

Blank white rectangular area at the top left of the page.

C



*GOD JUL
med Anna Johansen og Jan Erik Golde
i biltilsynets nye uniformer.*

LLACBLAD GRAFISK A/S, TRONDHØJ - TLF. 980 80771

Vegs i kka

Bedriftsavis
for Statens vegvesen Troms

Nr. 6 - 1991 - 23. ÅRGANG



God Jul!

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN TROMS

Nr. 6 - 1991
23. Årgang

Redaktør:
Lisa Sundstrøm

I redaksjonen:
Anna Birkelund
Petter Hildre

Illustrasjoner:
Frid Didriksen

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

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

Produksjon:
Desk top publishing

Trykk:
Lundblad Grafisk AS - Tromsø

Opplag
1600 eksemplarer

INNHold

side

Et år er gått	3
Nytt organisasjonskart for vegvesenet i Troms	4
ATK — Automatisk trafikktroll	6
Anleggsprogrammet 1992	8
Korrosjoner, Zürich og tinesalter	10
Motivasjonskurs for kvinner	12
Vegvesen-sykkel	12
Ny E6 Bergneset—Fossberg	13
Ny håndbok	14
De tre brødrene Jensen	15
Kjør piggfritt — hvis du kan	17
Velkommen til et skikkelig «VEGVESEN-HUS»	18
Ny fiskervennlig E6	20
Ei ny grein på Biltilsynets tre	21
Fra «de gode, gamle dager»	21
Siste hånd på verket	22
Hovedvegutbygginga i Tromsø	23
Brevika — vegvesenets «Mekka»	24
Fag: Vegbygging og sykkelhjelm	25
Det var dengang — Jul i Singapore	26
Familiens trafikksikkerhetsdag	28
Nytt vegkontor	29
Hva gjør vi når barna blir syke?	31
5 i grøftekanter	32
B.I.L. VEG — 25 år	33
Vegvesenets økonomer — samlet i Tromsø	34
Personallytt	35
Årets julekort	35

FORSIDEN

Skal tro hvilken stikkrenne denne laksen er fanget i?
— Hugo Lorentzen + «kameraten» på 19,5 kg (sløyd)
(Foto: Eva Lorentzen)

BAKSIDEN

Anna Johansen og Jan Erik Golde i biltilsynets nye uniformer.

VEGSTIKKA kommer ut 6 ganger i året.
Neste nummer er i februar 1992.
Frist for innlevering av stoff til dette nummeret er 15. januar.



Ett år er gått

av Eilif Mathisen

APNINGEN av Maursundtunnelen den 6. juli var utvilsomt årets begivenhet for vegvesenet i Troms. Landets første undervannstunnel i egen regi står som et symbol på en sterk vilje og evne til å møte nye utfordringer.

Denne evnen vil vi få god bruk for når vi ser på de oppgaver vi er inne i eller kommer til å møte i nær framtid.

Anleggsdriften

I anleggsdriften er vi nå i gang med den største og trolig mest krevende utbyggingsoppgave vi noen gang har hatt, hovedvegutbyggingen i Tromsø. Bare i 1992 skal vi bygge for ca. 200 mill. kr innenfor noen få kilometers radius. Det er mer enn de fleste fylker bruker totalt til riksveganlegg pr. år.

Sammen med andre store og små anlegg bringer dette oss opp på et rekordnivå når det gjelder anleggsaktivitet, med de utfordringer det innebærer.

Dessverre tyder de foreløpige planrammer vi har fått for perioden 1994-97 på en kraftig nedgang i anleggsdriften, når den tid kommer. I så fall vil det stille store krav til vår omstillingsevne.

Jeg håper at disse endringene ikke blir så dramatiske når de endelige tall foreligger. Men vi må likevel forberede oss på en slik situasjon. Vi ser nok av eksempler på bedrifter som i gode tider ikke har sikret seg tilstrekkelig mot de magre år, med tragiske følger — ikke minst for de tilsatte.

Fylkesveger

I 1992 vil vi få 100% fast dekke på riksvegene. På fylkesvegene er ennå 40% grusveger. Vi ser også stadig klarere at mange fylkesveger med fast dekke ikke er bygget for dagens krav og vil gi store vedlikeholdskostnader om noen år.

Vi vil derfor foreslå for fylkespolitikkerne en endret strategi, der det her

etter stilles større krav til forsterkning av fylkesveger før de får fast dekke. Dette vil kreve større investeringer og derfor ta lenger tid å gjennomføre, men det vil lønne seg i det lange løp, både for vegholder og trafikant.

Trafikkulykker

GLEDELIG nok ser det ut til at de siste årenes økning i trafikkulykker har «flatet ut» i 1991. Men fortsatt er det et hovedmål at vi i årene som kommer også skal oppnå en reell nedgang.

Selv om turisttrafikken siste sommer nådde nye høyder, ser det ikke ut til at dette har slått negativt ut på ulykestallet. Det er fortsatt de lokale trafikkanter som dominerer her. Enkelte distrikter (Midt-Troms) og trafikantgrupper (helgetrafikken) ser ut til å måtte kreve spesiell oppmerksomhet.

Opplæring er et viktig virkemiddel i trafikkikkerhetsarbeidet. En Tromsøbedrift er her i gang med et virkelig pionerprosjekt, utvikling av en simulator for kjøreopplæring. Det er gledelig at også våre egne folk er aktive partnere i dette utviklingsarbeidet.

Reiselivet

DENØkte turisttrafikken tyder på at reiselivet kan bli en vekstnæring i Troms. Som ansvarlig for en viktig del av transportsystemet får vegvesenet dermed store utfordringer, både når det gjelder vegstandard, service-tilbud, trafikantinformasjon osv. Mye av vår innsats vil kreve planlegging på lang sikt. Vi må derfor ha nær kontakt med reiselivsnæringen for å kunne forutsi behovene tidsnok.

Resultater

I NTERNET i vegvesenet vil jeg særlig nevne to viktige resultater i 1991:

- Den nye organisasjonsplanen er praktisk talt klar. Nå gjenstår bare gjennomføringen.
- Sykefraværet er kraftig redusert, langt mer enn de 10% som LO/NHO har satt som mål.

Dette skyldes ikke minst nært samarbeid med og god innsats fra de tillitsvalgte. Jeg følger meg trygg på at dette vil fortsette i det videre arbeidet med disse sakene.

Jeg til takke alle, både ansatte og medhjelpere utenfor etaten, som har gjort 1991 til et godt år både for vegvesenet og vegbrukerne. En særlig takk vil jeg rette til de politikere i fylke og kommuner som vi har samarbeidet med og som nå forlater politikken.

En god jul og et godt nytt år ønsker jeg dere alle, og aller mest til de som skal sørge for trygge og farbare veger i jule- og nyttårshelgen.



Nytt organisasjonskart for Vegvesenet i Troms

av Kari Hesselberg

FRA 1. januar 1992 er Statens vegvesen Troms organisert i seks avdelinger med hver sin resultatansvarlige leder. Lederne skal ha følgende benevnelse: plansjef, byggesjef, driftssjef, biltilsynssjef, administrasjonssjef og maskinsjef.

Avdelingenes resultatansvar

Planavdelingen med plansjef Tor Hugo Brox i spissen, lager vegplaner og trekker opp kursen på lang sikt. Avdelingen avslår og innvilger avkjørsler. Og de skal jobbe for et godt miljø i forbindelse med veg- og vegtrafikk.

Byggeavdelingen anført av byggesjef Ingolf Moan, sørger for at vi erverver grunn, bygger vegger og er sikre på at både planer og resultatet i marken er kvalitetsmessig godt.

Driftsavdelingen under ledelse av driftssjef Oddmar Eilertsen, sikrer at vegene våre vedlikeholdes, er fremkommelige og trafikksikre.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen, ledet av Trond Larsen, arbeider for bedre biler og sjåfører. Veiledning og kontroll av kjøretøy, kjøreskoler og trafikanter er viktig i denne forbindelse.

Maskinsjefen, Gunnar Berntsen og hans folk i maskinavdelingen, yter service til vegvesenet. De har ansvaret for at vegvesenet har til disposisjon kjørbare og konkurransedyktige biler, gravemaskiner, borevogner m.m.

Administrasjonsavdelingen er ledet av administrasjonssjef Ivar Vik.

Avdelingen står til tjeneste for alle i etaten vår, med tjenester innen EDB, økonomi og regnskap, juridisk, arkiv, personal m.m.

Dette lød jo kjent, sier du? Har det ikke skjedd noen forandringer? Jo, jeg skal nevne de viktigste organisasjonsendringene:



Kari Hesselberg har vært sekretær for omorganiseringsarbeidet ved vegkontoret og biltilsynet. Mye hardt og grundig arbeid ligger bak det endelige resultatet.

Organisasjonsendringene

- * Grunnseksjonen er ikke lenger selvstendig. De er plassert i byggeavdelingen og skal hete «Eiendomsseksjonen».
- * Laboratorieseksjonen er ikke lenger selvstendig. De er plassert i byggeavdelingen i byggeplanseksjonen.
- * Informasjonstjenesten er flyttet ut av administrasjonsavdelingen. Vegsjefen får direkte ansvar for at informasjonstjenesten er god.
- * Byggeplanlegging blir byggesjefens ansvar.
- * Signalregulering, trafikkstyring, bæreevne og skilting blir driftssjefens ansvar.
- * Plansjefen får ansvar for arbeidet med langtidsplan NVVP.
- * Biltilsynet legger ned kontorseksjonen og oppretter et sekretariat i stedet.
- * Administrasjonsavdelingen får en ny EDB-seksjon, fellestjenesteseksjon og personalseksjon.
- * Administrasjonssjefen får ansvaret for fergesaksbehandling.

- * Seksjonslederne blir et viktigere ledd. Der det før var flat struktur eller store seksjoner, opprettes mindre enheter. 8 nye seksjoner opprettes.

Hva oppnår vi med dette?

Det viktigste vi oppnår med denne omorganiseringen er kanskje at det kommer klarer frem hva den enkelte leder er ansvarlig for. Målsettingen har hele veien vært å forsøke å samle flest mulig av de funksjoner som er viktig for resultatet i samme avdeling.

For eksempel er Driftsavdelingen ansvarlig for alle tiltak rettet mot driften av vegnettet. Det vil si ikke bare vegvedlikehold, men alt som skal til for at trafikken kan ta seg frem rimelig sikkert på vegene.

Trafikklys, trafikkstyring, bæreevne og skilt er tiltak som bidrar til driften av vegen, derfor ble disse oppgavene plassert i denne avdelingen.

Innad i den enkelte avdeling har man lagt vekt på inndelinger i seksjoner, der hver seksjon har en leder som er ansvarlig for hva seksjonen oppnår

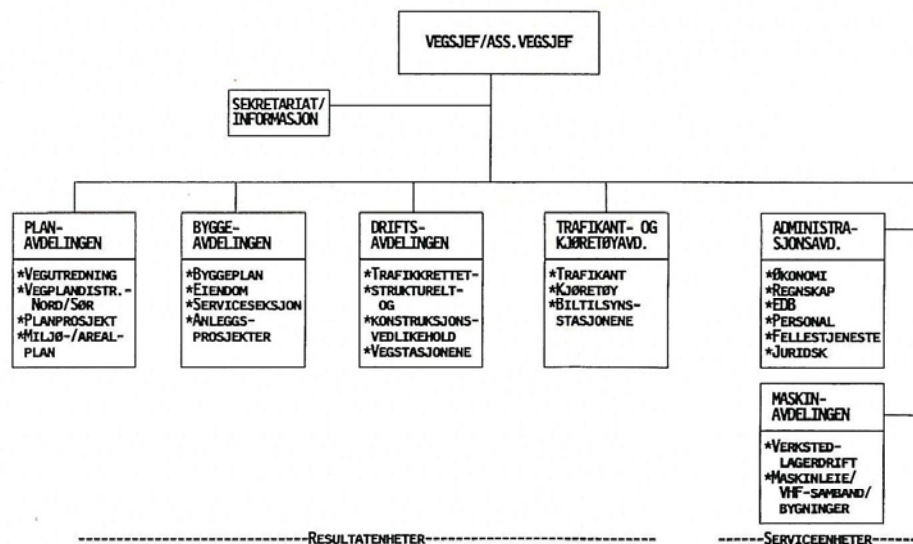
av resultater. Seksjonslederens jobb bør bli tydeligere og viktigere i den nye organisasjonen.

