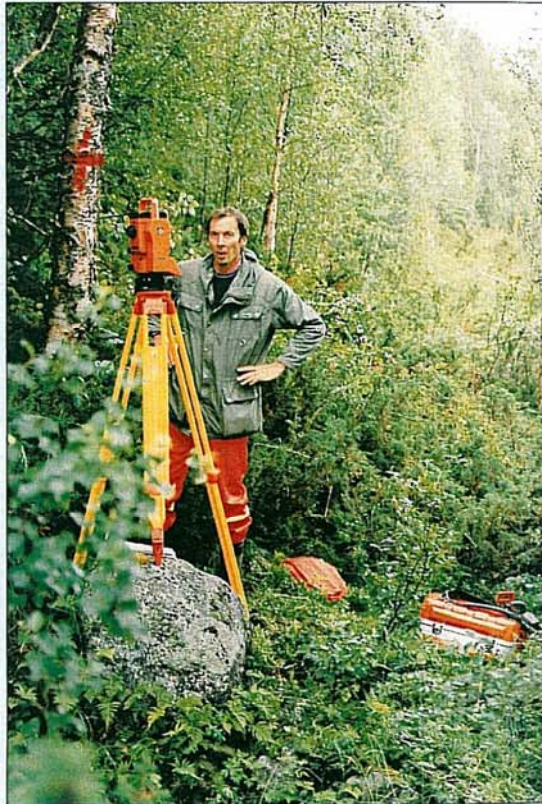


C



Vegs ikka

Bedriftsavis
for Statens vegvesen Troms

Nr. 4 - 1991 - 23. ÅRGANG



INNHold side

Sommerminner	3
Åpning av Maursundtunnelen	3
Trafikksikker markering av ny tunnel	5
«Søta bror» på befarings	6
Transportplanarbeidet i Tromsø	7
Dyrøyforbindelsen	9
Norsk Veg- og vegtrafikkplan 1994-97	10
Sykefravær	11
Løsemiddeldamper i forbindelse med dekkelegging	12
Likestilling og målstyring	13
Oppmåling og kartlegging	14
Tanker i tiden	16
Lyrisk hilsen fra sommerarbeidere	17
Liten sykkelhjelmbruk i Troms	18
5 i grøftekanten	20
Sommerminner — På togreise	21
Sommerminner — På sykkelstur	22
Spreke pensjonister på tur	23
Midnightsun Maraton	25
Fotball på fylkesbasis	26
Personalnytt	27

FORSIDEN

Vegdirektør Eskild Jensen åpnet Maursundtunnelen 6. juli i år.

BAKSIDEN

Hans Erik Gressmyr på jobb ute i «marka».

VEGSTIKKA kommer ut 6 ganger i året. Neste nummer er i oktober/november.

Frist for innlevering av stoff til dette nummeret er 15. oktober.



Sommerminner

Selv om trærne ennå har grønnskjær og temperaturen fortsatt kan være sommerlig, er det med beklagelse vi kan konstatere – en sommer er over! Sommeren i år har kanskje vært en del annerledes enn tidligere år. Den begynte tidlig med godvær og turistrasikk. Og med turistrasikken – råkjøring, fremmede trafikanter på vegene, søppel langs vegene, campingvogner langs vegene – og en utrolig økning av bobilene langs vegene. Men turismen bringer oss også glede, fremmede folkeslag i vårt nærmiljø og forståelse for at vi bor i en unik landsdel. Og enda

mer unik er den blitt etter 6. juli. Da ble nemlig Maursundtunnelen åpnet. Den gir både turistene og oss fra nærmiljøet mulighet til å besøke Skjervøy og omgivelsene uten tanke på fergeruter. I tillegg gjør den Skjervøy til en del av fastlandet og krytter nærmere forbindelse mellom kommunene Skjervøy og Nordreisa. Så av alt det som har foregått på vegene i sommer er det det som foregikk under havet og i mørket som har skapt de største og lyseste minnene.

Lisa

Åpning av Maursund- tunnelen



Vegdirektør Eskild Jensen får overrakt blomster fra Stine Lilleng. I bakgrunnen – ordfører Kurt Leif Strøm, Skjervøy.

av Lisa Sundstrøm

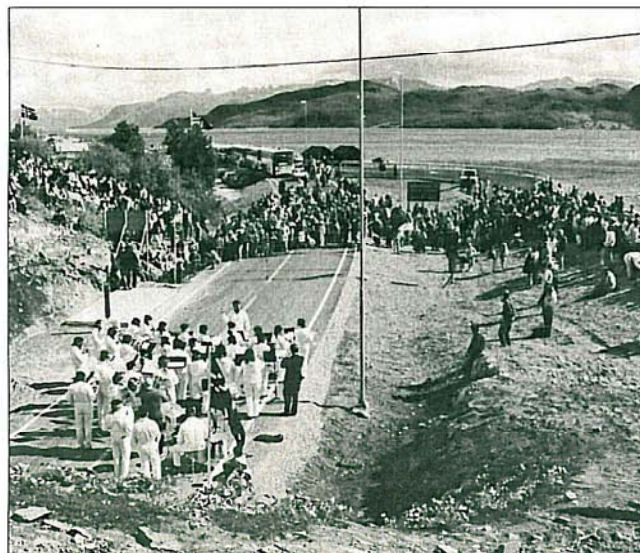
ÅPNINGA av Maursundtunnelen ble en suksess. Kl. 12.00 den 6. juli kuttet vegdirektør Eskild Jensen snora, og ga således klarsignalet til folkefest på Skjervøy. Skjønt - festivitaten var allerede i gang tidlig på åpningsdagen. Etter flere dagers regn- og gråvær åpnet himmelen seg. Sol og blå himmel var naturens gave til åpninga. Ellers sørget folk fra nær og fjern for at dagen ble en minnedag. Vi får si som vegdirektøren sa i sin åpningstale «Av Skjervøys 3000 innbyggere må det nok være 4000 til stede her i dag».

Flere timer før selve åpninga begynte folk i distriktet å samle seg. Vegvesenet hadde dessuten i samarbeid med Troms fylkes Dampskibsselskap invitert til gratis båttur fra Tromsø til Maursund og Skjervøy for sine tilsatte og folk i Tromsø som ville være med på tunnelåpninga.

Minuttene før åpninga var derfor tunnelen omkranset av folkemengder både på sidene og over. Flagg og musikkorps gjorde sitt til at dette ble Nordreisa og Skjervøys egen nasjonal dag.



Nasjonal dag for Ingvald Reiertsen



Stor folkeoppslutning på åpningsdagen.

Senere ble det nærmest trafikk-kaos da alle ville prøvekjøre tunnelen. Både fra Hamneidet-sida og Kågen-sida sto bilene i kø for å komme «under havet».

6. juli 1991 vil for all tid bli en spesiell dag for «øyfolket». Det var den dagen Skjervøy ble landfast med resten av Norge. Og feiringa var markant. Det var arrangement og festligheter ut i de små timer på åpningsdagen.

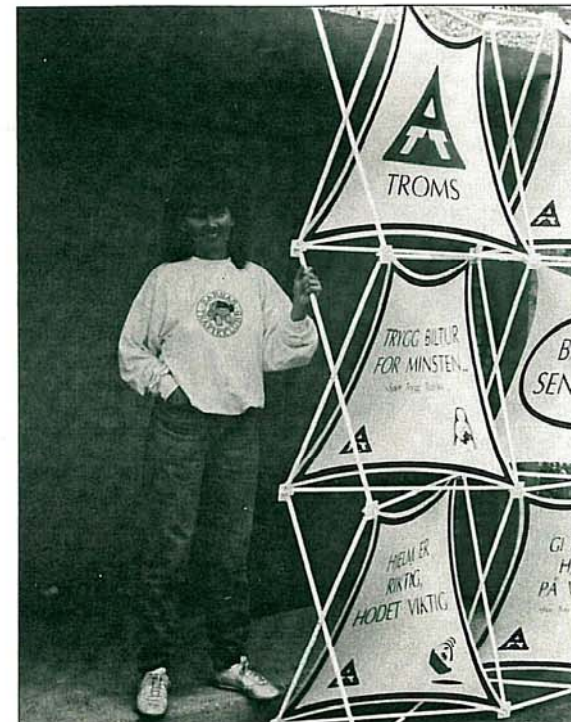
Vegvesenet gratulerer kommunene Skjervøy og Nordreisa med ny, gratis fergefri forbindelse!

TRAFIKKSIKKER MARKERING AV NY TUNNEL

av Lisa Sundstrøm

PÅ SKJERVØY var hele uka omkring tunnelåpninga preget av en spesiell stemning. Ikke bare åpningsdagen ble markert, men også dagene forut. Tross regn og kaldt vær ble de fleste arrangement avviklet. Så også en dag i trafikksikkerhetens tegn - torsdag 4. juli.

Revyen «5000 ungdommer» ble framført av ei teatergruppe sammensatt av teaterlaget og ungdomsklubben på Skjervøy. Teaterstykkets tittel forteller at det hvert år skades eller drepes 5000 ungdommer i trafikken. Stykket tar for seg de unges oppførsel i trafikken, men også de voksnes holdninger og rolle som forbilder. Stykket ble oppført på åpen scene i Skjervøy sentrum. Senere på kvelden var havneområdet fylt opp av Trygg Trafikk, Politi, Biltilsyn og Vegvesen. Kollisjonsdemonstrasjon av både bil og motorsykkel var en del av arrangementet.



Trygg Trafikks Elsa Klemetsen med egen stand i busslomme.



Sekretær i TFTU, Edel Austlid, informerer.

