

C



*Nytt vegkontor!
Innflyttingsklar i desember i år !!!*

LUNDBLAD GRAFISK AS, TROMSØ - TLF. 063 98775

Vegs ikka

Bedriftsavis
for Statens vegvesen Troms

Nr. 1 - 1992 - 24. ÅRGANG



BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN TROMS

Nr. 1 - 1992
24. 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 Aarbø
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

Ved veis ende	3
Veg til Kvitnes	6
Internkontroll	7
Tanker i tiden	8
Medarbeidersamtaler	9
Omlagging av E-78 mellom Nordkjotsbotn og Laksvatn	10
Høstsjekken	12
Likestilling	13
Øya som ble en ost	14
Breivika — et stadig voksende samfunn	16
Nytt vegsystem i Tromsø	17
Willy Karlisen — vår layout-mann	17
Hvelv/vannsikring i Breivikatunnelen	18
Gravøl for laboratoriefolkene?	19
Nytt system for dagprøvekjennermerker	20
Endringer i bedriftshelseordninga	21
Legemiddelundersøkte asfaltarbeidere	21
Ny EDB-seksjon	22
Skifolket er fortsatt med	23
Kråka har fått vinger	24
Påskeutfart?	24
Fødsels- og omsorgspermisjon	25
Pensjonistsammenkomst	26
Personallytt	27

NYTT ÅR!!

ET nytt, jomfruelig, ubrukt, spennende, utfordrende og aktivt år er tatt til. Sola er visstnok også kommet tilbake, skjønt vi har sett lite til den. Det har stort sett regnet, snødd, regnet og snødd - til glede/sorg (stryk det som ikke passer) for brøytemannskapene.

Men ellers er alt vel, alt i rute, det meste under kontroll. Vi bygger til lands og til vanns. Vi omorganiserer til den store gullmedaljen - og årsplaner er blitt det store moteordet i vegadministrasjonen. Nå vet alle hva de andre gjør og skal gjøre, og hva de fleste glemmer å gjøre. Vi er blitt strateger - vi er blitt målbevisst - kort sagt: Vi jobber med det meste.

Året ble innledet med medarbeidersamtaler og internkontroll som aktuelle tema - godt fulgt av norsk vegplan, budsjett og årsmelding. Hva blir det neste? Det har vi ca. et helt år å finne ut av!!!

Lisa

FORSIDEN

Breivikatunnelen er en realitet!

(Foto: Lisa Sundstrøm)

BAKSIDEN

Nytt vegkontor?

VEGSTIKKA kommer ut 6 ganger i året.

Neste nummer er i april 1992. Frist for innlevering av stoff til dette nummeret er 15. mars.

VED VEIS ENDE?

Av Lisa Sundstrøm

NYE navn og nye folk — eller er det bare de gamle som har fått nytt utseende?

Omorganiseringa er i alle fall stort sett bragt i havn. Det betyr at anlegg som skulle hete Bygg — likevel skal hete anlegg, — og at vedlikehold som alltid har hatt navnet vedlikehold nå skal hete Drift.

Og for å gjøre forvirringen total: — Biltilsynet som har tilsyn med bilene skal for framtida hete trafikant og kjøretøy, men stasjonene ute heter fortsatt biltilsynet!!!

Noe klokere?

Vi har i hvertfall kommet ut «på andre sida» av alt om-

organiseringarbeidet, og framstår i dag med gamle folk på nye steder — nye folk på nye steder — og faktisk en del nye steder = seksjoner og avdelinger.

For ikke å forvirre mer enn det vi allerede har gjort bringer Vegstikka et komplett nytt organisasjonskart — til «oppbyggende» lesing på sene kveldstunder (som alternativ til å telle sauer).

Vi bringer også bilder av noen av våre nye og gamle folk — på gamle og nye steder — nye arbeidsoppgaver og nye modeller.

Drift

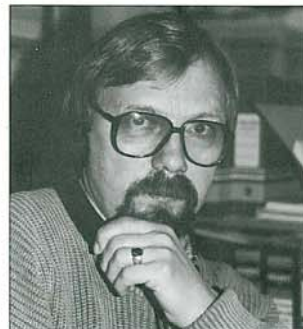
Den gamle vedlikeholdsavdelinga heter nå drift og er delt opp i 3 seksjoner.



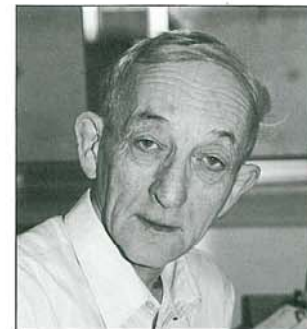
Knut Davidsen er leder for konstruksjonsvedlikehold.



Kjell Vang er leder for trafikkrettet vedlikehold.



Gudmund Reiertsen er leder for strukturelt vedlikehold.



Jan Larsen har etter 23 år på planavdelinga flyttet til drift — men steller fortsatt med skilt.

Plan



På planavdelinga finner vi både seksjoner og prosjekt. Petter Hildre er leder for utredningsseksjonen



Anni-Kari Pedersen er leder på seksjonen for miljø og arealplan.

Anlegg



På anleggsavdelinga finner vi Ingvald Reiertsen som leder for byggeplanseksjonen.

Administrasjon



Administrasjon — Tor Fr. Holan er leder for Økonomiseksjonen.



Som leder for EDB-seksjonen finner vi Kent Myräng.

Biltilsynet



På Biltilsynet i Tromsø har vi nå fått 3 seksjoner. Steinar Rask er leder for kjøretøyseksjonen.

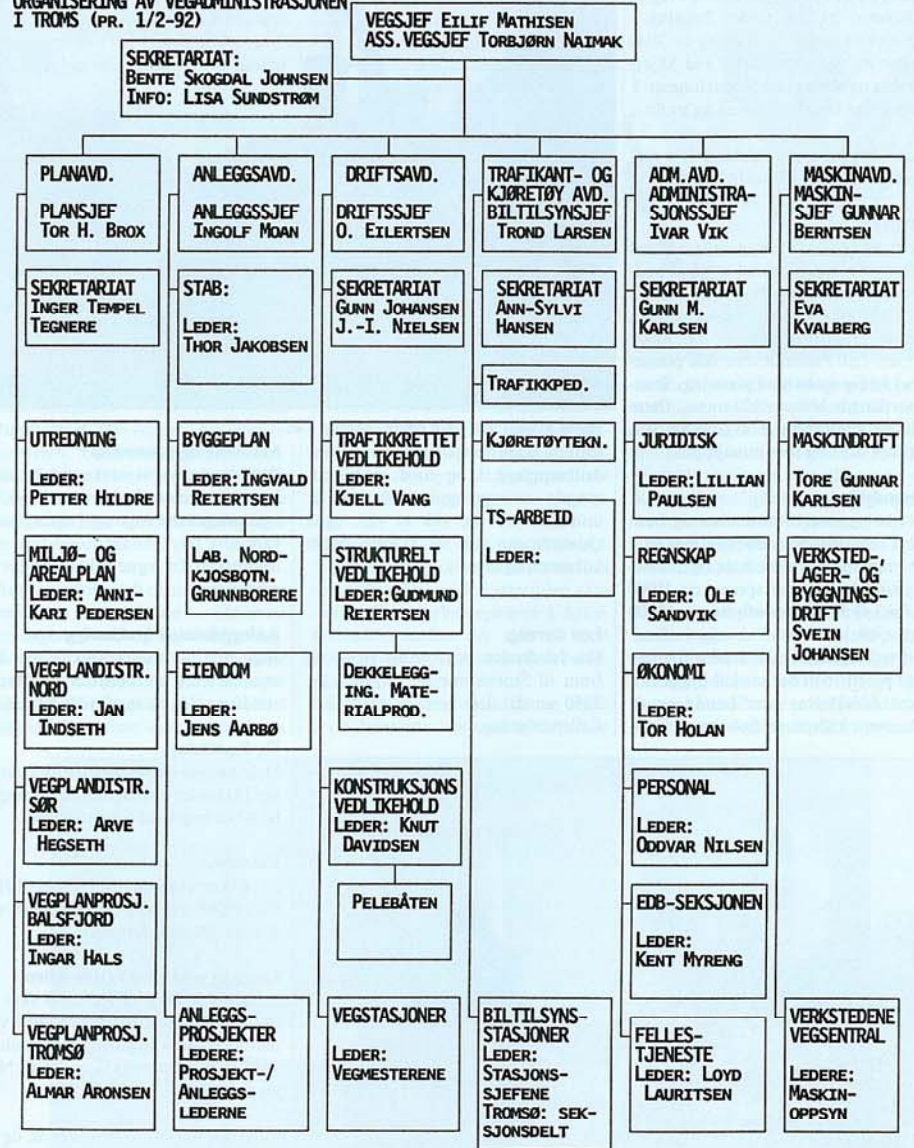


Steinar Utby er leder for trafikkseksjonen.