Fra årskifte får vi en organisasjon som er noe mer tilpasset prinsippene i målstyring. Vegsjefen får en organisasjon som kanskje kan lette hans jobb med å nå målene han har avtalt med Vegdirektøren.

Men antakelig er ikke det siste ord sagt angående organisering av etaten vår. En organisasjon som er istand til å forandre seg, er en sunn og konkurransedyktig organisasjon. Så følg med i debatten!



ORGANISASJONSKART FOR STATENS VEGVESEN TROMS (pr. 1/1-92)



ATK

Automatisk trafikkontroll



Kjerstin Årnes og Ann-Sylvi Hansen har nå fått ansvaret for bearbeiding av data for klargjøring til politianmeldelse.

av Trond R. Larsen

NÅR BILTILSYNET i sommer overtok driften av automatisk hastighetskontroll her i fylket, gjorde man det i trygg forvisning om at man har overtatt ett av de mest effektive trafikksikkerhetstiltakene her i landet.

Driften av automatisk trafikkontroll her i fylket er nå en aktivitet som skal samkjøres og samordnes med biltilsynets utekontrollaktiviteter.

Ledig kapasitet som følge av autosutbyggingen i biltilsynet nyttes også i den administrative driften av systemet.

BAKGRUNN

Automatisk trafikkontroll er et supplement til allminnelig trafikkontroll utført av politiet.

I Norge har vi i dag tatt i bruk systemer for automatisk hastighetskontroll samt såkalt rødlyskontroll. Teknikken som nyttes er kamera i kombinasjon med annet avansert registreringsutstyr.

Hovedformålet med å innføre automatisk trafikkontroll er at tiltaket skal redusere hastigheten og dermed ulykkene med mindre kostnader enn konvensjonell politiovervåking.

Filosofien bak systemet er at skiltningen om automatisk trafikkontroll – sammen med fotoboksene – skal fungere som overvåkingssymboler. Dette skal igjen medføre at bilførere i større grad respekterer fartsgrensen på de overvåkede strekningene, og at denne respekten vil vedlikeholdes uavhengig av om systemene er i aktiv bruk eller ikke.

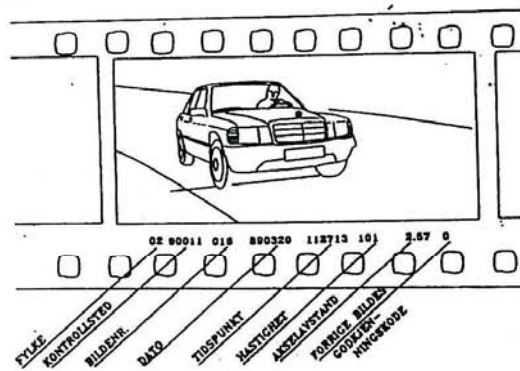
UTSTYR

Utstyret for automatisk trafikkontroll som blant annet er i bruk i Troms er norskprodusert.

Utstyret fungerer – enkelt forklart – etter følgende prinsipp:

I vegen er det lagt ned 2 parallelle spor, trykkfølsomme kabler som registrerer trykkendringen når et hjulpar passerer. Ved vegkanten er det installert fotoutstyr og en dataenhet (datarec).

Datarec'en regner ut hastighet ved passering og gir informasjon til kamera om det skal tas bilde. I de tilfeller det tas bilder legges det også inn informasjon om hastighet, dato, klokkeslett mv i selve bildet.



PRAKTISK ARBEID

Automatisk trafikkovervåking er en samarbeidsordning mellom Justis- og Samferdselsmyndighetene.

Det praktiske arbeidet er delt mellom politiet og Statens vegvesen.

Installering og drift av teknisk utstyr, utsetting og innhenting av film, foto-behandling og bearbeiding og klargjøring av data for politiet foretas av tilsatte i Statens vegvesen. Materialet oversendes så politiet som følger opp registrerte overtredelser på vanlig på-talemessig måte.

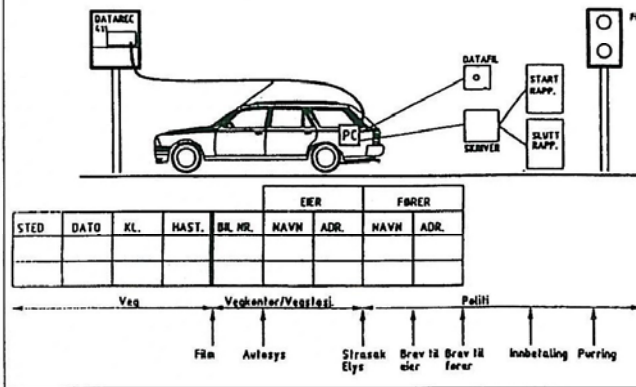
Personell i Statens vegvesen som forestår slikt arbeid skal ha gjennomgått ei spesiell opplæring og autoriseres for arbeidet.

All bearbeiding av materiale foregår ved hjelp av EDB-baserte rutiner og med basis i data som tappes fra datarec'en hver gang det byttes film.

ATK I TROMS

Troms er ett av 10 fylker som har systemer for automatisk trafikkontroll. Vi har tilsammen 3 ATK-strekninger her i fylket; en på E 78 (Ramfjorden), en på E 6 (Målselv) og en på RV 862 (Kvaløysletta).

Fra 1. juli i år overtok biltilsynet driften av ATK her i fylket. Teknisk drift (tilsyn med utstyr, bytting av film m.v)



Bruken av automatisk trafikkovervåking er blitt evaluert av Vegdirektoratet i samarbeid med Transportøkonomisk institutt. Resultatene ble rapportert til Samferdselsdepartementet i vår.

Hovedkonklusjonen er at ATK er ett av de mest effektive trafikksikkerhetstiltakene vi har til rådighet her i landet i dag. På bakgrunn av evalueringen er det besluttet at systemet skal bygges videre ut og dekke alle fylker i landet.

Statistikken fra de ulike ATK-strekningene gir følgende generelle bilde:

- gjennomsnittshastigheten i målepunktene har sunket med 5 %.
- andel trafikanter som overskrider fartsgrensen har sunket fra 55 % til 28 %.
- ATK har i særlig grad påvirket (til det positive) de høye hastighetene.

Undersøkelser viser imidlertid også at publikum over tid tilpasser seg systemene og blir «øyentjener» i den forstand at man senker hastighetene i området hvor fotoboksene står for så å øke hastigheten igjen mellom boksene.

Vi har med andre ord indikasjoner på at vi populært kaller en «kenguru-effekt», spesielt på strekninger hvor det er enkelt å se hvor fotoboksene er plassert over strekningen.

Anleggsprogrammet 1992



De siste arbeidene med rassikringstunnelen på Kågen.

av Ingolf Moan

Stortingsproposisjon nr 1 for budsjetterminen 1992 fra Samferdselsdepartementet er framlagt for Stortinget. Proposisjonen legger opp til økt satsing på vegbygging, bl.a. på grunn av sysselsettingssituasjonen. Det er i hovedsak områder med store befolkningskonsentrasjoner som får nytte godt av denne satsingen. Troms er ett av de fylkene som har kommet godt ut i bevilgningsammenheng denne gangen og årsaken til dette er at vi er i full gang med hovedvegutbygginga i Tromsø.

Budsjettet er ikke ferdigbehandlet i Stortinget, men vi venter ikke endringer av betydning for riksvegside.

Det er foreslått totalt over anleggskapitelet 270 mill. kr. Vi har dessuten fått tilleggsbevilgning på 16,0 mill. kr så seint i 1991 at storparten blir brukt i 1992. Dette medfører at vi får et aktivitetsnivå som ligger hele 19 % over 1991 - nivået.

E6 29,0 mill. kr

10 mill kr går til fullføring av parsellen Tretten - Klubbenes. Restarbeidene er legging av slitelag av asfalt og



Ingolf Moan feirer ny E-6 i Nord-Troms

diverse kompletteringsarbeider. Resten av bevilgningen, 19 mill kr er avsatt til oppstart av parsellen Tømmerelv - Nordkjosbotn. Som de fleste sikkert er kjent med har Samferdselsdepartementet bestemt at nedre alternativ skal bygges. Dette betyr at anleggsarbeidene tidligst kan komme igang på senhøsten 1992. Parsellen ventes tatt i bruk høsten 1994.

E 78 Tomasjord - Breivika (Tromsøysundtunnelen) - 71,5 mill kr + finansieringsbidrag fra Tromsø Veg.

Forbindelsen under Tromsøysundet består av 2 parallelle tunneler, hver på 8,0 m totalbredde. Dette gjør at tunnelene blir envegskjørt med 2 kjørefelt i hver retning. Tunnelsystemet har en lengde på 3400 m og er kostnadsberegnet til ca 277 mill kr. Det ventes ferdig sommeren -94.

Arbeidet med Tromsøysundtunnelen startet høsten 1990 og de første 500 m under RITØ (det nye regionsykehuset) ble drevet i 1. halvår 1991, før sykehuset ble tatt i bruk. Videreføring av dette arbeidet vil bli igangsatt rundt årsskiftet. Arbeidet vil bli utført både med bruk av entrepris og i egen regi. Den videre drift fra Breivika vil

foregå i entrepris, mens arbeidene i påhugsområdet på Tomasjord og drivingen av de første 500 m fra denne siden tenkes utført i egen regi.

Rv 862 Breivikatunnelen og Veg i Breivika - 82,2 mill kr.

Arbeidet med Breivikatunnelen har pågått i hele 1991. Utsprengningen av tunnelen er satt ut på entrepris og gjennomslag ventes medio desember 1991. Fram til trafikkåpning i september 1992 vil etterarbeidene med drenering, fjellsikring, lys, vannsikring, ventilasjon, kommunikasjon- og varslingsanlegg, portalstøp og betongdekkarbeider pågå for fullt. Det meste av dette arbeidet vil bli satt ut på entrepris.

I tillegg til arbeidene med Breivikatunnelen skal en rekke arbeider utføres i Hansjordnesbukta. Dette er foruten flytting og utvidelse av eksisterende rundkjøring, en rekke arbeider av trafiksikkerhetsmessig og miljømessig karakter.

I parsellen Veg i Breivika som er en 4-felt veg mellom Breivikatunnelen og Tromsøysundtunnelen inngår ny bru over Stakkevollvegen, 2 gangvegbruer, 1 gangvegkulvert og ca 1000 m gangveger. Arbeidet med dette prosjektet pågår for fullt og skal stå ferdig samtidig med Breivikatunnelen i september 1992. Det vesentlige av arbeidet foregår i egen regi.

Rv 866 Veg til Kvitnes - 16,5 mill kr.

Arbeidet med denne parsellen som er det siste leddet i Skjervøyprosjektet, og som skal gi kortere og sikrere ferje-forbindelse til Arnøy, ble påbegynt i månedsskiftet oktober/november 1991. Det skal bygges ca 4000 m veg, et ferjeleie og en forholdsvis stor molo i tilknytning til ferjeleiet. Anlegget er kostnadsberegnet til ca 30 mill kr, og skal stå ferdig i oktober 1992. Arbeidet med vegen utføres i egen regi, ferjeleiebyggingen settes ut på entrepris.

Til h.: Anleggskontoret i Breivika - senter for hovedvegutbygginga i Tromsø i årene framover



Anleggsleder Reidulf Broderstad med planene over vegutbygginga i nordfylket

Ra 1905 Mjøsunndforbindelsen - 37 mill kr.

Arbeidet med Andørjas fastlandsforbindelse har pågått i ca 1 år. Vi har i det alt vesentlige konsentrert oss om å etablere en kjørbær atkomst fram til Mjøsunnd slik at arbeidet med selve Mjøsunndbrua kan starte opp som planlagt ca 1. mai 1992.

Hele prosjektet er foreløpig kostnadsberegnet til 176 mill kr og skal stå ferdig høsten 1994.

Bruarbeidene kommer ut på entrepris i 1. kvartal -92. Øvrige arbeider venter vi blir utført i egen regi.

Gang- og sykkelveger - 14,8 mill kr.

Følgende anlegg får bevilgning over denne posten:

- * Gang-/sykkelveg Breivika - Håpetforbindelse til Arnøy, ble påbegynt i månedsskiftet oktober/november 1991. Det skal bygges ca 4000 m veg, et ferjeleie og en forholdsvis stor molo i tilknytning til ferjeleiet. Anlegget er kostnadsberegnet til ca 30 mill kr, og skal stå ferdig i oktober 1992. Arbeidet med vegen utføres i egen regi, ferjeleiebyggingen settes ut på entrepris.
- * Kombinert gang-/sykkelveg og innternveg på strekningen Olderdalen - Nomedalen (E6) i Kåfjord.

