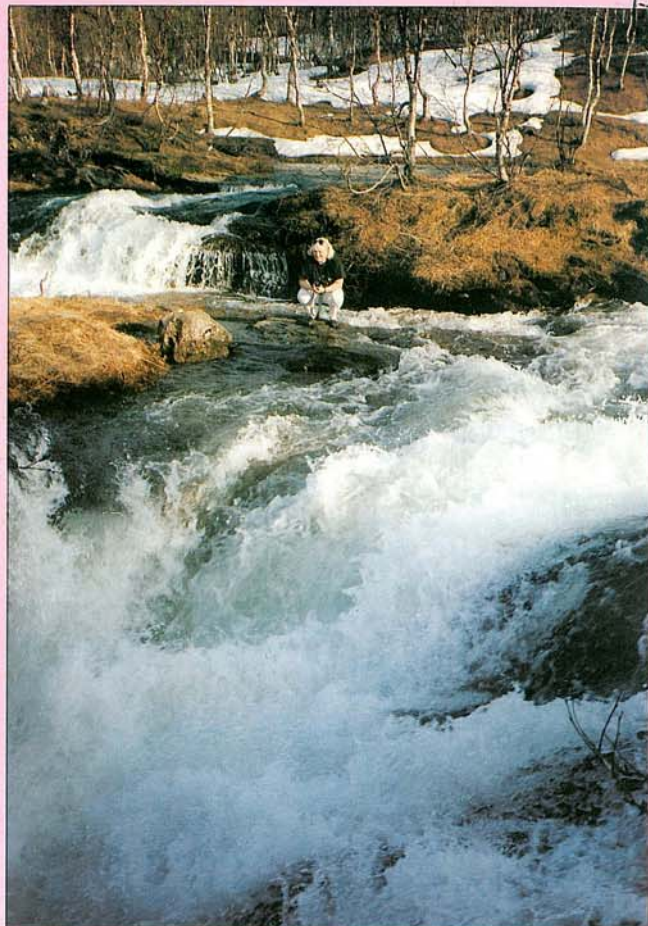


Relev: Skarus Vegvesen Troms  
9000 Tromsø

KJELL BOLAND  
VEGVESENETS VERKSTED  
9510 ELVEBAKKEN

*adressaten celjens*

C



En naturopplevelse — jordbrua i Bardu — like ved E6 og Fossbakken.

Foto: Edel Austlid.

# Vegs ikka

Bedriftsavis  
for Statens vegvesen Troms

Nr. 3 - 1992 - 24. ÅRGANG



# Vegstikka

BEDRIFTSAVIS  
FOR STATENS VEGVESEN  
TROMS

Nr. 3 - 1992  
24. årgang

**Redaktør:**  
Lisa Sundstrøm

**I redaksjonen:**  
Anna Birkelund  
Petter Hilde

**Illustrasjoner:**  
Torild Heimdal

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

**Utgiver**  
Statens Vegvesen Troms  
Vegkontoret  
9005 Tromsø  
Telefon 083/56 211

**Produksjon:**  
Desk top publishing

**Lay-out:**  
Lisa Sundstrøm

**Trykk:**  
Lundblad Grafisk AS - Tromsø

**Opplag**  
1600 eksemplarer

## INNHOOLD

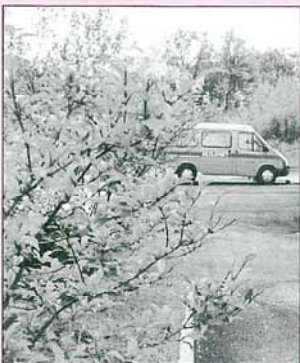
side

Intern informasjon .....	3
Organisasjonsendring på maskinavdelinga .....	4
Bruk av lastebilkrana .....	5
Maskindriften på Nordkjøsbota .....	6
Forslag til Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97 .....	
Lokal behandling .....	7
KRØSUS — hva er det? .....	8
Hyllest til vegarbeidere .....	9
Vegbyggernes nye bibel .....	10
Brannøvelse i Kvalsundtunnelen .....	11
Miljøvennlige omgivelser .....	12
Fremtidig behov for lagbiler i Statens vegvesen Troms .....	13
Miljøbefaring i Troms .....	14
Nytt ansikt utad .....	15
La vegen gå hvorhen den vil — .....	16
Norge — et skittent land .....	17
Vi har mange vegarbeidere — men ingen å miste .....	18
En av våre servicefolk .....	18
Innsjutt i Breivika .....	19
Har du gledet en venn i dag? .....	20
Vegvesenets informatører — samlet under Polhavet .....	21
Nytt vegkontor .....	22
Vegstikka-sekk .....	23
Utdannelsepermisjoner .....	24
Sport .....	26
Personalnytt .....	27

## FORSIDEN

Det blomstrer i Vegvesenet.

(Foto: Lisa Sundstrøm)



## BAKSIDEN

En utrolig naturopplevelse — Jordbrua i Salangsdalen — like ved E6 og Fossbakken.

(Foto: Edel Austlid)

**VEGSTIKKA** kommer ut 6 ganger i året. Neste nummer er i september 1992.

Frist for innlevering av stoff til dette nummeret er 1. september.

Kjenner du til innholdet i det regelverk du som arbeidstaker i Statens vegvesen skal arbeide etter?

## INTERN INFORMASJON

av Lisa Sundstrøm

— Kjenner du til innholdet i NVVP for Troms 1990-93?

— Mener du at kjennskap til budsjettet er viktig for ditt arbeid?

— Mottar du referat fra de møtene du har deltatt på?

— Hvordan ville du foretrekke å få informasjon om kurs og konferanser?

— Inneholder Vegstikka informasjon som er interessant for deg og din arbeidssituasjon?

— Orienterer du deg via oppslags-tavler?

— Har du inntrykk av at den nærmeste ledelse kjenner til de rettigheter og plikter som arbeidstakerne har?



Informasjonen rekker fram til den som har behov (for den).

Dette blant 68 spørsmål på tilsammen 28 sider har Edel Austlid, Anne-Sofie Stefanussen og Lisa Sundstrøm gått gjennom med god hjelp av samtlige tilsatte i Sør-fylket. Intervjurunden er selve materialet vi skal jobbe videre med for å kartlegge den interne informasjonen i Statens vegvesen Troms.

Spørreundersøkelsen har tatt godt og vel ei uke — og alle på biltilsynet, vegstasjonen, verkstedet, utedrifta, deriblant vaskere på vegtoalet og rasteplasser, har gitt sitt bidrag. Fra 1/2 til 2 1/2 har hvert intervju tatt — så det er en grundig gjennomgåelse som ligger til grunn undersøkelsen.

Som tidligere omtalt i Vegstikka er vi i gang med et prosjektarbeid som skal avdekke hvor informasjonen vår går, til hvem, fra hvem, hvem som ikke mottar hva og hva den enkelte ønsker eller ikke ønsker. Vi ønsker hvertfall med denne undersøkelsen å avdekke hull og svikt i vår interne informasjonsrutiner samt forbedre denne i framtida.



Eilif Markussen «under lupen».

# Organisasjonsendring på maskinavdelinga

av Gunnar Bernsten

I «Vegstikka» nr. 2/92 hadde vi en artikkel om et såkalt «nytt økonomisk styringssystem» som ble innført for Maskinavdelingen fra 1. januar i år. Som ventet vil dette stille strengere krav til økonomistyring, og det blir stadig viktigere å kunne dokumentere egen konkurransevne.



Svein Johansen – seksjonsleder for maskin – verksted – lager og eiendomsdrift.

I dag er det viktig å fokusere på mål og resultater, men samtidig skal vi få større frihet til å disponere eventuelle overskudd til innkjøp av nye maskiner. Vi er spent på hvordan dette kommer til å fungere i praksis, for overskuddet skal være opptjent på såkalte konkurranseutsatte maskiner.

I alle fall står vi foran nye utfordringer og bl.a. av de grunner som her er nevnt, har vi funnet det nødvendig med en organisasjonsendring, og en litt annen fordeling av arbeidsoppgaver på maskinavdelingen. Som det fremgår av organisasjonskartet nedenfor er det linjeledelsen ut til maskinoppsynet som er den største endringen. Tidligere har oppsynet hatt to (ofte tre) sjefer å forholde seg til, og dette harmonerer dårlig med moderne prinsipper for målstyring.

Etter organisasjonsendringen vil

oppsynet sortere direkte under Svein Johansen, som leder seksjonen for maskin – verksted – lager og eiendomsdrift. Dette kan synes å bli en seksjon av stort omfang, som også inkluderer «maskindriften». I de senere år har man imidlertid delegert mer av ansvaret for maskindriften til uteløsningen, og det er ikke lenger det



Tore Gunnar Karlsen – seksjonsleder som stiller med avdelingens økonomi, så som budsjett, statusrapporter, interne avregningspriser m.m.

samme behov for detaljplanlegging på vegkontornivå.

Dessuten er maskinoppsynet og maskininstruktøren pålagt det vi kaller for «Driftsansvar for bestemte maskiner», noe som vi håper skal gi positive resultater. I den forbindelse viser vi til vår sist utsendte «Fortegnelse over biler og maskiner», hvor det er angitt hvem som har driftsansvar for hva.

Den andre seksjonen, som ledes av Tore Gunnar Karlsen, skal først og fremst stille med avdelingens økonomi, så som budsjett, statusrapporter, interne avregningspriser m.m. Han skal dessuten være saksbehandler for maskinkjøp, VHF-samband, eiendomsforvaltning og maskinføreropplæring (på vegkontornivå).



Gunnar Bernsten – leder av maskinavdelinga.

Eva Kvalberg blir fortsatt avdelingens sekretær, men også med ansvar for bestemte saksområder, som f.eks. avregning av kategori 4 maskiner, salg av utrangert materiell m.m.