«Velte-Petter» og «Bråstoppen» var også plassert i havneområdet, og publikum fikk anledning til å prøve begge deler. Trygg Trafikk informerte om barn i bil, biltilsynet hadde mopedtest og avgassmåling og vegvesenet informerte om sykling, trafikulykker og annen trafikkrettet informasjon.

Tross ufyselig vær utover kvelden tok en del folk turen om havneområdet, spesielt ungdommen var godt representert.

«Søta bror» på befarung

av Lisa Sundström

Vi har hatt «fint» besøk i Tromsø – Riksdagens trafikskott – (Stortingets samferdselskomite) valgte seg vegvesenet i Troms da de var på sin komite-reise i august. 17 menn og 3 kvinner fra toppen av svensk politikerliv var på besøk og befarung på anleggskontoret i Breivika. Før dette hadde de ankommet Norge via jernbane til Narvik, fly til Tromsø – og etter Tromsø gikk turen med Hurtigruta til Honningsvåg, buss til Hammerfest og fly tilbake til Narvik. Trafikkskottet benyttet seg med andre ord av det meste innen samferdsel.



Broderfolket i øst blir her informert av vegsjefen om hovedvegbygginga i Tromsø.

Men hvorfor valgte de Nord-Norge – og Tromsø spesielt?

Vegstikka spurte komiteens formann, Birger Rosqvist.

– Vi har valgt Nordkalotten som befaringsområdet på grunn av likheter med vårt eget land. Vi ønsker å se hvordan myndighetene i Norge har løst samferdselsproblemene i denne delen av landet.

Riksdagen har nemlig fattet en beslutning om satsing på infrastrukturen i vårt land. Trafikksystemet på nordkalotten er interessant både med hensyn til fly, tog og bilveger. Sverige har utbygd jernbanen over hele landet, men ettersom årene går ser vi at banen ikke tilfredsstiller lokalbefolkningens behov. Jernbanen er fint mellom de store stedene, men under mindre forhold viser det seg at bilen er det framkomstmiddel folk bruker. Da må vi bygge ut vegsystemet slik at det tilfredsstiller folkets behov, sier Rosqvist.

Han fortalte dessuten at Sverige skal fordoble sine kostnader på samferdsel over hele landet i løpet av 90-årene. Det betyr med andre ord en stor satsing på et felt som mange politikere i Norge helst ser blir nedbygd.

I disse miljøvennlige tider kunne Rosqvist for øvrig fortelle at et tog i utkantstrøk vanligvis ikke har mer enn 10 passasjerer – og forbruker 7-8 liter bensin pr. mil! Til sammenligning tar en buss 30 personer og bruker bare 3-4 liter pr. mil. Bare til ettertanke!!

– Men hva har så svenskene å lære av oss nordmenn?

– Rosqvist sier at nordmenn blant annet er ledende i verden på bygging av tunneler. Som kjent finner vi lite av det i nabolandet. Derimot finner vi maskinene hos «søta bror», sier Rosqvist – som på en befarung til det fjerne Østen opplevde at de fleste maskinene som ble demonstrert var svenskproduserte.



Birger Rosqvist, komiteens formann

Hva skal Sverige med tunnel-erfaring – vegbygging i Sverige må da være en enkel affære – og hovedsakelig «ute i dagen»?

Rosqvist er ikke enig i min påstand – I de sørlige delene av landet, Bohuslän f.eks. medfører dalstrukturene mange problemer. I bunnen består de gjerne av mye leire – og det er som kjent ikke det beste vegmateriale. Muligheten for å gå nye vegger i svensk

vegbygging er absolutt til stede og da trenger man gode råd fra grannelandet, sier Rosqvist.

Bompenger

For øvrig var svenskene svært opptatt av bompeng-systemet i Norge. Det er nemlig besluttet i den svenske riksdagen at det skal være mulig å gjennomføre et lignende system i Sverige.

Erfaringene fra Norge med bompenggeavgift – og spesielt fra Tromsø med bensinavgift skapte spørsmål og diskusjon i det svenske trafik-utskottet.

Kjøretøykontroll

En annen ting som interesserte svenskene var vårt system med kjøretøykontroll ute på vegene. Til forskjell fra Sverige med sine 40.000 kontrollerte kjøretøy på årsbasis kan det nevnes at vi siste år kontrollerte 400.000 kjøretøy!!!

Så Medel Svendsen har faktisk noe å lære av Ola Normann.

TRANSPORTPLANARBEIDET

I TROMSØ

av Bjørn Stiberg

TROMSØ kommune er en av 10 byområder som etter initiativ fra Staten (Samf.dep og Miljødep.) er plukket ut som satsingsområde for en samordnet transportplan. Dette er en videreføring av det transportplanarbeidet som tidligere er gjort i Tromsø, i 1986/87 og resulterte i en transportplan vedtatt i mai -87, og januar -89. Den storstilte vegutbygging som i dag foregår i Tromsø har sitt utspring i transportplanen av -87.

Siden den gang er det fra Statens side fokusert veldig på miljøpolitikken. Støy, støv, helsemessige problemer forårsaket av trafikken, natur- og kulturmiljø skal nå vurderes i trafikal sammenheng. Hvor høyt skal trafikavviklingen prioriteres mot «grønne» verdier – hvordan skal kollektivtrafikken bygges ut? Bilfrie soner m.v. skal nå vurderes mot hverandre. Slike problemstillinger har i den vedtatte transportplanen i liten grad vært berørt, og det har resultert i et helt annet og mye videre engasjement i dagens transportplanarbeid (kalt TP-10).

Vegtrafikken er fordoblet de siste 15 årene, hvilket har ført til dårligere framkommelighet, flere ulykker og økende helse- og miljøproblemer, særlig i de større byområdene. De viktigste målene i det transportplanarbeidet som nå pågår er:

- redusere forurensing og støy etter målsatte krav
- redusere næringslivets transportkostnader
- redusere energiforbruket mot år 2000
- redusere antall trafikulykker
- bidra til en arealdisponering slik at skader på genetiske ressurser og økosystemer begrenses
- øke kollektivtrafikkandel

For å nå disse mål må en rekke interesser samordnes i sin planlegging, og dette har resultert i en bred sammensatt prosjektgruppe under administrativ styringsgruppe satt sammen av representanter fra Tromsø kommune,



Vegtrafikken er fordoblet de siste 15 årene.

Troms fylkeskommune, Vegvesenet og Troms fylke. I tillegg er det oppnevnt en politisk referansegruppe bestående av kommunestyre-representanter og fylkeskommunerepresentanter som skal gi nødvendige politiske innspill i arbeidet med transportplanen.

Arbeidene med TP-10 har pågått i ett års tid og 1. juli i år passerte vi en milepel. Da forelå et forprosjekt til uttalelse. Uttalelsene til forprosjektet vil være av avgjørende betydning for vinklingen av det videre arbeide fremover, som skal resultere i et sluttprodukt i desember 1991 – ikke minst fordi forprosjektet skal behandles politisk.

Så litt konkret om hva TP-10-arbeidet går ut på.

Vi skal utrede flere ulike scenarier (framtidbilder) fram mot år 2015. I disse framtidbildene vil arealdisponeringen spille en vesentlig rolle, ikke minst for utforming av transport-systemene. I forprosjektet er 3 ulike transportsценарier og 4 ulike arealsценарier vurdert og prøvd sett i sammenheng.

Transportsценарiene:

- Trendscenariet som framskriver dagens trafikk uten spesielle restriksjoner/begrensinger
- Kollektivscenariet som baserer seg på en utstrakt bruk av kollektivmidler
- Miljøscenariet som forutsetter strenge restriksjoner på bilbruken (bensinpriser, parkeringsavgifter m.v.)

Arealsценарiene:

- Trendscenariet som framskriver et utbyggingsmønster etter dagens modell
- Vernescenariet som forutsetter bestemte områder vernet for bebyggelse
- Båndscenariet – en utbygging langs hovedvegnettet spesielt med tanke på bussbruk
- Tettscenariet – en fortetning av utbyggingen pr. d.d. samt svært tett utbygging på Tromsøya

Alle scenariene er basert på det hovedvegssystem som vedtatt transportplan viser.

De kombinasjoner mellom transport- og arealscenariene som vi har funnet interessante å vurdere nærmere er følgende framtidbilder:

Transport/Areal

- TREND/TREND
- TREND/VERN
- KOLLEKTIV/BÅND
- MILJØ/TETT

Disse 4 kombinasjoner gir de mest markerte forskjeller i konsekvenser, men sluttresultatet når det gjelder både arealutvikling og transport-systemer i Tromsø i framtiden vil høyst sannsynlig bli en kombinasjon av de konsekvenser vi kan trekke av en slik oppstilling.

De foreløpige konklusjoner vi kan trekke av arbeidene så langt er ikke så mange, samtidig som de er preget av store usikkerheter når det gjelder framtidens trafikk tall på de forskjellige veglenkene. Fra sentralt hold opereres det med forskjellige vekstprognoser for biltrafikken, hvilket har stor innflytelse på utformingen av vegnettet.

Men vi kan vel si det slik, at med det hovedvegnettet som skal bygges ut i Tromsø fram tid år 2000, så kan vi ikke regne med de store veginvesteringene her de første årene i neste århundre. Det betyr at utbyggingen av Tromsø bør foregå slik at hovedvegnettet blir optimalt utnyttet, og det gir oss følgende:

- Sandnessundbrua er i ferd med å bli en flaskehals og en videre boligbygging på Kvaløya bør være moderat.
- Den nye Tromsøysundtunnelen har en svært stor kapasitet som bør utnyttes best mulig. Det åpner for en utstrakt boligbygging på fastlandet, særlig nordover.
- En fortetning av boligfeltene på Tromsøya gir desidert minst trafikkarbeide.
- En fortetning av arbeidsplassene i Tromsø sentrum, særlig langs Tromsøysundet synes gunstig for trafikkarbeidet.