Spesielle trafiksikkerhets- og miljøtiltak - 10 mill kr

Følgende prosjekter får bevilgning fra denne posten:

- * Rv 862/Rv 863 Rundkjøring Kvaløysletta
- * Rv 83 Diverse tiltak i Harstad sentrum
- * Rv 862 Kryssutbedring Tverrvegen (Tromsø) ved universitetet
- * Kollektivfelt Hungeren (Tromsdalen)

Fylkesveganlegg

Det knytter seg også i år en del usikkerheter til fylkesvegbudsjettet for kommende år. Full oversikt over investeringsmidlene vil vi ikke få før fram mot årsskiftet. Vi må likevel kunne gå ut fra at følgende prosjekter er sikre:

- Fv 212 Dyrøyforbindelsen, med byggestart på brua 1. mai 1992
- Fv 225/227 Lillevassmyr - Vangsvik - Rubbestad
- Fv 232 Rassikring Sifjordura
- Fv 305 Ferjeleie på Karlsvåg

Bemannning

Det er nå 64 fast tilsatte tjenestemenn ute i anleggsdriften. Av disse er 3 utleid til vedlikeholds- og maskinavdelingen og 1 har permisjon. 4 tjenestemenn er tidssykkemeldt.

Mannskapsplanen som gjelder til våren 1992 viser følgende fordeling:

A 1 Løksa /Dyrøy	18 mann
A 2 Finnsnes/Senja	15 mann
A 3 Mårsund/Kåfjord	9 mann
A 4 Tromsø	14 mann

Det er 1 fast tilsatt og 3 engasjerte kokker. Det er forutsatt å ta inn 2 nye lærlinger i tillegg til den ene som er igjen nå.

I utdriften er det nå 17 fast ansatte oppsynsmenn. Der er det videre 7 anleggsledere, byggeledere og kontrollingeniører og 2 prosjektledere.



KORROSJONER, ZÜRICH OG TINESALTER

Rapport fra studiereise til Sveits

av Knut Davidsen

TIDLIG i sommer fikk jeg tilbud fra Vegdirektoratets bruavdeling om å delta på en studiereise til Sveits. Emnet for reisen skulle være vedlikehold av store betongbruer med særlig vekt på skader som følge av armeringskorrosjon og deformasjoner. Et meget aktuelt emne fordi omfattende kontroller i vårt fylke har vist at flere av våre større bruer har et kloridinnhold i betongen som er langt over akseptabelt nivå. Pilarene er særlig utsatt. Kloridene kommer i hovedsak fra sjøsaltet som i ruskevær legger seg på betongflatene. Armering som utsettes for klorider vil ruste, og på lengre sikt kan konstruksjonens bæreevne bli svekket. Også deformasjoner er et problem, spesielt kan nevnes Gisundbrua hvor fugene ikke virker slik de skal.

Det var naturlig nok ikke vanskelig å bestemme seg. Vi var tre personer som skulle foreta studiereisen. De andre to kom fra Vegdirektoratet og Vest-Agder vegkontor. Reisen skulle gjennomføres i den første uka av september og programmet var detaljert bestemt på forhånd. Det var satt av to dager til samtaler med representanter



Bruer i Alpe

fra Bundesamt für Strassenbau (tilsv. Vegdirektoratet) i hovedstaden Bern, to dager til befaring av bruer under utbedring og en dag til et møte i Zürich med et konsulentfirma.

Ferden startet lørdag 31. august med fly til Zürich. Søndag var eneste fridagen under sveitsoppholdet, og ble benyttet til en lengre båttur på innsjøen Zürichsee. Sveits er et lite land, og med 6 millioner innbyggere blir

det ikke store plassen til hver. Den store innsjøen var omkranset av tett bebyggelse, og svært mange sveitsere tilbrakte søndagen i båt eller på seilbrett. Om kvelden dro vi videre til Yverdon, en liten by i den sørvestre delen av landet mot grensa til Frankrike. Her traff vi vår kontaktperson og guide for resten av oppholdet, Bruno Hauzenberger, en sveitsers som tidligere hadde ledet Strangbetong i Sverige og derfor snakket flytende



Sentrum av Zürich



svensk. Med egen tolk ble våre språkproblemer minimale. Sveitserne snakker et uforståelig tysk, og det er vanlig å benytte fransk eller italiensk i henholdsvis de vestre og søndre deler av landet.

I to dager utvekslet vi erfaringer med våre sveitsiske brukkolleger i Bern. Noen vil kanskje undres over at Sveits med sin beliggenhet langt fra hav og salt sjøsprøyt kan ha kloridproblemer med sine bruer. Men her benyttes tinesalter i store mengder gjennom hele vinteren. Bruenes overbygning er derfor svært utsatt for saltskader. Sveitserne var interessert i våre erfaringer med elektrokjemiske metoder for armeringsbeskyttelse. Katodisk beskyttelse av armeringen er benyttet blant annet på Sortlandsbrua i Nordland. Vi fikk en grundig gjennomgang av deres erfaringer med epoxybelagt armering. På dette området er sveitserne kommet så langt at de har utviklet en egen standard.

De to neste dagene ble benyttet til befaringer. Vi reiste med bil til de søndre deler av Sveits, og fikk se enorme firefelts motorvegbruer som ledet trafikken høyt over bebyggelsen i de trange dalførene i alpe. Vi passerte over St. Gotthard-passet som er blitt en typisk turistveg etter at den 17 km lange tunnelen ble åpnet for 10 år siden. Sveits har en mengde rasoverbygg, og vi fikk underveis en grundig

orientering om vedlikeholdsbehovet. Ved en av de større motorvegbrueene pågikk forsterkningsarbeider. Største tillatte totalvekt i Sveits er bare 28 tonn, og det er strenge restriksjoner for tungtrafikken. Som en kompensasjon bygges det nå en transittakse som kan tillates trafikkert etter alle europeiske lastklasser. Forsterkning av brueene langs denne aksene er derfor nødvendig.

Fredag formiddag ble benyttet til drøftinger av brutekniske spørsmål med et konsulentfirma i Zürich.

Om kvelden forlot vi Sveits, rike på inntrykk etter en meget vellykket studiereise med godvær fra første til siste dag.

Det kan være forskjellige meninger om hvor nyttige slike reiser er, men de er utvilsomt en kilde til inspirasjon og nytenking samtidig som en knytter verdifulle kontakter over landegrensene.

I dette tilfellet fikk vi informasjon med oss hjem som utvilsomt vil være nyttige i vårt videre arbeid med å forebygge og utbedre denne type skader på våre bruer.



Fra Zürich

Motivasjonskurs for kvinner — En nyskapning i vegetaten



Her har vi de 21 motiverte!!

Jentene har utviklet sin første 3-dagers samling med tema som vegvesenets forventninger til kvinnene i etaten, ledelse i kvinneperspektiv, helsefarlige ledere, kvinne og ledererfaring med kvinner i ledende stillinger, hersketeknikker og personlig planlegging. I tida fram til neste samling som er i midten av januar, skal samtlige deltakere skrive prosjektoppgave — enten i grupper eller selvstendig. Tema for oppgaven kan blant annet være en grundigere analyse av de tema som ble tatt opp under kurset. Ingen bør derfor i framtida føle seg særlig trygge i «våre omgivelser» — vi avslører det meste både helsefarlige ledere og hersketeknikker!!!!

Lisa



vegvesen-sykkkel

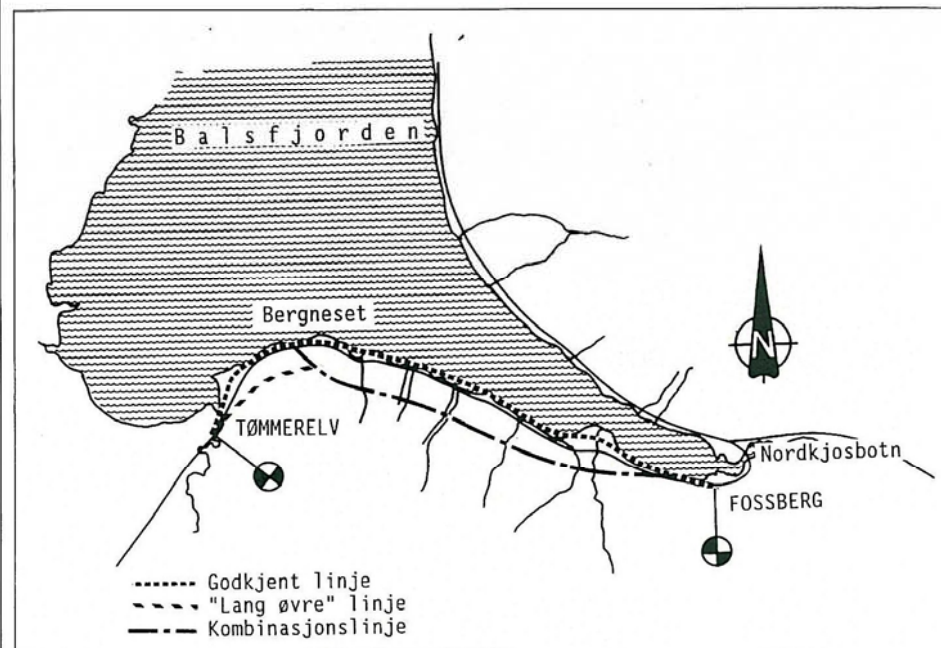
er en nyskapning i etaten — eksosfri og støyfri — 3 stykker i tallet har vi kjøpt — 2 herre og 1 dame (hørte vi likestilling ??).

Syklene er «vegvesen-gule» og er parkert i kjelleren på vegkontoret til fri benyttelse for de som vil komme fort og effektivt inn eller ut av sentrum uten tanke på parkeringsproblemer. Men husk sykkelhjelm!!

Her ser vi Almar Aronsen på etats-sykkelen — i en noe museal utgave (hjelm — altså!!)

Lisa

NY E6 BERGNESET — FOSSBERG



av Ingar Hals

ETTER at Samferdselsdepartementet i august kom med sitt vedtak om at vegen i dette området skulle bygges langs fjæra har vi ved vegkontoret satt i gang arbeidet med detaljplan for strekningen. Samtidig har diskusjonen om vedtaket gått sin gang i avisene. Før jeg beskriver litt av det videre planarbeidet skal jeg derfor ta for meg saksgangen fram til Samferdselsdepartementet gjorde sitt vedtak.

Tidligere saksang

Arbeidet med hovedplan Bergneset — Fossberg starta i januar 1987. Det kom tidlig fram at kommunen og landbruksmyndighetene ville ha vegen i fjæra, mens miljøvernmyndighetene ikke ville godta dette. Grunneierrepresentantene i rådgivningsgruppa gikk også inn for nedre linje.

Vi sendte planen over til Vegdirektoratet sommeren 1988. Vi anbefalte

Vegdirektoratet å velge nedre linje. Vår begrunnelse var bl.a. at nedre linje var best transportøkonomisk sett, og at de fleste berørte gikk inn for dette alternativet. Samtidig med hovedplanarbeidet var vegen Tømmerelv — Bergneset under bygging. Under dette arbeidet gikk raset i Sandbukt i august 1988. Grunnundersøkelser hadde vist at det var flere områder med dårlige grunnforhold også på strekningen Bergneset — Fossberg. For å få gått gjennom disse områdene ut fra nye erfaringer etter raset i Sandbukt ble Vegdirektoratets behandling av hovedplanen stoppa.

Da vi skulle se på dette på nytt valgte vi å se på hele strekningen fra Tømmerelv til Fossberg under ett. I første høringsrunde anbefalte vi et «langt øvre» alternativ helt fra Tømmerelva. Etter kraftig kritikk av dette alternativet, spesielt fra kommunen, landbruksmyndighetene og beboerne i Marknesområdet, valgte vi å anbefale kombinasjonsalternativet før andre høringsrunde.

I andre høringsrunde gikk Balsfjord kommunestyre enstemmig inn for

nedre linje, mens fylkets Samferdselsutvalg gikk enstemmig inn for kombinasjonsalternativet. Vi anbefalte kombinasjonslinja da vi sendte planen over til Vegdirektoratet, og de fulgte vår anbefaling.

