

har du et forslag til



bruk forslagsordningen



Adressen er: Vegkontoret i Troms, Forslagsnemnda,  
Postboks 615, 9001 Tromsø



# Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 5 – Oktober 1981  
13. ÅRGANG

**I redaksjonen:**  
Olve Reiersen, redaktør  
Anna Josefsen, red. sekr.

**Redaksjonsråd:**  
Overing, Oddmar Eilertsen  
Vegmester Inge Iversen  
Verkstedarb. Paul Jernberg  
Avdelingsing. Bjarne Otterdal  
Kjøretøykontr. Jan Haukland

**Utgiver:**  
Vegkontoret i Troms

**Sats og trykk:**  
Lundblad Trykkeri, Tromsø

**Opplag:**  
1500 eksemplarer

INNHOOLD:	Side
Riktig prosess er viktig prosess . . . . .	3
Fra pelebåtens virksomhet . . . . .	4
Autosys – EDB-system . . . . .	7
Regulering av vedlikeholdsområder . . . . .	8
Forenklet kjøretøykontroll . . . . .	9
Pollfjelltunnelen . . . . .	13
Med pensjonister til Finnsnes . . . . .	16
Kontorassistentene . . . . .	18
Kvinner i „mannsyker“ . . . . .	20
POU-arbeidet – angår det meg? . . . . .	23
Vegvesenet som bibliotekar . . . . .	25
Hvordan går det med sykkelpolitikken? . . . . .	27
Avd.lederen har ordet . . . . .	30
Sykkelen – Bilens forløper . . . . .	32
Ny forurensningslov . . . . .	35
Lønningskontoret – en del av adm.- og økonomiavd. . . . .	36
Fører kort for pers./varebil . . . . .	38
Fra personalseksjonen . . . . .	39
Vedlikehold av Tjeldsundbrua . . . . .	40
Innfartsvegen til Harstad . . . . .	41
Personallytt . . . . .	42
Trafikkfarlig reklame . . . . .	43
Veg til Husøy . . . . .	44
Ny prosesskode . . . . .	46
Skademeldingskjema . . . . .	47

## RIKTIG PROSESS ER VIKTIG PROSESS

Et annet sted i dette nr av Vegstikka ser vi at en ny revidert prosesskode for vegarbeidsdriften skal tas i bruk – når nytt driftsår begynner 1. desember d.å. Alle som får befattning med å anføre arbeidsprosess på oppgjørsrapporter, vil få en innføring i bruken av den nye prosesskoden.

I den anledning vil vi minne om hvor viktig det er at prosessføringen er riktig. Og når vi tar opp dette, er det fordi vi dessverre ikke har vært flinke nok hittil. Endel iøyenfallende feilkoding, f.eks. anføring av prosesskoder som ikke eksisterer, er ikke de verste - de oppdages før eller siden. Men det kommer også på forskjellig vis fram, at feilføring av prosess forekommer uten at det kan bli rettet i tide.

Dette kan få uheldige konsekvenser. For du skal nemlig vite, at slik du fører prosessene - slik forteller regnskapstallene hva vi har brukt pengene til. Og kostnadene på de forskjellige arbeidsoperasjonene skal jo sammen med øvrige regnskapstall danne grunnlag for utarbeidelse av kostnadsoverslag for senere arbeidsoppdrag. Vi må vite hvor mye penger vi må be om for å kunne gjøre et anlegg ferdig - for å holde en veg vedlike. Og regnskapstallene er også av uvurderlig betydning i driftsplanleggingen - så du skjønner hvor viktig prosessføringen er.

Til deg som opererer på tvers av avdelingsgrensene - vær oppmerksom på at prosesskoden for anlegg og vedlikehold er noe forskjellig.

Vi skjerper oss - lykke till!

# FRA PELEBÅTENS VIRKSOMHET

— Vegvesenets pelebåt "Slagbjørn" har nå vært i virksomhet siden 1979.

Vi har i denne tiden hatt oppdrag ved alle våre 43 ferjeleier, men unntak av ett. Hittil har vi bare tatt de mest nødvendige reparasjoner, mens forebyggende arbeid må vente til senere. Vi har godt utstyr til å ta oss av dette. Behovet for en pelebåt var absolutt tilstede og "Slagbjørn" har vist seg godt egnet til formålet.

Det er skipper Arne Dahl som sier dette.

Resten av mannskapet består av stuert Ernst Jensen, dekksmann Arne Didriksen, kaiarbeidere Ivar Johannessen og Gunnar Borch og kaiformann Kjell Knutsen.

"Vegstikka's to kvinnelige utsendte traff de i fullt arbeid ved Harstad ferjeleie. Her var de opptatt med å skifte kaipeler, men før de rakk å bli ferdig med dette måtte de over til Rolla for å skifte en wire ved Sørrollnes ferjeleie. De kvinnelige ble invitert med og la det være sagt med det samme. De fikk servert en utmerket lunsj som stuert Ernst Jensen skal ha all æra av.

Du liker "Slagbjørn" godt, skipper Arne?

— Den fungerer bra. Kanskje kunne den vært litt mindre. Vi fryktet for at overbygningen var i største laget, men den har taklet sjøen bra likevel. Disse to årene vi har fartet rundt har vi riktignok vært spart for å være ute i regelrett uvær.

4

setter inn er det vanskelig både å skifte frontbjelker og å svise lagerbolter.

De sier: — Hovedtyngden av arbeidet vårt har vært utskifting av knuste kaipeler og frontbjelker, både mindre og større skader. I fjor sommer forlenget vi ferjekaien ved Flåten ferjeleie i Skjervøy kommune.

Det var et arbeid av lengre varighet. Ellers har vi ingen fast anleggssted og er nok de tjenestemenn i vegvesenet som rammer hardes av pendlingen idag.

Så fremt det er mulig reiser vi hjem i helgene. Som oftest kommer vi sent hjem på fredagene og må starte hjemme fra tidlig på søndagene. Det avhenger litt av hvor båten

„Slagbjørn" med skipper Arne Dahl i forgrunnen



6

— Her er god plass, både for materiell og besetning. Vi har egne lugarer og gode salaonger. Det trenges. Båten blir vårt andre hjem. Såfremt det er mulig reiser vi hjem i helgene, men det er slett ikke alltid vi kan gjøre det alle på samme tid. Vi er avhengig av kai med strømtilførsel dersom vi skal forlate båten samtidig og fast kaiplass har vi kun i Harstad og Tromsø. Andre steder er det små sjanser for å få leie, og da må båten være bemannet med to-tre personer.

Du savner ikke gamle "Veg", som du førte i årrekker for vegvesenet?

— Nei, "Veg" hadde utspilt sin rolle. Den ble brukt hovedsakelig til stikking og kartlegging til vegløse strøk. Du kan tenke deg - to-mannslugarer hvor køylene var så smal at du måtte ligge med føttene i kryss. Nei, er du gal. Den savner jeg ikke nå.

På "Slagbjørn" er det "team-

oppholder seg. Heldigvis har vi endel avspaseringer som vi kan ta i forbindelse med hjemreiser. På denne måten får vi være litt hjemme med familien også.

De fleste av oss er fra Tromsø-området og vi prøver å samkjøre mest mulig. Vi kan ta bilene med oss på "Slagbjørn" og kjøre hjem i helgene dersom dette er mest hensiktsmessig.

En annen ting er at det kan være lite heldig for bilene med all sjødriften under turen.

Til hjemreise får vi godtgjort 18 turer i året med 45 øre pr. km. Det er ikke mye og pendling koster oss derfor en god del ekstra utgifter, især når vegen er lang og vi må benytte ferjer i tillegg.

Et ønske har vi om at vegve-

work". Forrutten stueren som tar seg av matlaging og rengjøring, deltar alle i de forskjellige arbeidsoppdragene når de ligger ved ferjeleiene.

— Er arbeidet vanskelig å utføre på grunn av ferjeanløp? Blir det ikke mye venting på flo og fjære?

— Den ordinære arbeidstiden vår er fra kl. 07.00 til kl. 15.30.

— Det er klart det kan bli lite effektivt arbeid og mye venting. Flo og fjære må vi ofte ta hensyn til. Selv om vi kunne stoppe ferjeanløpene mens vi arbeider, gjør

Ivar Johannessen og Arne Didriksen



5

## AUTOSYS — EDB-system for motorvogn og førerkortopplysninger

Vi har 2 mill motorvogner og 1.8 mill førerkort registrert her i landet. For mange instanser i samfunnet er det nødvendig raskt å kunne trekke opplysninger ut av disse registrene.

Et EDB-system som skal kunne gi brukerne bedre service på dette området er under oppbygging - Autosys er det blitt kalt.

Det er i hovedsak politiet, Toll- og avgiftsdirektoratet og forsikringselskapene som vil kunne dra mest nytte av et rasjonelt utbygd datasystem for motorvogner og førerkortregister. Opplysningene om alle registrerte motorvogner og førerkort kan hentes ut på skjermterminaler

senet koster på oss hjemreisene, men foreløpig er det bare en ønskedrøm.

— Hva gjør dere i fritida?

—Fritida blir mest brukt til lesing og fiske. Vi har et rom i båten som kan benyttes til forskjellige sysler, som snekring f.eks. Hittil har ikke interessen vært tilstede for dette. Video-utstyr står høyt på ønskelisten.

Ellers kan vi fortelle at vi har spleiset på en vaskemaskin som vi har ombord. Vi er omtensomme ektemenn som ikke drasser hjem til kona med skittent arbeidstøy hver helg, sier de og smiler bredt.

vi nødvendig dette, såfremt det kan unngås.

På de fleste plasser er jo ferjen den eneste muligheten trafikantene har. Derfor blir det ofte forhaling av båten og mye kvelds- og nattarbeid.

Vi venter ofte til ferjeanløpene avtar eller til de stopper opp for natten.

Vi har anledning til å arbeide 300 timer overtid i året og endel av dette kan vi avspasere.

— Hva er det vanskeligste oppdrag dere har?

—Været er det største hindret. Oppdragene behøver ikke være vanskelig i seg selv. Men om vinteren når kulden og uvær

som er koplet til databasen via Televerkets linjenett.

Opplysningene i databasen blir ajourført på grunnlag av innsendte meldinger fra tiltilsynet. Senere kan det komme på tale å foreta ajourføringen direkte fra skjermterminaler i tiltilsynet.

Prøvedrift med skjermterminaler har vært gjennomført ved oiltilsynsstasjonene i Moss og Oslo samt Vegdirektoratet. Erfaringene fra disse prøvestasjonene er lovende.

Det er nå bestemt at skjermterminaler etterhvert skal bli installert ved alle tiltilsynsstasjonene. Dette vil imidlertid ta noe tid og de største stasjonene blir prioritert. I første omgang er det snakk om 5 stasjoner på landsbasis.