- En markert «båndstruktur» (utbygging langs hovedvegene) er gunstig for å kunne overføre trafikk fra bil til buss.

- Det kan synes om om behovet for et sammenhengende gang-/sykkelvegnett er til stede.

- Det kan også synes som om det bør satses i sterkere grad på kollektivgater/filer i framtiden.

- Til slutt skal nevnes at en fortetning av utbyggingen på Tromsøya som gir minst trafikkarbeide, samtidig legger det størst beslag på de grønne områdene, hvilket ikke er like populært i alle kretser.

Satt på spissen kan vi si at det er et valg mellom å prioritere grøntområdene/rekreasjonsområdene mot en redusert luftforurensing/støyproblemer. Altså miljø mot miljø og valget er ikke lett.

Nå venter vi som nevnt på de foreløpige reaksjoner, ikke minst fra politisk hold. Det var lagt opp til en temadag sist i august hvor alle interesserte kunne møte opp og komme med sine reaksjoner og innspill i saken.

Hele prosessen har for såvidt vært lagt svært så demokratisk opp, med tema-kvelder hvor politikerne har vært innbudt. Det har dessverre vært et heller dårlig oppmøte fra politisk hold, og det virker som om det er en viss redsel fra det holdet i å komme for tidlig inn på banen med sine utsagn. Et ferdig produkt for å plukke sund og kritisere synes mer bekvemt.

Arbeidet framover vil i første omgang bestå i å analysere kollektivtrafikken nærmere. Håpet er å kunne presentere et kollektivtrafikkopplegg som blir både billig og gunstig for brukerne. Det er som sagt ikke alle utbyggingsmønstre som gir gode muligheter for et godt bussruteopplegg.

Vi vil også analysere de forskjellige aktuelle scenarier nærmere, ikke minst å finne flaskehalsene trafikalt sett og få disse vurdert nærmere.

Hvorvidt dette vil bidra til nye vegprosjekter i transport-planen, eventuelt endre prioritering gjenstår å se. Det hovedvegnett som skal bygges ut i Tromsø med blant annet 3 store tunneler vil nok fullføres.

Eventuelle nye prosjekter vil sannsynligvis være utbygging av gang-/sykkelvegene og flere kollektivfiler. Etter trafikkprognosene kan det ligge an til å bygge ut deler av hovedvegnettet til 4-felts veier, men det ligger trolig svært langt fram i tiden.

Det er et spennende og interessant arbeide, å legge til rette for framtiden, men svært meget vil avhenge av hvordan Tromsøs politikere velger å bygge ut byen.



DYRØYFORBINDELSEN

Full drift på Dyrøyfyllinga

av Knut Grimstad

Fra klokka 6 om morgenen til klokka 23 på kvelden er 6 lastebiler og 2 lektere i sving med uttransport av stein fra sidetaket til fylling i Dyrøysundet. Dette har nå pågått siden i mars måned, og fyllinga kryper sakte men sikkert utover sundet. I overkant av 30 mann har sitt arbeid på anlegget, og på gode dager har vi transportert ut rundt 6500 m³ stein.

Pr 1. september har vi på fastlandsida igjen ca. 100 m av de i alt 700 m som skal fylles, men disse 100 m rommer ca. 35 % av fyllingsvolumet. Fyllinga har her ytterst ei bredde på ca. 80 m i foten, noe som skyldes både større dybde og at fyllinga skal ha større høyde i landkarområdet for brua.

Transport med lekter.

Denne transporten foregår ved at 2 hjullastere bærer stein i lekterne over flytekaia som er etablert like ved sidetaket. En lekter rommer ca. 150 m³ stein, og det er 2 lektere som er i sving. Den ene lastes opp mens den andre er ute på tømning. Syklustida for lasting, tømning og retur er ca. 1,5 time, og hjullastere kan til tider ha det ganske hektisk når den tomme lekteren nærmer seg kaia.

Selve drifta av flytekaia og lektertransporten utføres av entreprenør Selmer Anlegg A/S, mens drifta i sidetaket og lasting av lekterne skjer i vegvesnets regi.

Etter en del innkjøringsproblemer, med blant annet senking av kjørebrua på flytekaia, glir lektertransporten nå godt, og dette skyldes ikke minst iherdig innsats fra hjullasterkjørerne.

Transportmetoden er imidlertid noe sårbar for dårlig vær, og vi frykter derfor at vi må innstille denne drifta



Lasting av lekter over flytekaia ved sidetaket. Fyllinga vises i bakgrunnen.

når høststormene setter inn. Det har derfor vært særlig viktig for oss å få utnytte hele sommersesongen uten opphold i ferien.

Ei erfaring vi har gjort er at det kan være vanskelig å følge opp at fyllinga under vann får den ønskete utforming. Tømming av lekter gjøres ut fra over-ett-merker inne på land. Etterkontroll ved profilering (lodding) av fyllinga har først vært gjort etter at fyllinga på ett visst parti er lagt ut. Foreløpige profileringer av fyllinga tyder på at noen steinmasser er «dumpet» utenfor teoretisk profil. Her må vi forsøke å bedre rutinene med etterprofilering, for eksempel ved å profilere (lodde) før fyllinga under vann er ferdig oppbygget.

Fjelluttak i sidetaket

Stor kapasitet på uttransport av stein betinger også stor produksjon av fjell i sidetaket. På mindre enn et halvt år har vi i egen regi tatt ut ca. 200000 tfm³ fjell her, og det i all hovedsak med den ene av våre to egne borevognner. Det er synd at vi ikke ennå har fått bygd disse noe tilårskomne borevognene til fordel for ei mer tidsmessig vogn med automatisk stangskifte og hytte. Våre utmerkete borevogn-

kjørere kunne dermed ha fått jobbet under miljømessig mer akseptable forhold, samtidig som vi ville hatt større muligheter med hensyn til å bore med grovere dimensjoner. Her er imidlertid ting på gang, forhåpentligvis før vi har avsluttet sprengningen i sidetaket...

Framdrift

Vi har pr 20. august uttransportert ca. 350000 lm³ stein, mens det ennå gjenstår å fylle ca. 200000 lm³ på fastlandsida. Ute på Dyrøysida skal det i tillegg fylles ca. 30000 m³, men det blir som småtterier å regne...

Dersom overraskelser ikke oppstår går fremdeles planen ut på at vi i hovedsak skal være ferdig med fyllingsarbeidene i løpet av november dette år.

Norsk Veg- og vegtrafikkplan 1994-97

av Petter Hildre

PENGER

Penger er nødvendig for alt Vegvesenet skal foreta seg. Alle pengene til vedlikehold av riksvegnettet kommer fra statskassa. Det samme gjelder i all hovedsak penger til investeringer på riksvegnettet. Noen penger vil riktignok i årene framover også komme fra det ekstra drivstoffbidraget i Tromsø.

I forslag til fordeling av statlige midler til utbygging av riksvegnettet i fireårsperioden, har Troms fått tildelt totalt 580 mill. kroner. Av dette beløpet er 100 mill. kroner øremerket til vegbyggingsformål i Tromsø. For de fleste av oss vil et beløp på over en halv milliard kroner høres mye ut (og det er det selvsagt også), men sammenlignet med vegplanperioden 1990-93 så er dette knapt 200 mill. kroner mindre enn i denne perioden. En reduksjon i statlige bevilgninger til anleggsaktiviteten på størrelsesorden 25 % som dette vil medføre, vil i neste omgang også måtte få betydning for andre deler av vegvesenets virksomhet her i fylket.

Til vedlikehold av riksvegnettet har Troms fått tildelt en foreløpig planleggingsramme på 740 mill. kroner i perioden. Dette er i størrelsesorden 40 mill. kroner mer enn i inneværende vegplanperiode. Mye av denne økningen vil gå med til vedlikehold av nye kostbare vegelementer som for eksempel undersjøiske og høytrafikkerte tunneler.

SAMFUNNSØKONOMISK LØNSOMHET

Vegvesenet skal gjennom sin aktivitet bidra til å bedre velferd og nytte for samfunnet. I dette ligger det at samfunnet skal få tilbake minst like stor nytte av tiltakene som de ressurser som settes inn for å gjennomføre tiltakene.

En slik målsetting kan i utgangspunktet høres enkel og grei ut, og fornuftig er den sikkert også. I praksis er situasjonen en annen. Problemet består i å beregne den fullstendige samfunns-

Vi omtalte i forrige nummer av Vegstikka Vegvesenets satsingsområder fram mot århundreskiftet.

Vi vil i denne artikkelen vurdere fireårsperioden fra 1994 til 1997, og spesielt se på en del av de rammebetingelser som Vegdirektoratet har lagt for arbeidet med veg- og vegtrafikkplanen i fylket.

økonomiske nytten av tiltakene. Dette viser seg å være ytterst komplisert. Det er utviklet EDB-programmer til hjelp i arbeidet, men disse programmene behandler kun en del av de samfunnsmessige konsekvensene. De håndterer de økonomisk målbare konsekvensene på en brukbar måte, men miljø- og regionale konsekvenser (distriktsmessige vurderinger) blir i dag dårlig ivaretatt.

Fra sentrale styresmakter blir det i stadig sterkere grad understreket at samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal legges til grunn ved prioritering av vegprosjekter. Med de hjelpemidlene vi har i dag til å beregne virkninger av tiltak, vil slike krav kunne slå negativt ut for Troms som et distriktsfylke. På grunn av manglende hjelpemidler vil vi få problemer med å få fram de samlede konsekvenser for flere av prosjektene her i fylket.

MINIMUMSMÅL

På en del sentrale deler av vegvesenets virksomhet har Vegdirektoratet satt minimumsmål som vegkontorene skal oppfylle i sine forslag til veg- og vegtrafikkplan.