Vegdirektoratets vedtak ble påklaga av kommunen, fylkeslandbruksstyret og grunneierne. Grunneierne kan ikke klage på linjevalget, men klaget over saksbehandlingsfeil. I august kom så Samferdselsdepartementets vedtak, der de tar klagen til følge og velger nedre linje. Dette begrunnes med at miljøinteressene i området er mindre enn landbruksinteressene og kommunens interesser. Det heter også at «Balsfjord kommune ser det slik at nedre linje er best også ut fra en miljømessig vurdering».

Miljøvernmyndighetenes faguttalelser er altså tillagt liten vekt. Det er heller ikke kommentert at et enstemmig samferdselsutvalg har gått inn for kombinasjonslinja. Samferdselsdepartementets vedtak er endelig og kan ikke påklages.



Fra raset ved Sandbukt gård i Balsfjord.

Grunnforhold

Grunnforholdene på strekningen er ikke tillagt noen stor vekt verken i våre anbefalinger eller i de høringsuttalelsene som er kommet til planen. Da grunnforholdene har spilt en stor rolle i avisdiskusjonen den siste tida skal jeg kort begrunne hvorfor vi ikke har lagt stor vekt på dette i våre anbefalinger.

Etter raset i Sandbukt ble områdene med dårlige grunnforhold på strekningen Bergneset – Fossberg gått gjennom på nytt. Dette arbeidet førte til at en del løsninger for å sikre mot ras ble utvida og endra. I området ved bilverkstedet i Kalvebukta ble linja flytta inn slik at verkstedet må rives. Ved gjennomgangen er det lagt vekt på at vi kan gjennomføre vegarbeidet uten at sikkerheten mot et ras blir mindre under og etter vegarbeidet. Med de tiltak som nå er foreslått mener vi dette er mulig, og det er derfor gjennomførbart å bygge vegen langs nedre trase.

Når disse forutsetningene er lagt inn i kostnadsoverslaget ville det ikke være riktig å bruke grunnforholdene som noe hovedargument ved valg av alternativ. Vi har derfor brukt transportøkonomiske forhold og miljøet og trafikksikkerheten som de viktigste argumentene for å velge øvre linje.

Videre planlegging

Nå har vi starta detaljplanleggingsarbeidet for nedre linje. Selve planlegginga er satt ut til konsulent. Etter en tilbudsrunde gikk oppdraget til Bruer IKB A/S i Harstad. De har også utarbeida begge de tidligere hovedplanene, uten at det var tillagt noen vekt ved valg av konsulent. I tillegg til detaljplan skal de også utarbeide en stor del av byggeplanen. Resten av byggeplanen vil bli utført i egenregi (bl.a. av den nye byggeplanseksjonen) eller av andre konsulenter.

Til å styre planlegginga og velge forskjellige slags tekniske løsninger er det nedsatt ei prosjektgruppe. Denne prosjektgruppa består av:

- Ingar Hals, plan (prosjektleder)
- Reidulf Broderstad, anlegg
- Trygve Pedersen, grunn
- Oddbjørn Johnsen, lab

Med denne organiseringa håper vi å få anlegg med tidligere i planlegginga, og plan med lenger inn i byggefasen enn det som har vært vanlig til nå. Dette tror vi vil gi bedre løsninger, både i dette prosjektet og på lengre sikt.

Hvis alt går greit regner vi med at hele strekningen kan åpnes for trafikk på høsten 1994. Under planarbeidet skal vi vurdere om det er hensiktsmessig å satse på ei etappevis utbygging, slik at deler av strekningen kan åpnes for trafikk tidligere.

NY HÅNDBOK FRA VEGDIREKTORATET

059 – Driftsstatistikk – egenmaskin

Vegdata – 180 sider

Formålet med håndboken er å presentere inntekter, kostnader, driftsresultat og utnyttelse for vegvesenets egen maskinpark. I tillegg gir den vegkontorene anledning til å sammenligne data vedrørende egenmaskinpark med tilsvarende gjennomsnittstall for landet og/eller andre vegkontor.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken for kr 65,- eks. porto.

Årlig utgave

De tre brødrene Jensen i Nord- mannvik

av Anna Birkelund



Vegen har vært brødrenes arbeidsplass gjennom mange år.

I Djupvik og Nordmannvik-strøket rekrutterte vegvesenet i sin tid mange vegtjenestemenn. Det kan de fortelle som var kasserere og reiste rundt med lønninger. Det ble stopp ved annet hvert hus – nesten da.

VEGARBEIDERBRØDRENE

Tre brødre – ikke så like av utseende – men alle med et humørfylt glimt i øynene. Det er Karl, Håkon og Aksel Jensen i Nordmannvik vi tenker på.

I Nordmannvik har de bodd hele sitt liv, like ved E6 og med utsyn over Lyngfjorden og Lyngsalpene. Tidligere vegarbeidere, brødre og ganske nære naboer. Nå er de pensjonerte.

Egentlig var de 4 brødre som hadde vegvesenet som arbeidsplass. Mange husker nok den eldste, Jens. Han arbeidet på anlegg i 34 år. Han døde for noen år siden. De var 10 søsken, 5 brødre og 5 søstre. En av

søstrene, Lena, er dessuten mor til to gutter som også ble vegtjenestemenn i Troms fylke.

Fiskere har de tre også vært, og fisker gjør alle sammen fremdeles. «Kokfisk» kommer de til å sørge for all sin dag. Båt og naust synes å være hvermannseie på disse trakter. Og fjorden ligger der og lokker.

Faren var fisker. Vegarbeid var ikke et vanlig yrke på hans tid. Det kan vi skjønne. Det var ikke vegar her på denne tida. Vegen nordfra fram til Olerdalen ble først ferdig i 1940.

Det var da vegen ble påbegynt her i 1934 at Karl første gang ble sysselsatt. Daværende vegvokter, Nils Pedersen trengte folk, og det var lett å finne arbeidskraft i nærmiljøet.

Lønna var ikke høy, men det ga fastere inntekt enn fiske. Under krigen var lønna kr 1,50 pr. time. Egentlig tjente vi bra, for vi kunne jobbe opptil 12 timer pr. dag, sier de.

Den første tida i vegvesenet var slit-som, forteller de.

Alt arbeid forgikk med handkraft. Det er bare å nevne verktøy som feisel, hakke, jordøks, spett, krafse og stubbebryter. Da skjønner man det. Tralle og skinneganger ble brukt til transport. Til lengre transport hadde de hest til hjelp.

Karl, som var anleggsmann i 32 år forteller: Mitt første arbeid i vegvesenet i 1934 – var i oppsynsmann Fr. Olsborgs tid.

Vi måtte skaffe pukk til ei bru som skulle bygges i Trollvik. Det var ikke noe som hette pukkverk den gangen. Vi måtte banke steinen sund med en pukkhammer. Pukken skulle være på størrelse med en fyrstikkeske. Vi var 3-4 mann som holdt på med dette i flere uker.

Bedre hjelpemidler kom til etterhvert. En stund etter krigen da vi arbeidet med vegen fra Kåfjord til Skardalen fikk vi Pioneer bormaskin.

Så kom Ingersoll luftkompressor som drev bormaskinen. Etter den tid duk-



Skikkelig oppdekking da Vegstikkas medarbeider besøkte Karl, Håkon og Aksel.

ket det stadig vekk opp noe nytt. Fremgangen økte og økte. Jeg tror det var i 1975 at vi fikk bore-rigg som vi kunne bore hull på 27 meter, sier Karl. Velstand!

I 1941/42 arbeidet jeg på anlegg i Kvæningen. Under krigen var det ofte stopp. Vi drev mye med fiske på den tida. Vi var forresten 5 vegarbeidere herfra som ble tvangsflyttet til å arbeide på Bjørnefjell under krigen. Det nyttete ikke å protestere enda vi den gangen hadde arbeid på vegen her. Vi led ingen nød på Bjørnefjell, men det var ikke hyggelig å reise fra familien i slike utrygge tider.

— Hva synes dere om Vegvesenet i dag?
— Vi ser at vegene er blitt fine. Det er tidligere vedlikeholdsarbeider Aksel som svarer.

— Ellers ser vi ikke så mange fra etaten her i strøket. Vi ser at vestikkene kommer opp i en fart. Det går som en røyk med maskinkraft. Den tid jeg jobbet var vi flere personer som holdt på med dette og brukte mye lengre tid. Vegvesenet var en trivelig og sikker arbeidsplass. Jeg begynte i Vegvesenet i 1940, på sysselsetting, ble fast ansatt i 1967 og hadde tilsammen 27 år i etaten da jeg ble alderspensjonert.

Jeg var med da den første trommelknuseren kom hit, først ble den plassert i Numedal (Olderdalen). Vi flyttet standplass ofte på strekningen mellom Burfjord og Kåfjord, alt ettersom hvor det trengtes grus til vegene.

Det var hos Karl og kona Borghild at VEGSTIKKAS medarbeider møtte brødrene.

Rundt et veldekket kaffebord gikk praten om løst og fast. Brakkelivet for anleggsarbeidere kunne visst være kjedelig mange ganger, og det var kanskje grunnen til at Karl tok fantasien og skrønen til hjelp.

Han forteller: — Alf Eriksen fra Djupvik og jeg overnatta i Furuflaten i en brakke med hjul. Det var senhøstes. Jeg våknet ved firetiden om natta, og hørte at det tuslet rundt brakka. Jeg tittet mellom gardinene. Brakka ble heftet på en finsk registrert bil, og den la til å kjøre. Vi hadde vedovn i brakka. Jeg kokte kaffe og vekket kameraten. Vi var nesten i Skibotn — da oppdaget de som var i den finske bilen at det røyk av pipa i brakka. — De hadde nok trudd at brakka var tom. De ble antakelig redd. De snudde tilbake, heftet oss av i Furuflaten og kjørte sin veg. Den historien verserte lenge. Men egentlig var det bare fri fantasi.

Så var det en regnfull høst — dårlig bærhøst var det. Vi arbeidet den gang i Kvæningen. En lørdag jeg kom hjem var jeg på Samvirkelaget og spurte om de ville kjøpe tyttebær. Jeg hadde plukket så mye på fritida mens vi var i Kvæningen at jeg måtte selge noe. Det gikk som en løpeild langs landet. Her var flere naboer i samme arbeidslag. Og du kan tru de hadde fått høre hjemme hvor lat de var som ikke sørget bær til huset slik som han Karl gjorde. Sannheten var at det ikke fantes et eneste bær der heller. Jeg hadde i allefall ikke sett noen. Men moro var det.

Håkon ble sysselsatt i Vegvesenet i 1940, fast ansatt ble han i 1967 og hadde 19 års tjeneste bak seg da han gikk av i 1980. Den siste tiden jobbet han på verkstedet på Storslett.

— Jeg var hjelpemann, sier han, og hjalp til der det trengtes mest.

Let på foten er han, den dag i dag. Lyrikk har han også i blodet. I alle fall hadde han endel sjøllaga vers og dikt som han lot oss få høre en del av. Men låne det til Vegstikka — nei, det kunne han ikke.

Kanskje en annen gang, sier vi?!

KJØR PIGGFRIIT - HVIS DU KAN



Knut Arne Henriksen — piggfrie dekk KAN være et alternativ.

av Knut Arne Henriksen

I de senere år har Statens vegvesen pekt på miljøkonsekvensene ved kjøring med piggdekk. Debatten hadde sitt utspring i ønsket om å få begrenset slitasjen på asfaldtekkene, — og den har i liten grad rettet seg mot trafikksikkerhetsspørsmål som:

- hva med bremseeffekt?
- hva med framkommelighet?
- hva med styreegenskaper?

For en bilist er svarene på disse spørsmålene avgjørende. Det er tross alt snakk om å satse «dyrt opptjente penger» på dekk uten pigger — (et utstyr som drosetjåfører og andre «forståeggpåere» har dømt NORD OG NED).

Finnes det et piggfritt alternativ?

Ut fra min kjennskap til dekkbransjen foregår det et intenst utviklingsarbeid innenfor dette området. Dette har resultert i flere piggfrie alternativer. For å kunne svare på de tre ovenfornevnte spørsmål har jeg prøvd å kjøre piggfritt. Min konklusjon var den gang:

— Det finnes ikke et piggfritt vinterdekk som på alle føreforhold gir samme veggrep som piggdekket.

— Det er fullt mulig å kjøre piggfritt dersom vi som bilister aksepterer at vi enkelte dager i året må sikre veggrepet ved hjelp av kjettinger

— eller la bilen stå og bruke kollektivt framkomstmiddel.