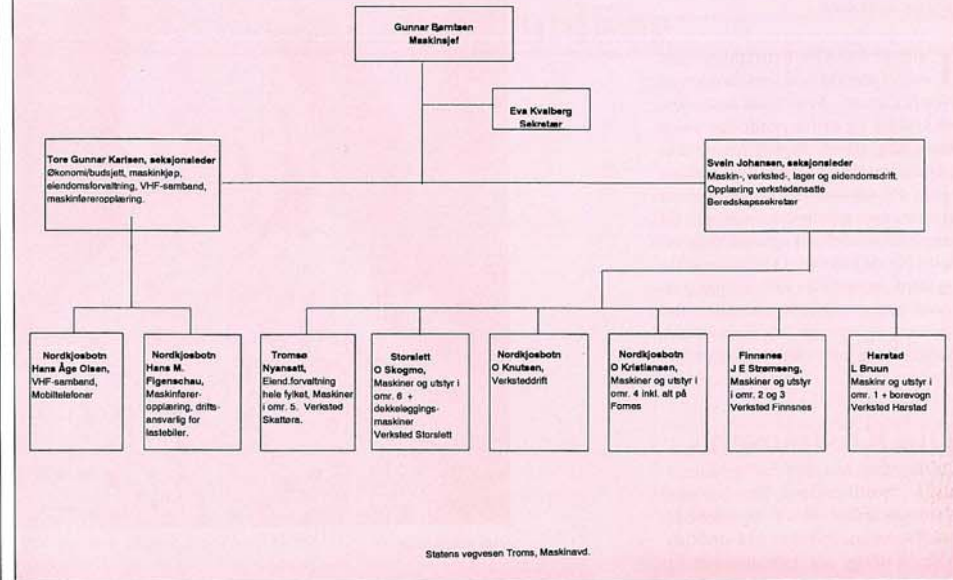
Forøring skulle det fremgå av organisasjonskartet hvordan vi har fordelt arbeidsoppgavene mellom oss og hvilken linjeledelse som gjelder i dag.

Den nye organisasjonsendringen trådte i kraft fra 1. juni i år.



Eva Kvalberg – avdelingens sekretær men også med ansvar for andre saksområder.

## ORGANISASJONSKART



## BRUK AV LASTEBILKRAN

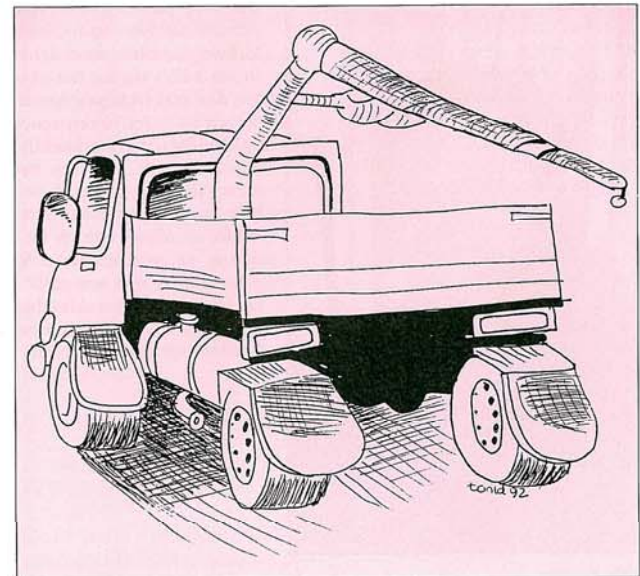
av verneleder Bjørn Eriksen

Arbeidstilsynets forskrift nr. 291.

Fra 1. juli 1992 kreves det at førere av lastebilkran med større kapasitet enn 2 tonn skal ha opplæring og førerbevis for bruk av kraner.

Vegvesenet har hatt en del personell på opplæring, men det er på langt nær gitt opplæring til alle som kan komme bort i bruk av kran i sitt arbeid.

Ved innleie av private biler for kranoppgaver må det forlanges framlagt papirer på at kranen er sertifisert og har hatt sin årlige kontroll. I tillegg skal føreren av kranen dokumentere at han er utstyrt med kranførerbevis.



# Maskindrifta på Nordkjosbotn

av Lisa Sundstrøm

I alle år har Ola Kristiansen vært ensbetydende med vegsentralen på Nordkjosbotn. Men både sentralen, verkstedet og drifta rundt har vokst seg stadig større. Vegvesenet er ikke engang det det var – både på godt og ondt. På vegkontoret omorganiserer vi, får nye ansvarsområder og får større arbeidsfelt. Så også på Vegsentralen Nordkjosbotn. Derfor har vi fra og med januar i år fått to oppsynsmenn som er tilknyttet maskindrifta. Den ene er selvsagt Ola Kristiansen. Men i tillegg har vi fått Odd Knutsen.

## Ola Kristiansen

har fortsatt ansvaret for eiendomsdrifta i Nordkjosbotn. Han har også driftsansvar for en del av bilene og maskinene som sokner til Nordkjosbotn. I tillegg har han ansvaret for knuseverket på Fornes.

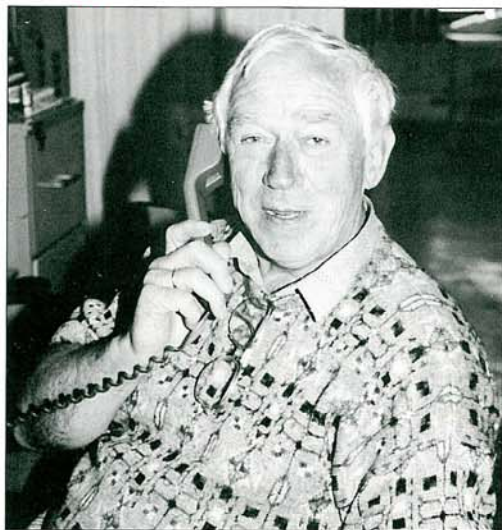
Ola kjenner maskindrifta i vegvesenet godt. Han har 47 år som fast tilsatt bak seg i Statens vegvesen. I tillegg hadde han sommerjobb i årene før dette. Ola jobba i flere år på verkstedet på Kvesmenes. Men før det

kjerte han brøytebil og høvler i flere år. På Nordkjosbotn begynte han som verkstmester i 1969.

Sin utdanning har Ola fra Forsvaret. Han jobba i maskinavdelinga som transportoffiser. Men det var vegvesenet som fikk størst betydning for Ola. «Vegvesenet har vært hele mitt liv», sier Ola – og et så godt forhold til jobben sin er det få forunt å få. «Jeg har fått oppleve mye av utviklinga gjennom vegvesenet – fra hakke, spade og håndbor til full maskindrift i dag», sier Ola, «og jeg har mange fine minner fra tida her. Men mye av det gamle samholdet og miljøet som var før i tida er på en måte borte. Vi mennesker er blitt som maskiner!» sier en av våre skikkelige vegarbeidere – som sikkert vet hva han snakker om.



Odd Knutsen



Ola Kristiansen

## Odd Knutsen

heter den andre maskinoppsynsmannen på Nordkjosbotn. Odd begynte på vegsentralen for 2 år siden – den gang som koordinator av verksteddrifta og systematisk vedlikehold av maskinene. I dag har han ansvar for lager og verksteddrifta på Nordkjosbotn.

Odd har bakgrunn som mekaniker og verkstmester på verksted. Dette har han jobbet med i 18 år. Ellers har han jobba både på skipsverft og som faglærer på yrkeskolen.

Vegvesenet er en grei arbeidsplass synes Odd. Det har vært en del ting å tilpasse seg, ting som er annerledes enn i det private næringsliv. «Organisasjonen er på en måte mer tungrodd i staten, men med tida til hjelp tilpasser man seg det meste», sier Odd. Odd var forresten nettopp ferdig på skole da han begynte i vegvesenet – og som nyutdannet med mange ideer er det vanskelig å godta at ikke alt blir realisert så fort man egentlig vil. Men målstyring er en av de ting som er kommet for fullt til vegvesenet, og det setter Odd pris på.

# Forslag til norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97 – lokal behandling

av Petter Hildre

STATENS VEGVESEN Troms sitt forslag til Norsk veg- og vegtrafikkplan for perioden 1994-97 ble omtalt i forrige nummer av Vegstikka. I månedene som har gått siden da, har forslaget vært til lokal politisk behandling i fylkeskommunen. Både samferdselsutvalg og fylkesutvalg har uttalt seg før saka kunne sluttbehandles på fylkestingets junisamling i Harstad.

## Fylkestingets vedtak

Fylkestingets vedtak er omfattende og det består av mange punkter. Plasshensyn tillater oss ikke å gjengi vedtaket i sin helhet. For spesielt interesserte viser vi derfor til vedtak i fylkestingsak nr. 24/92.

Vi vil i det etterfølgende gjengi en del momenter fra vedtaket med spesiell interesse for ansatte i Vegvesenet.

Hovedinntrykket som vi sitter igjen med etter den fylkespolitiske behandling av planen, er at det er stor enighet mellom fylkeskommunen og vegstaten om løsningene på de veg- og trafikkspørsmålene som vi i Troms fylke står overfor i årene framover.

Fylkestinget slutter seg til vegsjefens forslag om utbygging etter investeringsstrategi A, og har ingen merknader til de prosjektene som er tatt med innenfor investeringsramma på 580 mill. kr.

Diskusjonen i fylkestinget dreidde seg for det meste om hvilke prosjekter som burde tas med, dersom Troms i den videre behandling av planen får utvidet sin økonomiske investeringsramme.

De først prioriterte prosjektene ved en utvidelse av investeringsramma er:

1. G/s-veger utenfor Tromsø 19 mill. kr.

2. Forsterkningstiltak 8 mill. kr.

3. Krysstiltak på stamvegene 5 mill. kr.

4. Hovedraste plasser 2 mill. kr.

5. Bygdenforbindelsen 140 mill. kr.

6. Støytiltak 30 mill. kr.

7. Ev 6 Skredsikring Nordnes – Birtavarre 30 mill. kr.

8. Ev 6 Furumo – Hellarberget 43 mill. kr.

Fylkestinget prioriterer nye fastlandsforbindelser i følgende rekkefølge:

- Bygdenforbindelsen
- Reinøy-Vannaforbindelsen
- Grytøy-Sandsøy-Bjarkøyforbindelsen
- Ullsfjordforbindelsen

Ryaforbindingen ble ikke tatt med i ovenstående prioritering fordi fylkestinget ber fylkesordføreren i samråd med Ryaforbindingen A/S om å ta opp med samferdselsministeren spørsmålet om hjemmel til å bruke ferjesubsidiene som finansieringsandel av prosjektet. I tillegg kan det bli aktuelt med en bompengandel.

Følgende større fylkesvegprosjekter ble prioritert:

- Fv 25 Bjørnerå – Dale (Toppnvegen)
- Fv 252 Skredsikring Mefjordvegen
- Fv 294 Skredsikring Isbergan
- Fv 253 Ersfjord – Mefjord

De tre første prosjektene er tidligere prioritert i fylkesvegplanen for perioden 1992 – 95, mens det siste

prosjektet er nytt i prioriteringssammenheng.