Anna Johansen leder sekretariatet.

ORGANISERING AV VEGADMINISTRASJONEN I TROMS (PR. 1/2-92)



VEG TIL KVITNES

Tekst og foto: Reidulf Broderstad

DET tredje og siste enkeltprosjektet i «Skjervøypakken», «Veg til Kvitnes», er nå under bygging. Prosjektet består av bygging av 3940 meter ny veg som starter ved Skjervøybra og slutter ved Storsteinneset. I prosjektet inngår fergeleie og molo.

Veien bygges som vegklasse II e red. med 6 meter totalbredde.

Regivalg

Veibygginga og brubygginga tas i egen regi mens fergeleiet skal ut på anbud. Det skal i tillegg regnes egenregikal-kyle på molobygginga. Molobygginga består i fjellsprenning av ca. 70000 p.f.m3 fjell i sidetak som skal plasseres i ferdig molo med plastring. Transportlengde blir ca. 300 meter. Dette blir en interessant jobb som det kan brukes stort og tungt utstyr på.

Framdrift

Fra anleggsstart i november og fram til 1. februar har arbeidet bestått i sprengning av fjell i linja og masseflytting. Vi har til nå sprengt ca. 21000 p.f.m3 fjell og masseflytta ca. 15000 lm3 fjell.

1. mars regner vi med å være fremme ved profil 1630 der vi skal bygge bru over Isbuktelva, som består av en plasstøpt kulvert på 5x4 meter. Opp-



Veg til Kvitnes skal være ferdig i oktober i år.

start på kulverten passer fint inn i vårt driftsopplegg i og med at hovedtyngda av sprengningsarbeidet er unnagjort til da, slik at våre egne tjenestemenn (4 stk.) kan bygge kulverten også.

Lett terreng

Fra Isbuktelva bru (profil 1630) og fram til Storsteinneset fergeleie pr. 3850 er det lett terreng med lite fjellsprenning.

Maskiner og mannskap

På anlegget har vi stort sett bare innleide maskiner, 2 gravemaskiner, 1 hjullaster, 1 borvogn og 1 egen vibrovals.

Mannskap fra egne rekker utgjør 4 personer.

Anleggskontor/brakkerigg

Rigg for Kvitnesprosjektet er det samme som ble benyttet til Maur-sundtunnelen og rassikring Kågen.

Ferdigstillelse

Hele prosjektet skal stå ferdig i oktober i år under forutsetning av at fergeleiet blir bygd ved Storsteinneset.

Kostnader

Prosjektet er kostnadsberegnet til 31,2 mill (1992 kroner). Vegbygginga utgjør ca. 10 mill. kroner.

Gang og sykkelveg i Olderdalen

I tillegg til «Veg til Kvitnes» skal vi også bygge gang- og sykkelveg i Olderdalen sør, som går fra Olderdalen sendrum og sørover langs E6 til Numedalselva.

Oppstart her var 3. februar i år, og vi regner med å være ferdig med gang- og sykkelvegen til 15. oktober i år. Total lengde er 3710 meter og omfatter også bygging av 2 bruer. Detaljplannoverslaget er på 8,9 mill (1992 kroner).



Veg til Kvitnes er det tredje og siste enkeltprosjektet i «Skjervøypakken»

INTERNKONTROLL

Tekst + foto: Bjørn Eriksen

SOM sikkert mange er kjent med har det over en tid vært ei arbeidsgruppe i gang med å forberede vegvesenet til å ta i mot internkontrollen som ble satt i kraft fra 1. januar 1992.

Men - hva er internkontroll?

Jeg vil prøve å si det med noen enkle ord.

Internkontroll er et system som skal hjelpe arbeidsgiveren til å ivareta helse, miljø og sikkerhet på arbeidsplassen. Det har lenge vært kjent at det er arbeidsgivers plikt å påse at bedriften har dette i orden. Men i praksis ventet vi på inspeksjon fra statens kontrollorganer - Arbeidstilsynet, Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern, Elektrisitetsstilsynet, Statens forurensningstilsyn med flere. Disse kontrollorganene ble ofte av mange betraktet som en plage og også en fordyrende faktor i vårt arbeid.

Med internkontroll mener vi at det er bedriftens ansvar å påse at vi lever etter dagens lover og regelverk - og bedriften må kunne dokumentere dette overfor de kontrollerende myndigheter. For å gjøre den enkelte i stand til å etterleve lover og regelverk

har arbeidsgruppa jobbet med å sette dette i system.

Det er utarbeidet en Internkontrollhåndbok som alle arbeidsledere og aktive verneombud får utlevert. I tillegg er alle forskrifter og retningslinjer fra Arbeidstilsynet, Statens forurensningstilsyn m.v. satt i system og skal være tilgjengelig på alle vegstasjoner, anleggsplasser m.v. for alle som har behov får å sette seg inn i lovverket.

I forbindelse med igangsettingen av Internkontrollen vil vegvesenet gjennomføre seks to-dagers kurs rundt om i fylket. Det første kurset ble avholdt på Lyngskroa 12. - 13. desember. De andre fem kursene blir avviklet i tidsrommet februar - mars. Deltakere på kursene er alle som er delegert arbeidsgiveransvar, arbeidsledere og alle aktive verneombud. Internkontrollgruppa vil her presentere internkontroll-opplegget.

Mange vil sikkert spørre seg hvor Arbeidstilsynet og de andre kommer inn i systemet. Det vil for ettertiden skje ved at de ber arbeidsgiveren å dokumentere hvordan det står til med helse, miljø og sikkerhet på arbeidsplassen.

Da skal arbeidsgiveren kunne legge fram konkrete bevis på at han har



kontroll over arbeidsmiljøet i form av målinger, sykefraværstatistikk osv. Det skal også kunne dokumenteres hvilke tiltak som er foretatt ut fra uakseptable resultater på målingene.

Kontrollmyndighetene skal gå gjennom internkontrollsystemet, og de kan gi pålegg til arbeidsgiveren om å forbedre systemet.

Det ansvaret som kommer til syne ved innføringen av Internkontrollen har bedriften allerede hatt i følge Arbeidsmiljølovens målsetting, 1. Men Internkontrollen er et hjelpemiddel til å sette arbeidsgverens plikter i system.



Fra første kurset i Internkontroll som ble holdt midt i desember i fjor på Lyngskroa.

— er avdelingsledernes egen spalte.

Her tar de opp topp-aktuelle, mindre aktuelle eller stort sett bare saker som rører seg i avdelinga, i vegvesenet generelt eller i deres egne tanker.

Denne gangen er det maskinsjef Gunnar Berntsen som har ordet.



NYE UTFORDRINGER FOR MASKINAVDELINGEN

Av Gunnar Berntsen

Medvirkning fra 1. januar i år, er det innført et såkalt «nytt økonomisk styringssystem» for maskinavdelingen. Det er vel riktig å si at dette kom nokså brått på, selv om vi har vært klar over at noe var på gang.

Hensikten med det nye systemet er at man i større grad skal fokusere på mål og resultater, og samtidig få større frihet til å disponere eventuelle overskudd til innkjøp av nye maskiner.

Overskudd må komme fra «konkurranseutsatte» maskiner hvor pris og kvalitet skal være avgjørende. Som konkurranseutsatte maskiner (og biler) kan man antagelig regne slike som relativt enkelt kan leies inn fra det private marked.

Det blir således ikke anledning å «tjene seg rik» på snøploger og brakker f.eks. Slikt utstyr skal leies ut til selvkostpris, der faste og variable kostnader blir dekket. Men litt overskudd bør aksepteres.

Den sterke fokusering på egen konkurransevne, og ikke minst at den skal dokumenteres, vil utvilsomt bli en stor utfordring for maskinavdelingen i tiden fremover. Det heter bl.a. at «Maskinavdelingen i fylkene skal drives på tilnærmet samme måte som private maskinentreprenører driver sin virksomhet». Dette får vi også større mulighet til nå etter som de økonomiske rammebetingelser er endret noe i vår favør.

Det er mulig at maskinavdelingen i større grad bør ta betalt for utført arbeid i stedet for timepris?

Dvs pris pr m, tonn, m2 eller en fast sum for et bestemt oppdrag?



Gunnar Berntsen, leder for maskinavdelinga.

Hvis noen har tanker omkring dette, er vi meget interessert i å høre fra dere.

En ting er i alle fall sikkert: Vi må bli flinkere til å følge opp egne maskiner hva angår utnyttelse, utgifter og inntekter. I den forbindelse er våre maskinoppsynsmenn og maskininstruktøren pålagt et såkalt driftsansvar for bestemte maskiner/maskingrupper og biler. Dette går bl.a. ut på at de i samråd med maskinkjører/sjåfør skal sette opp et årlig driftsbudsjett for hver maskin/bil av betydning.