Denne konklusjonen er på disse punktene den samme som konklusjonene på en rekke undersøkelser og dekktester som er utført den siste tiden.

Hva er så problemene med piggfrie dekk?

— bremseegenskapene på iset, våt vegbane er dårlig.

En svensk test i bladet «VI BILEGARE» testet bremseeffekt på dekk med og uten pigger og kom fram til at det beste piggfrie dekket hadde fra 7,3 til 22% dårligere bremseeffekt enn piggdekkene. Dette er i tråd med tester som er utført i Norge. Det denne testen også viste var at et piggdekk som var brukt i to sesonger, med rundslitte pigger og 4-6 mm mønsterdybde, hadde ca 22% dårligere bremseeffekt enn det beste piggfrie dekket.

— framkommeligheten er noe dårligere enn for piggdekk.

Et forsøk som har vært gjennomført av vegvesenet i Nordland, konkluderte med at reduksjonen i framkommelighet var minimal, og ser vi alle føreforhold under ett — var framkommeligheten bedre for piggfrie dekk enn for piggdekk.

— styreegenskapene er tilnærmet de samme som for piggdekk

I en rekke forsøk er det påvist at styreegenskapene er bedre for piggfrie dekk. Det er selvsagt en liten forskjell ved svingkjøring på glatt is, men forskjellene er langt mindre på dette området enn de vi har erfart med bremselengden. På tørr snøbelagt vegbane og på bar veg har piggfrie dekk langt bedre egenskaper enn piggdekkene.

HVA ER SÅ DE STØRSTE FORDELSENE MED PIGGFRIE DEKK?

— bremseegenskapene på tørr og snøbelagt vegbane er vesentlig bedre.

— redusert støy fra dekkene

— bedre kjørekomfort på tørt vinterføre og bar vegbane.

— redusert bensinforbruk på grunn av mindre rullemotstand.

— kjøring med piggfrie dekk gjør føreren mer bevisst på vanskelige føreforhold og piggdekkenes «falske trykkgfølelse» er helt borte.

— det noe reduserte veggrepet på glatt is resulterer i en mer «forsiktig» kjørestil, og vurderingen av behovet for ekstra sikring av veggrepet med hjelp av moderne kjettinger gjøres på et tidligere og riktigere tidspunkt.

Kan vi, på tross av dårligere bremseeffekt, dårligere framkommelighet og styreegenskaper på glatt iset veg likevel velge piggfritt?

Som «fagmann og opplyst bilfører» vil jeg svare et klart JA på dette spørsmålet.

De fleste vinterdagene i året kjører vi enten på godt vinterføre eller bar vegbane, og hva skal vi da med pigger?

SKULLE NOEN FØLGE MITT RÅD, BØR DISSE VÆRE OPPMERKSOM PÅ FØLGENDE:

— Det kan komme dager da føreforholdene er så vanskelige at bilen må stå hjemme (men hva gjør det — vi har jo bussen)!

— Vi må alltid ha et sett med moderne hurtigkjettinger i bilen og tålmodighet nok til å stoppe opp for å legge disse på når forholdene blir for vanskelige. (Dette burde også piggdekkbrukerne gjøre når de plagges på det verste i Langnesbakken i Tromsø!)

— Kjør defensivt og planlegg kjøringa for dermed å unngå å måtte nødbremse eller møte en bakke som er alt for bratt og glatt!

OG HUSK AT «DET ER INGEN SKAM SNU» — I DEN FORSTAND AT MAN VURDERER FØREFORHOLDENE TIL Å VÆRE SÅ VANSKELIG AT BILEN MÅ STÅ HJEMME. DET ER TROSS ALT BEDRE AT BILEN STÅR HJEMME I GARASJEN ENN I GRØFTA.

Skulle noen fortsatt velge piggdekk så velg miljøpiggen. Denne piggen finnes i flere utførelser og gir en grepsforbedring opp mot den konvensjonelle stålpiggen.

ER DU I TVIL OM RIKTIG DEKKVALG SÅ SPØR DIN NÆRMESTE DEKKFORHANDLER ELLER BILTILSYNET.



Arvid Steffensen ved tiltilsynet Tromsø viser her et godt piggfritt vinterdekk.

Velkommen til et skikkelig



«VEGVESEN-HUS»



Bildene er tatt i Indre Troms av Øystein Myrvoll — og viser hva du kan bygge eller dekorere dine omgivelser med — om du lyster og har vegvesenet som «samle-objekt». For det må vel være det som driver den edle husbygger??





Ny fisker- vennlig E6

av Lisa Sundstrøm

Til v.: Egen fiskerplass langs E6 for trafikanter og andre.

UNDER skikkelig høsstemning med sol og kald vind kunne ordfører Arne Pedersen i Kåfjord erklære den nye E-6 gjennom Straumfjord for åpnet. Dagen var 25. september og utenom bilistene som passerte nyvegen, var åpningssermonien preget av vegvesenets egne folk.

Men så har de også god grunn til å feire seg selv. Et godt arbeid i egen regi er tilbakelagt. Det har dessuten vært et stort innslag av innleide maskiner som har skapt betydelig sysselsetting i Nord-Troms.

Turist- og fiskervennlig europaveg

En kjøretur langs vegparsellen gir et inntrykk av et topp standard europaveg.

I denne delen av fylket er det dessuten ingen andre veger enn Ev-6 som gir mulighet til å kjøre sørover i Norge. Det er derfor godt at det blir tatt hensyn til turister og andre som ferdes langs vegen.

En større rasteplass ved Tretten gir god mulighet til å ta det med ro i Nord-Troms.

Dessuten er det laget fiskeplass nær Klubbenes. Fiskeplassen gir både lokalbefolkninga og andre muligheten til å ta for seg av fiskelivet i fjorden. Langt mer publikumsvennlig kan det vel ikke gjøres?

Framkommeligheten i høysetet

For trafikantene vil den nye vegen være en sterk forbedring. Gammel-

vegen hadde mange 60-soner med bebyggelsen tett inntil. Den nye vegen vil, når slitelaget er lagt neste år, få 90-soner. Dessuten får trafikantene enlangt bredere og retttere veg.

Ny europaveg

Vegprosjektet som har kostet 71 millioner, har tatt i underkant av 2 år å fullføre. Men det gjenstår fortsatt en del restarbeider som skal fullføres i 1992. Reidulf Broderstad, som har vært anleggsleder, sier at foruten bærelagsdekke på en del av parsellen og slitelagsdekke på E-6 vil det gjenstå en del kompletteringsarbeid med rasteplassen, fiskeplassen og omgivelsene omkring vegen.



Ordfører Arne Pedersen åpnet den nye E-6 gjennom Straumfjord.

Ei ny grein på Biltilsynets tre



Asle Pedersen — biltilsynets mann i Nord-Troms!

av Lisa Sundstrøm

16. september inntok Asle kontorstolen på Storslett vegstasjon. Det er nemlig her han skal ha sitt virke - foruten oppkjøring og hall-kontroll. Med biltilsynets fulle inntreden i Nord-Troms har vegstasjonens kontorfolk fullt opp av arbeidsoppgaver. Før hadde nemlig Storslett bare utsteding av førerkort og med 4 kjøreskoler i området er det nok å ta seg til. Nå foretas det også registrering på stasjo-

nen. Men fortsatt er Storslett en «filial» av Tromsø.

Asle har en varierende arbeidsdag. Med «en mann til alle oppgaver» kan det lett bli stressende. Derfor har Asle satt opp en ukeplan. Kontroll på mandag og halve tirsdag. Resten av tirsdagen samt halve onsdagen bruker han til førerprøver. Han avslutter onsdagene med kontorarbeid, og tar så igjen til med førerprøver på torsdagen. Fredagene har han også satt av til førerprøver og kontorarbeid.

Oppgavene er interessant og mangfoldige, men både det sosiale og fagmiljøet er lite. Han savner Tromsøgjen- gen! Asle har nemlig «fartstid» fra biltilsynet i Tromsø siden 1985. Siste året gikk han for øvrig Trafikk lærerskolen på Stjørdal.

Det er en «sønn av bygda» som er vendt hjem - Asle har trådt sine barne- og ungdomssko i Nordreisa. Og her trives han blant vegvesenets andre gjøremål.

FRA «DE GODE, GAMLE DAGER»

— Olai Nyskog, Emil Johansen Ørnes, Hans Øra, Magnar Hansen, Karl Jensen og Hilbert Sandnes — på anlegg mot Klubbenes på 1930-tallet.



Siste hånd på verket

av Anna Birkelund

ETTER åpningen av Maursundtunnelen 7. jul i år og fram til i dag har det vært etterarbeid i tunnelen. I tillegg har arbeidet i skredsikrings-tunnelen pågått.

Trafikkøkning

Trafikken til Skjervøy har økt etter at tunnelen kom – en trafikkøkning på 33 % ut fra de målinger som ble gjort i midten av september. I løpet av en uke ble det ved Langslettkrysset målt antall kjøretøy som kom fra Skjervøy. I utgangspunktet ventet vi en trafikkøkning på rundt 25 %. Målingen viste trafikk på ca. 600 kjøretøy pr. døgn. Ved såpass liten trafikk kan bildet endre seg raskt.



Richard Richardsen og Ole W. Hansen



Fra skredsikringstunnelen på Kågen: Trygve Rognmo, Einar Jakobsen og Arne Hem.

Vedlikehold

Det er Ole W. Hansen og Richard Richardsen ved Storslett vegstasjon som nå skal ha det daglige vedlikehold av tunnelen. Hit må de sannsynligvis hver dag for å sjekke at alt er som det skal være, f.eks. pumpene i den undersjøiske tunelen, lys osv.

Som de selv sier:

— Vi har en lang vegstrekning å vedlikeholde. Til sammen er roden på 13 mil. Den er dessuten ganske omfattende.

Vi har alt vedlikehold på strekningen Bilto – Langslett, Langslett – Veitun, Langslett – Skjervøy samt fylkesvegen i Kildal. Strekningen vil inkludere 5 fergeleier, en fjellovergang med en stor rasteplass – og nå både den undersjøiske og oversjøiske tunnelen.

Det blir i alle fall nok å ta seg til.

Da VEGSTIKKAS medarbeider traff de to var de i full sving med å reflektere på vegstikkene på vegen ut mot Skjervøy. Med en skredsikringstunnel vil nok vegen på Kågen bli lettere å holde farbar og trygg. De siste årene har det riktignok vært lite snø og forholdene har vært forholdsvis trygge. Men det er best å være godt forberedt. Man vet aldri hva værgudene bestemmer seg for.

HOVEDVEGUTBYGGINGA I TROMSØ



De fleste av staben i Breivika.

av Hallvard Haugen

Hovedvegutbygginga i Tromsø står nå foran en hektisk periode med stor aktivitet. Budsjettet for 1992 legger opp til fullføring av Breivika-tunnelen og veg i Breivika i løpet av året. Samtidig blir det full drift på Tromsøysundtunnelen, og flere gang- og sykkelveger med bruer kan fullføres. I tillegg starter arbeidene med kryssutbedringer og miljøtiltak.

Tromsøysundtunnelen forseres.

Budsjettet følger opp målsettingen vår om fullføring av fastlandsforbindelsen sommeren 1994 – ett år før planen. Anbudet på drivingen av den delen av tunnelen som ligger under sundet, avgjøres i Vegdirektoratet i disse dager. Det blir en kontrakt på ca. 71 mill. kr.

Vegvesenet var med i anbudskonkurransen sammen med sju entreprenører. Med vår anbudssum på ca 79 mill. plasserte vi oss omtrent på midtverdien av anbudssummene. Laveste anbud lå på 71 mill. kr. og høyeste på ca. 90 mill. kr.

Vi starter i disse dager med arbeidene på fastlandssiden i egen regi. Foruten ledningsomlegginger, veg i dagen og forskjæring, skal vi sprengre ca. 600 m

av tunnelen. Våren 1993 skal vi møte entreprenøren til gjennomslag under Tomasjordneset.

I driveperioden vil vi også komme godt i gang med permanent sikring, pumpe- og drensledninger. Av de store arbeidene som gjenstår når drivingen er ferdig, vil vannsikring/hvelv og betongdekket være de viktigste.

Trafikksikkerhets- og miljøtiltak.

Fra og med 1993 vil gang- og sykkelveger, utbedringer på eksisterende vegger og andre miljøtiltak komme inn for fullt.