Fylkestinget ber staten om å bevilge ekstraordinære midler slik at presserende skredsikring både på fylkes- og riksvegnettet kan forseres i de fylkene som har slike særproblemer.

Fylkestinget viser til den direkte og indirekte sysselsettingsgevinsten av vegbyggingsprosjektene. Selv i dagens hardt pressede marked viser egenregianleggene at vegvesenet er konkurransedyktige både på pris og i kvalitet. Fylkestinget mener derfor at anleggsdriften i egen regi bør opprettholdes på dagens nivå.

## Videre behandling av planen

Arbeidet med veg- og vegtrafikkplanen er med denne behandling avsluttet på lokalt nivå.

Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet skal i fellesskap på bakgrunn av vegkontorenes forslag og fylkeskommunenes uttalelser utarbeide en stortingsmelding om saka. Denne meldinga vil bli behandlet i Stortinget i mai/juni neste år. Først da vet vi med noe mer sikkerhet hvilket aktivitetsnivå vegvesenet skal ha på riksvegside i årene etter 1993.

# «KRØSUS» - hva er det?

av Ole Sandvik

DE FLESTE har i de siste 2-3 årene hørt om at vegvesenet skulle innføre KRØSUS, og at dette skulle være noe sesam-sesamgreier som med enkle trykk på et tastatur på EDB-maskinen skulle skaffe frem alt en «hadde» behov for på ulike nivå i vegvesenets drift. Faktum er at KRØSUS er et regnskapssystem. Da utredningen om KRØSUS startet var hensikten å få et nytt regnskapssystem for å få bedre oversikt på økonomien i vegvesenet, sett opp mot årsplaner, resultat- og målkrav. Bakgrunnen var at dagens system er bygd på gammel EDB-teknologi., (fra midten av 60-årene).

Dagens system er kostbart å vedlikeholde, og arbeidskrevende å foreta ønskede endringer på. Dessuten inneholder dagens system en rekke detaljopplysninger som ikke blir brukt i slik omfang at det svarer til kostnadene. Disse opplysningene går under terminologien «kjekt å ha». Et annet ønske med KRØSUS var hurtigere oppdatering og større mulighet for valgfrie utskrifter og spørringer, basert på den enkelte brukers behov. Dette siste er nå i stor grad innfridd i dagens system, i form av mulighetene for spørring og utskrift fra PBR-samlebase.

Etter hvert som utredningene om et nytt system skred fram, ble det klart at det ville være hensiktsmessig og ønskelig å samtidig se på rutinene rundt systemet, slik at resultatet skulle bli tilfredsstillende i forhold til hensikt og investeringskostnader. Når man derfor vurderer kostnader og ressursforbruk i forbindelse med innføring av KRØSUS er det viktig å være klar over at KRØSUS i tillegg til et nytt regnskapssystem, også har utviklet seg til en prosess for å klargjøre og forbedre en rekke utenomliggende rutiner så som

- kostnadstedsansvar
- godkjenningsansvar
- kontrollansvar
- registrering fra utekontorer
- samordning personaldata/lønn
- fakturaoppfølging osv.



Ole Sandvik - leder i prosjektgruppa for KRØSUS.

Det er også nødvendig med tilstrekkelig opplæring som et ledd i slike endringer. Derfor er det nedfelt 4 prinsipper ved innføring av KRØSUS:

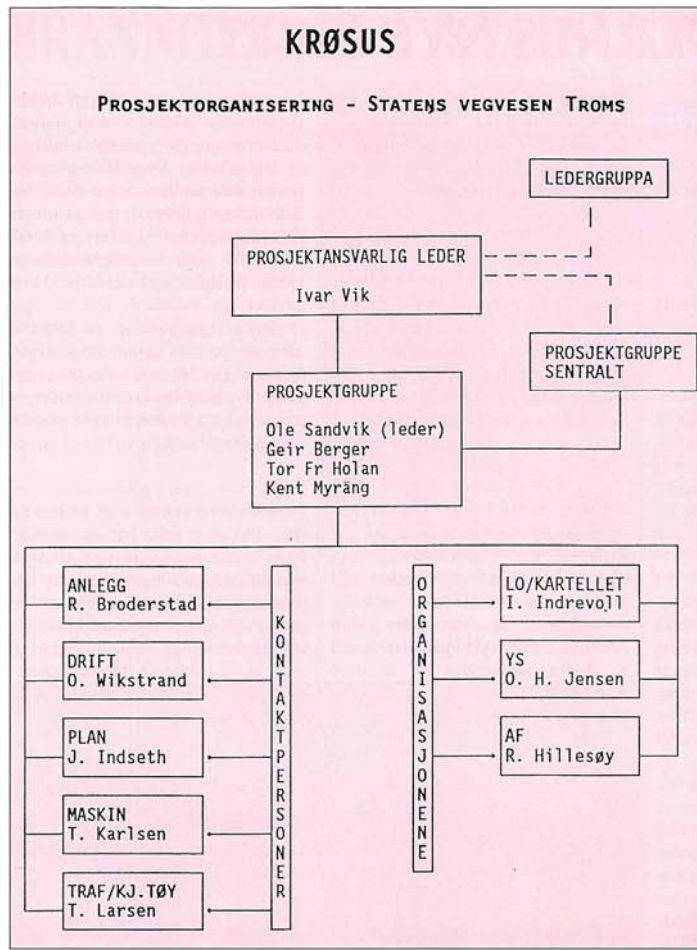
- \* KRØSUS må gi gevinster
- \* KRØSUS skal ikke føre til oppsigelser
- \* KRØSUS kan føre til omplasseringer
- \* KRØSUS skal gjennomføres som en åpen prosess.

På grunn av dette vil KRØSUS i en eller annen form berøre samtlige tilsatte i vegvesenet.

Arbeidet med innføring av KRØSUS går i store trekk etter planen. Tilbudsrunden for leveranse av system og maskinutstyr er ferdig, og når dette leses regner vi med at Vegdirektoratet

har inngått avtale med leverandør til de to utplukkete pilotfylkene - Akershus og Hordaland. Planarbeidet for innføring i vårt fylke er også i rute. Prosjektorganisasjon og mandat er behandlet og godkjent i ledergruppa. Organisasjonene har valgt representanter til prosjektgruppa og driftsavdelingene har utpekt kontaktpersoner.

Troms har inngått avtale med den sentrale KRØSUS-prosjektledelsen om å starte opp i første pulje. Prosjektgruppa lokalt vil i den nærmeste tid arbeide med tilrettelegging av nødvendig opplæring for alle, slik at systemet kan tas i bruk fra 1. mai 1992 på regnskapsdelen og noe senere på driftsoppfølgingsdelen dog slik at KRØSUS fullt ut skal erstatte PBR fra årsskiftet 1993/94. Etter hvert som arbeidet skrider frem vil prosjektgruppa sørge for nødvendig informasjon til alle tilsatte i fylket.



## Hyllest til vegarbeidere

Et koselig innslag i Harstad Tidende her om dagen - hyllest til vegarbeiderne Odd Markussen og Ottar Stenhaug fra verkstedet på Åsegarden. Trampeklapp fra turistene etter at de hadde reparert fergeleiet på Refsnes.

Vi klapper med og ønsker god sommer til våre folk i sør-fylket!!

Lisa



Vi fikk trampeklapp fra turistene, sier fergeleiereparatørene Ottar Stenhaug og Odd Markussen fra Statens vegvesen, som aldri har opplevd maken til respons.

**Fikk trampeklapp hos turistene**

HT - Tormod I. Kjelseth

Odd Markussen og Ottar Stenhaug opplevde mandag å få trampeklapp fra turister da de reparerte fergeleiet på Refsnes. — Jeg har jobbet i Statens Vegvesen i 13 til 14 år og har aldri opplevd maken til glede, sier Odd som vil rose turister og fergemannskap for den gode hjelpen under «feriebergingen». — Vi fikk meldingen inn til veistasjonen på Åsegarden klokka 10.35, sier reparatør Odd Markussen. Opplysningen vi fikk gikk ut på at vi hadde holdt kjørebua på fergeleiet på Refsnes opp, var avsluttet. En halv time senere var Odd og jeg på plass og da de kom fram viste det seg at også ei blokk til heisesystemet også var defekt.

### Komplisert

— Selv om jobben med å skifte wire og blokk var forholdsvis komplisert, gikk arbeidet med god hjelp fra fergemannskap og turister raskt unna, sier Odd. — Da arbeidet var utført opplevde vi å få trampeklapp fra ventende turister, sier Odd Markussen. Jeg har aldri opplevd maken. Og klokka 12.00 kunne ferga gå sin første tur fra det nyreparerte fergeleiet.

### Ferieproblem

— At wiren slites er et vanlig «ferieproblem», sier Odd som vil rose fergemannskap og turister for hjelpen de fikk med reparasjonene. Årsaken kan være ukynlig fergemannskap. Hvis ikke wiren får nok slakk ved ombord og ilandkjøring av store lastebiler, kan den rykke. Det skjedde da ferga i halv elleve tida skulle skynde seg med å hente en lastebil som var sent ute. Da ferga forlot fergeleiet, datt bua i havet. Selv om bilskene hoppet seg opp, var det bare av gangen klokken 11.10 som ble forflyttet til klokken 12.00

# VEGBYGGERNES NYE BIBEL

av Erik Johannessen

**T**OLV ÅR er etter at forrige utgave av **Håndbok 018 Vegbygging** ble tatt i bruk foreligger det nå endelig nye normaler for bygging av vegger. Det tok drøyt fire år med planlegging og bearbeiding i diverse komiteer og grupper før den var klar for almuens første kvartal 1992.

Mye ny kunnskap er vunnet i disse årene og mange nye momenter står nå på dagsordenen, så det kan trygt sies at tiden hadde løpt fra de gamle normalene. For å holde vegnormalen mer ajour med utviklingen er det nå foreslått at den skal revideres for hver vegplanperiode.

Den gamle normalen hadde sterkt preg av lærebok. Mye av dette stoffet er nå borte, og dagens utgave er dermed mer slik en normal forventes å være. En del kommentarstoff er fortsatt med, men dette er skilt klart ut og presenteres i annen skrift.