For stasjonene i Troms vil det nok ennå ta noen tid før systemet blir etablert her, men vi vil likevel nytte noen fordeler. Alt arbeide med henvendelser

7



# REGULERING AV VEDLIKEHOLDSSOMRÅDER

Vedlikeholdet på Andørja og Rolla som hittil har vært administrert fra vegmesterområde 1 overføres fra 1. desember i år til vegmesterområde 2. Dette er en regulering som både har praktiske og økonomiske årsaker

Denne grenseendringen mellom vegmesterområdene 1 og 2 er det vedlikeholdsavdelingen ved vegkontoret som har tatt initiativ til. Avdelingen har vurdert det slik at øyene Andørja og Rolla enklere kan administreres fra stasjonen i Bardu.

Over ferjeleiet på Myrlandshaug kan man nemlig på atskillig ko-

fra forsikringselskapene vil vi slippe.

Det er regnet at dette vil gi en besparelse på ca. 50 årsverk på landsbasis.

I forbindelse med innføring av slike terminaler vil det bli lagt stor vekt på en grundig opplæring. Denne er delt i 2 faser 1. Generell innføring i EDB 2. Opplæring ved skjermterminal

Autosys-prosjektet blir ledet av en styringsgruppe med avdelingsdirektør Aksel Bruun, Vegdirektoratet som formann. I gruppen er ellers representanter for de ansatte, berørte linjeledere og Rasjonaliseringsdirektoratet.

8



Ernst Kristiansen, vedlikeholdsmann på Rolla som nå får ny ledelse.

rtene tid nå begge øyene enn fra Harstad. Og mens vegmesterområde 2 bare hadde tilsyn med ett ferjeleie (Myrlandshaug) fra før, så vil vegmesterstasjonen i Harstad likevel fortsatt ha 11 ferjeleier å holde vedlike etter at de 3 på Andørja og Rolla er overført. Ferjeleier er sårbare ledd i vegforbindelsene og krever høy beredskap. Etterat vegene på Rolla har fått fast dekke vil veghøvelen som har vært stasjonert på disse 2 øyene bli kuttet ut. Det vil derfor bli særdeles urasjonelt og

Sommerlund ved biltilsynsstasjonen i Tromsø.

— Sommerlund, vet vi om denne ordningen blir satt ut i livet, og i tilfelle når?

— Den skal gjennomføres i 1982, men vi har hittil ikke gjort detaljerte forberedelser bortsett fra de uttalelser utvalget er kommet med.

— Skal bileieren når som helst melde seg på verkstedet for kontroll, eller skal han vente til det foreligger innkalling fra biltilsynet?

— Kjøretøyet innkalles fra biltilsynet og bileieren kan da melde seg til kontroll enten hos oss eller ved et verksted. Men bileieren kan også få en KS-rapport når han er innom verkstedet for rutinemessig kontroll eller reparasjon.

Han kan da sende KS-rapporten til biltilsynet om han ønsker det. Nå kan han jo også slippe innkallelse dersom den innsendte KS-rapporten viser at alt er i orden.

Men, det er selvsagt en frivillig sak om man vil benytte bilverksted eller biltilsynet. I den sammenheng vil jeg få tilføye at det til syvende og sist er biltilsynet som har ansvaret.

— Verkstedet skal vel ha betaling for denne kontrollen, hvem skal betale?

— Bileieren må betale verkstedet selv. Nå kan det jo sies at NAF, KNA og MA teststasjoner utfører disse testene billigere dersom man er medlem.

Men kostnadene ved en slik

# FORENKLET KJØRETØYKONTROLL

Av Lisa Sundstrøm

En arbeidsgruppe bestående av representanter fra vegvesenet, bilimportørene, bilverkstedene og teststasjonene foreslår at det bør etableres et nærmere samarbeid mellom biltilsynet og de godkjente bilverkstedene om kjøretøykontrollen her i landet. Det er foreslått at bilverksteder og teststasjoner utfører kontroll av kjøretøy og utsteder en "KS-rapport" (kontrollservice rapport). Det forventes en rekke fordeler med en slik ordning - f.eks. økt trafiksikkerhet, bedre service, bedre utnyttelse av ressursene.

Rent praktisk er det fortsatt biltilsynet som skal ha det fulle og hele ansvar for kjøretøykontrollen her i landet. Ordningen forutsettes å avlaste biltil-

lite økonomisk å sende høvel helt fra Harstad til jobbene på Andørja. Veghøvlingen skal heretter dekke fortrinnsvis av høvelen i Gratangen.

Hverken vegmester Olav Nilsen som mister disse øyene eller vegmester Ernst Hansen som får økt sitt ansvarområde har noe spesielt å innvende mot reguleringen. Det er vel igrunnen bare et lite negativt forhold slik situasjonen er idag. Det er deknningen VHF-sambandet har.

Men dette er under utbygging og Hansen regner da med at tilsynet med Andørja og Rolla ikke skulle by på spesielle problemer.

For mannskapene på disse øyene betyr ikke endringen noe.

synet en god del foruten at siktemålet ellers er gevinster som

— økt trafiksikkerhet, ved at flere biler kan kontrolleres totalt pr år på landsbasis — bedre service for publikum idet tjenester blir utført nærmere bosted, og mens bilen likevel er på verksted — bedre utnyttelse av ressursene hos samtlige samarbeidspartnere.

Dessuten vil denne ordningen gi endel positive bivirkninger, som økt samarbeid og forståelse mellom biltilsyn og verkstedene, bedre innsikt i forskriftene hos verkstedene og kanskje også anskaffelse av bedre utstyr hos verkstedene.

Ordningen vil bli fulgt nøye av biltilsynet. Skulle noe verksted eller teststasjon misbruke tilliten, vil det omgående bli kuttet ut av ordningen.

Innstillingen fra denne arbeidsgruppen er nå gjennomgått av et lokalt 3-mannsutvalg, oppnevnt av biltilsynssjefen i

9

ordning vil veie opp imot tid og vei for den enkelte bilfører. De som bor i distriktene har svært ofte et bilverksted mye nærmere enn en biltilsynsstasjon.

Når det gjelder de som kommer direkte til biltilsynet, kan jo disse ha så store mangler at de likevel må til verksted i neste omgang.

For bilførere som har bilen på årlig test på et verksted — vil denne KS-testen være gratis.

— Det er nevnt en del fordeler med dette systemet — biltilsynet vil vel også bli noe avlastet?

Hvilke oppgaver vil så biltilsynet til gjengjeld prioritere?

— Hensikten er jo at biltilsynet skal bli avlastet i arbeidet. Vår bemanning er dessverre ikke økt i takt med bilparken. Vi lever derfor ikke opp til målsettingen med vårt arbeid — vi ønsker å ha mer kontroll, men mangler folk.

Vi ønsker fortsatt å prioritere kjøretøykontrollen, men detaljarbeidet vil nå bli utført av verkstedene, slik at vi kan øke antall kontroller.

Vi bør ellers prioritere eksoskontrollen. Denne har vært tilsidesatt, og vi håper nå å kunne arbeide mer med den.

Ellers ønsker vi å se nærmere på andre forurensinger fra bilen f.eks. oljelekkasjer. AD-kontroll (transport av giftig gass/væske) vil også bli høyere prioritert.

— Tror du at mange bileiere vil benytte seg av dette systemet, eller er tilliten til biltilsynet større enn til verkstedene? — Vi både håper og tror at

tilliten til bilverkstedene vil øke etter hvert og at den nye ordningen vil bli benyttet i stor utstrekning. Bileieren vil veie opp tid og veg mot kostnadene på verkstedene.

Personellet ved verkstedene og teststasjonene må få informasjon om hvordan kontrollen skal utføres, skolerer i samme retning som biltilsynets folk.

Vi vil jo også se hvordan dette fungerer på grunnlag av KS-rapporten.

Nå er jo ikke verkstedene ukjent med samarbeid med biltilsynet. Hittil har de attestert mangellappene som er utstedt ved biltilsynet.

Vi håper jo også på personellutveksling mellom verkstedene og biltilsynet. Bilverkstedfolk kan bli stasjonert ved biltilsynet for å bli opplært. Dessuten kan verkstedenes folk hjelpe biltilsynet i økt kontrollarbeid.

Vi håper på å kunne utveksle erfaringer og meninger.

Det kan også være tale om en etterkontroll dersom biltilsynet finner ut at verkstedet har utført utilstrekkelig kontroll.

Ellers er det å påpeke at bilverkstedene ikke vil befatte seg med ombygging og montering av ekstra utstyr. Dette krever tolking av forskriftene.

Ordningen med KS-rapporten bygger på gjensidig samarbeid med de stedlige verksted og biltil-

11



Stasjonssjef Ingvart Sommerlund

Troms. Utvalget har bl.a. pekt på at bremseprøvetest bør bli et krav ved KS-ordningen. Det kan her tenkes et samarbeid mellom små og store verksteder. Videre mener utvalget at for yrkesbiler som jo vanligvis kjører særlig mange km pr år, bør kravet om KS-rapport kunne settes til hver 6. mnd. Dette for å unngå en urimelig høy verkstedfrekvens for en bestemt yrkesgruppe. Innstillingen antyder nemlig at gyldigheten for en KS-rapport bør settes til 1 år eller en kjøredistanse som ikke overstiger 15000 km.

Men - alt i alt - systemet peker seg ut i positiv retning som en mulighet til langt større fleksibilitet i utnyttelsen av de samlede ressurser hos biltilsynet og verkstedene, og vi har i denne anledning hatt en prat med stasjonssjef Ingvart

10



Formann i Troms Bilbransjeforening, John Johnsen

(foto: Lisa Sundstrøm)

synet. Vi vil derfor påvirke verkstedene til å få i stand en slik ordning.

Vi har også snakket med formannen i Troms bilbransjeforening, John Hohnsen, og han ser veldig positivt på dette samarbeidet mellom biltilsynet - og verkstedene.

— Vil dette gi økt press på verkstedene?

— Vi håper jo at det vil gi mer arbeid, for i dag har vi ikke nok arbeid til alle verkstedene.

— Da vil vel verkstedene møte dette med den bemanning og det utstyr de disponerer i dag?

— Ja, de trenger ikke øke bemanningen, da det er nok folk allerede. I følge statistikker som biltilsynet har, er det i dag flere mekanikere enn det vi har bruk for i forhold til bilparken i fylket.

12

Jeg tror også at de fleste verksteder har nødvendig utstyr i dag, bortsett fra bremseprøveanlegg.

Personlig synes jeg det er hardt av Vegdirektoratet å forlange at alle verksteder som vil være med på denne ordningen må ha slike bremseprøveanlegg. Dette er svært kostbart for de små verkstedene å anskaffe.