Budsjettene skal godkjennes av maskinavdelingen på vegkontoret, og

legges inn i databasen, som også alle vegstasjonene har adgang til i dag. Det samme skal gjøres for verksted- og eiendomsdriften.

Den driftsansvarlige må følge utviklingen utover året, og gjøre sitt til at resultatene blir som forutsatt. Ved store avvik skal det rapporteres/diskuteres videre oppover i systemet om eventuelle tiltak.

Den budsjett- og plantallsregistrering som her er nevnt, er allerede godt i gang, og jeg tror bestemt at dette skal gi uttelling.

Dessuten tror jeg vi må bli flinkere til å «markedsføre» maskinavdelingens tjenester. Dette gjelder på alle trinn i vår organisasjon. Vi må satse på kvalitet, service og samarbeidsevne, slik at det blir minst like viktig som prisen.

Et godt eksempel i så måte er den «døgn-service» som våre verksteder har praktisert i forbindelse med dekkeleggingen de siste sesongene. Dette har vært meget populært, og sikkert lønnsomt for vegvesenet.

I alle fall går vi spennende tider i møte. Jeg tror på en positiv fremgang, sett fra maskinavdelingens side, når vi nå får større mulighet til fleksibilitet og tilpasning.

MEDARBEIDERSAMTALER

Av May-Gørild Ellingsen

DET skal innføres medarbeidersamtaler i Statens vegvesen Troms.

I løpet av 1992 skal vi være godt i gang, men vi regner ikke med å ha gjennomført den på alle nivåer i år. Medarbeidersamtalen begynner hos vegsjefen. Han har samtalen med avdelingslederne. Avdelingslederne har så samtaler med seksjon lederne som i sin tur har det med medarbeiderne i sin seksjon.

HVA ER EN MEDARBEIDER-SAMTALE?

En medarbeidersamtale er en godt forberedt samtale mellom medarbeider og nærmeste leder. Den skal være et redskap for god og effektiv utnyttelse av de menneskelige ressurser i organisasjonen. Medarbeidersamtalen skal også bidra til å legge grunnlaget for neste årsplan.

I en medarbeidersamtale snakker leder og medarbeider om bl.a.:

- jobbsituasjon (arbeidsbelastning, samarbeidsforhold mm.)
- jobbutførelse
- opplærings- og utviklingsbehov
- arbeidsmål for den enkelte og for enheten
- framtidige arbeidsmål
- framtidige arbeidsoppgaver



Gjennom medarbeidersamtalen kan det legges et grunnlag for større trygghet, åpenhet og tillit på arbeidsplassen

En medarbeidersamtale er ikke en «koseprat». Den erstatter selvsagt heller ikke den daglige kommunikasjon mellom leder og medarbeider. Derimot er medarbeidersamtalen en mulighet for leder og medarbeider til å ta opp viktige ting vedrørende arbeidet og gjøre konkrete avtaler.

En medarbeidersamtale er i utgangspunktet den ansattes samtale. Lederen må riktignok lede samtalen. Dette må imidlertid ikke skje på bekostning av den ansattes mulighet til å gi uttrykk for sine synspunkter og tanker.

Medarbeidersamtalen skal holdes minst en gang i året – helst to.



Fra kurs i medarbeidersamtaler på Scandic Hotel i Tromsø.

Omlagging av E-78 mellom Nordkjosbotn og Laksvatn

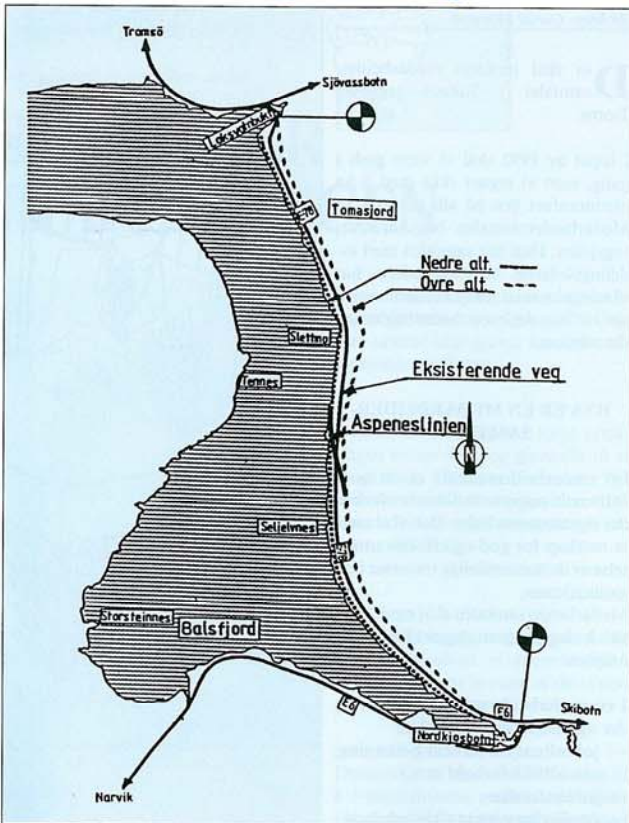
Av Jan-Tore Knudsen

I disse dager er hovedplan for ny europaveg langs østsiden av Balsfjorden klar til utsendelse. Dermed er en av de siste parsellene mellom Tromsøområdet og innlandet - bygd med spett, spade og trillebår under sysselsetningsarbeidene i de harde tredveårene — moden for avløsning og velfortjent pensjon, forhåpentligvis fra 1996 — 97.

Noen førtidspensjon kan det vel neppe karakteriseres som. Selv om parsellen etterhvert ble forsterket, utvidet og dekkelagt, var den allerede i ferd med å bli umoderne da den store trafikkveksten kom på sytti- og åttitallet. I dag er veksten flatet ut med en årsgjennsnitt på ca 2300 kjøretøy i døgnet og prognosens anslag fremover ligger for Troms på 0,5 % trafikkvekst for lette kjøretøyer og 2,0 % for tunge.

For bilistene er nok strekningen mest kjent for sine uendelige 60-soner samt at vegen er smal og uoversiktlig. Man oppfatter den lave standarden først og fremst som et fremkommelighetsproblem. Men det finnes alvorligere problemer enn det; først og fremst den uakseptable høye ulykkesrisikoen. Ulykkesfrekvensen for perioden 1987-90 var 0,30 mens gjennomsnittet i Troms nå er 0,23. Det er grunn til å regne med over seks ulykker med personskade pr år langs strekninger hvis intet tiltak settes i verk. Avkjørselsfrie veger utenom bebyggelse kan erfaringsmessig i beste fall få frekvens 0,10, hvilket utgjør i overkant av to personskadeulykker pr år. En personskadeulykke koster samfunnet i gjennomsnitt 1,1 mill.kr.

Det å bo langs en europaveg uten sekundærvegnett og støyskjerming kan være en belastning som er vanskelig å skjønne hvis man selv er oppvokst eller bor i avskjermet boområde. I henhold til Miljøverndepartementets retningslinjer om vegtrafikkstøy kan i dag ca 150 av totalt ca 170 boliger langs strekningen være støytussatt. I tillegg kommer følelsen av utrygg-



het samt at vegen virker som en barriere som avgrenser og vanskeliggjør ferdsel.

Alle traseene i hovedplanen skal oppfylle standardkravene for stamveger i Norge som er vedtatt i Stortinget. De sier at stamveger som hovedregel skal være motorveger eller avkjørselsfrie veger med minste bredde 8,5 meter og dim. hastighet 80 km/t eller høyere. I tillegg bør traseene gi tilfredstillende løsninger på de problemer som dagens veg skaper. Og selvsagt bør ikke traseene skape flere nye negative konsekvenser enn hva som kan aksepteres.

Standardkravene for stamveger er den direkte årsak til at vi må ha et to-veg-system langs strekningen, altså separat lokalveg i tillegg til den nye stam-

vegen. Avkjørselene kan ikke komme direkte inn på nyvegen hvis skiltet hastighet skal være 80 km/t eller høyere. I tillegg må gående og syklende trafikanter adskilles fra gjennomgangstrafikken. Dette har både med sikkerhet og service ovenfor de tobeinte og «hjulbeinte» å gjøre. Lokaltrafikken skilles fra gjennomgangstrafikken.

Myke trafikanter adskilles derimot ikke fra lokaltrafikken da dette vil kreve et tre-veg-system. Sjøførene er lokalkjent, trafikkmengden er under 200 kjøretøy i døgnet og fartsgrensen bør bli 60 km/t eller lavere.