For å unngå tvil om fortolkninger og ansvarsforhold slår den nye normalen fast innledningsvis hva som kan fravikes av normalstoffet og på hvilket nivå slike avgjørelser skal fattes. Dette er en klar forbedring i forhold til gammelnormalen som var noe uklart på dette punkt.

Av nye tema som er kommet sterkt med i normalen er bl.a. hensynet til naboer og trafikanter. I et nytt kapittel om forberedende og generelle arbeider gis det retningslinjer for informasjon og hensyntakten til disse grupper. I områder der vegbygging fører til nærkontakt med eksisterende trafikk er det f.eks. gitt regler for prioritering av såkalt konkurrerende hensyn.

Trafikksikkerhet er alltid viktigst, men det er verdt å merke seg at ved årsgjenntrafikk (ÅDT) over 1500 bør framkommelighet prioriteres foran rasjonell anleggsdrift.

Forøvrig gis det anbefalinger om forhold som f.eks. tidsrammer før fast dekke bør være lagt og maksimalgrenser for sperreperioder av veg under ulik trafikkbelastning.

En gjenganger i de fleste kapitler er hensynet til miljøfaktorer. Det kan trygt sies at miljøhensyn er sterkt fokusert i den nye vegnormalen. Dette gjelder ikke minst på asfaltsiden, der miljøvennlige produkter anbefales benyttet i størst mulig utstrekning.

Betydningen av riktig kvalitet framheves forøvrig i sterk grad, og alle kapitlene har kvalitetssikring som eget punkt. Det er således stilt kvalitetskrav til de fleste arbeidsoperasjoner og materialer som benyttes. En utstrakt kvalitetskontroll er derfor nødvendig for å sikre foreskrevet kvalitet i alle lag og konstruksjonsdeler.

Normalt vil nye vegger fortsatt dimensjoneres etter tabeller som gir nødvendige opplysninger om materialtyper og lagtykkelse. Dimensjoneringsperioden skal vanligvis være 20 år mot 10 år tidligere. Forøvrig er det i dimensjoneringstabellene innført en korrigert ÅDT som inngangsparameter. Denne skal ta vare på alle forhold som avviker fra standard. Det er også innført tilleggstykkelse for forsterkingslag på bløt grunn av leire/silt. Dette er knyttet mot anleggsmessige forhold, og tar hensyn til de store påkjenninger undergrunnen utsettes for i anleggsfasen.

I denne korte omtalen av en bok på nær 400 store sider har det selvsagt bare vært mulig å berøre en del av de vesentligste endringer. Fortsatt kan det høres kritiske røster mot mye av innholdet. Det er imidlertid ikke tvil om at denne nye vegnormalen er et stort skritt framover for vegbyggere i dette land. Framtidige revisjoner får ta seg av resten.



En utstrakt kvalitetskontroll er nødvendig for å sikre foreskrevet kvalitet.

# BRANNØVELSE I KVALSUNDTUNNELEN

av Martin Eriksen

**S**TATEN vegvesen Troms avviklet i samarbeid med Tromsø brann- og redningsseksjon brannøvelse i Kvalsundtunnelen onsdag 3. juni 1992. Tunnelen ble stengt for trafikk kl 1000 og åpnet kl 1305.

## Formål

Fra tidligere øvelser i horisontale tunneler var det kjent at røyken kan «vandre» med en hastighet på opp til 360 m/min. Til sammenligning er vanlig ganghastighet ca 90 m/min.

Vegvesenet ønsket med denne øvelsen å finne ut hvor fort røyken vandrer i en undersjøisk tunnel med maksimal stigning 80 0/00, og hvor lang tid det tar fra en bilbrann er slukket til det er forsvarlig å slippe trafikk gjennom tunnelen. Brannvesenet ønsket å gjøre seg kjent med hvilke arbeidsforhold



Full røykutvikling på Kvaløysida da det var brannøvelse i Kvalsundtunnelen.

de måtte forvente å finne ved en bilbrann i Kvalsundtunnelen samt teste utstyr av forskjellig art.

## Utstyr i tunnelen

Det er i alt 10 stk. ventilatorer plassert parvis med ca 90 m avstand i tunnelen. Ventilatorene har hovedretning mot Kvaløya og reversert mot Ringvassøya. Skyvekraften er henholdsvis 380N og 135N. Ventilatorene er styrt av 3 stk. co-analysatorer. Det var kjørt inn to gamle biler til bruk under brannøvelsen. Bilene var plassert i en nisje 640 m fra tunnelåpningen på Ringvassøysiden. På forhånd var kablene i tunneltaket påført varmebeskyttende maling i en lengde av 15 m i hver retning.

## Brannøvelsen

Det ble påsatt to bilbranner. Første brann ble antent kl 1101 og slukket kl 1127. Co-analysatorene aktiviserte ikke ventilatorene. Etter 15 min. hadde røyken vandret 210 m ned til lavbrekket og 290 m opp mot utløpet på Ringvassøysiden. Kl 1116 ble ventilatorene startet manuelt mot Ringvassøy. Røyken nådde da tunnelåpningen på Ringvassøy kl 1125. Andre bilbrann ble antent kl 1210 og slukket kl 1240. Denne gangen utløste Co-analysatoren på Ringvassøysiden ventilasjonen. Kl 1227 ble ventilatorene styrt manuelt mot Kvaløysiden. Kl 1137 nådde røykproppen tunnelåpningen på Kvaløysiden. Røyken hadde da vandret med en hastighet av 120 m/min. Brannen ble slukket kl 1240. Tunnelen var røykfri etter 15 min. kl 1255.



Smilende brannmenn - tross røyk og varme.

### Hva lærte vi av brannøvelsen?

Ventilasjonsanlegget virket tilfredsstillende og har tilstrekkelig kapasitet. Co-analysatorne reagerte ikke godt nok på røyk fra en bilbrann. Ved en bilbrann i tunnelen har folk med normal førerlighet god tid til å ta seg ut av tunnelen under forutsetning av at ventilasjonsanlegget ikke aktiviseres. Problemet er da at brannen ikke blir

varslet og intetanende trafikanter fortsetter å kjøre inn i tunnelen. Ved en bilbrann der ventilasjonsanlegget starter mot Kvaløysiden må trafikantene være i stand til å springe for å holde seg foran røykproppen. Det tar 15-20 min. fra en bilbrann er slukket til det er forsvarlig å sende trafikk gjennom tunnelen.

### Forslag til forbedring

Ved en bilbrann i Kvalsundtunnelen bør vaktstasjonen i brannvesenet overta styringen av ventilasjonsanlegget inntil brannen er slukket. Når brannen er slukket overtar vegmesteren styringen for å få klargjort tunnelen for trafikk. Det bør monteres trykknappsystem med belysning for varsling av brann. Dette vil koste ca kr 200.000,-.

## MILJØVENNLIGE OMGIVELSER -



det er hva som møter oss på Biltilsynet i Harstad. Et stasjonsbygg omkranset av syrinbusker og velpleide plener. Det er rent så vi tror at vi er kommet til Edens hage - men så var det to Adamer som dukket opp - så da skjønte vi at vi var i Harstad. Forøvrig forteller stasjonssjef Kristian Lind at de har en sommerhjelp som tar seg av «hagen», men at også «grønne fingre» blant de tilsatte gir sitt bidrag. Var det bare like vakkert rundt alle Statens bygg!!!

Lisa

Til h.: Petter og Kristian



# GUL, FIN OG NY

## Fremtidig behov for lagbiler i Statens vegvesen Troms

av Leif Bruun

I 1991 ble det nedsatt en arbeidsgruppe som skulle se på og vurdere framtidige behov for lagbilverken til Statens vegvesen Troms.

Gruppen bestod av: Martin Eriksen, Ole Fr. Wikstrand, Rolf Andreassen, Ernst Hansen og Magne Pedersen.

Mandatet gruppen fikk, var å se på behovet for lagbilverken, antall biler, størrelse, type, kapasitet osv. Også mindre biler med tilhengere skulle vurderes.

Gruppen har avholdt en del møter og rapporten er forelagt vegkontoret. Hva som videre er skjedd i denne sammenheng er noe uklart for undertegnede.

Imidlertid tok vedlikeholdsområde 1 og nedsatte egen lokal gruppe for å vurdere behovet lokalt for dette området. Her bestod gruppen av: Vegmester Rolf Andreassen, Jan E. Normann, Åsmund Johnsen og Roald Rasmussen. Undertegnede fungerte som rådgiver i enkelte spørsmål.



Leif Bruun med sin nye Ford.

Etter noen møter så vi ganske snart konturene av hvilken bilpark som var nødvendig for dette området. I denne lokale rapporten lå det inne klare opplysninger om antall kjøretøyer, størrelse, tonnasje, bruksbehov og kapasiteter.

I maskinavdelingen ser vi det som meget positivt at det foreligger klare definerte krav fra brukersiden om hvordan utstyret skal være i henhold til bruksbehovet.

Ut fra denne lokale rapporten har vi forhandlet frem et produkt, som bildet viser. Dette er med andre ord en skreddersydd bil for driftsavdelingen i område 1.

Bilen er foreløpig leid inn til Statens vegvesen Troms, og vi håper å kunne overta den i løpet av 1993. Som bildet viser er dette en Ford Cargo 0813 med en motoreffekt på 136 hk. Det stilles store forventninger til denne bilen som forøvrig er den første i sitt slag i Statens vegvesen Troms.

Til v.: Navn og nummer skal være på plass.



# MILJØBEFARING I TROMS

av Anni Kari Pedersen

Vi har hatt besøk fra Vegdirektoratet, nærmere bestemt av Miljøkontoret på Miljø- og trafikksikkerhetsavdelinga. Vi i Miljøgruppa i Troms inviterte kontoret nordover – og de kom – alle åtte. Turen ble lagt til Sør- og Midt-Troms, med start på Harstad flyplass, Evenes og avslutning i Tromsø.

Turen gikk fra Evenes til Harstad – via rasteplassen som blir bygd i Skånland. Den første kvelden var det båtutur ut til Bjarkøy og Grytøy – hvor vi gikk i land i Tore Hunds rike. Det ble også tid til fiske og fiskespising!! Neste dag var turen lagt til Senja. Reiseruta var Tjeldsundbrua, Grovfjord,



Befaring på Bjarkøy



Vi går i land!

Gratangen, Lavangen, Salangen, Dyrøy og deretter til Senja. På Løksa anleggskontor fikk vi informasjon om de to anleggene Mjøsund og Dyrøy. Deretter var det befaring under kyndig ledelse av Knut-Helge Grimstad. Dagen etter gikk turen til Tromsø hvor vi fikk en kort informasjon om anleggene i byen av Hallvard Haugan. Turen ble avsluttet på vegkontoret med oppsummering.