— Vil verkstedene automatisk skrive ut en KS-rapport hver gang en bil er inne for service/ reparasjon?

— Jeg tror ikke dette vil bli gjort hver gang en bil er til reparasjon. Det vil jo medføre at biltilsynet blir neddyngt i papir. En slik test vil medføre en del ekstraarbeid, så det vil ikke bli gjort uten at kunden ber spesielt om dette, eller i sammenheng med en full sjekk av bilen.

Ellers synes jeg at verkstedene bør sende gjenpart av KS-rapporten til biltilsynet, slik at biltilsynet da kan avgjøre om det er nødvendig å innkalle bilen.

— Ser verkstedene noen fordeler med en slik ordning?

— Vi kan faktisk bare se fordeler. Det hersker kanskje litt mistillit til verkstedene blant folk, men de faste kundene vil se på dette som en fordel. Når publikum så blir vant til dette systemet vil de stole på verkstedene og dermed benytte de mer. Publikum vil også spare tid ved å gå direkte til verkstedene.

## POLLFJELL-TUNNELEN

### — Drift fra begge sider

Arbeidet med tunnelen går fremover. I midten av september måned var forskjæringen til tunnelpåhugget på Lyngseidet-siden fullført, og tunnelen blir nå drevet fremover også fra denne siden. På grunn av for lite overfjell måtte skjæringen flyttes og tunnelen vil dermed bli 3,224 km — vel 100 m lenger enn planlagt.

— Arbeidsstyrken er nå økt med 5 mann, sier oppsynsmann Thor Inge Hole. Vi har overtatt den gamle boreriggen fra Husøy-tunnelen og driver nå med et skift også fra Lyngseidet-siden.

Fra andre siden vil vi som tidligere arbeide to skift. Det går fremover med 30-40 m hver uke. Den 9. september var vi 814 m inn i fjellet og det er vel fjerdeparten av hele lengden.

I praksis fungerer jo dette systemet på en måte i dag. Jeg tenker da på mangellappene fra biltilsynet som attesteres ved verkstedene.

Forsørig ser alle positivt på denne nye ordningen, både lokalt og på landsbasis.

— Hvordan er forholdet mellom verkstedene og biltilsynet rent generelt i dag?

— Forholdene har i fylket mellom biltilsynet og verkstedene er meget godt.

Tunnelen vil bli endel lenger enn planlagt. Det viser seg at skjæringen ikke kunne tas der det opprinnelig var meningen. Vi hadde ikke drevet tilstrekkelige grunnundersøkelser for å få fastslått dette tidligere.

— Byr fjellet ellers på problemer?

— Vi hadde endel problemer i begynnelsen i og med at fjellet var strømlende. Nå har vi gått over til å lade med såkalte Nonel-tennere, og det går bra.

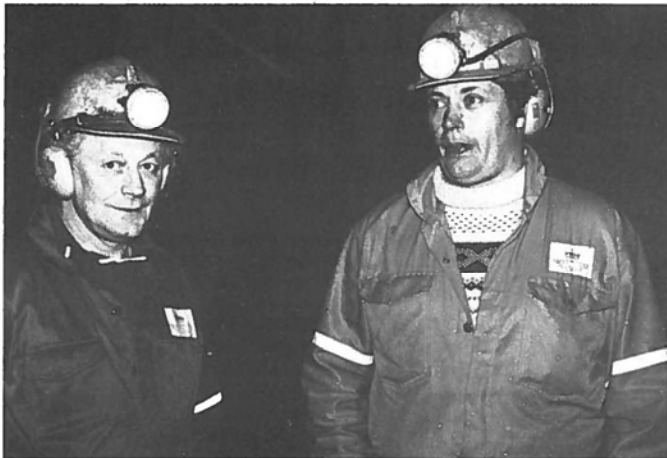
Ellers er fjellet ikke av det beste å arbeide-med. Av den grunn vil vi kutte ut endel av de 15 planlagte møteplasser. Det vil ikke bety så mye. Tunnelen er basert på at vanlige personbiler kan passere hverandre.

På grunn av dårlig fjell må vi sikre med bolting og det må vi etter all sannsynlighet fortsette med.

— Og dette koster?

— I tillegg til forlengelsen har vi boltingen. Som et eksempel kan vi nevne at vi på 14 dager

13



I Pollfjell-tunnelen — Helge Luneborg og Stein Ivar Steinsund

Tilrigging av verksted i nordenden



14



AMU på tunnelbesøk

i forrige måned brukte 18.000,— kroner i materiell til bolting. Det er klart at alle møner drar og tunnelen vil sikkert komme til å koste mer enn opprinnelig planlagt.

— Skal massene fortsatt kjøres ut i fjorden?

— Hittil har massene blitt kjørt ut i fjorden. Nå skal 50.000m<sup>3</sup> fyllmasser brukes i forbindelse med anlegg av en industritomt her i Furuflaten. Utkjøringen er satt ut på anbud. Ellers vil massene som blir kjørt ut i fjorden kunne benyttes av oss ved senere behov her i nærheten eller andre steder.

Brakkeleiren i Furuflaten er be-

regnet ti 30 mann.

Ved årsskiftet vil ytterligere 6 mann (1 skift) flyttes hit for å ta del i driften ved Pollfjell-tunnelen

Og gjennomslaget som er beregnet til høsten 1982 vil vi sannsynligvis kunne holde.

15



## MED PENSJONISTER TIL FINNSNES

Denne gang var det pensjonister fra Tromsø-området som var på tur.

Turen til Finnsnes gikk via Kvaløya, med ferje over til Vikran, mens vi på tilbaketuren tok veien om Nordkjosbotn.

Værgudene var riktignok ikke med oss. Utsikten fra Møllerhaugen utfartssted hvor vi spiste middag, ble delvis skjult av regnskodde. Likevel, ingen sure miner av den grunn og vi får bare håpe at vi neste gang er heldigere med været.

3 blad Augustinussen — Tor, Fridtjof og Arthur



16

## KONTORASSISTENTENE — sentrale personer på vegstasjonene

Av Lisa Sundstrøm

Enten vi ringer eller på annen måte kontakter våre vegstasjoner, treffer vi sannsynligvis først på en av våre kontorfolk. De har en viktig oppgave med å betjene publikum og også å formidle kontakten blant de ansatte i etaten. Dagene kan være hektiske og spørsmålene som kommer inn mange.

Stasjonene våre er nok ulike i størrelse og beliggenhet. Men en ting har alle felles. Her er samlestedet for vegmestere og oppsynsmenn. Herfra planlegges arbeidsoppgaver både på kortere og lengere sikt. Og hit vil også publikum henvende seg i forskjellige saker.

—Vi kan få spørsmål om så mangt, sier *Inger Nilsen* på Finnsnes vegstasjon. Publikum kommer til oss når det gjelder avkjørselsaker og dispensasjon for å grave ned vann- og kloakkledninger.

Her hjelper vi dem med utfylling og forklarer saksgangen videre. Ellers kan de spørre om kjøp av grus, gjerdpåler og kjøreoppdrag.

Men når vi får spørsmål om "hvorfor veien der hvor jeg bor er så dårlig, mens veien der en annen bor er så mye bedre", da er det vanskelig å svare.

I det hele og store får vi mange spørsmål angående vegene, og da først og fremst klager. Vi er de første som irriterte vegfarende får i tale. Derfor må vi ofte være



*Inger Nilsen*

en klagemur hvor folk kan avreagere. Det viser seg at når de senere får snakke med oppsynsmannen har de roet seg ned. Men det er lite hyggelig å være oss mange ganger. Det hender ofte at alle oppsynsmenn er ute eller opptatt med andre ting, og vi må be om utsettelse med svar.

Finnsnes vegstasjon dekker et forholdsvis stort distrikt. Her er to vegmestere (område 3 og 4) samlet under et tak, og også oppsynsmenn for anlegg-/maskin



*Vegmester Henry Strand (i midten) i samtale med Fridtjof Augustinussen og Karl Antonsen*

Fra v.: Ove Buvoll, Malvin Engstad, fru Johannessen, fru Engstad, Bjarne Johannessen og Erling Hansen



17

og vedlikeholdsdriften har sine kontorer her.

— Det blir vel ofte spørsmål etter disse? Klarer du å holde rede på hvor de er til enhver tid?

— Vi har en fraværstavle og her hos oss er de flinke til å gi beskjed når de drar ut. Ellers ville situasjonen være uholdbar.

Inger har jobbet i vegvesenet før- men dengang var hun på kontoret i Tromsø.

— Hva er forskjellen på kontoret og en utestasjon på Finnsnes?

— Arbeidet på kontoret var mer konsentrert. Der satt du med en arbeidsoppgave hele tida. Her på Finnsnes er det mye mer allsidig arbeid. Vi snakker mer med folk hele dagen og det skjer noe hele tida. Ikke to dager er like. Jeg trives best her, og liker meg sammen med folkene på stasjonen. Men jeg synes at arbeidsområdet er for stort i forhold til lønna — Det er utilfredsstillende å sitte som kontorassistent, sier Inger på Finnsnes vegstasjon.

*Helge Pedersen* som jobber på Harstad vegstasjon trives også med jobben sin.

— Hverdagen er allsidig men det kan også bli mye stress til sine tider. Vi har jo både VHF-senderen som skal besvares. Telefonen som ringer og kanskje folk som venter ved skranken. Men stort sett går det bra— bare alle har tid til å vente. Publikumsbesøket her er ikke



*Helge Pedersen*

veldig stort — Det kommer vel av stasjonens beliggenhet. Vi er jo tross alt litt utenfor sentrum. Men telefonen ringer hele dagen og jeg prøver å svare på alle forespørsler etter evne. Vanligvis er det oppsynsmennene de spør etter, og det kan være tungt å få fatt på dem i sommerhalvåret, da er jo alle ute og reiser, men om vinteren har vi det roligere.

Ellers sier Helge at han driver med vanlig kontorarbeid, og har også en forenklet arkivordning. Den er forøvrig lik den vegkontoret har.

Helge har vært lenge i etaten og har fått godt kjennskap til vegvesenets gjøremål etter som årene går gått. Men han har et lite ønske om kanskje å få være med ut på befarings i blandt, slik at han fikk vite mer om det som foregår rundt han til daglig.

Helge sier at han har det godt i vegetaten, og etter at Harstad fikk ny vegstasjon er de blitt som en stor familie.