Trafikksikkerhet

Vi skal kunne dokumentere at de foreslåtte tiltakene som ligger i veg- og vegtrafikkplanen vil gi en reduksjon på 30 skadde og drepte personer.

Miljø

Miljø er et eget satsingsområde. Vi skal registrere støy- og luftforurensningsproblemer langs riksvegnettet.

Tiltak som foreslås i planen, skal redusere antall personer som er plaget av vegtrafikkstøy med 10 % og personer som er plaget av luftforurensning med 10 %. Antall personer som utsettes for konsentrasjon over anbefalte grenseverdier for NO₂ og CO ved sin bolig skal bli 30 % færre enn i dag.

Frankommelighet

Tillatt sommerakselast på hele riksvegnettet skal være 10 tonn innen 1998. I teleløsningen kan aksellasten settes ned der det er behov.

Vedlikeholdsstandard

Trafikkretet vedlikehold skal utføre til standard S0 for hele riksvegnettet.

ALTERNATIVE INVESTERINGSSTRATEGIER

Vegkontoret skal legge fram minst to alternative investeringsstrategier til fylkespolitisk behandling.

Den ene strategien skal minst oppfylle minimumskravene som Vegdirektoratet har stilt. Ut over dette står vegkontoret fritt til å prioritere prosjektene.

Den andre strategien skal ha en miljø- og trafikksikkerhets rettet profil. Dette betyr at det i betydelig omfang skal satses på trafikkikkerhetstiltak, bygging av gang- og sykkelveger og miljøforbedringstiltak.



**KJÆRE VOKSNE!
IKKE KJØR OSS NED**

SYKEFRÅVÆR

av Torbjørn Naimak

I disse tider pågår det en intens offentlig debatt om sykefravær og sykelønnsordninger. Vi vet at partene i arbeidslivet (NHO og LO) har inngått avtale om at sykefraværet i denne tariffperiode skal reduseres med 10 %, og vi hører at det er problemer med å nå dette resultatet.

Uten å si for mye «styt» om politikerne, så har det i den senere tiden vært sagt mye «rart» om sykefraværet og årsakene til dette.

Det er derfor ikke med så liten stolthet vi kan legge fram våre sykefraværstatisikker. Jeg er også svært glad for at vi startet vårt målrettede arbeide med å redusere sykefraværet før dette ble et mer offentlig tema, og før pålegg om reduksjon ble gitt.

Da vi høsten 1989 startet det systematiske arbeidet med å få ned sykefraværet hos oss var tilstanden denne: - Statens vegvesen Troms hadde et høyt sykefravær, og vi hadde i flere år vært et av fylkene med høyest sykefravær. I vår utedrift hadde vi da et sykefravær på mellom 9 og 9,5 %, mens landsgjennomsnittet lå på ca. 7,5 %.

- I noen områder hadde vi ekstremt høye fravær (i perioder over 30 %).

Hva har vi gjort? - Sykefraværspørmatikken har i de to siste år vært et gjennomgående hovedtema i AMU og i alt arbeidsmiljøarbeide.

- Vi har satt oss konkrete mål.

- Vi har fått utarbeidet en sykefraværstatisikker som omfatter alle tilsatte, og statistikken settes opp slik at tilsatte og ledelse i hvert område kan få «sine» resultater.

- På bakgrunn av statistikken har vi arbeidet spesielt i områder med høyt sykefravær (Harstadområdet, Finnesområdet). Harstadområdet var da vi startet - vårt klart dårligste område. De tilsatte og ledelsen har gjennom prosjektet «Redusert sykefravær Harstadområdet» gjort en pionerinnsett med resultater det virkelig står respekt av.



- Vi har delegert arbeidsgiveransvar og tatt opp sykefraværspørmatikken med de lederne som har fått delegert arbeidsgiveransvar.
- Vi har satt i gang et systematisk utføringarbeid organisert gjennom et utføringutvalg.
- Sykefravær har vært tema på flere

møter og konferanser.

Hvilke resultater har vi oppnådd?

Sykefraværstatisikkene for de to første kvartal i 1991 og for siste kvartal i 1990 har vist svært oppløftende tall (se tabell).

	1989	1990	1.kvart. 1991	2.kvart. 1991
Sykefravær for Statens vegvesen Troms, totalt	6,8	5,8	4,7	3,9
Sykefravær for vår utedrift	8,2	7,9	6,5	4,2 (4,7)

Tallene for 2. kvartal i år tilsier omlag en halvering av sykefraværet Vi kan nok komme til å oppleve noe svingning i tallene, og vi må nok være forberedt på at vi i perioder kan få dårligere resultat enn det vi har nå. Den positive trenden synes imidlertid å være ganske klar, og eventuelle negative svingninger må ikke få oss til å miste motet eller redusere innsatsen. Flere vil nok si at reduksjonen i sykefraværet skyldes at flere langtidssykmeldte har sluttet. Det er riktig at dette forklarer noe av reduksjonen, men på langt nær alt.

Jeg tror at vi alle, både arbeidstakere og ledelse, ikke skal være for opptatte med å bortforklare resultatene, men heller være stolte av det vi har oppnådd. Og husk at vi gjennom dette

har forbedret vår egen konkurransevne og effektivitet, noe som kan komme godt med i tider med stadig spørsmål om mer privatisering.

At vi kan vise så gode resultater tror jeg først og fremst skyldes at ledelsen har tatt dette spørsmålet alvorlig, og at de tilsatte representert gjennom sine tillitsvalgte hele tiden har vært positive med i dette arbeidet.

Dersom de tall vi har for sykefravær fortsetter, må vi revidere våre mål. Det holder ikke lengre å si at vi skal ha lavere sykefravær enn det som er gjennomsnittet for fylkene eller at vi skal være et av de tre beste fylkene. Det vil i tilfelle bare gjenstå en plass, nemlig at vi skal være det beste fylket.

Løsemiddeldamper i forbindelse med dekklegging

av Bjørn Eriksen

SOM de fleste i vegvesenet sikkert kjenner til ble det oppdaget løsemiddelskader på en del asfaltarbeidere i Hordaland fylke.

På bakgrunn av det bestemte Vegdirektoratet at det skulle gjennomføres undersøkelse på asfaltarbeidere i samtlige fylker.

Undersøkelsen i Troms startet med et møte på vegkontoret hvor rapporten fra Hordaland ble gjennomgått, og ledelsen trakk opp linjer som vi skulle ta sikte på å leve opp til.

Sitat fra møterefateret:

1. Det skal benyttes rengjøringsmidler som ikke inneholder løsningsmidler.
2. Det legges til rette for god personlig hygiene.
 - a) Hvilebrakker med vaskemuligheter.
 - b) Innkvartering med tilgang til dusj.
 - c) Ved tilgrising/sprut skiftes arbeidstøy.
 - d) Bruk av personlig verneutstyr innskjerpes.
 - e) Det brukes friskluftsmaske ved legging i tunnel, og eksosen fjernes med vifter.
 - f) Det er røykeforbud på alle arbeidsplasser hvor det arbeides med bitumen.»

Samtlige tilsatte som har tilknytning til asfaltarbeid ble innkalt til orienteringsmøte på Lyngskroa hvor de ble orientert om helsefaren ved asfaltarbeidet. Lege Tor Viggo Hansen fra yrkesmedisinsk avdeling på sykehuset gjennomgikk det helsemessige aspektet i rapporten.

Vegdirektoratet bestemte videre i brev av 15. mai 1991 at samtlige tilsatte som hadde arbeidet med asfalt skulle innkalles til en spesiell undersøkelse. Her ble personellet plukket ut i primærgruppe og sekundærgruppe alt etter hvor lange de enkelte hadde vært med på asfaltarbeid. Primærgruppen skulle undersøkes og rapport sendes til Vegdirektoratet innen 1. juli.

Symptomene

Hjernen og nervene
Hole i nervene og i hjernen skades som blir som føle til alvorlige psykiske plager.

Øynene
Lansetter irriterer øynene.

Hjertet og blodet
Hjerte angitt kan gi skader, bl.a. på blodkarene og i lungene.

Lufteveiene
Lansetter og støvpartikler i lufta kan gi astma og bronkitt og kan gi allergiske reaksjoner ved åttusjplager.

Nyrene
Det er påvist forurensning i nyrene når de fester seg på.

Leveren
Det er mistanke om skadelig påvirkning mellom alkohol og lansetter.

Huden

Huden avfettes og blir tørre og sprø. Dette forårsaker kan utløse allergiske reaksjoner som i tillegg kan gi hudproblemer.

Forplantningen

Blodet fra lansetter, spesielt i begynnelsen av en periode, kan gi skader på det reproduktive systemet og kan gi infeksjoner.

Når man ikke alle disse symptomene, men bare noen av dem, bør man være oppmerksom på muligheten for å bli utsatt for de samme symptomene.

Ca. 15 personer var i denne gruppa. Sekundærgruppen er noe større, og disse skal være undersøkt innen 1. september i år.

I tillegg er Nordland og Troms plukket ut til å foreta målinger av løsemiddeldamper, CO og NO₂ gasser. Denne målingen er ganske omfattende og vi er akkurat startet opp med dette arbeidet.

Det videre arbeidet

Det vi i dag vet er at de personene som får utslag på løsemiddelskade ved legeundersøkelsen skal tas ut av asfaltarbeidet. De skal så til en omfattende undersøkelse på sykehus som har personell og utstyr for en slik undersøkelse.

Videre vil vi anta at det settes inn midler i forskning for å komme fram til bitumen med mindre skadelige stoffer. Det vil sikkert også bli forsket på å

framskaffe mer miljøvennlige maskiner og utstyr, for eksempel hytter med overtrykk og miljøvifter for å blåse dampene vekk fra arbeidsområdet.