Tanken bak å få disse urbane miljøfagfolkene nordover var å vise dem de miljøproblemene vi har i Troms. Til i dag har det vært lagt mest vekt på støy og luftforurensing når det er snakk om miljø. Dette er lett å måle og tallfeste. Langs veggnett vårt er det områdene rundt vegen vi bør gjøre noe med, så som skråninger, fyllinger – noe som ikke er målbart med tall. Estetikken rundt vegen er nok problemet i de fleste fylker – kanskje særlig i Nord-Norge. Vi tror at folkene fra Vegdirektoratet forsto hvor miljøinnsatsen vil bli i vårt fylke – og vi håper at dette vil bli lagt mer vekt på.

(Forts. neste side)



Miljøvennlig fiskemiddag

## Til miljøgruppa i Troms fylke

FRA MILJØKONTORET I VEGDIREKTORATET

NI NEDSTØVA AKTIVISTER FRA VD VAR SÅ KJEMPEHELDIG Å FÅ SE DET; LANDSKAP OG VEG MYRULL OG SEI TROMS LIGGER JAGGU IKKE NED,!

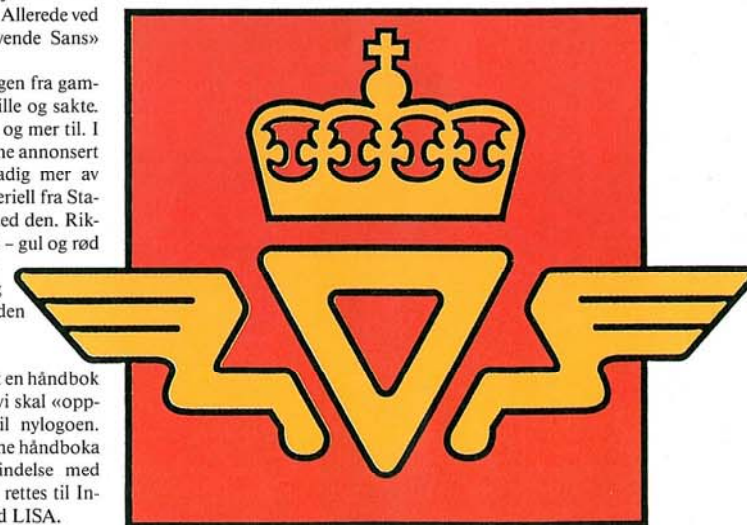
HINNØYA, GRYTØYA OG SENJA GOURMETMAT, MACKØL OG «DEN'JA» VI ROPER MOT NORD ET ENSTEMMIG KOR; VI ØNSKER MILJØGRUPPA SOM VENN'JA!

## NYTT ANSIKT UTAD

ARBEIDET med ny visuell profil i Statens vegvesen har tatt sin tid – men i disse dager «fødes» en ren, pen og ny kråke. Skjønt den har vært delvis i livet en tid. Allerede ved årsskiftet fikk vi «Syvende Sans» med ny logo.

Men ellers har overgangen fra gammel til ny kråke gått stille og sakte. Men nå livner den mer og mer til. I de siste ukene har avisene annonsert med ny-logoen, og stadig mer av brosjyrer og annet materiell fra Statens vegvesen prydes med den. Riktig pen er den også blitt – gul og rød – som før – men på en måte mer skinnende og oppdatert i forhold til den tida vi lever i!

I disse dager trykkes det en håndbok som forteller hvordan vi skal «oppføre» oss i forhold til nylogoen. Både spørsmål om denne håndboka og andre ting i forbindelse med den nye logoen – kan rettes til Informasjonskontoret ved LISA.



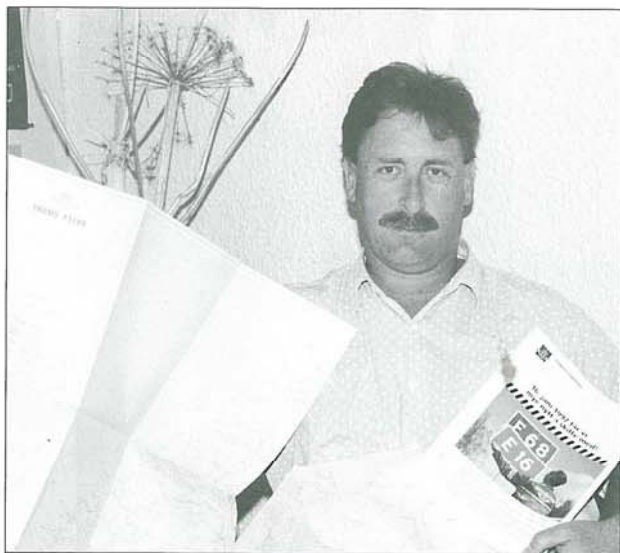


## LA VEGEN GÅ HVORHEN DEN VIL - men husk å tegne den inn på kartet!!!

av Lisa Sundström

**S**OMMERTID er kart-tid. Det er da vi forvirret leter etter navn og nummer. Hvor kom vi fra - hvor skal vi hen?

En av de som er med på å rettleder oss i denne forvirrede «jungelen» av røde vegger, gule vegger og sorte vegger - er Kjell Vang. Han har i flere år vært med på å ajourføre alt av kart når det gjelder Troms fylke. Blant annet ligger Kjells arbeidsinnsats godt innbakt i den siste NAF-boka med kart over hele Norge. Ellers oppdateres fylkeskart, sykkelkart og campingvognkart når det skjer endringer i vegbildet. Ellers er det også en del arbeid med vegkart for Cappelen og Gyldendal.



Kjell Vang - kartansvarlig

Arbeidet med kartene er ikke særlig tidkrevende, sier Kjell - men det skal gjøres - og opplysninger må sjekkes for så og inntegnes. Når revisjoner kommer må vi tenke framover, sier han - vi må blant annet stipulere inn åpningstidspunkt av vegger.

### Nye vegnummer

I disse dager har hele landet fått flere nye vegnummer - Troms har fått to. Den gamle E-78 fra Tromsø og helt opp til finskegrensa heter nå E-8.

Riksveg 19 som gikk gjennom sør-fylket og helt ut til Å i Lofoten heter nå E-10. Arbeidet med å skifte ut de gamle skiltene og få opp de nye startet 16. juni - og tok i underkant av ei uke. Kjell Vang sier at vi nettopp har vært gjennom en skiltoppstilling i fylket - derfor blir de nye skiltene bare limt over på de store orienteringstavlene. Senere når vær og vind (eller hærverk) har slitt de ut vil det komme helt nye skilt. Ellers har vegfolkene skrudd opp og ned skilt langs flere mil med veg. Vi er med andre ord godt rustet til å ta imot vegfarende fra fjern og nær.



Nytt nummer på gamle E-78 sørger fra venstre Jon Petter Nikolaisen og Karl Håkon Norhus for.

## NORGE - ET SKITTENT LAND med vakker natur!!!



Herr og fru Kluiver fra Groningen.

av Lisa Sundström

**P**Å EN rasteplass i Storfjord møtte Vegstikka ekteparet Kluiver fra Nederland - nærmere bestemt Groningen i den nordre delen av landet. De kommer fra et flatt og forblåst område av Europa - fra et land med 15 millioner innbyggere - på størrelse med vårt eget fylke. Kontrastene er med andre ord store. Begeistring en over Norge og spesielt Nord-Norge var da også stor. Fjellene, havet, folket, de milevise områdene uten bebyggelse - rolige trafikkforhold i forhold til Europas travle trafikk - alt var verdt alle milene oppover til nord.

**MEN** Begeistringa strakte seg til naturen og folket. For ellers oppfattet de Norge som et skittent land. Langs bilturen fra Kristiansand, opp Setesdal -

innom Geilo, gjennom Trøndelagsfylkene - over til Lofoten og så til Troms var de rystet over søppel, skitt og ureine rasteplasser, vegtoalett og campingplasser. I et så øde bebygget land, med så vakker natur kunne de ikke skjønne at vi ikke tok mer vare på omgivelsene rundt oss. Uansett hvor de hadde stoppet på rasteplasser for å ta en kopp kaffe og litt mat - eller bare for å gå litt omkring for å nyte utsikt eller vandre i fjæra, stumpe de i toalett-papir, bokser, flasker, gamle møbler eller annet søppel som var blitt dumpet. Hvordan kan Ola Nordmann ta så lite vare på sitt eget land?

Som representant for vegvesenet og det norske folk var det bare å innrømme vår ufullkommenhet. At prisene på campinghyttene ikke sto i stil med innholdet kunne jeg bare beklage - den tilbakemeldinga får campingnæringa ta til seg. Likeså sjokket over de norske øl-prisene -

men så var de ikke komme for ølet - det var naturen de ville nyte!

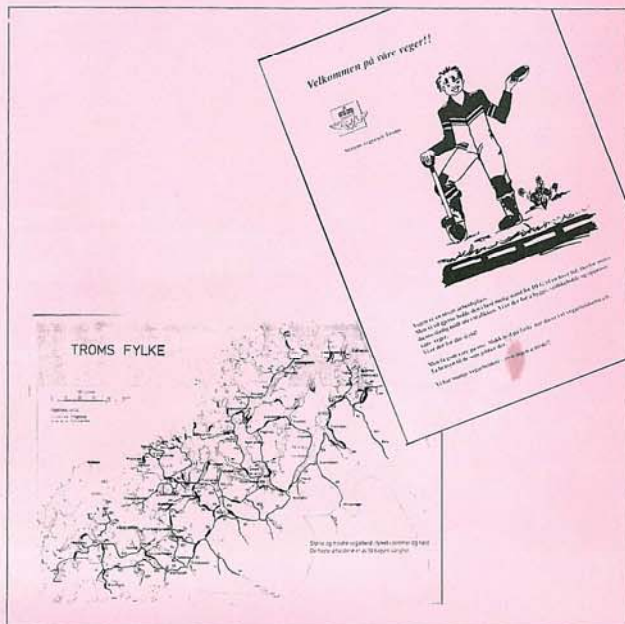
Ellers skinte sola mens vi pratet og fjellene speilet seg i havet. Livet var stort sett skjønt.