18

19

# KVINNER I „MANNSYRKER“

Statens vegvesen har i alle år vært en mannsdominert etat. Selv om vi nå har fått kvinner i to-tre typiske "mannfolk-jobber" vil det nok gå lang tid før vektskålen viser likt på dette området. Men begynnelsen er gjort. Kjersti Leigland Løkse som begynte på vedlikeholdsavdelingen i fjor sommer ble den første kvinnelige ingeniøren i vegvesenet i Troms

— Generelt kan det være hardt å komme inn på et arbeidsområde som helt har vært forbeholdt menn. Skeptiske er de nok fordi de er redd for at vi skal tvinge oss inn på deres enemerker, sier Kjersti. Konkurransen blir større. Men fremover mot kvinner i "manns-yrker" forsvinner nok etterhvert som vi blir flere.

Vi håper det. I alle fall er det blitt flere kvinner på vegkontoret denne sommer. Annik Stigen Utby er begynt som ingeniør på trafikkseksjonen og på seksjon for grunnverv har vi fått Berit Kristine Karlstad som jordskiftetekniker.

Kjersti arbeider som sagt på vedlikeholdsavdelingen. Her steller hun hovedsakelig med kilometering og med vegmeldingstjenester. Om våren er det konstant kjøring med alle vegsperringer og telysningsproblemer — som oppstår. I år varte det ekstra lenge. Fra midten av april og til

20

— Hvordan er det å være ingeniør på vegkontoret?

— Jeg hadde følelsen av å bli godt mottatt. Her er det mye rent kontorarbeid. Om sommeren er jeg mye ute i forbindelse med kilometeringen. Jeg har god kontakt med oppsynet ute og liker kombinasjonen i arbeidet bra. Men egentlig får jeg lite bruk for den tekniske utdannelsen. Ellers tenker jeg svært lite på at jeg er kvinnelig ingeniør. Det hender at jeg merker andre gjør det. Kanskje gjør de det oftere uten at jeg registrerer det. Holdningene er jo forskjellige.

— Hva med kvinner i utedriften?

— Det kunne sikkert gå bra om forholdene legges tilrette. Men kvinner som velger et slikt yrke må like å ta i et tak. Teknisk innsikt trenges og praktisk anlagt må de være, men det gjelder jo også for menn. I en lederstilling er det lite å stille med bare skolegang. Endel praksis er også en nødvendighet.

— Og i fritiden driver du med hund?

— Ja, helt fra 15-16 års alderen har jeg holdt på med dressur av hunder. Og det kan til sine tider både være tøft og hardt fysisk sett. Til ganske nylig har det vært lite kvinner med

begynnelsen av juni var to personer fullt opptatt med dette. Dessuten har alle de som arbeider ved avdelingen telefonvakt i helgene og på helligdager hele vinterhalvåret. En automatisk telefonsvarer på vegkontoret oppgir telefonnummeret til den som har vakt slik at publikum kan få de nødvendige opplysninger om veg- og føreforhold.

— Hvordan reagerer publikum på en kvinnelig ingeniør?

Stort sett respekterer de mitt standpunkt, har jeg inntrykk av. Men enkelte ganger ber de om å få snakke med en "skikkelig" ingeniør og da mener de en mann. Da er det kjønn som er det avgjørende fakta i kompetansen til å kunne gi et respektabelt svar. Særlig gjelder dette når det er snakk om avslag, en dispensasjon f.eks. Da kan enkelte være ufin og det hender at de etterpå ringer min kollega på andre siden av skrivebordet. Men

## HAR DU FORSLAG?

Forslagsutvalget vil minne om sin eksistens. Hittil i år er det kommet bare 1 forslag. Dersom du sitter inne med ideer til forbedringer, ber vi om at du sender det inn. Det er store sjanser til premie dersom utvalget finner ut at forslaget er brukbart.

Forslagene sendes til:  
Forslagsutvalget, Vegkontoret,  
Postboks 615, 9001 Tromsø.

## SKVETTLAPPENE KAN FJERNES

Det er ikke lenger nødvendig med skvettlapper på små og mellomstore biler. I følge de nye retningslinjene fra Vegdirektoratet faller påbudet om skvettlapper bort for alle kjøretøyer med totalvekt under 3 500 kg. Større kjøretøyer må imidlertid fremdeles ha forskriftsmessige skvettlapper.

De nye retningslinjer gjelder for kjøretøyer som registreres etter 15. august i år. Med hensyn til eldre biler blir det en frivillig sak for bilførerne om de vil beholde skvettlappene.

også her. Jeg har lavinehund og er instruktør for Norske Lavinehunder, den eneste i Nord-Norge. Ellers er jeg med i Norges-Røde hjelpekorps. Så om det blir lite kroppslig slit om dagen, kan jeg ta det igjen i fritida.



Kjersti Leigland Løkse  
(Foto: Jarle Hansen)

er han klar over dette gjør han dem oppmerksom på at jeg er like godt skikket til å behandle slike saker.

— Hvorfor valgte du ingeniør-yrket?

—Egentlig var det ingen spesiell grunn. Det var et alternativ blant flere og jeg hadde ingen forutgående praksis eller spesiell kunnskap til yrket før jeg begynte på skolen.

På ingeniørhøgskolen var vi 4 jenter som gikk parallelt i 2 klasser. Tilsammen var det 9 jenter totalt blant 400 elever. Allerede her fikk vi trening i å være i et manns-samfunn så helt uforberedt kom vi ikke ut i arbeidslivet.

— Hvordan var dine første erfaringer i arbeidslivet? Det var jo

ikke her på kontoret. Du arbeidet først et halvt år i et entreprenørfirma og så halvannet år i Statens havnevesen, før du kom til oss. — Min første befattning med yrket var et par måneders sommerjobb hovedsakelig stikningsarbeid på kai-anlegg. Det var ildåpen. Jeg fikk god trening i å handtere øks og hammer og annet verktøy. Ellers var praksisen jeg hadde før jeg begynte på vegkontoret adskillig hardere, både kroppslig og miljømessig. Da jeg var i havnevesenet drev vi med grunnundersøkelser, bl.a. i Øst-Finnmark. Jeg var eneste jente ute på anleggene og jeg vil ikke legge skjul på at det var adskillig tøffere her og også vanskeligere å bli akseptert fullt ut blant guttene. Men tross alt vil jeg si at det er bedre å være alene kvinne enn om vi var to eller flere og dannet en egen "kvinne-klikk". Det er ingen tjent med. Jeg mener heller ikke at vi skal ha noen fordeler i yrket om vi er kvinner. Men heller ikke må det være slik at ei jente må gjøre jobben et hakk bedre enn menn for å bli akseptert. Det kan virke slik og her har de yngre like mye å lære som de eldre. Egentlig er jo ingeniør-utdannelsen svært generell og etter skolen kan man selv velge hvilke arbeidsoppgaver man vil slå inn på. Bare innen vår egen etat er jo oppgavene helt forskjellige.

21

## POU-arbeidet — ANGÅR DET MEG?

Av Trond Larsen

I møte mellom vegadministrasjonen i Troms fylke og tjenestemannsorganisasjonene (28/9-81) er det bestemt at vi skal starte opp med et såkalt personal- og organisasjonsutviklingsprosjekt (POU) ved vegkontoret og biltilsynet.

I denne artikkelen skal vi se på hva et slikt prosjekt innebærer og om hvem som berøres av tiltaket.

Bakgrunnen for POU er at spesialiseringen eller funksjonsdelingen innenfor etaten har skapt og skaper effektivitets- og miljøproblemer. Dette forholdet har aktualisert behovet for å foreta en systematisk vurdering av det organisasjonsmønsteret og den arbeidsdelingen vi opererer med innenfor etaten i dag. Gjennom POU-arbeidet rettes søkelyset mot hvordan vi kan tilpasse organisasjonsformen og oppgavefordelingen på en slik måte at etatens oppgaver løses på en best mulig måte med minst mulig miljøproblemer.

POU-arbeidet er noe som angår alle tilsatte. Vi har derfor funnet det riktig at dette arbeidet har sitt utgangspunkt i såkalte "arbeidsgrupper", hvor den enkelte



tilsatte får anledning til å delta i utformingen av sin egen arbeidsplass. I møte 28/9-81 ble det bestemt å opprette arbeidsgrupper i følgende avdelinger/ seksjoner: Planavdelingen, anleggsavdelingen, vedlikeholdsavdeling, maskinavdelingen inkl. innkjøpsseksjonen, biltilsynet, grunnervervseksjonen, personalseksjonen inkl. fellestjenester og regnskapsseksjonen.

Arbeidsgruppene får i oppgave å registrere arbeidsoppgaver, arbeidsdeling, "problemområder" samt å foreta en vurdering av hensiktsmessigheten av organisasjonsformen og arbeidsdelingen innenfor den avdelingen/seksjon-

23



er den enkelte gruppen representert. Avdelingslederne er ansvarlige for oppretting av arbeidsgruppene.

Det ble i møtet videre bestemt å opprette en egen "styringsgruppe" for POU-arbeidet. Styringsgruppen, som er ansvarlig organ for fremdriften av POU-arbeidet, fikk følgende sammensetning:

Driftsjef Bjørn Stensli  
Plansjef Bjørn Stiberg  
Administrasjonssjef Arild H. Johansen  
Biltilsynssjef Odd Halvorsen  
Kontorassistent Kirsti Stokmo (NTL/ELF)  
Avd.ing. Anton Bævre (NIF)  
Ingeniør Geir Østvik (NITO/NFATF)  
Avd.ing. Ernst Selvik (SBF/BTTF)

Personalseksjonen fungerer som sekretariat fro POU-virksomheten.

POU-arbeidet vil naturlig nok være problemorientert. Det er likevel grunn til å understreke at vi i POU-sammenheng ikke er ute etter å granske den enkelte tilsatte. Det vi primært er interessert i er gjennom åpne diskusjoner å få avdekket og løst problemer som har sammenheng med måten seksjonene, avdelingene og vegkontoret/biltilsynet i sin helhet er organisert på. Gjennom slike diskusjoner vil den enkelte tilsatte kunne medvirke til større medbestemmelse over sin egen arbeidssituasjon.

24

Det som er hensikten med POU er jo at "de som vet hvor skoen trykker" selv er med på utforming sin egen arbeidsplass.

Det er vanskelig å gi noen god oppskrift på hvordan man konkret skal drive POU-arbeid. Helt på bar bakke står vi imidlertid ikke. POU har vært drevet ved andre vegkontorer og på bakgrunn av de erfaringer man her har gjort har vi utarbeidet en veiledning til arbeidsgruppene hvor vi presenterer en del hjelpemidler for POU-virksomheten.

POU-prosjektet i Troms startet som tidligere nevnt opp i nærmeste fremtid og har en tidsramme på ca. 1 år. Arbeidet skal munne ut i en samlet organisasjonsplan for vegkontoret/biltilsynet. Vi er likevel opptatt av at POU blir en kontinuerlig prosess bl.a. ved at man etter at den mer grunnleggende undersøkelsen er gjort oppretter "prosjektgrupper" som følger opp og søker å løse spesielle problemområder som er blitt påpekt av arbeidsgruppene.

