobsen
juridisk saksbehandler Hans Karoliusen

Biltilsynet:

kontorfullmektig Astrid Hovland,
Biltilsynet Harstad

VI GRATULERER!

Med 50 års dagen:

Martha Osvaldsen, Nordkjosbotn 9/6
Svein Markussen, Harstad 22/6
Kjell S. Knutsen, Svensby 5/7
Paul Bjørvig, Tromsø 20/7
Ann Irene Halvorsen, Tromsø 21/7
Almar Leirbakk, Storslett 13/8
Olaf Karlsen, Bardu 19/8

Med 60 års dagen:

Alfred Seppola, Skibotn 10/7
Walter Emaus, Nordkjosbotn 10/8
Randulf Einebakken, Furufølten 13/8
Olaf P. Jensen, Storslett 16/8
Evald Furumo, Mortenhals 19/8
Wiktor Eriksen, Tromsdalen 28/8

25 år i etaten:

Svein Paulsen, Sørreisa

TAKK

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

Jeg takker dessuten vegvesenet for at de i mannskapsplanen vil ha meg yngre enn det jeg er.

Svein Markussen.

RETTELSE

I forrige nummer av Vegstikka kom vi i skade for å kalle Almar Østerli for Østerås. Beklager!

ERIK JOHANNESSEN forlater Laboratoriseksjonen etter 20 år som leder av denne virksomheten. Han har etter eget ønske bedt om å bli overført til anleggsavdelingen med ansvar for kvalitetskontrollen.

Han skal for øvrig drive FOU-virksomhet på opprusting av vegger med dårlig bæreevne samt sørge for at de nye vegnormalene blir kjent blant brukerne.

Laboratoriet i Nordkjosbotn samt oppsynet knyttet til dette vil også være en del av hans ansvar.

Ole Andre Helgaas vil inntil videre være leder av den gjenværende del av Laboratoriseksjonen.



v/Eirik Høien

EF-notiser

Bilprodusentenes krav til motorolje strider ikke mot EF's regelverk

V.A.G.-importøren i Belgia hadde overfor verkstedene reist krav om at disse kun skulle bruke motorolje med bestemte spesifikasjoner på V.A.G.-produktene. Saken ble innbragt for EF-kommisjonen, som konkluderte med at det ikke strider mot EF's konkurranseregler at bilprodusenter eller bilimportører reiser krav om at autoriserte verksteder skal bruke olje av en bestemt kvalitet.

I dansk oversettelse sa Kommisjonen bl.a.:

«De kvalitetskrav, som settes af bil-fabrikanten, er resultatet af et samarbejde med fabrikanten af smøremidler og er tekniske og objektive i deres natur. Kravene bør

bruges i service-nettet uden diskrimination».

Når oljeleverandører ikke må diskrimineres, betyr dette at bilprodusenter og -importører ikke må utestenge oljeprodukter, som holder mål i forhold til de angitte spesifikasjoner. Kommisjonen forutsetter at det står enhver oljeleverandører fritt å få testet sine produkter hos bilprodusenten, som deretter skal gi en «godkjennelse» av produktet. «Godkjennelsen» kan fritt brukes av oljeleverandøren i hans markedsføring og den er verkstedets garanti for at produktet fyller bilprodusentens krav.

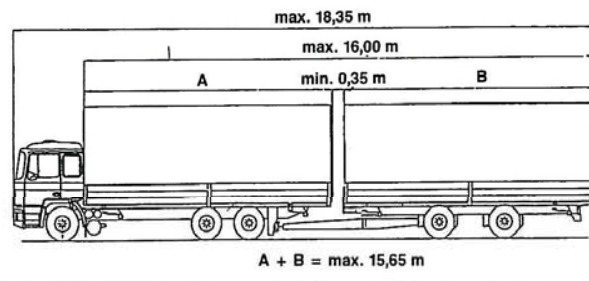
ring og den er verkstedets garanti for at produktet fyller bilprodusentens krav.

Data for vogntog

I desember 1990 vedtok EF reglene for vogntog. Reglene gir de krav som er fremstilt i skissen.

Reglene, som kun gjelder mellom EF-land, innebærer at maksimal lengde på førerhus blir 2,35 meter.

Reglene trer i kraft 1. januar 1991. Eldre biler som ikke fyller kravene, vil kunne brukes inntil utgangen av 1998.



Artikkel sakset fra «Bilbransjen»