Alle reiser hit, sa ekteparet Kluiver - «derfor måtte jo også vi se dette herlige landet. Men dere må bygge ut flere og bedre rasteplasser - på den måten tar dere vare på turistene», - sa nederlenderne - på nederlandsk - og med hender og føtter (samt en forunderlig dårlig blanding av tysk og engelsk). Det var den dagen Vegstikka utsendte lærte nederlandsk - blant annet lærte jeg at ordet bil (norsk) ikke er noe man kjører - men rett og slett låret på et menneske. Likevel bør leserene ha troverdighet til artikkelen! Så dro ekteparet Kluiver videre til Nordkapp - før de returnerte gjennom Sverige (og forhåpentligvis renere rasteplasser).

# VI HAR MANGE VEGARBEIDERE - MEN INGEN Å MISTE

av Lisa Sundström

DET ER årets slagord på vår lokale «I veien for deg» - aksjon. Fjorårets gimmic med T-skjorter, CD'er og videoer er byttet ut med enkle midler. Vi har «egenprodusert» et flyveblad i A4 som i få ord forteller at vi har folk som arbeider ute på veien - og som har behov for trafikantenes omtanke og oppmerksomhet. I tillegg har vi kart over hele fylket på baksida av bladet. Her har vi stipulert inn alt av dekkelegging og annet arbeid på vegene i fylket i sommer. Flyvebladet er distribuert til vegstasjoner, biltilsynssteder, turistinformasjoner og bensinstasjoner. Her vil forhåpentligvis alle som er innom «raske» med seg det som ligger framme. Få ord - enkelt budskap - fort lest - og forhåpentligvis lenge i tankene. Hva mer kan vi gjøre enn å gjenta vårt budskap - i det uendelige: Vi har mange vegarbeidere - men ingen å miste!!!



## EN AV VÅRE SERVICE-FOLK



Vera Lyså Knutsen er en av våre folk ute i «periferien». Hun vasker vegtoalettene lengst sør i fylket. Renholdet av toalettene på Flesnes fergeleie og Langvassdal rasteplass er hennes ansvarsområde.

Toalettet på fergeteiet brukes året rundt av vegfarende mens toalettet i Langvassdalen er stengt om vinteren.

Men sommersesongen er hektisk med masse turister og hyppig bruk av toalettene. Det betyr også mer tilgrising. Vera vasker 3 ganger i uka og sier at jobben som renholder på vegtoalettene er en del forskjellig fra andre renholdsjobber hun har hatt. Det blir bare slik når så mange forskjellige folk skal stikke innom - og når ikke alle bare har et nødvendig ærend. Dessverre blir det også en del hærverk.

Vegstikka benytter anledningen til å ønske en av våre ute på veien - GOD SOMMER!!

Lisa

Vera Lyså Knutsen vasker toalettene på Flesnes fergeleie.

# INNSPURT I BREIVIKA

av Hallvard Haugan

INNSPURTEN FOR å få Breivikatunnelen og vegene i Breivika ferdig til rett tid er startet. Åpningsdatoen er fastsatt, så nå er løpet lagt.

Lørdag 17. oktober i år er satt som dato da Breivikatunnelen og vegene i Breivika offisielt skal tas i bruk.

Det blir en skikkelig langspurt for å få alt ferdig til åpningsdatoen. I tunnelen blir det særlig hektisk, og mange entreprenører skal utføre arbeidene sine uten å komme i konflikt med hverandre. Vi står for koordineringen og får litt av hvert å holde orden på.

Hvelvarbeidene går for fullt. I midten av juli er det meste av elementene montert. Det blir da stopp og ferie for hvelvsmontørene mens første del av betongdekket legges.

I midten av august er betongdekket lagt og hvelvet ferdig. Etter den tid er det tekniske installasjoner som skal på plass med kabler, radioantenner, lys, vifter, automatiske skilt, nødtelefoner osv.

Entreprisen på betongdekke i Breivikatunnelen gikk til Eeg-Henriksen AS, og de skal legge første del i uke 31.

Det er satt av minimum to uker før åpningen til å prøvekjøre og teste alt teknisk utstyr og til rednings- og brannøvelser.

Vegene i Breivika blir tatt i bruk bitevis etter hvert som delene blir ferdig.



Prosjektleder Hallvard Haugan skuer utover sitt «rike».

Den første delene av nyvegen brukes allerede. I juli regner vi med at den nye Tverrforbindelsen med trompeten og overgangsbrua åpnes for trafikk.

Bjørn AS har fått entreprisen på den store undergangen i Breivika, og arbeidene starter en av de nærmeste dagene.

Ellers er vi (egenregikalkyle), Selmer AS, Nils Meland AS og Nord-Gruppen AS i gang med tunnelportalene og tre av gangsbuene. Entreprisen for den fjerde og siste av gangsbuene avgjøres i disse dager. Det er brua over veien til Olsgård på Håpet.

Sprengninga av Tromsøysund-tunnelen går sin gang, og entreprenøren Selmer AS er i rute. Når ferien starter i uke 28 er det ca. 200 m tunnel å sprengte for det laveste punktet i tunnelen er nådd, 101 m under havflata.

Prosjektledelsen øker stadig. En ny kontrollingeniør begynner 1. juli og to stikningsingeniører er nettopp engasjert og på plass. I tillegg har vi sju sivilingeniører og ingeniører i arbeid som sommerhjelp. Disse er i hovedsak i sving med stikning slik at det er 4-5 stikningslag i arbeid nå og i tida fremover.

Det er ca. 180 kvinner og menn på anleggene i Tromsø, og av disse er det ca. 55 som er på vegvesenet lønnslistene.

Med ca. 10-20 entrepriser som går i tillegg til egenregiarbeidene, er det stor virksomhet på Hovedvegutbygginga i Tromsø, og tempoet må holdes høgt helt frem til åpninga av Breivikatunnelen i oktober.

## TANKER I TIDEN

— 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 administrasjonssjef Ivar Vik som har ordet:



# HAR DU GLEDET EN VENN I DAG??

av administrasjonssjef Ivar Vik

LISA SUNDSTRØM er en fabelaktig dame, men minst en gang i året har jeg lyst til å gå litt omveier for å unngå å møte henne – for å utsette enkelte arbeidsoppgaver en stund til. Den arbeidsoppgaven jeg tenker på er å skrive dette lille stykket: «Tanker i tiden».

Det er hverken fordi jeg har noe i mot Lisa eller er spesiell tanketom, men først og fremst fordi man utleverer litt av seg selv i en slik epistel.

Å skrive om jobb eller faglige forhold er noe vi gjør rett som det er, iallfall får man hyppig anledning til å snakke om jobb eller faglige forhold. Det første utkastet til dette stykket var nettopp med utgangspunkt i en faglig utvikling – periodevis står oppgavene i kø og det er lett å finne et tema.

Samtidig er det jo også slik at anledninger som denne sjelden byr seg, altså muligheten til å peke på noe som også har en personlig vinkling. Selvfølgelig er det også et springende punkt om Ivar Vik's tanker fortjener noen spesielt stor leserkrets. Kanskje passer de best for «roterommet»?

Lisa lager en påminnelse, ofte på rødt ark, når det går mot innleveringsfrist, og da jeg fikk påminnelsen i postkassen forleden hadde jeg starten klar, koplet til et faglig spørsmål.

Dagen etter var jeg imidlertid på flyplassen og tok i mot den eldste daterten vår, som kom tilbake til Norge etter fire måneder utenlands, og kom til at det slett ikke var de faglige tingene som var viktigst – de får iallfall ligge til en annen gang.

Fire måneder er kanskje ikke så lang tid, men til gjengjeld er den andre enden av jordkloden langt borte, så det var en far som sto med tårer i øynene og et tåpelig glis ved ankomsten hennes.

Etterhvert finner man ut at dette ikke gjør noe, tvert i mot er gleden det viktigste. Dette at noen bryr seg om hverandre og er glad – og våger å vise det – når man treffer igjen de man setter pris på.

Da jeg var liten gutt arbeidet faren min med å ta i mot flyktninger fra Ungarn i 1956-57. En av de som kom til Norge ble intervjuet av en avis, et avisutklipp vi tilfeldigvis tok vare på, og der ble han spurt om det ikke var

ensomt og leit å flykte. Svaret var tosidig, jeg leste det tilfeldigvis på nytt forleden da jeg ryddet i noen gamle papirer: «Selvfølgelig er det trist å reise, men hjemlandet er først og fremst i hjertet ditt».

Dette gjelder vel også for de som vi er glad i, de er i hjertet vårt både når de er her, og når de ikke er her lengre.

Så kan vi si med Halvdan Sivertsen:

«.....hver gang vi møtes  
så har vi det bra,  
vi er venner for livet,  
og sånne er gode å ha.»

Har du gledet en venn i dag?



## Vegvesenets informatører samlet under polhavet

av Lisa Sundstrøm

SOM ALLE andre større konferanser i tiden – ble også årets informasjonssamling langt til Nordens Paris. Informasjonsfolk fra alle landets fylker satte hverandre stevne fra 5. til 7. mai i år. Konferansen startet med befaring til anleggskontoret i Brevika som er hovedbase for Hovedvegutbygginga i Tromsø. Etter utallige anleggsbefaringer landet rundt gjennom flere år var det første gang informasjonsfolkene møtte en anleggsleder som kunne fortelle om informasjonstiltakene rundt anlegget. Med andre ord – en vellykket befaring!



Skitt fiske!! Sverre, informator fra Nord-Trøndelag.

For øvrig ble de nye retningslinjene for informasjonstjenesten gjennomgått og diskutert. Informasjonstjenestens framtid og arbeidsvilkår er i stor grad avhengig

av hvordan ansvar og oppgaver defineres på det enkelte vegkontor. Og dette er nært knyttet til vegsjefen og avdelingssjefenes forståelse for informasjonssystemets muligheter.

Dag to på konferansen ble viet Informasjon som virkemiddel. Det faglige utbyttet var stort – og gruppeoppgavene hvor bl.a. vår driftssjef hadde bidratt med sitt, ga muligheten til å få informasjonsarbeidet ned på et praktisk nivå. Tema for gruppearbeidet var fylkesvegstandarden, bensinavgiften og salting.



Hilde fra Oppland og Anne-Guri fra Hedmark nyter nord-norsk vår.

På konferansens siste dag ble Kriseinformasjon tatt opp. Enkelte vegkontor har utarbeidet planer for denne typen informasjon – men flere henger etter. Det er viktig at vi får kriseinformasjonen satt i system!