Formålet med en slik undersøkelse er ikke at det legges mye arbeid i en plan men at det arbeidet som legges ned i dette prosjektet gir konkrete resultater til beste for etaten og den enkelte tilsatte i form av et bedre arbeidsmiljø.

## VEGVESENET SOM BIBLIOTEKAR

Visste du at vegvesenet har hatt eget vandrebibliotek? I 1904 sendte vegdirektøren ut et "Cirkulære" som fortalte at det var anskaffet endel vandreboksamlinger og som "forsøksvis vil bli satt i cirkulation mellom statens veianlæg, idet foreløpig kun disponeres en bogsamling for hvert amt"

Når vi fikk den vandreboksamlingen som var tiltenkt Troms fylke hit, har vi ikke vært istand til å dokumentere. Ei heller om slik bogsamling har vært satt ut i barakkene på anleggene.

Men under en rydding på garasjeloftet på Veivang brøytestasjon dukket en del gamle bøker fra en sådan vandreboksamling fram. Og det vi idag vet om denne, er at den ble plassert der i 1930-årene en gang. Om den tidligere har vært i bruk på noe anlegg, kjenner vi ikke til, men det kan kanskje noen av de eldre leserne våre gi oss tips om.

Hva fantes så i kassen - jo her er noen av titlene:

C.F. Larsen (Fhv. Overlæge): "Foreløpig hjelp ved beskadigelse, Ulykkestilfælde og sygdomme" Veiledning for ulægekyndige. Utgitt ved Jacob Dybwads forlag 1902.

Jacob Hilditch: 2 bøker „Sjøfortællinger I og II". Utgitt ved H. Aschehoug & Co (W. Nygård) 1906.

Chr. Brinchmann: „Kringssjaa. Bind XXII" Juli - Desember 1903. Utg. ved Det Norske Aktebolag 1903.

Alexander L. Kielland: "Mennesker og Dyr" (Artikler og brev) Utgitt i København ved Gyldendalske Boghandels Forlag (F. Hegel & Søn) 1899.

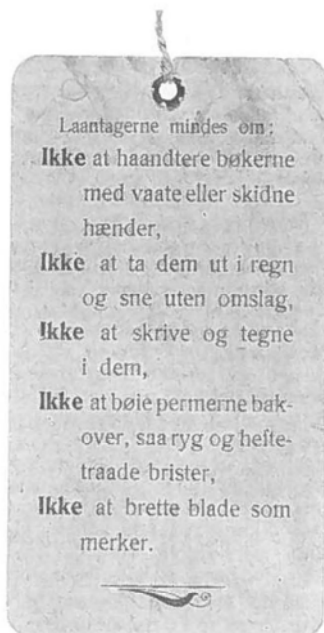
Norge: "Norsk Kalender utgivet ved Nordahl Rolfsen" (Artikler og historier av Knut Hamsun, Thomas P. Krag, Jonas Lie, Nils Collett Vogt m/ flere samlet av Nordahl Rolfsen) Utgitt i Kristiania ved Jacob Dyowads Forlag 1895.

J. Reichborn-Kjellerud: "Nødhjælp ved Ulykkestilfælde" Omarbeidet etter stykket "den første Hjælp" i Helseværer for Den Norske Hær af N. Torgersen og J. Reichborn Kjellerud. Utgitt ved Grøndahl & Søns Forlag 1905.

Med vandreboksamlingene vedlæokmerker som vist.

Samme med bøkene fra vandreboksamlingen var der også fire private bøker, Rex Beach "Den Enlige Stjerne" utgitt 1923, Einar Ødet "Dovrejentenes Brudeslaa" 1922, Marie Collins "Øens Hemmelighed" 1912, den

25



siste med dedikasjon fra Regine Olsen, Laberg, til Ginga Olsen, Lavberg, datert 27. juni 1915 med påskrift "En mindefuld tid".

Men det morsomste av det hele: Norsk Rigsmaalsforenings "Brev og Formularbog" utgitt af Rigsmaalsforeningens bestyrelse i Kristiania i oktober 1902 som omhandler "Lidt om breve og brevskrivning" hvor en finner formularer for det aller meste mellom himmel og jord, som f. eks. For-

maningsbrev til en Søn, Frierbrev og Svar på sådant, Undskyldning for fornærmelige Ytringer, Forespørsel om en tienestepige - med Svarebrev, Forretningsbrev, Tale for Brudeparet, Brudgommens tale, Tale for brudepigerne, Kontrakter, Skjøtter, Ansøgninger, Anmeldelser etc., etc.

Kanskje noen av Læserne haver Brug for denne udmærkede Retledning i nogen dertil ægnet situation?

## Hvordan står det til med SYKKELPOLITIKKEN?

Syklistene er den eneste trafikantgruppe som i løpet av de siste tre-fire år har vist økning i ulykkestallene. Det skyldes sannsynligvis i første rekke en sterk økning i sykkelbruken, og det på et vegnett som ikke er bygget med en slik utvikling for øye.

Undersøkelser har vist at de 720 km gang- og sykkelveger vi nå har her i landet, årlig sparer oss for 150 - 200 ulykker med syklister og fotgjengere og en videre utbygging av dette vegnettet vil derfor være et sterkt øidrag til å kunne snu den uheldige ulykkesutviklingen vi har hatt for syklistene.

### SYKKELBRUK FORDELAKTIG MEN FARLIG

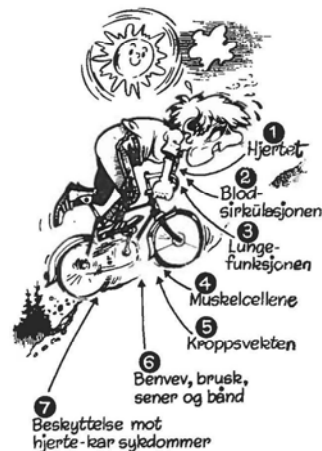
Sykling er en lettvinnt og billig måte å forflytte seg på, den er ressursparende, den forpester ikke luften, krever liten plass, den gir helse, opplevelse og glede. Med andre ord - fordelene er mange, både personlig og samfunnsmessig.

Og sykkeltrafikken har store utviklingsmuligheter hvis myndighetene legger forholdene tilrette. Slik det nå er, oppleves sykling som særlig farlig på de aller fleste veger. Her skal syklistene konkurrere med bilene som både tar større plass og har større fart. Resultatet er som det er nevnt innledningsvis, ulykkesfrekvensen for syklister ikke bare er høy, men også stigende.

### SYKKELPOLITIKK ETTERLYSES

Med bakgrunn i ønsket om å gjøre sykling mere sikkert og

7 viktige grunner til å begynne med sykling.



dermed mere attraktivt, er det de som etterlyser en nasjonal politikk for økt sykkeltrafikk.

Det henvises bl.a. til land som Danmark, Nederland, USA og Japan. I Danmark bruker f.eks.

27

byen Odense mere penger på sykkelvegnettet som skal bli på hele 280 km, enn på det øvrige vegnett. Også i USA, der biltettheten er større enn hos oss, er sykkelens rolle i trafikkpolitikken forlengst utpekt. Japan er kanskje kommet lengst - der bygger de ut et landsomfattende sykkelvegnett på 28000 km. I tillegg anlegges det servicestasjoner med muligheter for overnatting, bevertning og også leie av sykler. Målet er 60 stasjoner spredt utover landet, i 1978 var 19 slike stasjoner i drift og det blir bygget 4 nye pr. år

### SYKKELVEGLENGDEN MER ENN FORDOBLET INNEN 1985

Skjer det ingenting her tillands? Og som sagt foran er det de som hevder at den Norske staten ennå ikke virkelig har sett sykkelens muligheter. Men helt

uten sykkelpolitikk er vi vel ikke. I 1980 ble det bygget 147 km gang- og sykkelveger langs riksvegene. Dette er omtrent tilsvarende økningen av riksvegnettet samme år. I følge Stortingsmelding nr. 80 om Norsk vegplan forutsettes brukt 726,6 mill. kroner til gang- og sykkelveger i perioden 1982-85 - i tillegg kommer slike veger som bygges som del av riksvegen. Resultatet vil bli at vi ved utgangen av 1985 har ca. 1.580 km gang- og sykkelveger her i landet. Dette er drøye det dobbelte av den lengden vi har idag. Dessuten gjøres det også noe på lokalt plan. Flere kommuner har satset en god del på sykkelveger - her peker Kristiansand seg ut. Med statsstøtte bygges det i denne øyen i år gjennomfartsveg for syklist.

Nyåpnet sykkelveg på Storslett er blitt svært populær (Foto: Margit Pedersen)



28

## AVDELINGSLEDEREN HAR ORDET

— Denne gang vedlikeholdssjef Oddmar Eilertsen

"Vegvesenet som bedrift under stramme budsjettammer" var tittelen på en trykksak i håpets lysegrønne farve som landet på mitt bord i sommer.

Problemstillingen ble smertelig aktuell for vedlikeholdsdriften i år, da vi i tillegg til generell trang økonomi fikk en vinter som slukte en vesentlig del av vårt planlagte sommerprogram. Selv om året i år var helt ekstremt, må vi ta det som et varsel om hva som kan forventes.

Trange økonomiske tider vil hva vi med rimelighet kan forvente å få penger til. Dermed er det også store muligheter å foreta en omprioritering innenfor denne vegsektoren når vansker med gjennomføringen oppstår f. eks. med grunneierne.

Vi har således idag planene klare eller påbegynt planbehandlingen for ialt 28 km gang- og sykkelveger. Så litt tenkes det da på sykkelfolket også - men derfra til å si at det føres en konsekvent og aktiv sykkelpolitikk på vegsektoren - ja, det kan nok diskuteres, og vil nok ennå bli gjenstand for diskusjon i lang tid framover.

30

ubønhørlig kreve mere av oss både av planlegging, arbeidsinnsats generelt og oppfølging.

Vi vil også i større grad enn tidligere måtte dokumentere resultatene i relasjon til de penger vi har brukt.

Fra den forannevnte lysegrønne siteres: "Vegdirektoratet bør snart slå an tonen ved å avkreve presentasjon av resultater fra vegkontorenes virksomhet". Produktivitetsanalyser og rasjonalisering er begreper som vi i stadig større grad vil bli konfrontert med.

Lavere bevilgninger i årene som kommer er et faktum.