Tiltakene tar sikte på å bedre forholdene for kollektivtrafikken, fotgjengere og syklistene. Sammenhengende gang- og sykkelveger vil bli bygd, særlig på Tromsøya og i Tromsdalen. I området fra Solligården i sør til Tomasjord i nord blir det utbedringer av vegger og kryss for å få bedre flyt i trafikken.

I neste planperiode vil også vegger på Kvaløya stå for tur til opprusting.

I denne perioden regner vi med at det siste tunnelprosjektet – Sentrumstangent – vil komme i gang.

Plansituasjonen.

Det arbeides på spreng med å få planene klare for kommende år.

I tillegg til planleggeren på anleggs-kontoret, er planavdelingen på vegkontoret og i kommunen i arbeid med planer på alle nivåer – fra reguleringsplaner til byggeplaner. Vi har også satt bort oppdrag til arkitekter og konsulenter av forskjellig slag. Store deler av byggverkene i dagen – så som bruer, portaler, støyskjermer, rekkverk ol. byggemeldes og behandles av byggesaksseksjonen etter Plan- og bygningsloven.

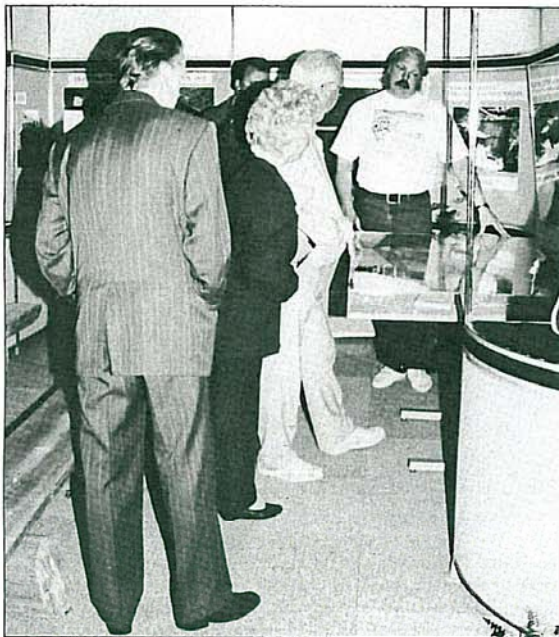
I tillegg til tekniske gode løsninger legges det stor vekt på utseendet. Planarbeidet blir omfattende og tidkrevende. Dette blir en ekstra belastning, men så store forandringer som anleggene innebærer for landskapet og bybildet, ser vi likevel klart behovet for at det legges stor vekt på for og utseendet.

Økning av prosjektledelsen.

Økt aktivitet fører også med seg at staben på anleggskontoret må styrkes. Vi er akkurat nå i ferd med å engasjere flere kontrollingeniører for en 2-års periode. Skal vi kunne oppfylle våre målsettinger, blir det stilt store krav til innsats og samarbeid i de nærmeste årene. Med den innkjøringsperioden vi har hatt både på anlegget og i forhold til «støtteapparatet» på vegkontoret og til omgivelsene, har vi tro på at vi skal mestre oppgavene.

Breivika – vegvesenets «Mekka»

av Lisa Sundstrøm



må gjøre trafikk-avviklinga en del problematisk, hvorfor vi roter rundt i naturen. Vi skal nemlig gjøre trafikksystemet i Tromsø enklere, bedre, mer vennlig for både myke og harde trafikanter og - vi skal sørge for skikkelig framkommelighet og trafikksikkerhet.

Og vår stand på Tromsø-messa ble flittig besøkt. Spørsmålene om undersjøiske opplevelser, doble tunnel-løp, forvirrende rundkjøringer, nye gangbroer, nye veier, bompenger (!) og framtida for Tromsøs trafikanter svirret rundt blant foto, plansjer og modell over øya.

Vaktjobben på messa var en positiv opplevelse. presentere et produkt som folk vil vite mer om er topp. Vel hadde vi ikke danske spekepøser, boksåpnere eller lakris – men vi trakk da publikum – til fulle! Vegutbygginga i Tromsø opptar tydeligvis folket i byen!!

Til v: Interessen for hovedvegutbygginga i Tromsø var stor – her Hugo Fagermo orienterer.

Under: Geir Østvik og Tør Jensen – klar til innsats på Tromsø-messa.



Å hente styrke, opplysning, fortrøstning og inspirasjon er et av valfartsstedenes funksjon. Vi har allerede Mekka og Jerusalem – nå også Anleggskontoret i Breivika.

Det er i hvert fall dit de fleste har lagt turen det siste året. Om det er for å hente fortrøstning eller styrke skal vi ikke si, men en del opplysning – og kanskje inspirasjon er nok heller målet for de besøkende. Anleggskontoret i Breivika har i hvert fall vært hyppig besøkt av skoleklasser, ingeniørhøgskole, anleggslederskole, utenlandske delegasjoner, nasjonale delegasjoner – sågar den svenske riksdagen. Og prosjektleder Hallvard Haugan smiler og er publikumsvennlig – han liker å vise fram «storstua» si – og med rette. Det er et virkelig storprosjekt vi har gått i gang med her i Tromsø.

Informasjon er derfor viktig – både til de besøkende og andre som ikke har vært der. Vegvesenet valgte derfor å presentere «Hovedvegutbygginga i Tromsø» på Tromsø-messa. På den måten ønsket vi å rekke ut til de som ikke vet så mye om oss, men som gjerne vil vite. Vi ønsket å fortelle om hva vi gjør, hvorfor vi sprenger så øya rister, hvorfor vi i perioder

FAG: VEGBYGGING OG SYKKELHJELM



Vegvesenet er et interessant fag! Fra Mortensnes skole.

av Lisa Sundstrøm

Norsk, historie, gymnastikk – VEGVESENET!
Det var timeplanen for 6 skoleklasser på Mortensnes og Borgtun i september måned.

Vi hadde nemlig utlyst en tegnekonkurranse før Tromsø-messa med deltakelse fra 4, 5 og 6 klasse fra disse skolene. Og tegnelysten var absolutt til stede. Enkelte vegløsninger var en nytelse for øyet. Hvorfor gjøre det komplisert når det kan gjøres enkelt!?

Med trafikksikkerheten i minnet hadde vi sykkelhjelmer som tegnepremie. Og for å gjøre en lang historie kort – et stort prosjekt lite – og få med det meste: Hugo Fagermo fra Anleggskontoret i Breivika, Elsa Klemetsen fra Trygg Trafikk og Lisa Sundstrøm fra vegkontoret arrangerte en skoletime med tema trafikksikkerhet, vegutbygginga i Tromsø og sykkelhjelmbruk. En fin opplevelse – skjønt «støynivået» var ikke akkurat miljøvennlig. Men spørsmålene var mange – alt fra lufta og mørket i tunnelene til tipping på sykkel. Små folk blir dessuten imponert når en «skikkelig» vegarbeider stiller i fullt antrekk.

Unger gir skikkelig tilbakemelding på hva de liker eller ikke liker. Vi stiller gjerne igjen – det er generasjonene etter oss som skal nyte godt av vår veg-

Til h.: Hugo omkranset av heldige vinnere på Borgtun skole.



Det var den gang – Jul i Singapore

av Anna Birkelund

DET nærmet seg jul i det Herrens år 1987. Jeg forlot Tromsø by 1. september med en flybillett Jordan rundt i reiseveska. England, India, Nepal og Thailand var tilbakelagt. Singapore var innrammet på reiseruta. Julaften skulle feires i Den Norske Sjømannskirke. Det var planlagt på forhånd, og jeg sørget da også for at jeg ankom i god tid.

17. desember var jeg innlosjert på South East Asia Hotell i Singapore. Jeg bodde sammen med Pink fra Belgia. Hun var også langtidsreisende, og kom fra Indonesia. Det ble billigere å bo to sammen, og var langt hyggeligere.

Første dag i Singapore oppsøkte jeg The Norwegian Seaman Mission. Mine tanker om at jeg skulle innom her i jula hadde jeg nok publisert. En fin overraskelse ventet. Her lå pakker og post fra Norge, Vegstikka, norske aviser og julchilsener. Stor stas.

Sjømannskirka lå litt i utkanten av sentrum, på en høyde med utsikt over havet. Et stort svømmebasseng lå ved inngangen til boligen som ble benyttet. Alle besøkende ble møtt med kaffe og vaffler. Kapellet lå ved siden av.

— Kunne jeg være her på julaften? Det var et det store spørsmål. Ja, alle var velkommen. Men det var så mange som hadde meldt seg på til middagen, opplyste husmora. Jeg måtte ringe igjen om et par dager. Vel, det ordnet seg. Jeg ble ønsket velkommen, og kunne tilbringe hele kvelden der. En julegave var vanlig å ta med.

Nye klær måtte jeg ha. I Singapore var det nok å velge mellom. Flottere stormagasiner og varehus har jeg aldri sett. Her kan man få kjøpt alt av det som finnes i verden, trur jeg. Det vrimlet da også av alle sorter antrekk, juveler og diamanter. En lett og luftig kjole ble kjøpt. Ecco-sandalene kunne ikke brukes til, og nye sko måtte kjøpes.



Julepyntet gate i Singapore.

Pink ville ikke være med å feire jula i sjømannskirka. Hun skulle dra videre til Thailand, og ville reise på julaften.

Julaften ble en travel dag for meg. Jeg ville finne meg et annet sted å bo, og hadde på forhånd bestemt meg for Sim's Gest House. Prisen var 18 Singapore dollar pr. natt (ca. 60 kr.).

Endelig satt jeg på bussen til kirka. Så fin var det lenge siden jeg hadde vært, men svett og oppkavet, både av heten og flyttesjauen. Travelt er det bestandig før helga. Slik sett er det ens overalt i verden, tenkte jeg.

I sjømannskirka var folket begynt å samles til gudstjenesten. Den ble holdt i kirkeboligen. Her var det pyntet til fest med juletre (gran), norske flagg og blomster. Det ble trangt om plassen, men de store dørene i stua ble slått opp, og folket satt delvis ute under palmene i hagen.

Hit kom de fire jentene fra Norge som reiste sammen og som jeg hadde truffet flere ganger tidligere på reisen, samt Rose Marie og Eivor fra Sverige som jeg camperte sammen med i Thailand. Masse kjentfolk altså. De fleste var norske, noen sjøfolk, mange turister.

Her var samlet flere norske som arbeidet i Singapore eller omegnen, bl.a. to familier med barn som tjenestegjorde i Pakistan.

Sjømannskirka hadde 6 faste personer i tjenesten, bl.a. en norsk og en svensk prest.

Her satt vi da. Mange helt ukjente for hverandre. Vi hørte juleevangeliet og sang julesanger. – Glade jul, hellige jul, engler daler ned i skjul – Under sangen strømmet minnene på fra tidligere juler. De er jo blitt mange etter hvert. Barndommens jul – da trua både på julenissen og Jesusbarnet var sterk og levende.

Middagen ble servert ute på verandaen. Det var ikke så hett lenger som tidligere på dagen.

Vi satt trangt, men godt benket rundt et langbord. Vi fikk svinestek, pølser og surkål, med riskrem til dessert.

Etterpå var det kaffe og kaker. Vi gikk rundt juletreet. Det var både alvor, lek og sang. Vi koste oss.

Men brått var kvelden omme. Vi måtte dra. En av prestene kjørte oss «hjem». I sentrum var det folksomt. Det «bølget» av folk i gatene.

Her var det tydeligvis ikke tradisjon å sitte inne på julaften.

Det viste seg at de fire jentene fra Norge bodde på samme plass som jeg. Vi avtalte å møtes neste dag.

Vel, sjømannsmisjonen skal ha ta takk for at de laget en hyggelig julekveld.

Det var antikklimaks å komme tilbake til det spartanske rommet. Min kjære ryggsekk sto i kråa og minnet meg om at hverdagslivet ventet.