Kryssing av nyvegen skal skje planskilt i over- eller undergang. Over hele landet bygges stamvegnettet nå ut etter disse kravene som har sin bakgrunn i ulykkesforskning samt ønske om enhetlig stamvegstandard.



Jan-Tore Knudsen, planlegger for anlegget Nordkjosbotn—Laksvatn.

Også i Troms er det traseene som skal oppfylle kravene og ikke kravene som skal tilpasses traseene.

For endelig å komme til poenget, nemlig presentasjonen av traseene, så har vi i planen valgt ut fire utbyggingssalternativer. Parsellengden mellom Nordkjosbotn og Laksvatn er i dag 21,0 km.

Alternativ 1: Utbygging av eksisterende veg

I hovedsak er nyvegen plassert nedenfor dagens veg der det finnes ensidig randbebyggelse. Ellers utbedres dagens veg med sammenhengende samleleger på den siden med mest bebyggelse. Parsellens lengde blir 20,7 km og anleggskostnadene er beregnet til 155 mill.kr i 91-kroner - hvilket er nest høyest av alternativene. I konsekvensanalysen kommer alternativet dårligst ut på de fleste områder. Det har høyest ulykkesfrekvens (0,18), gir betydelige ulemper for lokalbefolk-

ningen og beslaglegger dobbelt så mye jord (200 daa) som de tre andre. Det kan oppstå ubehageligheter i og med at samlevegene og undergangene må benyttes både av kjøretøy, gående og syklende samt husdyr.

Alternativ 2: Øvre trase

Traseen begynner oppstigningen ved Jernberg, knappe to km nord for Nordkjosbotn, når etter seks kilometers jevn stigning høyeste punkt (kote 100) ovenfor Seljelvnes der parsellens eneste kryss er plassert. Videre ligger linjen mel-

lom kote 60 og 75 før senkningen mot sjøfyllingen i Laksvatnbukten. Det blir krabbefelt ved Jernberg og Laksvatn. Det er fire svære elvejuv som må krysses med broer og man unngår heller ikke skredsikring mellom Slettmo og Tomasjordnes. Dette gjør at alternativet får høyest anleggskostnader; 167 mill.kr. Parsellengden er 20,5 km. I konsekvensanalysen er faktisk anleggskostnadene alternativets største svakhet. Ellers er ulykkesfrekvensen (0,11) lavest, støy- og barriereproblemer de minste og man bevarer strandsonen som rekreasjonsområde og utgangssted for sjøferdselen. Vi mener øvre trase gir best trivsel for lokalbefolkningen og akseptable driftsforhold for landbruket.

Alternativ 3: Nedre trase

Linjen er lagt ovenfor strandsonen der det ligger ti lrette for det. Den følger formasjonene i landskapet, men den stive linjen skjærer gjennom nes og går i fylling over bukter. Atkomst til sjøen sikres med underganger, men de fleste av over 70 naust går tapt i linjen. Traseen er 20,7 km og meget lett kjørt. Anleggskostnadene er 145

mill.kr. Stedvis er det avdekket leire med så dårlig bæreevne at det må foretas masseutskifning/ massefortrengning for å sikre stabilitet. Siden vi må regne med større aktivitet ved sjøen enn høyt oppe ved øvre trase, settes ulykkesfrekvensen noe høyere; 0,15. Støymessig er det et problem at avstanden mellom nedre trase og bebyggelsen er kort. Traseen tar like mye dyrket mark som øvre, men driftsulempene er færre. Klart største negative konsekvens er at deler av strandsonen går tapt, og at resterende del forringes.

Alternativ 4: Aspeneslinjen

Dette er et kombinasjonsalternativ der parsellen midtveis ved Aspenes, mellom Seljelvnes og Slettmo, skifter fra øvre til nedre trase. Koblingen skjer med krabbefelt i sidebratt terreng. Traselengden er 20,5 km og utbyggingkostnadene er 145 mill.kr. Man unngår skredtiltak, men ikke stabilitetssikring. Ulykkesfrekvensen er 0,13. Ellers deler alternativet konsekvensene med første del av øvre trase og siste del av nedre.

Uavhengig av hvilken trase som blir valgt, er det store summer som her skal investeres. Men det er heller ikke småbeløp som forbrukes langs dagens veg, og da tenker jeg ikke på vedlikeholdskostnadene. Samfunnsøkonomisk vil det over sammenligningsperioden på 25 år forbrukes nesten 800 mill.kr i kjøretøy-, vedlikeholds-, ulykkes-, støy- og tidskostnader hvis det ikke bygges ny europaveg.

Etter en utbygging vil hver trase samt lokalvegen i ovennevnte rekkefølge spare inn henholdsvis 100, 132, 118 og 129 mill.kr, og det er særlig reduserte ulykkes- og tidskostnader som gir utslag.

For øvre trase, som vil kunne få den laveste ulykkesfrekvensen som er mulig å oppnå for tofeltsveger, vil samfunnet kunne spare inn nesten en tredel av anleggskostnadene i reduserte ulykkeskostnader.

Den gir i tillegg så mange positive forbedringer for lokalbefolkningen at merkostnadene på 22 mill.kr ved å velge øvre trase her synes å være akseptabel.

Sjekk meg i morra!
Sjekk meg i natt!
Sjekk kor æ bryr mæ!

Av Lisa Sundstrøm

VINTERENS symbol på at ungdommen bryr seg er et lite, skinnende rødt hjerte!
 Med dette lille hjertet tar de vare på hverandre, på seg selv og på de som ferdes på vegene.
 Det skinnende røde hjertet er nemlig vinterens refleksbrikke for ungdom i videregående skole.

Og det står selvsagt kvinner bak denne «myke» vinkelen på refleksbruk! 4 iherdige damer: Maarit Markussen fra Troms fylke, Elsa Klemetsen fra Trygg Trafikk og Edel Austlid og Lisa Sundstrøm fra Statens vegvesen.

«Brainstorming» – heter det så fint – og vi så gjorde: Vi stormet våre hjerter sammen til ideedugnad. Nå skulle det tenkes annerledes.

Tanken om en refleksaksjon blant ungdommen i fylket hadde nemlig levd ei stund – og vi ønsket å gjøre den litt annerledes enn ved bruk av de vanlige formaninger og så en rund, liten reflekterende brikke i hånda.

Derfor tok vi med ungdommen på råd – involverte en klasse på videregående skole i Tromsdalen til medspillere, og lanserte slagord og utforming. Plakaten til kampanjen sørget den yngre generasjon for selv. Det er Magnar Kjeldsen på Tromsdalen videregående som er fotograf.

Resultatet ble presentert sent i høst – med refleksdemonstrasjon i tunnelanlegget i sentrum og med påfølgende pressekonferanse hvor ungdommen var til stede og fikk bidra aktivt.
 Dessuten har vi brukt nærradioene i hele fylket – med egen spot til kampanjen. Plakaten som omtaler kampanjen er også distribuert til nær og fjern.

kort sagt: **høstsjekken**



Elsa, Edel, Lisa og Maarit – idémakerne bak Høstsjekken. (Foto: Ann-Sylvi Hansen)

HELE FYLKET MED

En refleksaksjon for videregående skole i Troms fylke vil si en refleks til hver av de ca. 10.000 elevene som finnes i disse klasserommene. Vi har derfor involvert kulturkontorene i hver kommune som medspillere til å få gjennomført aksjonen på lokalplan. Det vil med andre ord si at vi kan møte på et skinnende, rødt hjerte fra fylkesgrense til fylkesgrense.

KOMMUNENE BIDRAR

En aksjon på størrelsesorden med denne koster penger. Troms fylke har bidratt med endel, Trygg Trafikk med en del og Statens vegvesen med en del.

Foruten dette har 12 kommuner gitt sitt bidrag.

Det er godt at lokalmiljøet bidrar – det er tross alt den oppvoksende slekt i nærmiljøet det dreier seg om.

DET RØDE HJERTET – ATTRAKTIV GJENSTAND

At det lille røde hjertet slo an var ikke i tvil om. Allerede under utdelinga før pressekonferansen var det flere som ville ha en ekstra «kjærlighetserklæring» til kjæresten eller en nær spesiell venn.

Dessuten er «gjenstanden» blitt et yndet samleobjekt blant de yngre årsklasser. Rødt skinnende hjerte er statussymbol.

Måtte det også i framtida bli status å gå med refleks!!!!

L I K E S T I L L I N G

Handlingsplan for Statens vegvesen i Troms

Av May-Gørild Ellingsen

V i hadde trodd at vi kunne offentliggjøre handlingsplanen for likestilling i dette nummer av «Vegstikka». Vi trodde at alle som brydde seg nå hadde sagt sitt, men så kommer tjenestemannsorganisasjonene og mener mye mer enn vi hadde trodd at de ville mene.