Det er å håpe at alle legger godviljen til og prøver å leve opp til våre intensjoner som er listet opp foran. Men dette er i høyeste grad en administrativ sak. Vi var nok for optimistiske med tanke på finne rensedmidler som ikke inneholdt løsningsmidler, men vi har kommet fram til at vi skal bruke «Asfalt Ren» i stedet for diesel som har vært benyttet i alle år. Denne rensesveska inneholder løsningsmidler, men har mindre avdampning enn diesel og er på den måten mindre helsefarlig. Så snart vi får resultatene fra løsemiddelmålingene vil resultatet bli gjort kjent.

For øvrig er det nok vel optimistisk å tro at man kan finne rensedmidler som ikke inneholder noen form for løsningsmidler.

Lykke til med godt og planmessig Helse, Miljø og Sikkerhetsarbeid!

Likestilling og målstyring

av May-Gerild Ellingsen

VI har gjennom handlingsplanen for likestilling satt mål for likestillingsarbeidet i Statens vegvesen. Vi har satt delmål og arbeidsmål og resultatansvar på resultatområde.

Handlingsplanen er ikke ferdigbehandlet og godkjent i alle ledd, men hodet mitt arbeider usensurert videre.

MÅLET

I store trekk er vi alle enige om målet. Målet er lik lønn for likeverdig arbeid og like muligheter for utvikling i arbeidet.

Vi kan enes om målet så lenge det er ubestemmelig langt fram, og vi kan brolegge veien dit med gode forsetter.

Men vi er uenige om reiseruta, bagasjen og tempoet. Og om hvem som skal gå og hvem som skal kjøre. Og når vi skal beregne ankomst, er det heller ikke lett å bli enige om.

ULIKT UTGANGSPUNKT

Noen av oss har erkjent at kjønn er blitt behandlet forskjellig og at ulikheten slår ut til det ene kjønns fordel. For de av oss som har erkjent at det andre kjønn fikk tyngst bagasje og må gå med stein i skoen, er det ikke så vanskelig å forstå at positiv diskriminering – til fordel for ene kjønn – må bli nødvendig inntil likestilling er oppnådd.

For adelsmannen og uteliggeren var det forbudt å sove under broene eller å stjele brød, men hvem av dem kunne velge?

– Det er ikke tilstrekkelig med likhet for loven når utgangspunktet er ulikt.

DET ER FARLIG MED FORANDRING

Når et tema som likestilling skal debatteres i vegvesenet, støter vi på motargumenter som er både logiske og fornuftige. Det er fordi dette temaet



er et spørsmål om fordeling av makt og fordeling av knappe ressurser. Det vil alltid være gode argumenter i enhver sammenheng for å bevare maktstrukturen slik den er. Ved omfordeling vil noen komme i fare for å miste makt (eller privilegier eller en bekvem situasjon)

Vi har et nært eksempel i omorganiseringsprosessen vi er inne i på vegkontoret. – Vi vet hva vi har, men ikke hva vi får! Slikt er urovekkende og skaper motstand. I en likestillingsprosess vil det samme skje. Både menn og kvinner kvier seg for forandring

– Vi kan være så misfornøyde vi bare vil, men forandring er for farlig. Argumentene for å forsvare det bestående triller som erter av en sekk.

HVOR SKAL VI HENTE MOTET FRA ?

Mange – også menn – er lite lykkelige med den modellen vi praktiserer i dag. Når makt, ansvar og myndighet er skjefvfordelt, blir vi alle handlingslammet og lite effektive.

Er vi villige til forandring? Dersom likestilling skal bli en realitet, må vi være villige til forandring, og vi må være villige til å arbeide mot målet for å nå resultater.

OPPMÅLING OG KARTLEGGING

Med grunnseksjonen på markarbeid



Kaffepause! Trond Johansen og Hans-Erik Gressmyr.

av Anna Birkelund

OPPMÅLING og kartlegging er en betydelig del av oppgavene til grunnseksjonen. Av de 12 tilsatte på seksjonen er 7 av den ute på oppdrag mesteparten av sommersesongen. I tillegg tar vi inn sommerhjelp og en del oppgaver blir også satt ut på anbud.

Arbeidsstokken har delt seg i flere lag og har to hovedoppgaver. Det er grunnlagsmåling/fastpunktutsettelse og ferdigvegskartlegging. En av de 7, oppsynsmann Ole Jakob Olsen, er i år utlånt til planavdelinga for registrering i forbindelse med Vegdata-banken.

Sesongen ute begynner i månedsskifte mai/juni og varer til september/oktober.

GEODIMETRE/TOTALSTASJONER OG EDB-UTSTYR

Måleutstyret er i orden, og her som ellers har EDB-teknologien gjort et voldsomt framskritt. Utstyret er kostbart. Til eksempel kan nevnes at vi

har 3 geodimetre eller totalstasjoner som tilsammen koster en halv million kroner. Staben har også 2 komibiler til disposisjon.

Og som en på seksjonen, ingeniør Hugo Forfang sier:

– Vi er glade for at vi har fått utstyret og at vi kan holde oss oppdatert i den nye teknologien. Det er uhyre interessant å sette seg inn i de nye programvarene som finnes. En annen ting er at teknologien gjør så store fremskritt på dette området at man kan frykte for at arbeidsplasser kan forsvinne. Det er noe betenkelig».

Vel, ennå er det ikke slik. Alle riks- og fylkesveger skal kartlegges og i Troms ligger vi på etterskudd. Vi har en del å ta igjen på ferdigvegskartlegginga.

FASTPUNKTUTSETTING – POLYGONPUNKTER OG DIGITALE KART

På dette feltet er det avdelingsingeniør Hans-Erik Gressmyr som står grunnen. Sommerhjelp Trond Johansen er med. I tillegg har tre firma fått endel oppdrag hos oss, tildelt etter anbudskonkurranse.

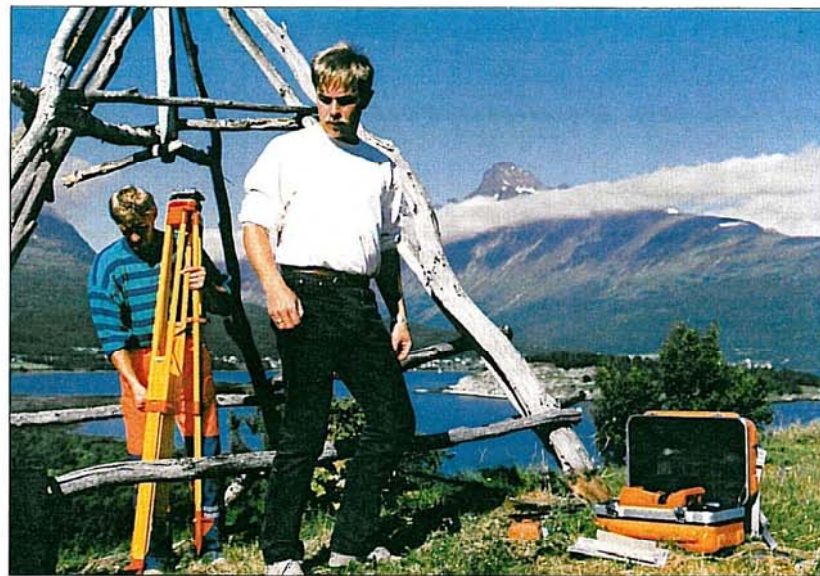
En skoddelagt julidag oppsøkte Veg-

stikkas medarbeider de to, Hans-Erik og Trond, under fjellsida langs E78 ved Nordkjøsbott. Forbedrelse til planlegging av ny E78 Nordkjøsbott-Lakvatnbukt er i gang – foreløpig på en strekning av 10 km.

– «Fastpunktutsettelse er første fysiske tiltak i terrenget», sier Gressmyr – «I fjor høst grovryddet vi linja og la ut punkter for fastmerker for å kunne lage et digitalt kart i en bredde av 100 meter hvor den nye veglinja er planlagt».

All posisjonsbestemmelse av den nye linja måles ut fra de nummererte fastmerker eller polygonpunkter som de også kalles. Punktene brukes som grunnlag for digitale kart. Digitale kart ble tatt i bruk for 5-6 år siden. Detaljplanleggingen som i hovedsak utføres på EDB foregår nå bare etter slike kart. Vegvesenet sparer mye arbeid på dette. Det er lettere å forandre/justere planer. Felt- og markarbeid med tradisjonell vegstikking erstattes i stor grad med EDB-utstyr.

Fastmerkene eller polygonpunktene er godt synlige i terrenget, og brukes som sagt i detaljplanleggingen. De brukes også under anleggsarbeidet. Og dersom de ennå er synlige og be-



Åge Rørnes og Hugo Forfang på arbeid i Lyngen.

vart i terrenget brukes de til ferdigvegskartlegging og fastsettelse av grunnnivå. – Arbeidet ute i terrenget krever stor nøyaktighet. Det er litt vanskelig å posisjonsbestemme punktene, når skodde og tåke skjuler varden. Til neste år skal forresten Troms ha et prøveprosjekt hvor vi får utstyr for posisjonsbestemmelse ved hjelp av GPS satellittmottakere. Da vil vi kunne måle uavhengig av synlige siktepunkter.», sier Hans-Erik.

Hans-Erik og Trond er inne på Vegkontoret 2 dager i uka. En del kontorarbeid og oppfølging må gjøres etterhvert. Når sommersesongen er over er det tid for etterarbeid og rapportskrivning. Den teknologiske og økonomiske oppfølging av konsulentoppdragene krever sin tid. Arkivering og systematisering av kart og flybilder må gjøres. I arkivet finnes nå omtrent 5000 kartplater. Og neste sommersesong – ja, den begynner vi å forberede allerede ved årsskiftet, sier Hans-Erik Gressmyr tilslutt.