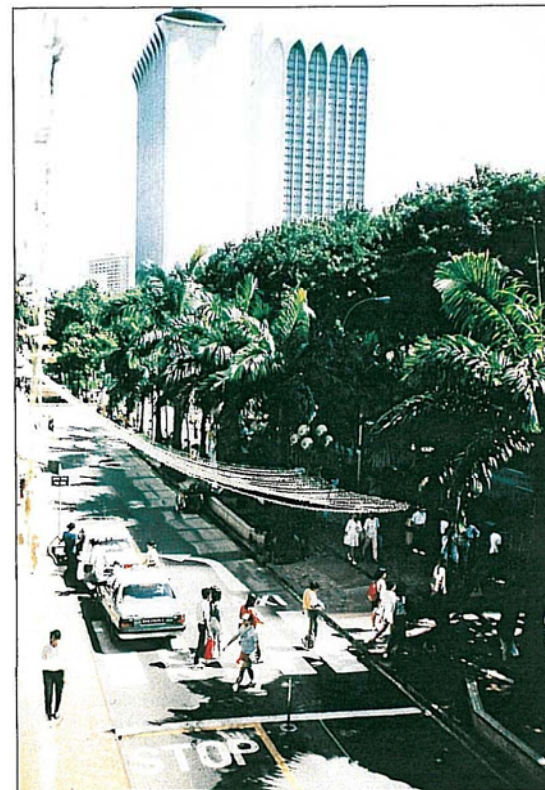
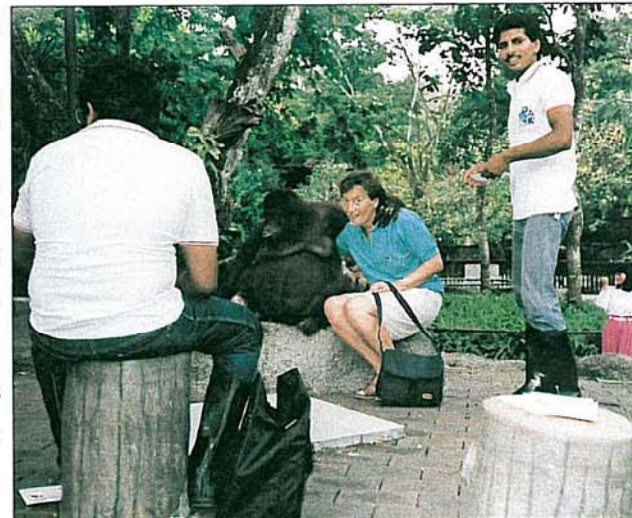
1. juledag ringte jeg hjem til Norge og snakket med en av mine søstre. Etter at jeg kom hjem sa hun — Du lenget hjem den gangen — Vel, kanskje gjorde jeg det.

Vi var flere norske turister som møttes 1. juledag i restauranten i 70. etasje på Raffles Nye Hotell (verdens høyeste hotell !?) Her kunne vi nyte en praktfull utsikt, og en Singapore Sling hørte også med.

Julefeiringa var over. 2. juledag dro jeg til Malaysia og nyttårsaften satt jeg på flyet til Australia.

Minnene om denne julaften slutter seg i rekkene til alle de andre.

(Kilde: Dagboka)



Øverst: Juleforberedelser i «det fjerne østen». «Slekta» skal også besøkes. Nederst: Fra Singapore sentrum

Familiens trafikksikkerhetsdag



av Edel Austlid

LØRDAG 12. oktober stod i trafikksikkerhetens tegn. Denne dagen var store og små invitert til å delta på «FAMILIENS TRAFIKKSikkerhetsdag» i Skarphallen.

Denne typen fellesarrangement innen trafikksikkerhetsinformasjon er nytt av året og et samarbeid mellom flere etater. Intensjonen var å informere omkring sikkerhet i trafikken fra flere vinkler; teknisk, sosialt, helsemessig og økonomisk. Arrangører var Statens vegvesen, Politiet, Trygg Trafikk, Fylkeslegen, forsikringsselskapet Gjensidige og NAF. I tillegg stilte Landsforretningen for trafikkskadde og to bilforhandlere med sin informasjon.

Arrangementet var lagt opp som en aktivitetsdag for hele familien. Etter en arrangert trafikkuulykke på yttersida av hallen ble publikum ledet inn der vegsjef Eilif Mathisen ga en orientering om trafikkbildet og ulykkes-

situasjonen i Tromsø. Politimester Per Marum fulgte opp med å si at trafikksikkerhet gjelder alle aldersgrupper. Det er derfor viktig at barna bevisstgjøres tidlig på hvordan de skal ferdes i trafikken.

Overlege Børge Ytterstad ved Harstad sykehus fortalte om de trafikkskadede som blir registrert på Harstad sykehus. Mange av disse skadene blir ikke registrert i politiets rapporter og kommer derfor ikke til syne på ulykkesstatistikkene. En typisk slik skade er skade etter uhell på sykkel. Etter å ha syklet i Tromsø i noen måneder var han selv rystet over hvor mange farlige punkt og strekninger som finnes i denne byen.

Etter denne alvorlige delen ble barna sluppet til på aktivitetene. Ferdighetstestløype på sykkel og tråbilløp var særlig populært, men ingen fikk slippe til uten hjelm. De voksne fikk prøve seg i «Bråstoppen», – som selv

i en fart på 10 km/t gir et godt rykk i bilbeltet. På slutten av dagen var det premiering av alle konkurransene, også i tegnekonkurransen som var lyst ut på en del skoler i forkant av trafikksikkerhetsdagen.



NYTT VEGKONTOR

av Ivar Vik

PLANENE om nytt vegkontor realiseres stadig mer. Selv om det fortsatt er over ett år til vi flytter fra Skippergata vet vi mer og mer om hvordan framtidens administrasjon kommer til å se ut. De små detaljene er ikke helt på plass, men de fleste på vegkontoret vet i dag hvor de får kontorputen. Det blir nemlig på det gamle sykehuset (RST) – Øre/Nese/Hals-avdelinga og Blodbanken. Der skal det om ca. ett år framstå en «praktbygning» til beste både for ansatte og publikum.

De som jobber på vegkontoret vil i året framover bli regelmessig informert med nærmere detaljer via et lite blad «Flyttenytt». Men vegetaten består som kjent også av «folket ute», og vi vil derfor bruke Vegstikka som informasjonskilde.

Bakgrunn

Vår leieavtale utløper 31. desember 1992, og vi sto overfor valget mellom å forlenge denne, for en 10-års periode, eller finne nye og mer egnede lokaler.

Det viktige har for oss vært effektive og oppussede lokaler, nærhet til andre organer vi samarbeider med, og et stabilt leieforhold. Anledningen er ved utløpet av leieperioden.

Etter en samlet vurdering av disse forholdene har vegsjefen kommet til at vi flytter, med innflytting i nye lokaler på Regionsykehuset innen 1. januar 1993. Disse lokalene blir den tidligere Blodbanken/ØNH- avdelingen.

Areal

Vi får noe bedre plass enn vi har i dag, ca. 4000 m², med enkeltkontorer.

Plassering i bygget – utforming

Om vi ser bort fra kjelleren, som stort sett vil bli brukt til møte- og lagerrom, har vi valgt følgende plasseringer:

1. etasje

Her har vi plassert de enhetene som vi regner med har størst publikumsbesøk: Biltilsyn, Drift og deler av Plan. Det er opp til avdelingssjefene å velge hvilke funksjoner de vil plassere her, vi har gitt de aktuelle avdelinger en del kontorer her. Det er også blitt plass til Maskinavdelingen, samt resepsjon og arkiv/bibliotek fra adm.avdelingen, ut fra praktiske hensyn.

2. etasje

Her er det blitt plass til Plan – og det meste av Bygg. Planavdelingen er altså spredd mellom 1. og 2. etasje. Det er totalt tre trapper i huset, henholdsvis én i nord, én i sør og én på midten av huset. Planavdelingen er plassert i den sørlige delen av huset, 1. og 2. etasje, og har en trapp «i avdelingen» som binder sammen de to delene.

3. etasje

Her er plassert vegsjef/ass.veg-sjef/info og sekretær, resten av administrasjonsavdelingen (den fremtidige fellesseksjonen er jo i 1. etasje) og resten av byggeavdelingen.

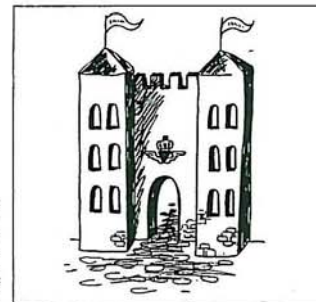
Byggeavdelingen er plassert i den nordlige delen av huset, og på samme måte som planavdelingen har de en trapp som forbinder de to delene.

Avdelingssjefene har fått tegninger «under marsjen» og har kommet med sine innspill, som er sendt over til arkitekten fortløpende.

Det er avdelingssjefene som bestemmer «hvem som sitter hvor» innenfor bestemte rammer.

Kantine

Vi må ha en midlertidig kantine i 1993, fra årsskiftet 1993/1994 vil en felles kantine for hele komplekset stå ferdig.



Trimrom

Vi regner med å få plass for et lite trimrom i «huset vårt». I tillegg er det planlagt et større trimanlegg under kantinen, dvs. i tilfluktsrom som skal bygges nytt.

Kontormøbler

Vi har fått gjennomført en vurdering av hvilke kontormøbler som bør skiftes ved flyttingen. Det blir sannsynligvis ganske mye.

Teknisk utstyr

Avklaring vil skje i første halvdel av 1992, antakelig gjennom en arbeidsgruppe. Kabling vil bli gjennomført for PC-nettverk.

«Utsmykking»

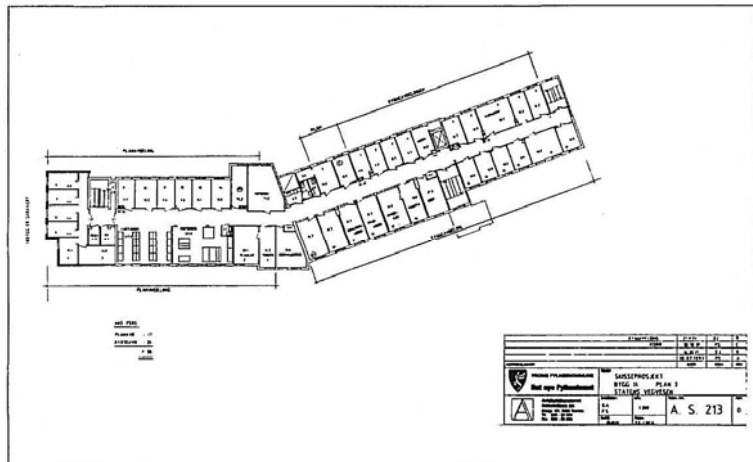
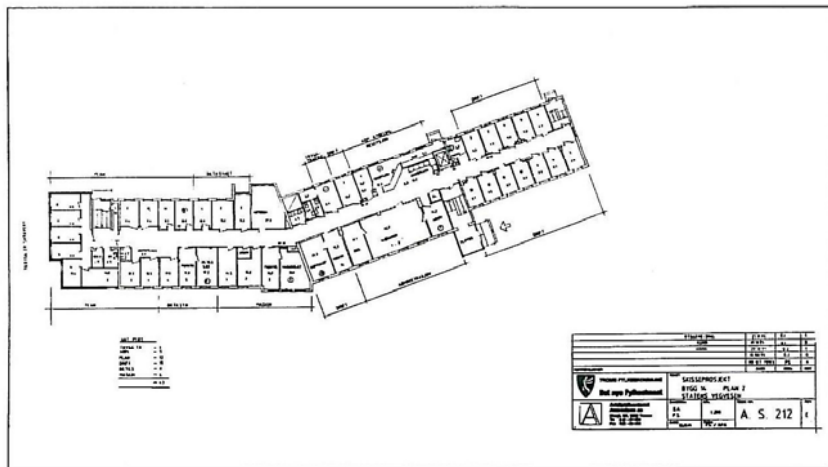
Vi har hatt ett møte med Personalforeningen om enkelte saker. Det er mulig at vi lar Personalforeningen oppnevne et utvalg som kan planlegge utsmykking (bilder, planter osv). Dette skal vi drøfte nærmere.

FRAMTID

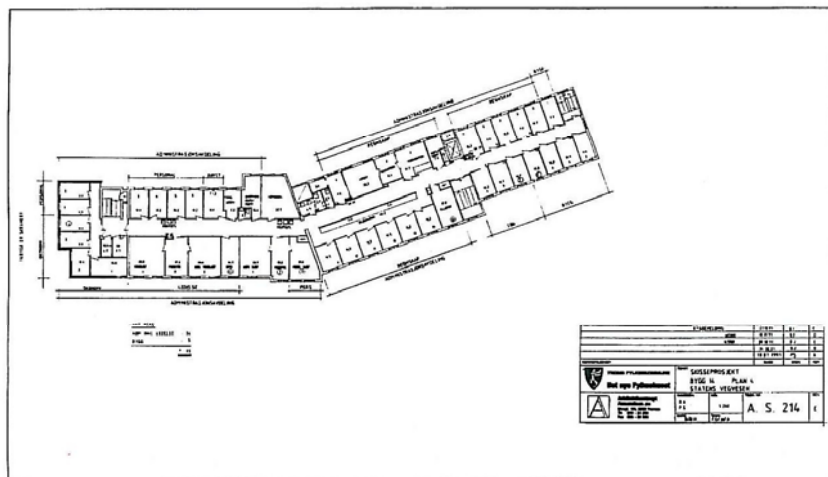
Vi regner med at vi oppnevner en prosjektleder rett etter årsskiftet, og at det må utnevnes «flyttekontakter» på hver avdeling for den praktiske flyttingen.