Først sukker vi litt. Men så blir vi glade. Folk skal mene noe. Og de skal mene noe om likestilling. Når folk slutter å mene, dør saken.

Handlingsplaner for det ene og det andre pleier å støve bort innerst i skrivebordsskuffene. Men denne skal vi få blåst liv i flere ganger. Bare vent!

Handlingsplan var det første likestillingsutvalget begynte å arbeide med da vi etablerte oss i fjor vår. Vi brukte den sentrale handlingsplanen som mal. Handlingsplanen vil i sin ferdige form inneholde noe om hvordan

kvinner skal få innpass i vegvesenet, hvordan de som er der skal få bedre plass og utviklingsmuligheter og hvordan de skal bli hørt gjennom deltakelse i styrer, råd og utvalg.

I neste nummer av «Vegstikka» vil den bli trykket i sin ferdige form. I denne omgang må vi nøye oss med å annonsere for:

LIKESTILLINGSPRIS I STATENS VEGVESEN

Det er innført en likestillingspris i etaten, og den skal deles ut første gang i 1993.

Det vil bli lagt vekt på god resultat- og måloppnåelse, men også oppfinnsomhet, kreativitet og nyttenkning i likestillingsarbeidet.

Prisen kan deles ut til vegkontor, avdelinger, seksjoner og enkeltpersoner.

Prisen er en vandrepremie, og stønad til tiltak eller reisestipend.

Du har frist til å gjøre en innsats til **1. desember 1992.**



ØYA SOM BLE EN OST!!! GJENNOMSLAG I



Ragnar Seljevold i Tromsø Veg feirer gjennomslaget i Breivika-tunnelen med Randi Pedersen og Ingolf Moan.

Av Lisa Sundstrøm

Gjennomslaget på Breivikatunnelen var 13. januar. Da hadde Tromsøya fått atter et hull i «skrotten». Selv om sammenligninga med en sveiterost er nærliggende, var det en helt annen konsistens i den «massen» vi passerte på veg innover i øya for å bivåne gjennomslagssalva. Det er ikke fritt for at klaustrofobi-følelsen ble sterkere og sterkere jo lenger inn i mørket vi kom (1.100 meter). Vått, mørkt og med lukt av at salva nærmet seg, sto vi en gjeng med «ikke-slusker» å stirret mens fyrstikka tente den aller siste salva på Breivikatunnelen.

Og så bar det ut - i ei «hivanes» fart - med fjellet opptent og sprengningsklart hvert øyeblikk. Smellen rakk oss i tunnel-åpningen og vi følte oss som en del av arbeidslaget. Senere bar det inn igjen til den velkjente og tradisjonelle «røysadrammen». Her skulle arbeidsfolket hedres. Og tunnelgjengen fra Tunnel-anlegg AS ble behørig hedret både av fylkesordfører og varaordfører.

Klar for siste salve!



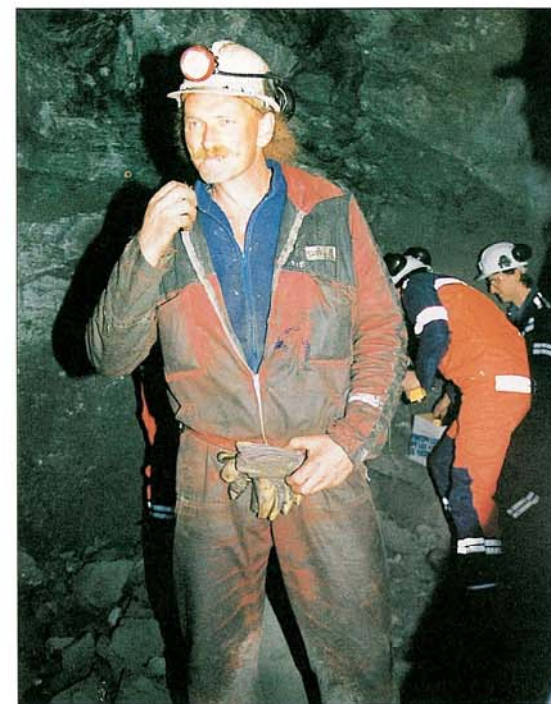
BREIVIKATUNNELEN



Stor stemning inne i Tromsøya etter «smellen»

Topp utført arbeid - ferdig kl. 11.56 den 13. januar - etter ni måneder med intens jobbing. Første salve i Breivika-tunnelen var nemlig 21. april i fjor.

Nå står med andre ord en 2.250 meter lang underjordisk tunnel ferdig, men det går fortsatt noen måneder før vi kan ta den i bruk. Høsten 1992 er dato for åpning og arbeidsfolkene har inntil da fullt opp med arbeid.



Slike gutter det vil gamle Norge ha!!

Breivika — et stadig voksende samfunn

Av Lisa Sundstrøm

ANLEGGSMILJØET i Breivika har i de siste ukene utviklet seg til rene drabantbyen. Som en liten getto ligger anleggsbrakkene side om side like under RITØ og godgjør seg mellom tunnelinnslagene. Ingen skal påstå at området blir nominert til noen «vakker miljøpris» for øyeblikket – men du verden så vakkert det skal bli i framtida.

Utvidelse av anleggsmiljøet vil ikke bare si nye brakker og biler. Nye folk er også en nødvendighet. I disse dager tar anleggskontoret i Breivika i bruk en ny fløy på kontoret. Det måtte utvidelse til for å huse alle folkene. Og blant «anleggsslusker» og mannlige kolleger finner vi **to kvinnelige innslag** – nemlig **kontrollingeniørene** Randi Pedersen og Susanne Svardal.

Jentene har kastet seg ut i et skikkelig mannsdominert miljø, og ser ut til å takle oppgavene utmerket. Randi har jobbet i Statens vegvesen Troms i 5 1/2 år – hele tida tilknyttet anleggsavdelinga.



Randi og Susanne — to skikkelige anlegg-slusker.

Hun har nå fått jobben som kontrollingeniør for Breivikatunnelen. Susanne kommer fra Flørø og har jobbet 3 år som ingeniør hos vegvesenet i Møre- og Romsdal. Nå er hun ferdigutdannet ved NTH, og har fått jobb

på Tromsøysundtunnelen.

Foruten disse to «kontroll-jentene» er Tony Gjerdrum kontrollingeniør på Breivikatunnelen og Tore Kongsbakk på Tromsøysundtunnelen.



Avtalen (71 mill.) om Tromsøysundtunnelen er skrevet under. Her ser vi vegsjef Mathisen og Sorbråten fra Selmer A/S bekrefte det hele med et håndtrykk.

Nytt vegsystem i Tromsø



Av Lisa Sundstrøm

FOR kort tid siden dalte en brosjyre ned i alle postkassene i Tromsø. Den viste på en utsøkt måte hvordan framtidens tunnelsystem i Tromsø vil bli. Med en kortfattet tekst og fotoillustrasjoner kan Tromsøværingene endelig få svar på uendelig mange spørsmål.

Tanken om en slik brosjyre dukket opp tidlig i år – og særlig i etterkant av Tromsø-messa, som viste at byens befolkning hadde utrolig mange spørsmål angående vårt framtidige vegsystem. Vi så det derfor som en viktig oppgave å informere.

Med ideer og skisser, tanker og meninger satte vi oss ned: Ragnar Seljevold, Edel Austlid, Liv Nergaard og undertegnede.

Resultatet kan vi se i dag – med aktiv deltagelse fra Willy Karlsen ved Hordaland vegkontor.



WILLY KARLSEN - VÅR LAYOUT-MANN



Willy Karlsen

WILLY er en kreativ sjel. Lignende produkt har kommet fra hans hånd tidligere – og hva var da mer naturlig enn at vi «la vår elsk» på denne «kunstneriske sjel» – og «hyret» han for vår oppgave.

Willy er en stor beundrer av vår landsdel og av Tromsøpalmen (!) – så muligheten til samarbeid var absolutt til stede.

Willy jobber ved Hordaland vegkontor som ingeniør på planavdelinga. Han startet sin «karriere» i vegvesenet i 1974 som oppsynsmann og jobbet da på Motorvegavdelinga som tok seg av innfartsåra til Bergen.

Senere har han blitt mer og mer brukt til illustratør- og designoppgaver, og styrer både med brosjyrer og utstillinger. Hans hyller og skuffer er fylt til randen av ideer og utkast.

Så selv om brosjyren er en presentasjon av våre veganlegg – er den rent utseendemessig – Willys verk!