Flere fakta er trafikantenes krav om like god eller helst bedre vegstandard enn tidligere, samt de bevilgende myndigheters krav om "mere veg for pengene" og krav om dokumentasjon av resultater. Samtidig som dette skjer skjerpes kravene til vår innsats på områder som tidligere ble betraktet som luksustiltak, jeg nevner vegbelysning, renovasjon, vegtoletter, leskur, kantklipping etc.

Ellers er jo Buskerud fylke kjent for å ha gjort en betydelig innsats på sykkelvegsektoren. Også teknisk forsøker vi å forbedre oss - et utvalg som ble opprettet i 1977 har nå lagt fram forslag til ny utforming av gang- og sykkelveger.

### TROMS KOMMER SÅ SMÅTT ETTER

I forbindelse med revisjonen av Norsk vegplan registrerte vi et behov for sykkelveger langs riksvegene i Troms fylke på 151 km omfattende 61 prosjekt med lengder fra 0,2 til 6,6 km. Behovet langs fylkesvegene har vi ennå ikke full oversikt over, men også her dreier det seg nok om et betydelig antall kilometer. Når det gjelder gang- og sykkelveger langs fylkesvegene skal kommunene bidra med halvparten av utgiftene. Over vegvesenets budsjetter vil det ved utgangen av dette året være bygget ialt 22 km gang- og sykkelveger langs riks- og fylkesvegene her i fylket. I langtidspanen for perioden 1982 - 85 er 16 prosjekter kommet med på riksvegside, mens bare 1 prosjekt langs fylkesveger er ført opp.

### VANSKELIG PLANPROSESS

Ettersom gang- og sykkelveger sjelden kan anlegges i "jomfruelig" terreng, men langs veger - med etablert bebyggelse, vil det ofte oppstå konfliktsituasjoner

Dette er vårt utgangspunkt for 80-årene. Var det likevel ikke lysegrønt som var håpets farve?

Denne nye situasjon er vi nødt til å akseptere og vi må ta den som en utfordring.

Jeg er overbevist om at vi er i stand til å oppfylle de fleste av disse krav ved å være villige til å bruke oss selv og øvrige ressurser med større omtanke. Dette innebærer at vi må ha vilje til å tenke i nye, kanskje helt utradisjonelle baner og innrette oss i mer fleksible opplegg og systemer, samt at de eksisterende systemer som er gode nok må "rendyrkes". Jeg tenker her spesielt på driftsoppfølging hvor det ennå er mye å hente.

Når det gjelder krav til vedlikeholdsstandard må vi her i større grad differensiere innsatsen etter trafikkbelastningen, både vinter og sommer. For riksvegside er dette klart uttalt fra politisk hold, vi må ovenfor fylkeskommunen søke å få et like klart utsagn når det gjelder fylkesvegene.

Den innledningsvis omtalte lysegrønne har falmet noe, på tross av en dårlig sommer, det samme har vel håpet om en ny "gullalder" i vegvesenet.



Halvor Halvorsen og Petter Pettersen markerer den nye gang- og sykkelvegen på Storslett

(Foto: Margit Pedersen)

med grunneiere. "Gjerne gang- og sykkelveger men ikke over min eiendom", er en oppfatning som planleggerne ofte støter på. Dermed får vi en svært langdryg prosess før anleggsstart og mange er de bevilgninger som hittil har måttet overføres til det påfølgende år, og også til andre prosjekter. Dette har vi nå tatt konsekvensene av og vi planlegger nå utbygd langt flere gang- og sykkelveger enn

29

## NY DISTRIKTSLEDER

Fra 1. nov. 1981 overtar avdelingsingeniør Dagfinn Brønning Nilsen oppgaven som distriktsleder for vedlikeholdsområdene 5, 7 og 8.

Brønning Nilsen avløser Karl P. Bruun som da går over i pensjonistenes rekke.

## GISUNDBRUA ER NÅ BETALT

Lørdag den 14. november 1981 innkreves den siste brubilletten etter at trafikken over denne brua har vært avgiftsbelagt siden åpningen i 1972.

Da har trafikantene lagt igjen 9,4 mill. kroner i brukiosken. Så vidt vi har forstått bruskapet - vil det bli en enkel markering av begivenheten.

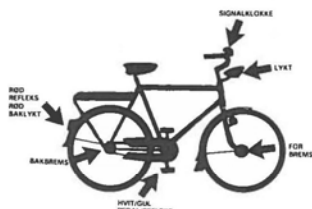
"Imidlertid er min erfaring at utfordringer skjerper både innsatsvilje, ideproduksjon og livsappetitt og tror derfor at det i nedgangstider er minst like store muligheter til meningsfylt og ansvarsfullt arbeid enn om det skulle flyte med "melk og honning".

31



# SYKKELEN - BILENS FORLØPER

## NOEN TREKK FRA SYKKELENS HISTORIE



Dette skal sykkelene være utstyrt med etter kjøretøyforskriftene.

Sykkelen var bilens forløper og banebryter. Mange av de kjente bilprodusentene slo seg først gjennom i sykkelbransjen Ford Hillmann, Morris, Peugeot og Opel er de mest kjente eksemplene. En rekke av bilverkstedene hadde begynt med å reparere sykler og sykkelene var også årsak til de første trafikkregler.

Velosipeden — dette monstret med et stort forhjul og lite bakhjul som nærmest krevde ridekunnskap for å mestre — kom til landet i 1880-årene. Var det et kunstykke å komme seg opp på denne kjøredoningen, var det ikke mindre krumspring som måtte til for å komme seg av — og slett ikke ufarlig å velte. Så fikk den også tilnavnet "Veltepetter".

Men velosipeden ble ikke gammel, sykkelene overtok, og alt i 1890-årene skapte sykkelprodusentene

32



Salg av luft til sykkelhjulene var århundreskiftet.

Men det var stor pågang og allerede i 1941 ble innført rasjonering. Kjøpetillatelse måtte også til når man skulle ha nye dekk og slanger. Rasjoneringen ble opphevet i 1946.

Selvom produksjonen nå steg kraftig, bl.a. var Østland oppe i 75.000 nye sykler i 1947, så var dette ikke nok. Prisene på brukte sykler skjøt i været og sykkeltyverier ble en plage. De første etterkrigsår ble det stjålet 12-14.000 sykler årlig her i landet.

Det var ikke så rart at det var stor pågang etter sykkel i

salgsteknikken med årlige modellforandringer, sykkelutstillinger og konkurransesykling. Og da bilen kom for alvor, var sykkelene på det nærmeste ferdig utviklet. Bedre veier, trafikkregler og skiltinger var også sykkelens sak som bilen senere fikk nytte godt av.

Logvgivingen måtte også ta hensyn til at sykkelene var kommet for å bli. Således fikk Vegloven av 1851 i 1892 en tilføyelse som kaster godt lys over hvordan det bestående samfunn forsøkte å beskytte seg. Ifølge loven skulle syklisten ved passering av kjørende, ridende eller gående, i svinger, på broer og ved utforkjøring sakne fartsen og gi lydsignal. Om nødvendig måtte syklisten stige av. I skumring og mørke skulle syklisten både ha lys på sykkelene og hele tiden bruke ringeklokke. For øvrig kunne myndighetene helt nekte sykling på veier, hvor slikt ble ansett som farlig for den øvrige ferdsel.

Hvordan har så utviklingen vært framover til idag?

Jevnt over ble nok sykkelene den første tiden oppfattet som et sportslig fremkomstmiddel for de bedre bemidlede. Før før-

årene etter siste krig. Bilparken var blitt sterkt redusert, bare 38000 personbiler var forholdsvis brukbare da krigen sluttet i 1945. Selv i 1950 var det bare 60000 personbiler i drift og åtti prosent av disse var mer enn ti år gamle. Senere har det som kjent vært en eksplosiv utvikling av personbilparken her i landet, et resultat av den stadig økende velstand.

Men sykkelene ser ut til å få sin renessanse. Interessen har de siste årene vært stor. Også den politiske vilje for å legge forholdene til rette for syklistene, er økende. I 1980 ble det solgt



Å komme seg opp på en velociped må vel høre til C-momentene?

rste verdenskrig (1914-18) kunne den nemlig koste opp imot en halv årslønn for en arbeider, men endel sykler ble det likevel solgt her i landet — i 1915 således 33 000.

Og sykkelene vant stadig større utbredelse. Det gikk ikke lenge før vi fant den i forsvaret og i vegvesenet. I vegvesenet forbindes vi den gjerne med vegvokterne helt opp til våre

dager, men det var ingeniørene og oppsynsmennene som først tok den i bruk i etaten.

Sykkelsalget her i landet nådde en foreløpig topp i 1938, men under annen verdenskrig (1940-45) steg etterspørselen kollosalt. Produsentene her i landet hadde et relativt godt lager av råmaterialer og tok også i bruk erstatningsmaterialer for bl.a. nikkel og messing.

33

## NY „FORURENSNINGSLOV“ — Konsekvenser for vegvesenet

Av Oddmar Eilertsen

„Lov om vern mot forurensninger og om avfall“ ble etter lovforslag fra Miljøverndepartementet vedtatt i Stortinget i vår. Loven vil ikke tre i kraft før de forutsatte administrative organer er opprettet/utbygget eller før de nødvendige forskrifter og erstatningsbestemmelser er utarbeidet. Det antas at første halvår av 1982 vil medgå til dette arbeid. Videre til Vegdirektoratet utarbeide retningslinjer for vår befatning med saken

Det opprinnelige lovutkast, som vi har hatt til gjennomsyn, skremte oss noe på grunn av det svært omfattende ansvar som ble pålagt Vegvesenet. Blant annet var det foreslått at Vegvesenets renholdsplikt skulle omfatte områdene mellom byggegrensene, det vil si, et belte på 60 m. bredde langs hele riksvegnettet. I den vedtatte lovtokst er vårt renholdsansvar begrenset til vegens eiendomsområde.

Videre pålegges vi ansvar for oppsetting og tømning av avfallsbe-

233000 sykler og vi regner med at det er 2 mill. av dem i Norge nå.

Det produseres forøvrig langt flere sykler i verden enn biler — i 1973 400 mill. sykler mot 30 mill. biler.

KILDE: Artikler og fotos i Samferdsel nr. 6 - 1981.

holdere langs veier utenfor tettbygd strøk hvor de vegfarende er faringsmessig stanser. Dette vil si at vårt ansvar ikke bare vil omfatte de etablerte rasteplasser, men også alle andre områder hvor det er mulig å komme av vegen med bil. Altså en klar skjerpning på dette felt.

Jeg antar at dette vil føre til at vi må begrense trafikantenes muligheter til å komme av vegen med bil mange steder, f.eks. ved å grøfte, da det ellers vil være en nærmest håpløs oppgave for oss å oppfylle lovens krav om renovasjon.

Krav om, og kanskje også pålegg om oppføring av toaletter ved fergeleier og rasteplasser vil også være reelle problemer etter den nye loven.