Avdelingssjefene har ansvar for å melde behov fra sin avdeling.

Vi satser på innflytting ca. 1. desember 1992.



Øverst viser 1. plan
I midten 2. plan
Nederst 3. plan



§§ Hva gjør vi når barna blir syke?

av Anna Birkelund

BARN trenger omsorg. Løsningene er forskjellige. Ofte er begge foreldre ute i arbeidslivet. Barn kan være på skolen, i barnehage, hos dagmamma eller hjemme. Uansett ordning, det går bra så lenge de er friske eller den som har omsorg for barnet er frisk. Men straks noen blir syke – kreves en ekstra innsats.

Vi har et regelverk som gir rettigheter til permisjon med lønn i forbindelse med omsorg av barn. Foreldre kan ikke, og skal ikke sykemelde seg i slike tilfeller.

Vi skal her referere regelverket vi kan ty til:

1) Arbeidstaker som har omsorg for barn under 12 år har rett til 10 dagers permisjon med lønn pr. kalenderår for nødvendig tilsyn av barnet når det er sykt eller dersom den som har det daglige tilsyn med barnet er syk.

Er arbeidstakeren alene om omsorgen for barnet har vedkommende rett til inntil 20 dagers permisjon med lønn pr. kalenderår. Det samme gjelder dersom det er to om omsorgen, men en av dem er langvarig avskåret fra tilsynet med barnet på grunn av egen funksjonshemming, innlegging på helseinstitusjon som langtidspasient eller tilsvarende forhold.

Aldersgrensen på 12 år gjelder ikke dersom arbeidstakeren har omsorgen for kronisk syke eller funksjonshemmede barn. I slike tilfeller utvides også retten til henholdsvis 20 og 40 dager etter reglene i folketrygdlovens § 3-22 nr. 2.

Arbeidstaker som har omsorg for barn under 16 år med livstruende eller

annen alvorlig sykdom eller skade har rett til permisjon med lønn inntil 1 år for det enkelte barn etter reglene i folketrygdlovens § 3-23.

Sykdommen må legitimeres med legeattest ved fravær utover 3 dager.

Ved fravær inntil 3 dager brukes egenmelding.

Ovennevnte permisjon gis utenfor rammen av andre velferdspermisjoner.

2)

I forbindelse med fødsel har faren rett til å ta 2 ukers omsorgspermisjon med lønn når han tar hånd om moren og barnet etter fødsel. Dette gjelder selv om det ikke er andre små barn i hjemmet eller moren ikke er syk. Permisjonen kan tas enten i forbindelse med selve fødselen eller når barnet og moren kommer hjem fra sykehuset.

Permisjonen må imidlertid være avsluttet senest 14 dager etter at moren er kommet hjem.

3)

Når viktige grunner foreligger kan det gis velferdspermisjon i tilsammen 2 uker med lønn eller 1 måned med halv lønn i løpet av kalenderåret.

Velferdspermisjon kan gis når tjenestemannen ikke kan gå på arbeid fordi noen han har daglig omsorg for er syk.

Slik permisjon forsetter alvorlig sykdom. Som hovedregel må det kreves at den som får permisjon bor sammen med den syke. Men det kan også forekomme at en har omsorg for andre som en ikke bor sammen med.

Også i sistnevnte tilfelle kan det gis permisjon.

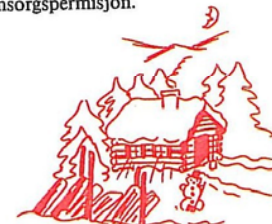


4) Det gis også permisjon med lønn inntil 3 dager når arbeidstakeren må være til stede hos barnet de første dagene i barnehage (daginstitusjon/førskole). Det forutsettes imidlertid at barnehagen anmoder om at en av foreldrene må være til stede, og at attest for dette forelegges. Slik permisjon gis en gang i løpet av kalenderåret.

Permisjon med lønn gis også en dag for å følge barnet på skolen den dagen det begynner i 1. klasse.

Dette er velferdspermisjon med lønn. Søknader om permisjon u t e n lønn vurderes i hvert enkelt tilfelle om det av hensyn til tjenesten lar seg gjøre å gi permisjon. Ved vurderingen legges bl.a. vekt på om det er mulig å ordne tjenesten på en forsvarlig måte.

I neste VEGSTIKKA vil vi gå nærmere inn på reglene med fødsels- og omsorgspermisjon.



5 i grøftekanten

av Lisa Sundstrøm



Gro Jensberg Nilsen, kontorfullmektig, anleggskontoret Storslett

– Jeg kjører hver dag. Det går ingen buss tidlig på morgenen fra Sørkjosen hvor jeg bor, så alternativene er ikke mange. Dessuten er jeg B-menneske, og arbeidstid fra kl. 7 er tidlig nok. For øvrig har jeg behov for bilen i arbeidet.

PÅ VEG TIL ARBEID

Vi går, vi sykler, vi busser, vi biler – alt etter hva vi lyster og hvor langt det er til arbeidsstedet. Årstidene, været og dagsforma er også med på å avgjøre dagens start. Men hvorfor gjør vi akkurat det vi gjør – tenker vi miljø, tenker vi kondisjon, spiller tida inn, bussforbindelser eller andre gjøremål i løpet av dagen?

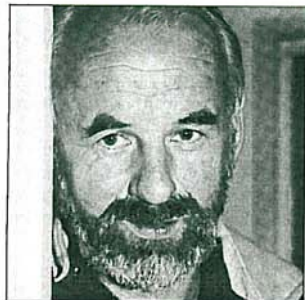
5 gående og kjørende vegfolk forteller hvordan og hvorfor!

□



Kjell Robertsen, ingeniør, vedlikehold, vegkontoret

– Jeg bruker stort sett bussen til jobb, fordi kona leverer ungene i barnehagen. Hadde jeg hatt en ekstra bil hadde jeg gjerne brukt den. Bussforbindelsene til Havna sør hvor jeg bor er nemlig ikke av de beste.



Ingolf Moan, overingeniør, anlegg, vegkontoret

– Jeg går på jobben hver dag, bruker kun bilen dersom jeg har behov for den i løpet av arbeidsdagen. Spaserturen om morgenen tar ca. en halv time og det er god trim. Dessuten er det et billig alternativ – jeg gidder ikke å bære meg hjem varer på ettermiddagen.



Bente Skogdal Johnsen, sekretær, Vegkontoret

– Arbeidsdagen starter med en god fottur. Jeg går hver morgen og hver ettermiddag en spasertur på ca. 20 minutter. Det er for øvrig en passelig avstand til jobb og det gir god mosjon.



Oddmar Eilertsen, overingeniør, vedlikehold, vegkontoret

Jeg kjører bil fra Kvaløya hver dag på jobb, og må ærlig innrømme at det er av bekvemmelighetsgrunner. Vi er to i bilen, og dersom vi regner drivstoffutgiftene er det like billig som å ta buss. Dessuten handler vi ofte på hjemturen.

B.I.L. VEG – 25 år

Bedriftsidsrettslaget feiret 25 års jubileum fredag 15. november i kantina på vegkontoret.

I tillegg til å hylle seg selv og sine medlemmer fikk VEG overrakt trimsykkel fra Statens vegvesen – for å øke både de eldres og de yngres kondisjon!!

I følge bildene ser det for øvrig ut til at vi har en særs aktiv gjeng både blant de eldre og yngre!!

Lisa

Foto: Rolf Hillesøy



Leder av «VEG» – Anni Kari Pedersen – på ny trimsykkel overrakt fra Statens Vegvesen av ass. vegsjef Torbjørn Naimak.



Et særs aktivt idrettslag jubilerer.

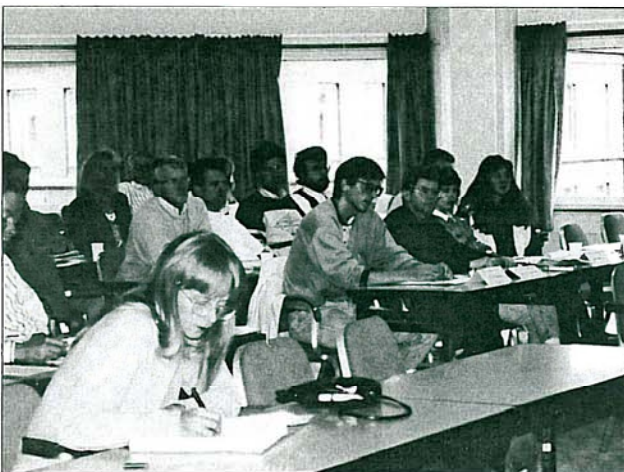
VEGVESENETS ØKONOMER — SAMLET I TROMSØ

av Lisa Sundstrøm/Tor Fr. Holan

Om vegvesenets «tall-folk» satte mest pris på Krøsus-snakke og målstyring eller fisketur i Kvalsundet skal være usagt. Dette var i hvert fall noe av innholdet på årets økonomikonferanse som ble holdt i Tromsø fra 26. – 29. august i år.

Omkring 50 deltakere fra departement, direktorat og en lett «blandning» fra de forskjellige vegkontor satte hverandre i stevne disse sensommerdagene i «Nordens Paris».

Konferanser av denne typen består gjerne av orientering og diskusjon om forskjellige aktuelle tema – så som økonomistyrings-systemet KRØSUS, målstyringsfilosofier, resultatanalyse, effektivitetsanalyse og konkurransevne. Vår egen assisterende vegsjef Naimak hadde for øvrig innlegg om



Fra Økonomi-konferansen i Tromsø — Tor Holan og Harry Albrigtsen fra Tromsø i forgrunnen

forventninger til økonomenes framtidige rolle og egenregikalkyler i vegvesenet.

Det ble ellers orientert om NVVP-arbeidet – bompengemeldingen og de landsomfattende trafikk- og kjøretøyprognoene.

INTERNKONTROLL

– Har de kontroll?



Arbeid med Internkontroll — Hans Takø og Bjørn Eriksen — har de kontroll?

Personallytt

VI GRATULERER

med 50-års dagen
Norun Isaksen, Senjavegen 28,
Tromsø 6.10.91
Edgar Haarvik, Høgda, Harstad
24.11.91

Tiltredelse:

Utedriften

Ragnhild Børsen Fossbakk og Trond Karlsen er tilsatt som spesialarbeidere i vedlikeholdsområde 5, Tromsø
Leif P. Meisler er tilsatt som spesialarbeider i vedlikeholdsområde 4, Nordkjosbotn

Vegkontoret

Oddbjørn Johnsen er tilsatt som kontrollingeniør/overingeniør

Overføring

Martin Furumo som spesialarbeider i vedlikeholdsområde 5, Tromsø
Albert F. Haldorsen som mekaniker ved Tromsø vegstasjon
Guttorm Hansen Krone og Alfred Seppola som spesialarbeidere i vedlikeholdsområde 4, Nordkjosbotn

24.12.91

Arne O. Sletten, Bardu 24.01.92
Svein Stormo, Stårveien 26, Håpet
2.2.92

Terje Selnes, Myrlandshaugen 3.2.92
Kjell Jensen, Salangsdalen, Bardu
11.2.92

Gisle Storhaug, Karl Bertheussens v.
16, Tromsdalen 21.2.92
Tør Hugo Brox, Gråtindveien 31,
Kvalsøysletta, 27.2.92

med 60-års dagen

Arne J. Johansen, Senjehopen,
15.11.91

med 25 år i etaten

Åsmund Jensen, Plutovegen 16,
9000 Tromsø
Arne Storhaug, Bardu



Ny skipper på Pelebåten – Gunnar Borch.



Takk

Jeg takker for oppmerksomheten i anledning min 50 års dag.

Evald Furumo

Hjertelig takk

for blomstrene i anledning 25 års tjeneste i veg-etaten.

Arne Storhaug

ÅRETS JULEKORT



Årets julekort er designet av Toril Heimdal — vår vegvesen-kunstner