(Foto Eirik Rønvik)

HVELV/VANNSIKRING I BREIVIKATUNNELEN

Av Hallvard Haugan

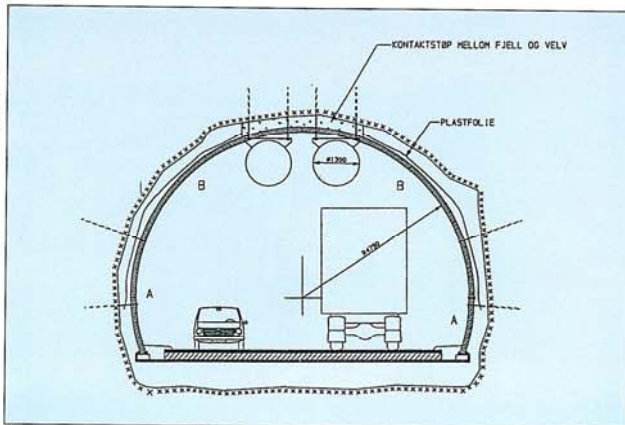
BREIVIKATUNNELEN får stor trafikk når den blir tatt i bruk. Dersom det går som beregningene viser, kan det bli ca 10 000 biler i døgnet i begynnelsen og en økning til ca 15 000 kjøretøyer etter århundredskiftet.

Skal bilistene ønske å bruke tunnelen, må den være sikker, lys og trivelig og fri for vandrdrypp og fuktighet.

For å kunne tilfredsstillte slike krav, må tunnelen sikres forsvarlig slik at man unngår nedfall av stein, vandrdrypp og fuktighet. Innkledningen må også være brann sikker.

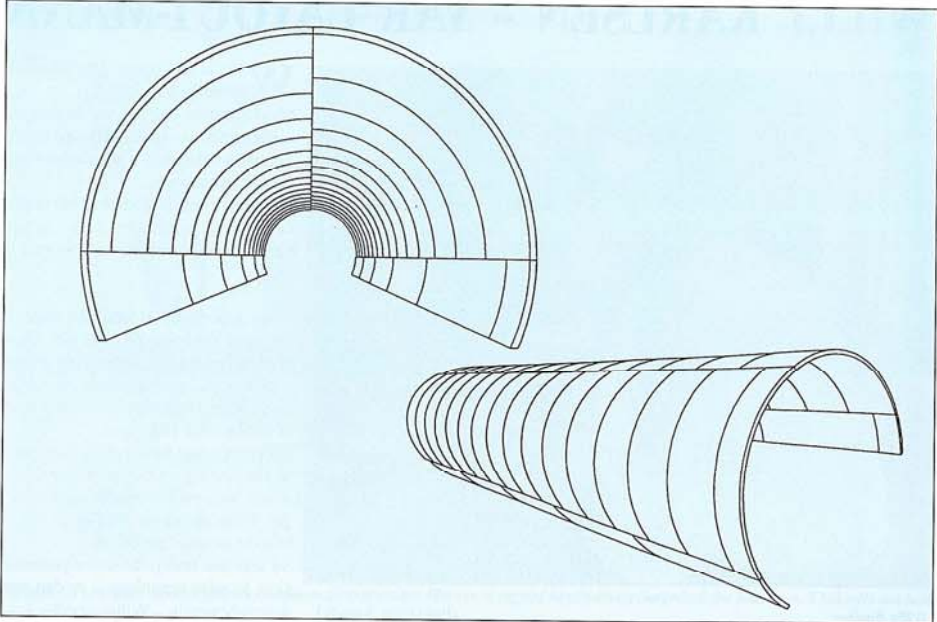
Flere typer materialer og metoder for innkledning og sikring er tidligere blitt benyttet. Kravene til hvelv/vannsikring varierer etter trafikkmengde og lengde på tunnelene.

Etter å ha vurdert flere løsninger for Breivikatunnelen, har vi gått inn for hvelv/vannsikring med et lettbetonghvelv. Foruten å gi nødvendig sikker-



het mot nedfall av stein og vandrdrypp, vil tunnelen bli lys og trivelig. Sikkerheten blir god ved at linjene i tunnelveggen følger linjene i kjørebane (god optisk linjeføring) og at tunnelveggene er glatte og solide ved eventuell påkjørsel. Renhold og annet vedlikehold blir også enklere og forhåpentligvis billigere.

Hvelvet består av ferdigstøpte elementer som festes til fjellet med stålbolter. Tegningene viser elementsystemet og hvordan elementene festes til fjellveggen i tunnelen.



Gravøl for laboratoriefolkene??

Av Lisa Sundstrøm

DET var en særst lystig gjeng som deltok på laboratoriets «gravøl» før jul. Ramfjord kro var stedet, og det var første gang på lenge at laboratoriefolkene var samlet som frittstående seksjon. Paradoksalt nok var det nok også siste gang – selv om ingen kan nekte de å samles igjen – da som seksjon!

Kollegialt møte og samvær betyr mye i en så stor organisasjon som vår. Muligheten til at «ute» og «inne»-folk får treffes, diskutere felles problemer, diskutere egne problemer eller bare trives sammen er viktig.

Slik var da også laboratoriets julemøte som ble en liten opplevelse for en «utenforstående». Kald-lager, benkelmanns-bjelke, bitumen, fall-lodd og kvikk-leire var ord som fikk mening etter hvert.

Dessuten fikk vi se film fra Rissaraset i 1978. Det gjorde et sterkt inntrykk å se hvilke naturkrefter vi stridtes med. Således får vi også forståelse for hvor viktig laboratorievirksomheten er.



Selve gravølet !!!

Ole-Andre Helgaas ledet oss ellers gjennom en interessant dag – med innspill fra de fleste på seksjonen og med julelunsj midt oppi det hele.

Laboratoriet – enheten som forsvant – midt i leira – eller seksjonen som oppstår – fra steingrunn??



Trivelig laboratoriesammenkomst — Fra venstre: Odd Bjørnar Jensen, Almar Kaino, Ernst Efraimssen, Ole-Andre Helgaas, Einar Larsen.

Servicenivået i biltilsynet hevet på nytt: Nytt system for dagprøvekjennermerker

Tekst + foto: Knut Arne Henriksen

Biltilsynet har innført et nytt system for produksjon og utleie av dagsprøvekjennermerker.

Kjennermerkene er laget av plastfolie og har påført gyldighetsdato slik at publikum slipper å levere det tilbake etter bruk.

Tiden med lange ventelister for å få leie «prøveskilt» er forbi, og alle som har bruk for skilt får dette med en gang.

Ulovlig bruk av prøveskiltene vil bli lettere å oppdage, og Biltilsynet vil kunne avsløre dette på en enkel måte i forbindelse med utekontroller.

I løpet av den første uken i februar ble alle biltilsynets ekspedisjonssteder utstyrt med nytt og moderne datautstyr for produksjon og utleie av dagsprøve- kjennermerker.

Denne servicen kan kundene også få på vegstasjonene i Bardu og Storslett, hvor Biltilsynet også utfører andre publikumstjenester.

De gamle «BLEKKSILTENE» er historie og nye plastskilt som limes på bilen har overtatt.

De nye kjennermerkene er røde med svarte tall, og i høyre hjørne står siste gyldighetsdato påført.

Skiltene er produsert på folie med limbakside. Disse limes direkte på bilen.

For at kjennermerket skal være gyldig skal det alltid følge med kjøreseddel som angir leierens navn og adresse samt bruksområde og hvilke kjørestrekning som er avtalt.

Fordelen med det nye systemet er at kjennermerkene har påført gyldighetstid og skal kastes etter at denne datoen er gått ut. Kunden slipper således å tenke på at skiltene skal leveres tilbake til Biltilsynet.



Nye kjennermerker — og fire «gamle» — Fra v: Fanny, Lillann, Aud og Ruth.

Systemet er lagt opp slik at alle Biltilsynsstasjonene kan utstede langt flere engangsskilt enn de kunne leie ut de gamle «BLEKKSILTENE». Det er imidlertid viktig å presisere at de nye kjennermerkene bare kan brukes til prøvekjøring, demonstrasjonsskjøring, kjøring til kontroll og flytting av uregistrerte kjøretøy. De kan IKKE brukes som erstatning for ordinær registrering av kjøretøy.

Det er også viktig å merke seg at kjennermerkene bare kan utstedes på personer som er fylt 16 år. Det vil bli avkrevd legitimasjon fra kundene ved utlån.

Biltilsynet kan også postekspedere denne tjenesten. I tilfeller hvor kjennermerkene sendes og ikke kan hentes av kunden er det mulig å framdatere leieriden slik at det ikke kreves betaling for de leidedagene postgangen tar.

Det er også viktig å merke seg at Biltilsynet utsteder GRATIS ERSTATNINGSKJENNEMERKE til de som skulle være så uheldig å ødelegge kjennermerket før utløpsdatoen. I slike tilfeller må kunden henvende seg til det ekspedisjonsstedet hvor vedkommende «kjøpte» kjennermerket.