FERDIGVEGSKARTLEGGING

Hovedtygden av seksjonens oppgaver i sommersesongen ute – ferdigvegskartlegging – krever den største styrken av seksjonen. Det betyr at avdelingsingeniørene Hans Hansen, Øystein Myrvoll, ingeniør Willy Pedersen, Hugo Forfang og oppsynsmann Asbjørn Vådebu har måleopp-

drag rundt om i fylket hele sommeren igjennom.

FIN AVVEKSLING OG TRIVELIGE GRUNNEIERE

Å jobbe ute om sommeren, og inne om vinteren. Det må være toppen, synes vi, og spør ingeniør Hugo Fagermo og sommerhjelp Åge Rørnes om hva de synes om det. Vi traff den i oppmåling på Karnes i Lyngen. – Kjempefint – i allefall når været er godt. Det tror jeg de andre også er enige om, sier Hugo Forfang. – Trivelig, selv om det blir mye flakking rundt omkring. Vi bor vekselvis i campingvogner, brakkeleire eller privat. Vi er ukependlere, og en ulempe er det at vi ikke får gjort alt det vi burde og ville gjøre hjemme. Vi har stort sett bare helgene å ty til.

Vi treffer forresten mange hyggelige mennesker. De fleste som ser oss slår av en prat for å vite hva vi driver med. Grunneierne har selsagt sine spesielle interesser i oppmålingen. Når ferdigvegskartleggingen er i gang er forskuddutbetalingen til grunneierne foretatt, men endelig arealberegning skal foretas slik at sluttoppgjøret kan utbetales. Vi tar alltid kontakt med grunneierne før målingen starter. Vi varsler også i dagspressen, og heretter vil mer formell saksbehandling benyttes. Det vil si skriftlig innkalling til fremmøte, hvor protokoll settes opp.

FERDIGVEGSKART – HVA ER NÅ DET?

Ferdigvegskartet er et kart som skal vise den ferdige vegen og eiendomsgrensene langs denne. Det utarbeides etter at anlegg eller vedlikehold har bygget eller utbedret vegen.

Kartet har 2 hovedformål. Det skal danne grunnlag for erstatningsoppgjør til grunneierne. Og det skal for ettertiden dokumentere utstreknings av vegen, eiendomsområdet.

Og kartene inneholder:

- vegens kurvatur
- avkjørsler
- stikkrenner
- km.peler
- grensemerker
- eiendomsgrenser
- eierforhold – navn på tilstøtende grunneiere
- markslagstype
- polygonpunkter
- nordpil

Det første ferdigvegskartet i Troms fylke ble arkivert i år 1970. Nå har vi over 2000 kart som er arkivert.

Kartene brukes ved utarbeiding av målebrev. De blir sendt til de respektive vegmestere og kommuner. Og ellers til alle som ber om det.

Kvalitet og kvalitetssikring



av Torbjørn Naimak

Når vi snakker om kvalitet i Statens vegvesen vil mange først tenke på teknisk kvalitet, så som betongkvalitet, gruskvalitet, bitumeninnhold i asfalt og komprimering. For disse vegproduktene kan vi gjøre målinger som gir et tallfestet uttrykk for kvalitet.

Når vi i dag snakker om kvalitet og kvalitetssikring må vi imidlertid ha det klare utgangspunkt at vi stiller krav til kvalitet på alt det vi gjør, ikke bare til den produksjon vi utfører, men også til de tjenester vi utfører (både eksternt og internt).

Samtlige tilsatte skal ha kvalitetskrav til det de gjør. Dette gjelder alle både i utedriften, i biltilsynet, på vegkontoret og ikke minst ledelsen. La oss derfor slå fast:

KVALITETSSIKRING GJELDER ALLE.

Hva er så kvalitet? Mange vil tenke at det er å gjøre en ting best mulig. Ofte er det riktig, men ikke nødvendigvis alltid. I kvalitetssikringssammenheng er kvalitet definert slik:

KVALITET = OVERENSSTEMMELSE MED SPESIFISERTE KRAV.

Det betyr at vi skal gjøre ting slik regelverk (Vegnормaler o.l.), planer og beslutning tilsier.

Kvalitetssikring er definert slik:

KVALITETSSIKRING = SYSTEMATISKE TILTAK FOR Å SIKRE AT FORUTSATT KVALITET BLIR OPPNÅDD.

Statens vegvesens overordnede kvalitetssikring er beskrevet i Håndbok 144, KVALITETSSIKRING – OVERORDNET DEL. I denne håndbok slår Veg- direktøren fast: «kvalitetssikring skal benyttes

som en hjelp, slik at etaten oppnår riktig kvalitet på det vi utfører. Kravene i denne håndboka skal oppfylles».

Dersom vi skal få kvalitetssikringssystemet til å virke må hver enkelt av oss:

- Være klar over hvilket produkt eller hvilken tjeneste vi er med på å utføre. Hvilke mål vi har for det arbeidet vi gjør.
- Være klar over hvilke krav som stilles til dette produktet eller denne tjenesten.
- Være klar over at vi alle har «kunder» (enten eksternt eller internt).
- Ha avklarte ansvars- og myndighetsforhold.
- Erkjenne at vi alle (ikke bare alle andre) gjør feil, og at vi trenger et system (et kvalitetssikringssystem) som gjør at vi gjør færre feil eller at vi oppdager feilene i tide.

Gjennom kvalitetssikring vil vi:

- Gjøre en ting riktig fra begynnelsen av.
- Ha gjennomtenkt hva vi skal gjøre når ting ikke går som planlagt.
- Kunne dokumentere hva vi har utført, og til hvilken kvalitet.

KVALITETSSIKRING AV VIRKSOMHETEN TIL STATENS VEGVESEN I TROMS

Hvilke mål har vi for kvalitetssikring i Troms, og hva vil dette bety for vår virksomhet og for den enkelte arbeidstaker.

Ledergruppen ved vegkontoret har satt kvalitetssikring som et av tre hovedsatsningsområder. Skal vi få en effektiv målstyrt etat må vi ta i bruk kvalitetssikring på alle plan.

Av konkrete kvalitetssikringskrav som er satt i gang eller er under utarbeidelse her i fylket kan nevnes:

- For alle planoppgaver (all vegplanlegging) skal det brukes et styringsdokument kalt PROSJEKT-PROTOKOLL. Bruken av denne protokoll skal gjøre at de riktige beslutninger blir tatt til riktig tid og av riktige personer. Prosjektprotokollen skal følge et prosjekt fra første planfase til ferdig veg.
- Det stilles klare krav til plankvalitet og spesielt til kostnadsoverslag.
- For alle anlegg av en viss størrelse (anlegg med årsforbruk 5 mill. kr) skal det utarbeides en KVALITETSPLAN.

Det stilles videre krav til at vi skal kunne dokumenter kvalitet på det som gjøres, og at Vegnormalenes krav for viktige vegkomponenter/vegfunksjoner skal være oppfylt.

- To vegmestrområder skal i inneværende år lage KVALITETSPLAN for sine områder. For 1992 regner jeg med at samtlige vegmestrområder utarbeider kvalitetsplaner.

Riksvegvedlikeholdet forutsettes utført til So-standard. For fylkesvegvedlikeholdet utarbeides en egen vedlikeholdsstandard som forutsettes tatt i bruk f.o.m. 1992.

For vedlikeholdet gjenstår imidlertid å få utarbeidet og ta i bruk et godt system for dokumentasjon.

- Biltilsynet i Troms har i inneværende år i samarbeid med Vegdirektoratet utarbeidet en håndbok for kvalitetssikring av resultatområde trafikant og kjøretøy. Denne håndbok håper vi å kunne ta i bruk f.o.m. 1992.

Vi bør videre diskutere om vi i sammenheng med årsplanarbeidet bør lage en kvalitetsplan for hver biltilsynsstasjon.

- Administrasjonsavdelinga skal i løpet av 1991 utarbeide et utkast for kvalitetssikring av administrative tjenester. Spesielt skal et kvalitetssikringssystem for nyansetter utarbeides.

- Maskinavdelinga skal drive en verksteddrift med 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.

- Kvalitetssikring av vårt vernearbeid og arbeidsmiljø skjer gjennom et opplegg for Internkontroll. I Troms har vi nå ferdig en håndbok for vår internkontroll. Dette opplegget for internkontroll (kvalitetssikring) forutsettes tatt i bruk fra årsskiftet 1991/92.

- Vi har i de to siste år arbeidet med å kvalitetssikre vår innkjøpsvirksomhet. Dette arbeidet vil fortsette, og vi vil i tillegg arbeide for å kvalitetssikre vårt system for ivaretagelse av utstyr og materiell.

Dette er noen av de viktigste oppgaver vi har arbeidet med eller kommer til å arbeide med innen kvalitetssikring.

Mye av arbeidet til nå har gått ut på å lage hensiktsmessige kvalitetssikringssystem, men vi vil først lykkes med kvalitetssikring når:

- samtlige tilsatte får kvalitetssikring innarbeidet som en naturlig del av sitt daglige arbeide
- vi ser at arbeidet går lettere og at resultatet blir bedre med kvalitetssikring enn uten
- vi alle får en yrkes stolthet som gjør kvalitetssikring til en selvsagt ting.