Det er på dette område de siste par år nedlagt et stort arbeid i Vegdirektoratet, og til dels i fylkene, for å komme frem til egne typer toaletter.

34

35

# LØNNINGSKONTORET – En del av adm.- og økonomiavd.

Om enkelte av oss synes at lønningsposen er heller liten er det ikke småbeløp som samlet utbetales til etatens ansatte i løpet av året. 72 millioner kroner i ren lønnsutbetaling måtte vegvesenet ut med i 1980. Av dette gikk 22,7 mill kroner tilbake til stat og kommune i form av forskuddstrekk

Men så er vi også mange som står på lønningslista. I 1980 hadde vi 1286 lønnsinnberetninger, sier Arne C. Olsen, som er leder av lønningsseksjonen. Dessuten har vi 900 enheter av fremmede maskiner og biler og til disse ble det i 1980 utbetalt 72 millioner kroner.



Arne C. Olsen, lederen av lønningsseksjonen.

Til daglig er det 11 personer som er opptatt av dette.

Lønningsseksjonen sorterer under regnskapsseksjonen som igjen er en del av administrasjons- og økonomiavdelingen, tar seg av lønnsutbetalinger til alle ansatte, leie av egne og fremmede maskiner, skatteoppgjør til kommuner, arbeidsgiveravgift og sykkelønsoppgjør. Dessuten behandles alle reise- og kostregninger av denne seksjonen.

Før de mer detaljerte forskriftene og retningslinjer foreligger er det ikke mulig å si noe særlig mer om hva den nye loven vil innebære kostnadmessig og innsatsmessig for Vegvesenet. Men det er helt klart at vårt engasjement når det gjelder å begrense forurensning langs vegen er fylket forventes øket i tiden som kommer.

36

## FØRERKORT FOR PERS./VAREBIL Fase 2 opplæring

Av Andreas Nilsen

De nye førerkortbestemmelsene forutsetter føreropplæring i 2 faser i klasse B, slik at førerkort første gang utstedes med 2 års gyldighet. Denne ordningen ble iverksatt fra 15. september 1979. Videre gjelder krav om obligatorisk etteropplæring for å få ordinært førerkort i klasse B

Dette medfører at vedkommende må innen utløpet av 2 års perioden gjennomgå følgende opplæringsdeler:

### Mørkekjøring:

Mørkekjøringsøvelsen skal være gjennomført før (i den mørke årstid) avlegging av førerprøven 1. gang, eller når som helst i 2 års perioden.

Denne øvelse foregår på et spesielt godkjent område og har følgende 4 leksjoner:

### Demonstrasjon 1

– siktstrekning til gående med nærlys i mørke  
– betydningen om at gående nytter refleks i mørke

### Demonstrasjon 2 møteing

– risiko ved møte i mørke  
– siktstrekning ved møte i mørke  
– riktig bruk av lys i mørke

38

### Demonstrasjon 3 forbi kjøring

– risiko ved forbi kjøring i mørke  
– riktig bruk av lys ved forbi kjøring  
og av den som blir forbi kjørt

### Demonstrasjon 4 nødstop

– risiko ved stans i mørke  
– riktig bruk av nødblind  
– riktig bruk av varseltrekant

Etter at disse øvelsene er demonstrert for elevene skal disse ha en praktisk egenkjøringstime på landeveg.

### Glattkjøring

Egenferdighetstreningen i glattkjøring skal gjennomføres i fase 1 og fase 2, og har følgende 3 øvelser:

Stasjon 1  
Unnmanøver

som blir foretatt blant personalet. Dette gjelder både for de som arbeider ute og inne på kontoret.

– For utedriften er det rapportene fra oppsynsmenn og vegmestre som danner grunnlag for oppgjøret. Rapportene kommer inn til oss hver 14. dag og blir kontrollert og gjort klar for punching. Riktig kostnadsstet, oppgjørformer, prosesser blir påført arbeids- og maskinrapportene. Etter at de respektive ingeniører har godkjent disse blir de punchet.

Vi har bestemte frister for innlevering til Kommunedata A/S. Dermed kan det oppstå hektiske dager før fristene går ut.

For at alt skal bli punchet i tide, må alle berørte parter i kontroll-apparatet sørge for å få behandlet sakene fortløpende og

oversendt dem til oss, sier Hermod Johansen som er puncheleder.

### Punching – en stor del av arbeidet ved seksjonen

– De fleste som arbeider på lønningsseksjonen puncher og også 2-3 andre fra den øvrige del av regnskapsseksjonen tar del i dette arbeidet. Vi har nå 2 maskiner hvor 4 kan punche samtidig.

De bråker mindre og er lettere å øtjene enn de gamle var. Det er likevel slitsomt å sitte med maskinene i lengere tid. Vi har derfor delt punchingen opp i perioder, slik at ingen sitter lenger enn en halv dag hver.

– Vi setter opp en arbeidsplan for en måned og det er sjelden vi behøver å arbeide overtid, men det kan hende enkelte ganger, sier Hermod.

Endel av puncheoperatørene. Fra v.: Gun Johansen, Bente Aronsen, Wenche Lundberg. Bak f.v.: Gully Flakstad, Torill Synstrud, Hermod Johansen og Anita Grøttum



37

Stasjon 2  
Nødbreming

Stasjon 3  
Skrens i sving

### Fase -1

– I fase -1 gjennomkjører eleven de 3 øvelsene på 45 min. med øvingslæreren ved siden, før eleven avlegger førerprøve- første gang.

### Fase -2 (Perfeksjonering)

– Fase -2 skal gjennomføres i siste halvdel av 2 års perioden, og har følgende opplæringsdeler

### Teorikurs:

– Før eleven reiser på banen må han/hun gjennomgå et teorikurs på 4 undervisningstimer.

### Glattkjøring:

– De 3 øvelsene med 3x45 min. varighet gjennomkjøres selvstendig av eleven med egen bil.

Instruktøren står på de enkelte stasjoner og gir kommentar etter hvert.

### Ordinært førerkort:

– Når eleven har gjennomgått og fått godkjent de obligatoriske kurs, får denne utstedt et kursbevis.

Ordinært førerkort for 10 år erverves så ved fram møte hos biltilsynet og ved dokumentasjon av gjennomgåtte mørkekjøring og glattkjøringskurs.

### FRA PERSONALSEKSJONEN:

## OPPDELING AV DEN 5. FERIEUKE FOR ARBEIDSTAKERE OVER 60 ÅR

Iflg. Personaldirektoratets melding 24/81 kan arbeidstakere over 60 år velge når de ønsker å ta den 5. ferieuke. Likeså kan de velge om de ønsker å ta ekstraferien i sammenheng eller dele den opp. Det siste tilfelle gir rett til 6 feriedager. Feriegodtgjørelsen skal imidlertid være den samme slik at vedkommende som tar ferie i 6 virkedager trekkes i lønn for en dag. Det presiseres at det kun er den 5. ferieuken (for arbeidstakere over 60 år) som kan deles slik at den gir rett til 6 feriedager.

### Midlertidig ordning (Fase -2)

I påvente av å kunne erverve ordinært førerkort p.g.a. manglende glattkjøringsbaner, er det bestemt at de som har et midlertidig førerkort som utløper før slikt tilbud foreligger, skal få sitt førerkort forlenget med 6 mnd. ved dokumentasjon for at de er påmeldt hos kjøreskole for gjennomføring av fase -2.

39



## INNFARTSVEGEN TIL HARSTAD Rv 83 Harstadbotn-Harstad sentrum

Den siste delen av innfartsvegen til Harstad som går gjennom sentrum har vært et vanskelig og dyrt prosjekt for vegvesenet. Av den 1,5 km lange parsellen skal nå ca 600 m asfalteres i høst.

Selv om det ikke er lange strekningen som gjenstår kan vi ikke regne med at veien står ferdig før i 1983.

Grunnavstøtelsene er ikke klare, slik at det er vanskelig å drive skikkelig anleggsarbeid. Her i sentrum har vegvesenet lagt ned vann- og kloakkledninger og også hatt en del omlegginger av systemet. Kostnadene til dette har beløpet seg til ca 1,5 mill.

Oppsynsmann Jan Jørgensen og ingeniør Heidi Gjertsen. Hun har vært inntatt som ingeniør på anlegget i sommer.



kroner. Det har vært dyrt og det har også forsinket det andre arbeidet.

I den siste tiden har det vært 3 - 4 mann i arbeid her.

### "Lokk" over riksvegen

I området ved Harstadbotn videregående skole legges riksvegen i dyp skjæring. Her skal det bygges bru og legges "lokk" over riksvegen i en lengde på 120 m. Dette gjøres for å skjermes omgivelsene mot trafikkstøy. Det skal i tillegg bygges ca 800 m støyskjermer langs denne vegparsellen.

## Personal - Nytt

### Tiltredelser

#### Vegkontoret:

Marie Mjaaland er tiltrådt i nyopprettet stilling som økonomisk saksbehandler.

Tore Leirstein er tiltrådt som avdelingsingeniør ved planavdelingen.

#### Fratredelse

#### Vegkontoret:

Avdelingsingeniør Bjørn E. Selnes er innvilget 2 års permisjon for å tiltre stilling som overingeniør i Vegdirektoratet fra 5. oktober d.å.

Fra venstre: Einar Kristiansen og Terje Johansen



Overingeniør Andreas Setsaa er likeså innvilget 2 års permisjon for å tiltre stilling som driftsjef i Vestfold fylke.

Avdelingsingeniør Karl P. Bruun fratrer med pensjon 1. november d.å.

Roar Flydal fratrer som avdelingsingeniør ved anleggsavdelingen 30/9.

Kontorassistent Marit Særsten er sluttet etter endt permisjon fra regnskapsseksjonen.

#### Biltilsynet:

Sonja Solstrand er fratrudd som kontorassistent i 1/2- stilling ved biltilsynet.

Karin Nyvoll er tilsatt i stillingen etter henne.

#### Utedriften:

Disse er fratrudd med pensjon:

Edvard Henriksen, Aspelund  
Alfred Mikalsen, Hamnvik

*Vi gratulerer!*

Med 50 års dag

Kyrre Pedersen, Keianes 30/10.

41

## VEDLIKEHOLD AV TJELDSUNDBRUA

Tjeldsundbrua er en av de to hengebruene vi har i Troms fylke. Brua ble ferdig i 1967 og vedlikehold av større grad har vi ikke foretatt før ganske nylig.

Det ble imidlertid for en tid tilbake registrert en utglidning av hengestangfestene til brua. Hele brua er festet til kablene med 76 hengestenger.

Vegdirektoratet, i samarbeid med Det Norske Veritas, mener at årsaken sannsynligvis skyldes for lav sigefasthet i hengestanghodene.