Å kunne yte en bedre service på dette området har vært et mål for Biltilsynet. Vi håper derfor at den nye ordningen bidrar til å øke servicenivået.

ENDRINGER I BEDRIFTSHELSEORDNINGA

Av verneleder Bjørn Eriksen

FRÅ 1. januar 1992 er det foretatt overflyttinger av alt personell i vedlikeholdsområde 4, Vegsentralen og laboratoriet – fra Finnsnes og omegn bedriftshelsetjeneste til Bedriftshelsetjenesten i Kåfjord, Storfjord og Lyngen – med kontor på Oteren.

Tidligere praksis har vært at anleggsfolket har vært innmeldt i de områdene de har arbeidet. Med den hyppige rokkeringen som foregår på anleggene har det vært vanskelig å sikre seg at alle har fått det tilbudet fra Bedriftshelsetjenesten som de har krav på.

Derfor er alle anleggsarbeidere fra 1. januar 1992 innmeldt i den bedriftshelsetjenesten som dekker det vedlikeholdsområdet der den enkelte har sin hjemstedsadresse. Når det gjelder arbeidsplassbesøk og kartlegginger håper vi at de enkelte bedriftshelsetjenester samarbeider seg imellom med hensyn til de enkelte personer.



Løsemiddelundersøkte asfaltarbeidere

Av verneleder Bjørn Eriksen

SOMS kjent ble det i 1991 foretatt løsemiddelundersøkelse av ca. 50 arbeidere som har arbeidet med asfalt i flere år.

Noen personer hadde indikasjon på at de kunne være løsemiddelskadet. Disse personene skulle taes ut av slikt arbeid, og de skulle inn til nærmere undersøkelse på yrkesmedisinsk avdeling. Planene var at Haukeland sykehus i Bergen skulle foreta denne undersøkelsen for hele landet.

Det er dessverre kommet melding om at Haukeland sykehus ikke kan påta seg denne oppgaven.

Det er derfor bestemt at Regionsykehusene i Telemark, Trøndelag og Tromsø skal utføre undersøkelsene. Sykehuset i Tromsø dekker Nordland, Troms og Finnmark. Det er tatt kontakt med Yrkesmedisin ved RITØ som er forberedt på oppgaven.

De enkelte bedriftshelsetjenestene som vi er tilknyttet er anmodet om å søke plass ved denne avdelingen for de av våre tjenestemenn som hadde indikasjoner på løsemiddelskader.

I dag mangler sykehuset spesialist for løsemiddelskader, men de venter å få kvalifiserte folk tilsatt i løpet av vinteren.

Vi håper at undersøkelsen kan bli gjennomført i løpet av våren/forsommeren.

NY EDB-SEKSJON

Av Kent Myräng

FRA årsskiftet er EDB-funksjonen organisert som egen seksjon under administrasjonssavdelingen. Dette innebærer at vi har en ny befattning i form av en seksjonsleder EDB, eller «EDB-leder» som de fleste fylkene kaller den.

Kent Myräng er tilsatt som seksjonsleder, Hermod Johansen som driftsansvarlig og Halvar Kildalsen som driftsansvarlig og sikkerhetsansvarlig.



Kent, Halvar og Hermod i EDB-seksjonen.

EDB-organisasjonen har til dels også spredt seg ut på avdelingene.

Kontaktpersoner for EDB er utpekt på hver avdeling (se tabell). Enkelte avdelinger har også kontaktpersoner på de større seksjonene for å ivareta spesielle behov.

Avdeling	EDB-kontakt
Plan	Rolf Hillesøy, Tore Leirstein
Anlegg	Randi Pedersen, Trygve Pedersen, Espen Nordahl
Drift	John-Ivar Nielsen
T&K	Knut Arne Henriksen
Maskin	Tore Gunnar Karlsen
Adm	Geir Berger, Sigurd Skjelmo

Alle EDB-kontaktene møtes jevnlig, ca. 6 ganger pr år i det såkalte EDB-forum, der man drøfter behov, problemer, nyheter og tekniske spørsmål med EDB-seksjonen. Gjennom samordning av bl.a. innkjøp og opplæring spares vesentlige ressurser.

En annen spredning er kompetansen på tekstbehandling og regneark. Da disse to er de vesentligste verktøyene for «personlig produktivitet» er det utnevnt to ressursbrukere, eller «superbrukere» i hver kategori. Disse skal utvikle god kompetanse på respektive felt, og ligge foran oss vanlige «dødlige». Ressursbrukerne vil blant annet være forelesere på våre interne kurs og publisere brukertips.

Word for Windows	Excel
Gunn Karlsen	Tore Leirstein
Helene Bråten	Sigurd Skjelmo

IT-STRATEGI

Vegvesenets IT-strategi går ut på å flytte oppgaver fra store NORD minimaskiner over til et antall mindre enheter i form av RISC-maskiner og kraftige PC-er som tjener (servere). Datakraften i de lokale PC-ene skal knyttes sammen med sentrale enheter med hjelp av nettverk (LAN og WAN) og klient/tjener-teknologi (client/server).

En stort skritt i denne sammenheng vil være flyttingen til nye lokaler i slutten av året. Der vil vi ha nettverk ferdig installert, og sannsynligvis en ny RISC-maskin som skal kjøre et nytt regnskaps/økonomistyringssystem kalt KRØSUS.

Da vi snart skal flytte, vil vi ikke investere noe særlig i IT-infrastruktur (les: nettverksløsninger) i huset på Skippergata. Dette innebærer at vi må leve med en del provisoriske løsninger blant annet på skrivertilkobling og kommunikasjon/filoverføring. Månedene frem til flytting vil benyttes til å sette ut 'dashboard' til brukerne (PC-er med Windows/Word/Excel) og kjøre opplæring på de vesentligste verktøyene.

1992 blir året for Personlig Produktivitet på PC. 1993 blir året for Gruppe-Produktivitet.

HVA MER SKJER

I 1992?

— **MS-DOS v.5.** I løpet av året kommer vi til å standardisere operativsystemene på PC slik at alle har MS-DOS versjon 5. Dette er fordi at denne versjonen utnytter maskinressursene på en mer effektiv måte. Denne oppgraderingen blir sannsynligvis den siste for 16-bit operativsystem. I løpet av året vil vi bestemme oss for hvilket 32-bit system vi skal bruke framover.

— **Utskifting av terminaler og 286-PC.**

Så langt midlene tillater, vil vi satse på å skifte ut terminaler og 286-PC til 32-bit PC (386). Dette for å ha en enhetlig og fleksibel maskinplattform til å kjøre nettverkskommunikasjon, 32-bit operativsystem og grafisk brukermiljø.

— **Enhetlig organisasjon av lokale harddisker.**

For å standardisere oppbygningen av lokale harddisker innfører vi følgende oppdeling:

Logisk enhet	Størrelse (MB)	Benevning	Kommentar
C:	32	System	Operativsystem, brukergrensesnitt, nettverksprogramvare
D:	(T-32)/2	Program	Lokale programmer
E:	(T-32)/2	Data	Lokale data

På en typisk 100 MB disk blir altså inndelingen 32/35/35 MB. Poengene med denne organisasjonen er:

- systemprogramvaren kan oppgraderes uten å måtte flytte på andre programmer og data
- standardisert kommunikasjon mot nettverket (drive mapping)
- alle lokale brukerdatabaser på en enhet (E:): gir enklere forhold for sikkerhetskopiering og søking
- samme inndeling på alle diskene gir fordeler ved flytting og deling av data

Liten ordliste

RISC	Reduced Instruction Set Computer. Prosessorarkitektur som går ut på å «strømmlinjeforme» den interne aktiviteten.
LAN	Local Area Network. Lokal sammenknytting av maskiner og utstyr.
WAN	Wide Area Network. Kobling av lokale nett over f.eks. telelinjer.
PC	Personal Computer. Lokal arbeidsstasjon, oftest basert på X86-prosessor.
Client/server	Optimalisert deling av oppgaver mellom lokal arbeidsstasjon (client) og sentral tjenermaskin (server).

SPORT

SKIFOLKET ER FORTSATT MED

Av Sevald Storbakk

Årets store ski-begivenhet er over. VM på ski for spreke vegfolk ble arrangert i Nord-Trøndelag i år — fra 1. til 2. februar.

10 km og stafett skulle arrangeres på Steinkjær skistadion, men der var det grønn plen! Rennet ble derfor flyttet

til Henning (Terje Langlis treningsløyper!). Her var det såpass med snø at rennet kunne avvikles under like forhold for alle. Men det var klisterføre begge dager.

Fra Troms stilte bare 2 mann. Martin Furumo ble nr. 3 i sin klasse og under

tegnede ble nr. 4. På stafettet ble vi nr 5 med god hjelp av Jan-Vidar fra Rogaland.