Lyrisk hilsen fra sommerarbeidere

Anne Eilertsen har sammen med en annen sommerhjelp kjørt omkring i fylket vårt i 6 uker. Sangen ble til under tjenestereise til Vanna og Reinøy, og er kanskje inspirert av vegene der

*Millom bakkar og berg utmed havet
køyer vi rundt i Vølvoen vår,
der maskinar har vegane grave,
som blir verre kvart einaste år.*

*Vi såg ut på dei steinute vegar,
det var år sidan dei var blitt bygt.
Lat oss setja opp rekkverk langs kanten,
slik at folk kan få køyra her trygt!*

*Fram på vetteren stundom vi tenkte:
Gjev vi var i eit varmare land!
Og når vårsol i bakkane blenkte,
så gjekk telen — og vegene forsvann!*

*Jau, eit Vegvesen kan vi nok trenge,
— her er feriejobbar å få!
Og når lønninga kjem langt om lenge,
kan vi ingen stad venare sjå ...*



LITEN SYKKEL- HJELMBRUK I TROMS

av Elsa Klemetsen

Trygg Trafikk i Troms har foretatt telling av hjelmbruk blant syklister i Tromsø, og resultatet er særdeles nedslående. Bare 4% av syklister over 15 år bruker hjelm. Dette er langt under landsgjennomsnittet.

Sommeren og høsten 1990 foretok TØI (Transportøkonomisk institutt) telling og spørreundersøkelse blant syklister angående hjelmbruk. Undersøkelsene ble gjennomført i Oslo-, Drammen- og Kristiansandsområdet. 706 syklister ble registrert.

I Tromsø ble tellingene foretatt i ukene 30 og 32 i år i områdene Dramsvegen, Kroken, Lunheim, Tromsdalen, Stakkevollan, Kvaløysletta og i bykjernen. 434 syklister er med i tellingene.

Resultatene fra tellingene er vist i tabellen nedenfor:



	Under 12 år				Over 12 år			
	TØI		1990		Tromsø		1991	
	K	M	K	M	K	M	K	M
Med	20	26	6	12	10	62	12	9
Uten	8	18	4	11	260	302	167	213
% med	71	59	60	52	4	21	7	4

Tallmaterialet fra Tromsø over barn under 12 år er svært spinkelt – og man kan vanskelig trekke en konklusjon. Det er få registreringer for aldersgruppen også fra TØI, men det ser ut til at det er jenter under 12 år som er de flittigste hjelmbrukerne. Dette faller sammen med inntrykket fra Tromsø-tellingene.

I registreringen fra Tromsø er det også sett på aldersgruppen 12-15 år. Vel halvparten av jentene, men ingen gutter ble registrert som hjelmbrukere. Dette avviker klart fra TØI-undersøkelsen. Det er betydelig større hjelmbruk blant gutter sør i landet enn i Tromsø.

Mannlige syklister i sør er generelt flinkere hjelmbrukere enn tilsvarende gruppe i Tromsø, mens kvinnelige syklister i nord kommer litt bedre ut på statistikken. Dette skyldes vesentlig aldersgruppen 12-15 år. Blant kvinner over 15 år finner vi bare 4% med hjelm.

Registrert hjelmbruk blant syklister over 12 år fra begge undersøkelsene.

Tøi foretok også spørreundersøkelser sammen med sine tellinger. De fleste som bruker hjelm oppgir at de føler seg tryggere. Noen bruker hjelm fordi de er pålagt det av skolen, eller de er pålagt det hjemmefra. Andre bruker hjelm for å foregå med et godt eksempel for resten av familien.

Frykten for hodeskader er reell. Hvert år skades det i Norge omlag 20.000 mennesker så alvorlig i sykkelulykker at de må ha legebehandling. 30% av skadene er hodeskader.

Lavt salg av sykkelhjelmer

Trygg Trafikk kontaktet Sportshuset i Storgata for å høre om de solgte nye sykkelhjelmer. Der fikk vi vite at salget var lavere i år enn i fjor, dette til tross for stort sykkel salg. De prøver å få folk til å anskaffe seg hjelm ved sykkelkjøp. De fleste sier de skal tenke på det – og kommer ikke tilbake.

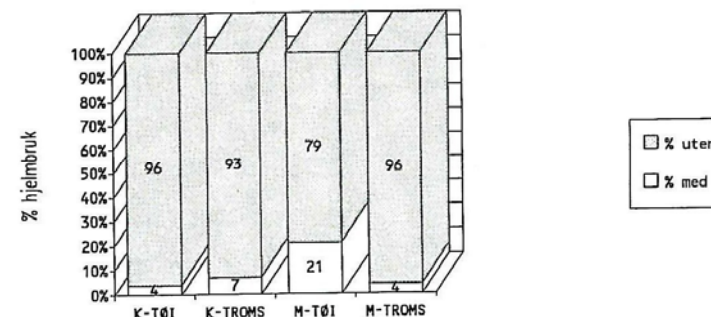
- Vi selger mest hjelmer til barn. For-

eldrene synes å bry seg heller lite om egne hodeskader ved en trafikkulykke. De tenker ikke over at vi får et stadig mer komplisert trafikkbilde – og at det ikke bare er egen kjøreferdighet og vurderingsevne som avgjør i en vanskelig trafikksituasjon.

Mange lar nok være å bruke hjelm p.g.a. forfengeligheit – eller skylder på at de ikke finner passende hjelm. Til det kan vi opplyse at vi fører 10-12 forskjellige varianter innen gruppe isopor og hardskallshjelmer, med opptil 3 forskjellige farger, så det burde være mulig å finne noe for de fleste.

Vi håper at ivrige syklister på Vegkontoret finner veien til en sportsforretning for å se på utvalget. Prisene varierer mellom 170 og 600 kr.

Kvinner og menn over 12 år



På togreise

av Petter Hildre

DET vert hevda at arbeid er hovudretten på livets bord, men kva kan då vere desserten? Dette er eit vanskeleg spørsmål, og dei einiskilde av oss kan ha ulike svar. Eg er ikkje i tvil; desserten må i denne samanheng vere feriane – og spesielt sommarferien. Å finne fram til ein variert og god meny er vanskeleg. Like vanskeleg kan det vere for oss som ikkje har campingvogn, å finne fram til kva vi skal gjere i sommarferien.

Etter mykje om og men bestemte vi oss i år for togferie eller inter-rail som det heiter på eit meir internasjonalt målføre. I tre veker skulle vi – to vaksne og ein tenåring – toge oss gjennom Europa.

Ikkje så reint lite spente, men med friskt mot troppa vi tidleg ein morgon opp på jernbanestasjonen i Narvik. Pikk-pakket vårt var – slik det seg hør og bør ein ekte inter-railar – pakka i ryggsekk. Med sekkar på ryggen og eit par plastnett i hendene skulle vi ut å møte den store verda.

På jernbanestasjonen fekk vi vår første overrasking eller skal vi heller kalle det eit støkk. Over alt – inne på stasjonen, på venterommet, utanfor stasjonen og på perrongen låg det strødd ungdomar utover. Dei hadde tydelegvis overnatta på denne måten. Då dei etterkvart vakna til live og prat tok til, oppdaga vi at mest heile Europa var representert der. Ungdomane såg kjekke ut dei, det var ikke det, men dei såg ikkje vidare flidd ut. Det var lenge sidan at kledda deira hadde vore i nærleiken av ein vaske-maskin. Er det slik vi skal ha det i ferien, var den første tanken som slo meg. Eg trur nok at vi etter denne hendinga vart litt meir betenkte på kva vi hadde gitt oss ut på. Reaksjonen vår kan vere ein indikasjon på at vi ikkje er pur unge lenger.



Kvardagen til ein interrailar.

Sidan dette var «jomfruturen» vår som inter-railarar, hadde vi sjølv sagt tinga oss seteplass på toget. Slikt gjer ikkje ein ekte inter-railar. Dei brukar ikkje pengar på det. Dersom det ikkje er seteplass i kupeen, kan ein alltid sete på sekken i gangen. Det ordner seg nok, er tankegangen.

Eg nemde tidlegare at ikkje alle inter-railarar såg like reine ut i kledda. Dette problemet fekk vi sjølve også erfare nokså raskt. Vi reiste ikkje mange timane før det vart svært varmt inne i dei tette joggeskoa våre. For å betre på situasjonen vart det fast rutine å sparke av seg skoa så snart vi kom inn i ein togkupe. Resultatet kan alle tenkje seg. Derfor er det alltid ein eigen eim i togkupear med mange inter-railarar.

Sjølv om vi vart litt betenkte ved førstinntrykket som togreisande, glei vi svært for inn i miljøet og etter kvart klarte vi å venne oss til det meste.

Turen gjekk gjennom Sverige, Danmark, Tyskland, Nederland, Belgia, England og Luxembourg.

Denne type ferie gav svært lite stress, og vi kunne sitje i timesvis berre å slappe av og å filosofere. Vi kom dagleg tett inn på nye folk – nokre fekk

vi kontakt med og andre ønskte vi ikkje kontakt med. Heile tida var det nye inntrykk som skulle fordøyast. Eg trur at vi etter ei stund vart mette på inntrykk, og ikkje lengre klarte å få med oss alt. Derfor kan vi få nokre aha-opplevingar når bileta vert framkalla. Det beste med denne ferieforma var nok at vi var heilt fri – vi hadde ingen avtale og alt vi «eigde» hadde vi på ryggen. Vi kunne hoppe på eit nytt tog for å dra dit vi ville og når vi ville utan at det kosta oss noko ekstra. Vi fekk erfare at utsagnet – «det går alltid eit tog» – er nesten sant (litt venting vart det av og til).

Eg vart positivt overraska over tog som framkomstmiddel. Toga var som oftast i rute og kupeane var fine. På enkelte strekninger var det fulle tog, men stort sett var det god plass – spesielt midt i veka. I helgane var det fleire reisande. Sjølv om det var mest ungdommar som reiste med inter-rail, møtte vi også fleire som hadde kome over den første ungdomen. Alderen er ikkje nok hindring for togferie. For den som har tolmod og klarer å sitje i ro ei stund, kan ein ferie som «farande fant» absolutt anbefalast.