For øvrig kan det sies om konferansen at den var svært vellykket – både faglig og ikke minst sosialt. Selv om den skikkelige sommervarmen var et stykke borte, ble fisketuren rundt Tromsøya og ut til Kvalsundet en opplevelse. Sola skinte, og fiskelykken var stor. Historikk om Tromsø og Troms – og gode historier sørget driftssjef Oddmar Eilertsen for. Kan man ha det bedre blant fiskesuppe, reker og gode kollegaer??

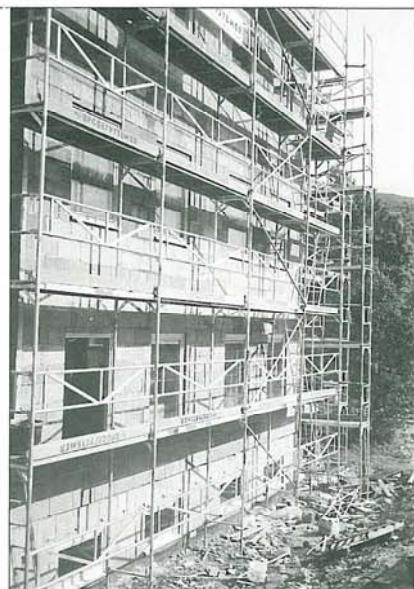
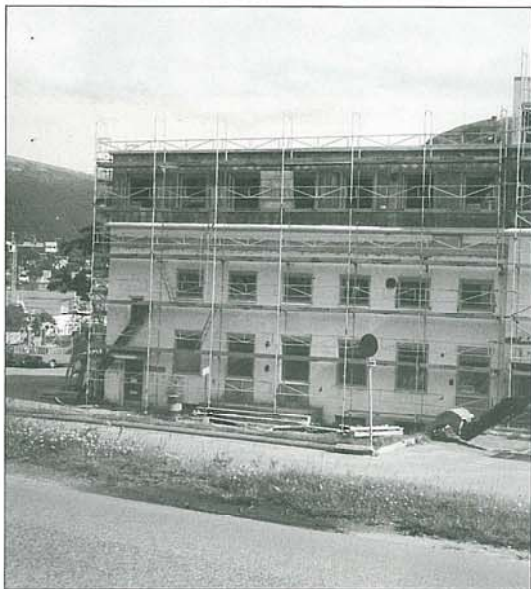
# NYTT VEGKONTOR



Alt går etter planene med det nye vegkontoret. Vi flytter med andre ord fra Skippergata i nordbyen til Mellomvegen i sørbyen i begynnelsen av desember.

Og selv om det kan være vanskelig å fortå at det «halvferdige» komplekset som framstår av gammelsykehuset i dag - skal bli et fullverdig vegkontor om noen må neder- vel så er vi i rute.

Lisa



## NY INTERESSANT VEGBOK!!! «VEGENS MENN OG DERES VERK»

I disse dager foreligger en ny dokumentasjon over vår herlige, artige og interessante fortid som etat. Kjell Hegdalstrand har intervjuet, skrevet og samlet stoff fra hele landet. Og en god del av stoffet er hentet fra vårt eget fylke. Vi vil bringe utdrag fra boka i de kommende nummer av Vegstikka - men oppfordrer ellers vegfolk om å få tak i boka selv - en ypperlig gave eller sengelektyre. Forøvrig kan boka kjøpes på Norsk Vegmuseum.

## Vegens menn og deres verk



VEGSTIKKA  
NORSK VEGMUSEUM

Lisa

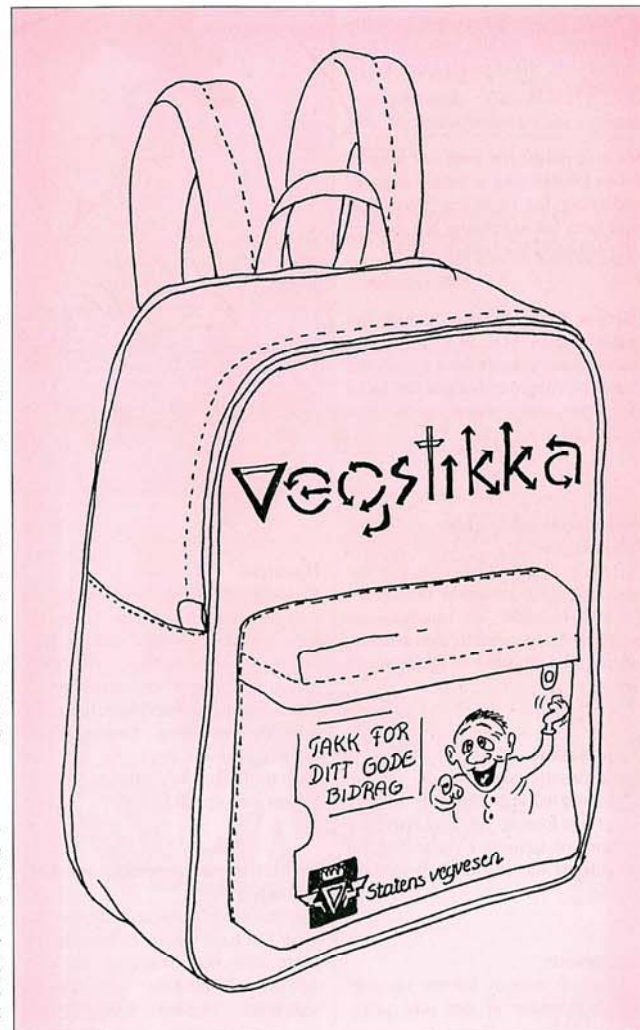
# VEGSTIKKA- SEKK!!!

OVER 20 ÅR har vi hatt bedriftsavis. Med aktiv innsats fra redaksjonen og andre bidragsytere har det alltid vært nok stoff - til tider så mye at vi kan ha hyppigere utgivelser eller flere sider i avisa. (Men det skal som kjent både tid og krefter til for å lage den.) Utrolig nok er vegvesenet i Troms en «utømmelig» sekk. Det skjer noe hele tida. Skjønt vegarbeidet ikke egentlig har endret seg så veldig mye i disse 20 årene har vi stadig noe å skrive om. Men det blir gjerne de «samme» som skriver - år ut og år inn. Det er for såvidt greit - men det hadde vært trivelig om flere hadde tatt fram penna eller fotoapparatet. Da hadde vi fått et mangfold - og vegvesenet i Troms hadde fått vist seg fra flere sider.

Vi har oppfordret, mast og spurt folk i årevis om å tenke litt mer på avisa vår når de er ute i pussige, utfordrende eller vanlige oppdrag. Avisa vår er tross alt en dokumentasjon for framtida på hva vi har gjort i fortida. Det er vår egen historiebok vi er med på å skrive når vi former Vegstikka. Vi vil så gjerne at alle i vegvesenet i Troms skal bidra litt til å skape denne historia.

Derfor har vi funnet ut at PREMIERING er den beste måten å aktivisere folk på. Det vil med andre ord si at vi skal lage en egen VEGSTIKKA-SEKK - en liten, praktisk ryggsekk som vi vil gi til de som på en eller annen måte bidrar med godt stoff til avisa vår. Hvem som skal få sekken vil redaksjonsrådet avgjøre etter hvert nummer - og vi utarbeider for tida retningslinjer for denne avgjørelsen. Det vil vi for øvrig komme tilbake til i neste nummer.

Men i dette nummer oppfordrer vi ALLE til å tenke VEGSTIKKA når de ferdes i øst og vest - nord og sør. Vi ønsker å aktivisere vegvesen-folket - og særlig de utenfor vegkontoret. Vi er ikke nødvendigvis ute etter store artikler - selv om vi gjerne tar i mot det



også. Men vi ønsker artikler eller stikkord, tips, små innlegg eller bare bilder av alle slag. Og det trenger nødvendigvis ikke bare være «vegvesenstoff». Det kan være andre ting vi opplever som det kan være trivelig og interessant å fortelle andre i vegvesenet

om, så ha en riktig god sommer - med VEGSTIKKA i tankene!! Vi kommer tilbake med mer informasjon om VEGSTIKKA-SEKKEN i neste nummer.

Lisa

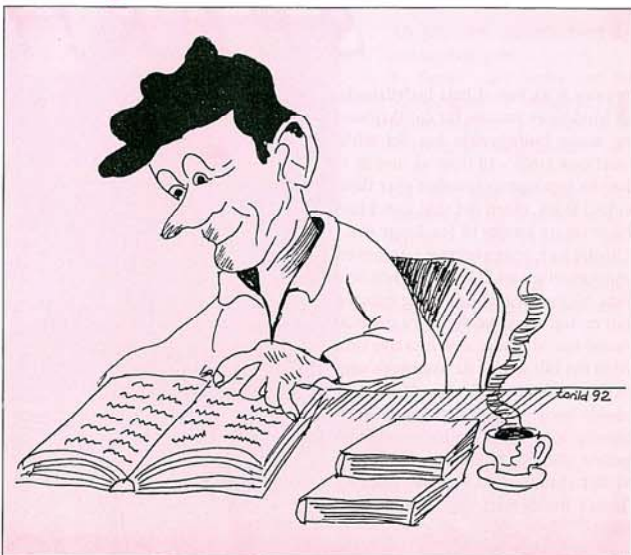
# Utdanningspermisjoner

av Anna Birkelund

**E**FTER forhandlinger har tjenestemenn en avtale som omfatter økonomiske vilkår under etter- og videreutdanning.

For å få permisjon med full lønn er det en forutsetning at utdanningen er nødvendig for tjenesten. Permisjon med lønn for utdanning blir vurdert etter søknad i hver enkelt tilfelle.

Ellers er vilkårene for å komme inn under avtalen bl.a. at i de tilfeller utdanningen ikke er en integrert del av arbeidsvilkårene, må søkeren ha en viss tjenestetid i staten og ha visse kvalifikasjoner i yrket.



## Økonomiske vilkår under utdanningen:

For beordring til kurs som går inn som en del av tjenesten utbetales i inntil 3 måneder de lønsmessige tillegg, faste og variable, som arbeidstakeren ville fått om han hadde vært i tjeneste.

## Deltidsansatte

Deltidsansatte skal ha de samme vilkår som heltidsansatte når de er på skole/kurs hvor de skal kvalifisere seg for fortsatt tjeneste i sin stilling og kursdagene har normal arbeidsdags lengde.