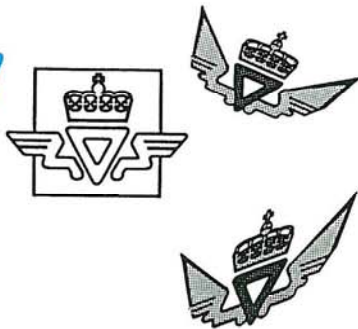
Neste år skal VM på ski arrangeres i Molde i Møre og Romsdal. Da håper vi at flere stiller opp. Minst en mann til !!!

Kråka har fått vinger!!!

Av Lisa Sundstrøm

Kråka - (eller mer riktig sagt - vegvesenets logo) flakser stadig. Etter at vi har fått 7-sans med ny logo og etter at en del andre produkter er dukket opp med nytt «ansikt» er det satt midlertidig stopp for videre bruk av den.

Saken er under utredning (nye fargekombinasjoner) og inntil nærmere og nye signaler dukker opp får vi holde oss til den gamle fuglen. Bedre med 10 fugler på taket enn en i hånda - eller var det omvendt??



PÅSKEUTFART ???



Veglund brøytestasjon

Årets tilbud for påskeutfart er som tidligere. Brakker og stasjoner står innbydende og klare til å ta i mot vegvesenets ansatte.

Vi har følgende stasjoner og brakker:

Skoddebergvatn, Grovfjord
Veines brøytestasjon, Øse
Innseth brøytestasjon, Bardu
Veiås brøytestasjon, Malangen
Svanelvdalen, Senja
Vannøy, Vannøy
Tamok, Øverbygd
Reinøy, Reinøy
Perskogen, Skibotndalen (4 leiligheter)

Dersom det er flere søkere på samme sted vil det bli foretatt loddtrekning.

ETTER- LYSNING

Vegvesenet skal lage billedbok for hele landet. Til det trenger vi bilder. Vi etterlyser derfor naturbilder i godt og dårlig vær, vegbilder fra hovedveger og mindre veier - vinter og sommerbilder - fra hele fylket og gjerne noen skikkelig «godbiter» - men bildene må være slides.

Nå har du muligheten til å få ditt bilde publisert i en bok som skal presentere vegvesenet og landet vårt i inn og utland.

Ta kontakt med undertegnede om du har et bidrag!

Lisa

De som ble tildelt hus i fjor vil komme i siste rekke.

Utlånstiden kan også bli begrenset dersom pågangen er stor. Det vil si at vi i forbindelse med påskeferien legger en stasjon fra Palmesøndag til onsdag før Skjærtorsdag. Neste leietaker får resten av påsken.

Søkerne bør ta hensyn til dette i sine søknader.

Under henvisning til brev fra Vegdirektoratet skal det kreves leie for stasjonene fra kr 34,- for første døgn og kr 18,- for hvert døgn ut over ett døgn.

Søknad sendes skriftlig til:

Formidlingskomiteen
v/Steinar Norum

Statens vegvesen Troms
postboks 615
9001 Tromsø

Søknadsfrist: 25. mars 1992.

Fødsels- og omsorgspermisjon

Av Anna Birkelund

Vi går her inn på de viktigste rettigheter vi har når det gjelder fødsels- og omsorgspermisjon. Nærmere om dette kan vi finne i Personelhåndboken pkt. 214.20.

FULL LØNN I 33 UKER

1. Svangerskap og fødsel gir rett til tjenestefri med full lønn i 33 uker (eventuelt 80 % lønn i 42 uker). Valget av form for permisjon, må gjøres ved permisjonens begynnelse.

I tillegg gis permisjon med lønn i inntil 2 (3) uker før fødselen.

Når moren eller faren er helt avskåret fra å ha omsorg for barnet på grunn av egen sykdom, faller retten til fødselspermisjon bort og erstattes med lønn under sykdom. Fødselspermisjonen regnes fra og med den dagen arbeidsuførheten opphører.

Fødselspermisjon med lønn før og etter sykepermisjonen kan tilsammen ikke overstige 33 (42) uker.

Forut for permisjon er krav om tjeneste 6 av de siste 10 måneder.

Det er likevel slik at det kreves faktisk tjenestegjøring med minst 1 måneds sammenhengende tjeneste før en arbeidstaker etter fødsels-/ omsorgspermisjon kan tilstås ny fødselspermisjon.

PERMISJONEN KAN DELES

2. Gjenopptar moren arbeidet etter nedkomsten før hun har hatt permisjon i 33 (42) uker gis en annen, dersom vedkommende har omsorg og fyller vilkårene, tjenestefri med lønn for den resterende del, dog ikke ut over 27 uker (36 ved 80 %).

Dersom barnet på grunn av egen sykdom, eller barnet er innlagt i helseinstitusjon e.l. kan fødselspermisjon etter pkt. 1 utsettes innen barnets første leveår.

OMSORG FØR MOR OG BARN

3. Faren har rett til 2 ukers omsorgspermisjon med lønn ved fødsel.

Slik permisjon gis bare innenfor rammen av velferdspermisjoner. Er dette oppbrukt gis permisjon uten lønn.

PERMISJON I TRE ÅR UTEN LØNN

4. Foreldre har foruten tjenestefrihet med lønn rett til tilsammen 3 års omsorgspermisjon uten lønn.

Dersom det ikke går utover permisjonens formål, dvs. omsorgsfunksjonen, er bestemmelsen ikke til hinder for å ta annet arbeid under permisjonen. Slik permisjon kan tas samtidig av foreldrene, men må være tatt før barnet blir 12 år.

Er permisjonstiden oppbrukt, vil foreldrene likevel ha rett til 1 års omsorgspermisjon i sammenheng med ny fødselspermisjon.

Arbeidstakeren har ikke rettskrav til å ta ut permisjonen som deltid, eller for kortere tid enn 6 måneder. Men arbeidsgiver bør legge forholdene til rette for dette.

AMMING

5. Arbeidstaker som ammer sitt barn gis tjenestefri med lønn inntil 2 timer pr. dag. Når en arbeidstaker ønsker tjenestefri med lønn for å amme sitt barn utover 9 måneder etter fødsel, bør det foreligge en bekreftelse fra lege eller helseinstitusjon.

ADOPSJON

Ved adopsjon av barn under 15 år gis adoptivforeldre som har 6 måneders forutgående sammenhengende tjeneste rett til permisjon med lønn tilsammen i inntil 31 uker (evt. 80 % lønn i 39 uker).

Det forutsettes at begge foreldre arbeider utenfor hjemmet, og at den som gis permisjon tar omsorgen for barnet.



PENSJONISTSAMMENKOMST

DESEMBER 1991



*I år var det 6 som gikk av med pensjon. Alle var til stede med sine fruer.
Kristian Øverås, Kristian Kvalberg, Hans Hansen, Isak Hansen, Arne Dahl og Karl Karlsten*



Glimt fra tilstelningen på SAS



Tiltredelse:

Anita Strand, som konsulent, vikar,
ved Biltilsynet Finnsnes

Vegkontoret:

Svein Kåre Strøm, som overingeniør,
vikar, Plan

Breivika anleggskontor:

Kontrollingeniører:

Tore S. Kongsbakk,
Tony Gjerdrum
Susanne Svardal
Randi G. Pedersen

Utedriften

Overføringer:

Edgar Haarvik, spesialarbeider til
vedlikeholdsområde 1, Harstad
Albert Fr. Haldorsen, spesialarbeider
til vedlikeholdsområde 6,
Storslett

Fratredelse:

Ragnhild Børsen Fossbakk

Personality

Vi gratulerer!!

Med 50 års dagen:

Marit Sjøvoll, Grovfjord 14.03
Anne Lise Jørgensen, Skogenveien
152, Finnsnes 15.03
Arnulf Bakkeli, Storsteinnes, 25.04

Med 60 års dagen:

Liv Sletten, Sollidvn, Bardu 21.04

Med 25 års tjeneste i etaten:

Hanny Jakobsen, Håpet 09.01
Kjell Stenvold, Øverbygd, 01.02
Kjærulf Fagertun, Bardu 01.03
Holger Siikavuopio, Oteren 01.03

AMU

ARBEIDSMILJØUTVALGET

skal i 1992 avvikle sine 4
ordinære møter slik:

4. mars,
30. juni—1. juli,
16. og 17. september og
15. desember.

To temamøter står også på
programmet i løpet av året.

TAKK

- Til arbeidsgiver og kamerater for oppmerksomheten i anledning min 50 års dag.
Edgar Haarvik
- For gaven og oppmerksomheten i forbindelse med min 50-års dag.
Arne Hem
- For oppmerksomheten og gaver i anledning min 50-års dag.
Svein Stormo
- Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 50 års dag.
Kjell Jensen, Bardu



Siste julekaffen på dagens vegkontor —!