PS! Vi overnatta verken på jernbanestasjonar eller i parkar, men leigde oss inn på hotellrom med dusj.

På sykkelstur

av Torbjørn Naimak/Lisa Sundstrøm

LOFOTEN og sykkelferie høyrer sammen. Så sier hvertfall Torbjørn Naimak etter en ukestur i dette natursterke området.

Familien på fire (to voksne og to barn på 15 og 10 år) samt ei 15 år gammel venninne fra Oslo la ut på sykkelferie i slutten av juli måned. Som oppstart og avslutning på turen ble Hurtigruta benyttet – fra Tromsø til Stamsund og tilbake.

At det ble sykkelferie i år, skyldes en avtale som ble inngått i vår om innkjøp av nye sykler til den «oppvoksende slekt». Slike avtaler forplikter.

At det ble Lofoten skyldes nok den store oppblomstringen nettopp dette området har hatt som turistmål i sommer. For turister var det nok av — og



Sykkelen er tingen!

langt flere syklist enn sykkelgjengen hadde ventet. Lofoten egner seg med andre ord godt som sykkelmål. Det er lite stigninger og få høydedrag, og det er fullt mulig å passere Nappstraumtunnelen (undersjøisk) med sykkel.

For både under og over vann gikk ferieturen. At vegene i Vest-Lofoten er smale, gjør også sitt til at bilistene senker farten — og det blir bra forhold for de to-hjulede. Med dagsetapper opp mot 7 mil går det fort, og man får i tillegg sett mye av omgivelsene. I motsetning til bilistene får syklisten med seg detaljene. Og detaljer er det nok av i naturskjønne Lofoten. Dessuten er sykling trivelig — syklistene er nemlig både et smilende og avslappet folkeferd!

Familien Naimak tok også fergetur fra Moskenes til Værøy og Røst, og fikk således med seg det ytterste av øygruppen.

Sykkelferie er «tingen». Det er trivelig å forflytte seg på to hjul når været er topp. Dessuten er det billig å sykle. På Hurtigruta er det gratis å ha med seg sykkel. Da får man heller leve med at det iblant kan bli noe kronglete og trangt ved ombord- og ilandstigning. For øvrig er Hurtigruta i seg selv en opplevelse verd. Vesterålen og Lofoten i godvær anbefales på det sterkeste.

Overnatting hadde sykkelgjengen blant annet i vegvesenets hus i Stamsund. I tillegg måtte også orrbu-alternativet utprøves. Alt i alt — dette var en topp ferie!



I Trollfjorden med Hurtigruta.

SPREKE PENSJONISTER



Tromsø-pensjonistene

av Anna Birkelund

Two dagsturer for pensjonister er nå tilbaketilrettelagt. I år var deltakerne fra Nord-Troms og Tromsø-området.

Turen fra Tromsø gikk til Nord-Lenangen i Lyngen, og på programmet inngikk besøk på hønsfarm, bygdemuseum og sameleir.

Fra Nord-Troms gikk turen til Målselvfossen, som ikke bare er beregnet for laksefiskere, men som også er en fin utfartsplass.

Vi viser noen fotoglimt:

Bon appetit!



P Å T U R . . .

Pensjonistene fra Nord-fylket:



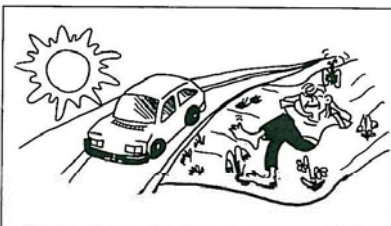
Nord-Troms pensjonistene.



To glade gutter.

5 i grøftekanten

av Elsa Klemetsen - Trygg Trafikk



GUNNAR STIBERG

- Nei. Jeg har ingen bestemt grunn for ikke å bruke sykkelhjelm. Har foreløpig ikke vurdert hjelmkjøp; det blir ikke i år. Jeg så på noen hjelmer i forbindelse med kjøp av annet sykkelutstyr, men det ble med det.

Bruk av sykkelhjelm

Utenfor Vegkontoret finner vi mange sykler parkert, spesielt på godværsdager. Men hvor mange av disse ivrige tohjulsjørerne ferdes trafiksikkert - med hjelm?

Vi har spurt fem av dem - om de har hjelm, hvorfor/hvorfor ikke - og om de eventuelt vil vurdere anskaffelse.



INGER-ANN INDREVOLD

- Nei, jeg har aldri kommet meg til å kjøpe. Har vel egentlig ikke tenkt noe særlig over det. Jeg kunne nok bli påvirket til å bruke hjelm gjennom en kampanje.



ALMAR ARONSEN

- Nei, jeg har ikke sykkelhjelm. Jeg sykler bare om sommeren og synes det er mest behagelig uten. Jeg har vurdert å kjøpe; har faktisk prøvd noen også, men fant ingen som passet. Forøvrig har jeg hjelm til barn jeg har bak på sykkel.



GUNNHILD HENRIKSEN

- Nei, jeg bruker ikke sykkelhjelm. Kanskje det delvis skyldes forfengelighet, men mest det å komme på tanken om å anskaffe seg en. Dersom noen ga meg en hjelm, ville jeg nok bruke den.



JOHN-IVAR NIELSEN

- Jeg har nettopp fått meg sykkel, men har ikke anskaffet hjelm. Men jeg har tenkt litt på det - og overveier kjøp.

MIDNIGHTSUN MARATON

av Lisa Sundstrøm

ALDRI har jeg sett så mange svette «vegvesen-ansikt» - røde, oppsvulmede og sprengt til det ytterste. Men slik skal det være når man er med i Maraton!!!

Og med var de fleste !

Deltakelsen fra vegvesenet var imponerende - både med hensyn til antallet og spredningen. Alt fra topp-trimmede orienterings-løpere til stivbeinte kontorister. Fantastisk ! Spesielt imponerende var det at så mange «ikke-løpere» tok seg tid og krefter til å gjennomføre de forskjellige løpealternativene. Det var nemlig Hel-maraton, Halv-maraton, Mini-maraton og Ree-book mil. Og vegvesenet var der - i sine gule T-skjorter - overalt! Resultatmessig kom vi visstnok også godt ut av det - men det viktigste var at så mange av våre ansatte deltok.



Spreke gutter og jenter. Ole og Edith Sandvik, Reidar og Solveig Skjelmo.



Stor deltakelse fra «spinnesida» i vegvesenet.

For øvrig var «Midt-nighta» en lang og ventende opplevelse. Som fotograf og jakttagger kom motivet plutselig og forsvant like plutselig. Overraskelsen over å se så mange av mine «egne» ble til tider for stor. Billedmateriellet er derfor av blandet kvalitet. Men fra klokka ni om kvelden og til ca. halv to om natta (da Bjørn Stiberg kom lett sprintende bortover Strandvegen) ble det mange timer, og fingeren fikk etterhvert problem med avtrykksknappen.

Konklusjon: Det ble mange rare (uskarpe) bilder - men vegvesenet var absolutt: I veggen for deg !!!

FOTBALL PÅ FYLKESBASIS

av Lisa Sundstrøm

ARETS fylkesmesterskap i fotball ble avviklet lørdag 26. august med stor deltakelse.

Bardufosstun var i år som i fjor arena for vegvesenets supergutter. For det var stort sett gutter som deltok, kun ei jente ble observert på banen. Men ellers var de fleste til stede. Det stilte lag fra Nordkjøbotn, Bardu, Løksa, Storslett, Anleggskontoret i Breivika, vegkontoret og et eget lag med «fresere». Også etterkommere var godt representert. Som far så sønn!! For øvrig besto heia-gjenget av søstre, mødre, koner, barn, hunder og en og annen forbipasserende.

Godt vær gjorde sitt til at arrangementet ble vellykket – også sosialt sett. Det er langt triveligere å beskue fotballgjenget i solskinn enn i regn. Skjønt en «mini-byge» dro raskt forbi. Men den stoppet ikke fotball-folket fra å gjøre topp innsats. Innsatsen var til tider så sterk at både mål og folk gikk over ende.

Etter en lang dag på banen – fra halv 12 på formiddagen til halv 7 om kvelden sto vegkontorets spreke gutter igjen som seierherrer. Men kampen var hard. Fjorårets vinnere, Nordkjøbotn, kjempet om seieren inn i de siste spilleminutt.

Senere var det festligheter på Målselvfossen, men der var ikke Vegstikkas utsendte til stede, så om det skyldes festen, alderen eller dårlig form at de fleste har vært stiv og støl i ettertid – se det vites ikke!!!!



Vinnerlaget = Vegkontoret



Topp innsats!

Tiltredelse:

Petter Vistnes, kontrollingeniør
Mjøsunndforbindelsen/Bru til Dyroy.

Fratredelse:

Arne Dahl, Tromsdalen

VI GRATULERER!

Med 40 år i etaten:

Ole Sandvik, Tromsø

Med 25 år i etaten:

Arne O. Sletten, Bardu

Takk

- Jeg takker for oppmerksomheten på 50-års dagen.

Svein Paulsen



- Takk for oppmerksomheten i anledning min 60-års dag.

Randulf Einebakken, Furuflaten



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

Kjell Knutsen



- Jeg takker for oppmerksomheten i anledning min 60-års dag.

Olav P. Jensen, Storslett.

Rettelse

Vi beklager at vi i forrige nummer av Vegstikka gjorde Ewald Furumo 10 år eldre. Det var 50-års dag han hadde 19. august.

**KJÆRE
VOKSNE!
IKKE KJØR
OSS NED**