Selv om det ikke er noen overhengende fare for brudd er 6 av hengestengene skiftet ut. I løpet av vinteren tar vi sikte på 13 nye utskiftninger. Dette gjelder i første rekke de hengestenger der overflaten av støpemassen er sprukket opp- eller delvis trukket inn på baksiden av hodet.

Disse arbeidsoperasjoner er verken helt enkle eller billige. Hengestengene skal kobles av. Her nytter det ikke med høydeskrek. Nye hengestenger blir laget på et verksted, og verkstedet foretar utskiftninger i samarbeid med vegvesenets folk. For 13 hengestenger må vi regne med at arbeidet vil ta 6 - 7 uker og kostnadene vil komme på ca kr. 350.000,-.

I tillegg til denne utskiftningen er alle stengene kjemisk rensset og malt.



Luftig kan det bli når stengene skal skiftes (Foto: Jan Jørgensen)

Ellers har vi foretatt en del utretting av skader på brudekket. Blant annet et fugestål som løsnet etter vinterens brøyting. Nå er det boltet, limt og støpt fast og vil forhåpentlig tåle vinterens slitasje.

## TRAFIKKFARLIG REKLAME

Av Lisa Sundstrøm

Reklame og informasjonsmateriell langs vegene er med på å øke trafikkløsheten. Vegvesenet ønsker nå en strengere praktisering av reglene for reklame, så som transparenter og løse plakater utenfor forretninger.

I følge veglovens § 33 må ikke reklameskilt og lignede innretning uten særskilt tillatelse plasseres nærmere offentlig veg enn 30 m fra midtlinje. Dette gjelder utenfor tettbygd strøk. Men problemet er vel ofte reklamen som er oppsatt rundt tettsteder.

Johan Filseth på Trafikkavdelingen sier at i Troms er det først og fremst reklamen på tettstedene som er mest trafikkfarlig. Ofte blir reklameskilt på løs fot satt utenfor butikker, kiosker og bensinstasjoner og da gjerne på begge sider av veien. Slik reklame er ekstra trafikkfarlig da den kan skjule barn på vei ut i vegbanen. Den hindrer også parkering av biler og kan medføre kaos. En annen

Noe tvilsomt plassert reklame

viktig årsak til at reklamen bør begrenses er at den gjør vegskiltene mindre framtrædende.

Nå er ikke dette noe stort problem i Troms i dag, men dersom man ikke reagerer mot stadig mer oppsett av reklame, vil dette kunne utvikle seg i gal retning. Vi kan ende i "amerikanske tilstander" hvor man nærmest kjører gjennom en allé av reklameskilt.

— Får vegvesenet ofte søknader om oppsett av reklame?

— Det er i grunnen få som søker, sannsynligvis fordi de vet at de kan få avslag. Vi er spesielt streng med å gi dispensasjon til transparenter over veien.

(Foto: Lisa Sundstrøm)



43



# VEG TIL HUSØY

## Riven tunnel

Driften i den andre og siste tunnelen i byggingen av fylkesvegen til Husøy har ikke bydd på problemer av større art. Arbeidet startet opp i mars i år og i slutten av september har vi nådd 400 m inn i fjellet. Vi antok først at gjennomslaget i den ca. 950 m lange tunnelen ville skje innen årets utgang, men på grunn av forsinkelser av forskjellig art vil dette neppe skje før ut på nyåret, sier avdelingsingeniør Ingolf Moan.

I motsetning til Fjellsenden tunnel i samme veganlegg er fjel-

vegvesenet har turistinformasjon på forskjellige steder og disse skal gi tilstrekkelig informasjon til de vegfarende.

Når det gjelder bedrifter som ligger ved vege har de lov å ha reklame på bygningen som forteller om bedriftens virksomhet eller navn på bedriften.

Problemet er størst når trafikkfarlig reklame står på privat grunn. Saksgangen blir da både tid og ressurskrevende dersom det skal fjernes. På statens grunn har vi lov å fjerne ulovlig reklame umiddelbart.

Vegdirektoratet har ellers oppfordret oljeselskapene til å fjerne reklame på løs fot utenfor besinstasjonene.

Johan Filseth påpeker forøvrig at trafikkfarlig reklame ikke er noe stort problem her i Troms.

Problemet er nok større sørpå. Dersom man skal følge opp dette mer nøyaktig enn i dag, krever det at de jobber ute i vegvesenet er oppmerksom på de regler som gjelder, slik at de kan aksjonere i påkrevde tilfeller.

let av bra kvalitet. Men det store snefallet i vinter skapte endel transportvanskeligheter til tunnelen. Mellom tunnelene er det ca. 1500 meter og denne strekning- en er ikke ferdig grovplanert. Det arbeider to skift på Riven tunnel. I vinter hendte det at arbeidsdagen til det første skift gikk med til brøyting og snø- rydding for å komme fram til arbeidsstedet.

### Tunneldrift er trivelig.

Vi trives godt med å være tunn- elarbeidere, sier tre av de vi kom i prat med. Det var Arne Andersen, Jørgen Tollefsen og Edg- ar Haarvik. Selv om vi om sommeren må inn i mørket i fjellet, så slipper vi til gjengjeld ikke blåst og kulde inn til oss om vinteren. Her er jevn temperatur hele året.

Arbeidsoppgavene på skiftet er - nøye tilrettelagt. Hver enkelt har sine bestemte oppdrag og alle vet nøyaktig hva de skal utføre. Her er et godt miljø. Det er godt kameratskap oss i mellom og li- keså mellom oss og oppsyn.



I spisebrakka - fra v.: Edgar Haarvik, Jørgen Tollefsen og Arne Jonansen

(Foto: Lisa Sundstrøm)

Vi ser helst at vi får fortsette med tunneldrift så lenge som mulig. Og fortjenesten er bra.

- Hva med brakkeliv og pen- dling?

- Stort sett har vi inntrykk av at de fleste trives bra, både med brakkeliv og pendling. Hver 14.

Verkstedhallen utenfor tunnelåpningen mot majestetiske fjell.



45

## NY PROSESSKODE FRA 1. DESEMBER

Erfaringen med nåværende prosesskode som skriver seg fra 1969 og den tekniske utviklingen har gjort det nødvendig med en omfattende revisjon. Den nye koden bygger i stor grad på ønsker fra fylkene. De mest omfattende endringer finner vi på hovedprosess 8 - „Bruer og kaier“.

Revisjonsarbeidet har foregått i regi av Vegdirektoratets driftsavdeling med avdelingsingeniør Theodor Borchgrevink som formann i en bredt sammensatt gruppe. Resultatet av dette arbeidet foreligger i håndboks form nr. 025 for Vegarbeidene og nr. 026 for bru- arbeidene.

Av endringene vil vi for vedlikeholdets vedkommende se at brøyting nå blir prosess 92.

Prosess 10 som i nåværende prosesskode nærmest har vært betraktet som en slags "hummer og kanari"- kode, forsvinner nå og operasjonene som hittil har vært gjemt her, blir spesifisert.

Og det vil med andre ord si at vi får flere prosesser. I vedlikeholdet vil vi bl.a. heretter kunne skille mellom nyoppsett av rekkverk og reparasjoner av slike.

Og tilsvarende, nybygde stikkrenner får egen kode forskjellig fra reparasjoner.

Som for vedlikeholdet ser også anleggsavdelingen fordel i den nye mere spesifiserte hovedprosess 10. Av endringer ellers som har betydning for anlegg finner vi en mere utbygget hovedprosess 8 "bruere og kaier". I sin fulle omfang vil nok denne bare bli brukt på de store bruprojektene, mens vi for de små

og mellomstore bruene fortsatt vil kunne anvende en forenklet prosesskode slik vi har gjort tidligere her i fylket. Men denne må selv sagt justeres slik at den harmonerer med den store koden.

Nylegging av oljegrus og asfalt har fått ny kode og også når det gjelder bygging av stikkrenner og kompletteringsarbeider finner vi noen endringer. Både i anleggs- og vedlikeholdssektoren tar man nå sikte på å gi oppsynet en grundig informasjon om den nye prosesskoden og deretter vil alle som har befattning med prosessføring på rapportene få en tilsvarende orientering.

Bruarbeid er en prosess som nå endres noe. Fra Sandnesselvs bru i rv. G. Hermod Eliassen (t.v.) og Peder J. Pedersen.



46

### Vernelederen:

## SKADEMELDINGSSKJEMA

Som kjent skal det ved arbeids- skader i Statens vegvesen ut- fylles "skademelding fra arbeid- sleider". Skademeldingene sendes vernelederen som samordner disse og videresender meldingene til Vegdirektoratet.

Iflg. Vegdirektoratets melding nr. 62/81 av 9. sept. d.å. foreligger det nå skademeldingsskjema i nytt opplag. Vernelederen har ved rundskriv til arbeidsledere i utedriften (oppsynet) oversent nye skjemaer til vegstasjonene i fylket. De av arbeidslederne som ikke er tilknyttet fast stasjon kan få skjemaer tilsendt ved henvendelse til vernelederen.

AMU har flere ganger tidligere påpekt manglende utfylling av skademeldingsskjemaene, uten at dette er nevneverdig etterkomm- et. Vi vil på nytt innskjerpe utfyllingen av skjemaene. Dette er av stor betydning både i forbindelse med etterforskning av ulyk- ker og i det forebyggende verne- og miljøarbeidet.

Det forekommer ennå bruk av en gammel type skjemaer, disse må ikke benyttes og kan maku- leres.

Ved arbeidsskader er det nok å fylle ut ett eksemplar av skj- emaene. Vegdirektoratet skal ha meldingen inn med utfylt for- og bakside og ikke slik tilfellet

oft har vært som fotostatkopi av meldingen, det vil si med 2 blad pr. melding. Problemet har i første rekke vært dårlig lesbarhet på grunn av svak kopiering, samt å unngå en unødvendig stor papirmengde. Nødvendige kopier til internt bruk i fylket ordnes av verne- leder.

Til utfyllingen av skjemaene vil - en spesielt nevne følgende:

- Skademeldingsskjemaer skal utfylles og sendes snarest etter en ulykke (innen 24 timer).

- Personlig data på skadede er mangelfull.

- Husk dato når ulykken skj- edde.

- Alle rubrikker som kan hen- ledes på ulykken (skaden) skal det krysses av for, gjelder både for- og baksiden av skjemaet.

- Beskrivelsen av selve ulykken bør bli bedre utfyllende.

- Skader hvor manglende ver- neutstyr kan være årsak bør spesielt anføres.

- Rubrikken for friskmelding skal ikke utfylles, dette ordnes av verneleder.

- Husk alltid dato og under- skrift, også av verneombud.