## Plikttjeneste

Ved permisjoner av kortere varighet enn 2 måneder er det ikke plikt-tjeneste. Ellers skal plikt-tjenesten i alminnelighet være det dobbelte av permisjonstiden.

## Oppholdsutgifter ved etatsskolene

Satsene er fra 1. juli 1991 kr 2.200,- pr. måned for forsørgere og kr 1.650,- pr. måned for ikke-forsørgere. Hvis utgiftene overstiger satsene for dekning av oppholdsutgifter, kan legitimerede merutgifter dekkes med ytterligere kr 1.239,- pr. måned.

## Hjemreise

Reiseutgifter dekkes mellom hjemsted og kurssted ved kurssets begynnelse og slutt. Videre dekkes legitimerede reiseutgifter tur/retur hjemsted-kurssted som overstiger kr 300,- i forbindelse med ferie, herunder jule- og påskeferie. Daglige reiseutgifter mellom bopel og kurssted som overstiger kr 200,- pr. måned dekkes med opptil kr 300,- pr. måned.

## Utgifter til omsorgsarbeid ved kurs og konferanser

Arbeidstakere med omsorgsforpliktelser for barn under 12 år, eldre og uføre kan ved deltaking på kurs og/eller konferanser få dekket legitimerede utgifter som skyldes omsorgsforpliktelse med opptil kr 300,- pr. døgn. Aldersgrensen på 12 år gjelder ikke i forbindelse med omsorg for funksjonshemmede barn. Ordningen er begrenset oppad til 14 døgn pr. år, og forutsetningen er at forpliktelsen ellers ville hindret arbeidstakeren i å delta.

## Kursavgifter m.v

Etatene avgjør hvorvidt kursavgift - kursmateriell m.v. skal dekkes.

Vegvesenet i Troms praktiserer det slik at søknad om refusjon sendes vegkontoret ved oppstart av kurset. Det blir da avgjort om utgiftene vil bli dekket. Beløpet vil først bli refundert ved avsluttet kurs/skole.

## Turnus/skiftarbeide

Turnus-/skiftarbeidere som gjennomgår kurs på turnusfridager kommer inn under regler om lønsmessige tillegg som er nevnt foran. Ved gjennomgåelse av kurs på turnusfridager skal tjenestemenn som ikke får lønn på disse dager utover hva de ville fått ved å utføre sitt vanlige arbeid, gis fri inntil 2 dager for turnusfridager som er medgått på kurset.

Forutsetningen for utdanningspermisjon med full lønn er at utdanningen er nødvendig for tjenesten.

Permisjon med lønn for utdanning blir vurdert etter søknad i hvert enkelt tilfelle.

## VELFERDSPERMISJON

*Permisjon med lønn for å avlegge eksamen for tjenestemenn som har gjennomgått skoler i sin fritid.*

I forbindelse med avleggelse av eksamen gis det permisjon med lønn for eventuell lesetid/forberedelse før eksamen og eksamensdager.

I tillegg til eksamensdagene gis fri med lønn 2 lesedager for hver eksamensdag, uansett om eksamen foregår på fritid eller ikke, og uansett om eksamensdag faller på dag etter

søn- eller helgedag. Slik permisjon skal gis for eksamen - herunder deleksamen - ved følgende skoleslag: grunnskole, videregående skole, høyskole, universitet, Bedriftsøkonomisk Institutt, markedsføringskurs og landbrukets fagskoler m.v.

Det er en forutsetning at de lesedagene avvikes i forbindelse med selve eksamen.

Bestemmelsene gjelder også for deltidsansatte som gjør tjeneste minst 15 timer pr. uke og for midlertidig

tjeneste av noen varighet. Permisjon bør ikke gis dersom vedkommende har sagt opp sin stilling for å slutte i etaten.

Lønn under slik permisjon skal gis selv om utdanningen/eksamen ikke er direkte til nytte for stillingen/arbeidet vedkommende tjenestemann har, eller for statstjenesten i sin alminnelighet.

Disse bestemmelsene er tatt inn i Personallønsboken pkt. 214.4. Dersom du vil vite mer, kan du kontakte personalseksjonen.

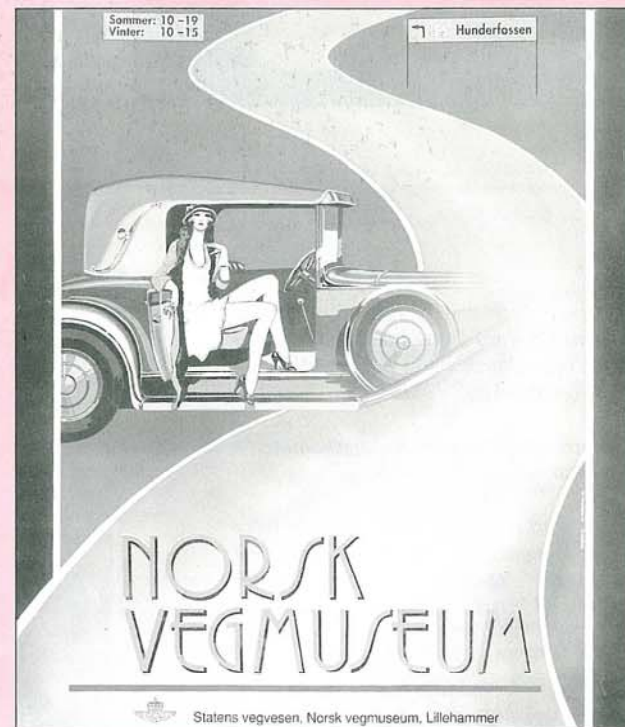
# VEGMUSEET

**22. JUNI ÅPNET  
VEGMUSEET VED  
HUNDERFOSSEN.**

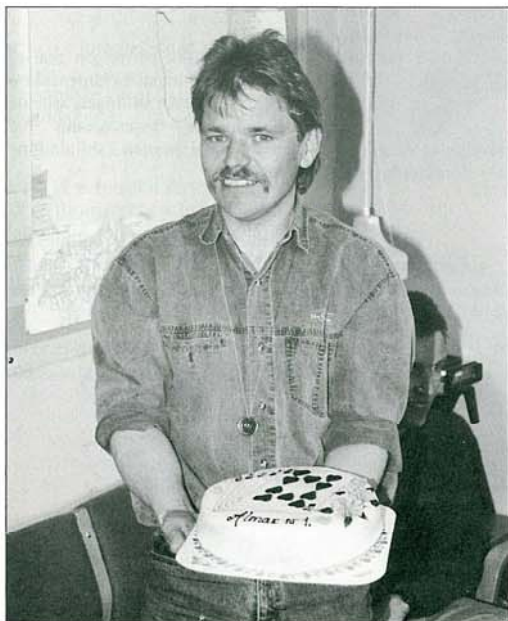
*Museet ligger like ved E6  
i Gudbrandsdalen og er  
en unik mulighet til å bli  
kjent med  
vegvesenets historie.*

*Det er gratis inngang og  
åpningstida nå i sommer  
er fra kl. 10.00 - 19.00  
(vinteren kl. 10.00 -  
15.00)*

*Ta en tur innom når du  
drar forbi - eller legg  
ferieturen langs E6 nå  
eller neste år!*



## Atter en Norgesmester blant våre egne



*Noen springer seg til seier, noen hopper, noen går - men noen sitter bare helt rolig. Om man skal kalle Almar Aronsens innsats i Bridge-NM for en sportslig prestasjon vet vi ikke sikkert. Men en ting er sikkert - det var stor innsats fra Nord-Norge og fra våre egne rekker. Tromsø brigde klubb ble nemlig norgesmestere i brigde 1992. Og på dette laget er Almar. Vi bukker i dyp ærbødighet og roper et høyt HURRA!!!*

*Forøvrig kan vi tilføye at Almar sammen med makker Rune Andersen også har kvalifisert seg til europamesterskap for par som går i Bielefeld i Tyskland i mars neste år.*

Lisa

## Jente på topp i VM

*Statens vegvesen Troms hadde beste jente i VM (Vegmesterskapet) i Balestrand (Sogn og Fjordane) i år.*

*Susanne Svardal fra Anleggskontoret i Breivika vant på tida 1.47.08.*

*Ellers markerte også guttene seg. Vårt fylke vant lagkonkurransen. Laget besto av Ole Andre Helgaas (1.11.15), Gunnar Stiberg (1.18.03) og Jan Tore Knudsen (1.27.20).*

*Troms deltok med 13 stykker i vegmesterskapet - og vikingene fra nord viste imponerende innsats i 25 graders varme.*



### Tiltredelse:

Per Arne Andreassen, ny jurist - vikar i Lillian Paulsens permisjon fram til mai 1993

Mona Marthinussen, fullmektig, engasjement ved vegkontoret - regnskapsavdelinga

Tove Gihle Stakland, overingeniør/landskapsarkitekt - 3 års engasjement, planavdelinga

Kjetil Løding, oppsynsmann for bygging og vedlikehold fergeleier

Odd Jostein Haugen, engasjement som kontrollingeniør i Breivika i Randi Pedersens permisjon fram til 1.1.1994

Ivar Kaino, kontrollingeniør, engasjement Dyrøy/Mjøsund fram til 1.7.1994

Børge Gabrielsen, spesialarbeider, driftsområde 5

Johnny Andreassen, spesialarbeider

Harry Johansen, spesialarbeider

### Fratredelse:

Espen Nordahl, avdelingsingeniør, vegkontoret, anlegg

## Vi gratulerer:

#### Med 50 års dagen:

Aud Skurdal Lorentzen, Tromsø, 14. august

#### Med 25 års tjeneste:

Odd Helge Jensen, Harstad  
Asbjørn Theodorsen, Vangsvik  
Nikolai Didriksen, Seljelvnes  
Norvald Jakobsen, Skogen, Finnsnes  
Jan Norhus, Kvaløysletta (1991)

## Personallytt



Ny jurist på vegkontoret - Per Arne Andreassen

## TAKK!

Jeg takker for oppmerksomheten på min 60 års dag.

Ingrid Ås

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 50 års dag.

Arnulf Bakkeli

Takk for oppmerksomheten i anledning 40 års tjeneste.

Charles Hermansen

Takk for gaven og oppmerksomheten i forbindelse med min 60 års dag.

Johannes Hansen

Takk for oppmerksomheten i anledning min 50 års dag.

Oddbjørn Brattli

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning 50-års dagen min. Takk for gaver og blomster

Kristian Lind