

# Vegs ikka

Bedriftsblad  
for Statens vegvesen Troms

Nr. 6 - 1992 - 24. ÅRGANG



C



*God Jul og  
Godt Nyttår*

## INNHold

side

Tilbakeblikk og framtidsplaner .....	3
Anleggsplaner .....	4
Nytt vegkontor - julegave til vegadministrasjonen .....	7
Veg til Kvitnes .....	8
Kryssutbedring i Giæverbukta .....	9
Krøsus .....	10
Nina - En av våre anleggsslusker .....	11
Anleggslivet - En saga blott .....	12
Tanker i tiden .....	13
Frid - En av våre kreative sjeler .....	14
Pensjonistsammenkoms på Bikuben .....	15
Vegåpning i Breivika .....	16
Messe på Silsand .....	19
Premiering for kreativitet .....	20
America - Here we come!! .....	21
Island - Vår bror ute i havet .....	25
Studietur til Sverige .....	27
Med sommeren friskt i minne .....	28
Vår nabo i øst .....	29
Velferdstur for pensjonister .....	31
Forslagsnytt .....	33
Personalnytt .....	35

## FORSIDEN

- og nå er solen borte!

(Foto: Lisa Sundstrøm)

## BAKSIDEN

(Illustrasjon: Toril Heimdal)

**VEGSTIKKA** kommer ut 6 ganger i året.  
Neste nummer er i februar 1993.  
Frist for innlevering av stoff til dette nummeret er 20. januar.

# 1992 - 1993

## Tilbakeblikk og framtidsplaner

av Eilif Mathisen

Så langt vi vet når dette skrives, har 1992 vært et godt år for vegvesenets virksomhet i Troms. Planlagte prosjekter er gjennomført, og nye er satt i gang. Vi har fått fast dekke på alle riksvegene, ulykkestallet har stagnert selv om trafikken fortsatt har økt, og trafikkavviklingen har gått greit uten spesielle problemer. Alt dette har skjedd innenfor de budsjetterammer som er vedtatt for året.

Blant våre omgivelser er det nok fortsatt noen som mener vi kunne ha gjort enkelte ting bedre og annerledes. Dette får vi ta som en utfordring, som trolig alltid vil være til stede i en så utadvendt sektor som vår. Men mitt hovedinntrykk, at publikum i stor grad setter pris på det vi gjør, er heller blitt styrket enn svekket i det året som er gått.

Takk til alle som hver på sin plass har bidratt til et godt resultat.

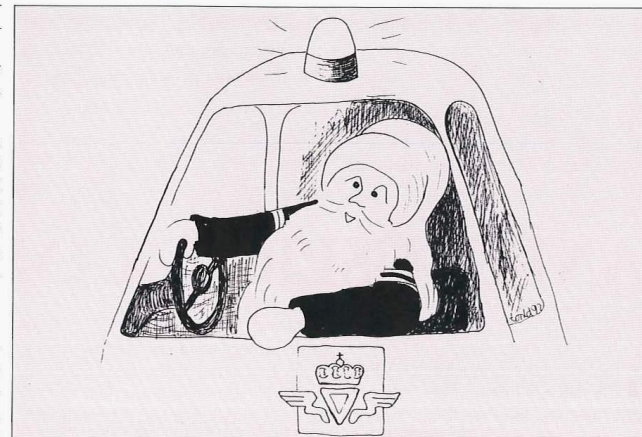
1993 ser ut til å bli et år med nye store utfordringer. Anleggsvirksomheten blir større enn noensinne. Innenfor de øvrige områder ser det ut til å bli strammere budsjetter. Her vil utfordringen være å finne løsninger som gir mest mulig igjen for de rammer vi får.

2 store nye enkeltsaker vil prege 1993:

- Tilpasning til EØS, særlig innenfor kjøretøykontrollen.
- Innføring av nytt økonomistyringssystem (KRØSUS).

Mye er ennå uklart om det nye opplegget for kjøretøykontroll. Men det bygger klart på andre prinsipper og oppfatninger om hva som er viktig enn det som har vært vanlig hos oss de siste årene. Det reiser også sentrale spørsmål om vår egen rolle i dette arbeidet, som forvaltningsorgan eller produksjonsbedrift i konkurranse med andre.

Jeg tror ikke vi ennå har funnet den endelige modell som gir best effekt for trafikksikkerheten, verken i Norge eller i Europa forøvrig.



KRØSUS er først og fremst et hjelpemiddel for at vi skal kunne gjøre en bedre jobb. Utfordringen i 1993 blir først og fremst å få systemet i drift, raskt og effektivt, uten at denne prosessen går ut over våre hovedoppgaver på vegene og overfor publikum forøvrig. Så blir neste trinn å utnytte de muligheter det nye systemet gir.

Fordi dette prosjektet krever mye innsats, særlig innen opplæring, har vi «lagt på is» de fleste andre store utviklingsoppgaver dette året.

Men 1993 vil også bringe på banen andre store saker, som vil bety mye for oss på lengre sikt.

Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) for 1994-97 blir lagt fram og behandlet av Stortinget til våren. Her blir hovedrammene lagt for vårt arbeid i denne perioden, og visse signaler enda lenger fram vil nok også bli gitt.

Det gledelige hittil har vært en nærmest fullstendig enighet mellom lokale politiske myndigheter og vegvesenet om prioriteringene i denne planen. Det bekymringsfulle er at beløpet til riksveginvesteringene i Troms kan bli langt mindre enn på mange år.

Virkningene blir selvsagt størst for vegbrukerne dersom dette blir resul-

tatet. Men når denne situasjonen inntreffer like etter noen år med rekordaktivitet, reiser det også store krav til tilpasning av vår egen organisasjon på meget kort tid.

Uansett hva utfallet blir denne gang, må vi regne med at tida med et fast og jevnt bevilgningsnivå i hvert fylke er forbi. Store svingninger over relativt få år bli det normale. Skal vegvesenet mestre denne situasjonen, må organisasjon, bemanning og oppgaveprioritering være fleksibel.

Økt samarbeid og samordning over fylkesgrensene kan bli et viktig virkemiddel.

I 1993 vil også det såkalte «Hollerutvalget» avslutte sitt arbeid. Som kjent vurderer dette utvalget hvordan vegvesenets styringssystemer skal være i framtida. De forslag som utvalget legger fram, og den prosess og de beslutninger som følger etterpå, vil være avgjørende for hvordan vegvesenet skal fungere om noen år.

Sentralt i diskusjonen hittil har vært spørsmål om vegvesenets rolle som forvaltnings- og produksjonsetat, og hvordan disse rollene skal forenes eller holdes adskilt.

I slike diskusjoner savner jeg ofte det grunnleggende spørsmål: Hvorfor har vi et vegvesen, eller i det hele tatt en offentlig forvaltning? *Forts. s. 4*

Svaret er vel å gi befolkningen som helhet best mulig dekning av viktige behov på det området det enkelte organ er satt til å forvalte. Dette er hovedmålet, ikke å gi best mulige vilkår for oss som lever av forvaltningen, enten som ansatte eller som leverandører av varer og tjenester dit.

Dersom dette svaret er riktig, blir spørsmål om konkurransevne, like konkurransevilkår o.l. mer spørsmål

om hva som tjener hovedmålet, ikke noe mål i seg selv.

Det snakkes stadig i enkelte miljøer om «A/S Norge», som om et samfunn skulle være et aksjeselskap, med aksjeloven som grunnlov. Så enkelt er det nok ikke.

Jeg håper at disse grunnleggende forutsetninger ikke blir glemte i Holler-

utvalgets arbeid og den diskusjon som vil følge etterpå.

Det er altså all grunn til å regne med at 1993 blir et spennende år, med store utfordringer for oss og vår etat. Jeg ønsker alle lykke til.

Men før dette ønsker jeg alle en riktig god jule- og nyttårshelg, med en spesiell hilsen til de som skal være på jobb i helga.

## ANLEGGSPROGRAMMET - 1993

av Ingolf Moan

**T**RADISJONEN tro inneholder VEGSTIKKAS julenummer en kortfattet oversikt over neste års anleggsp program. Stortingsproposisjon nr 1 fra Samferdselsdepartementet, som blant annet omfatter den virksomhet Statens vegvesen driver, er lagt fram for Stortinget. Proposisjonen legger opp til videre satsing på vegbygging.

Også i 1993 har Troms fått fordeler av større økonomiske rammer gjennom at hovedvegutbygginga i Troms er i full gang.

Totalt er det foreslått 282,8 mill kr over anleggskapitlet. Dette er det beste budsjettet Troms noen gang har hatt. Til sammenligning kan nevnes at årets budsjett er på 262,2 mill kr.

Korrigerer vi for forventet prisstigning får vi en aktivitetsøkning på ca 6 % på riksvegside.

### E 6 NORDLAND GR - FINNMARK GR - 32,0 MILL KR

Høsten 1993 regner vi med å gjenoppta arbeidet med parsellen Tømmerelv-Nordkjosbotn. Siden ras-

ulykken i 1988 er underparsellen Tømmerelv-Bergneset satt under trafikk og hovedplan for videreføringen fra Bergneset til Nordkjosbotn er endelig godkjent (øvre linje). For tiden pågår detalj- og byggeplanlegging. Hele parsellen er kostnadsberegnet til 95 mill kr og ventes åpnet for trafikk høsten 1995.

Parsellen Hellarberget-Kvesmenes er en omlegging av E6 ved Kvesmenes. Parsellen er 2,3 km lang og ventes åpnet for trafikk høsten 1993. Kostnadsoverslaget er på 12 mill kr.

Omlegging Andselv er den tredje parsellen på E6 som er oppført med bevilgning i 1993. Dessverre er ikke hovedplanen godkjent enda, slik at anleggsarbeidene tidligst kan starte høsten 1993. Vi regner med at parsellen, som er kostnadsberegnet til 80 mill kr blir åpnet for trafikk høsten 1995.

Alle parsellene på E6 vil i utgangspunktet bli utført i egen regi, men deljobber vil bli utlyst i entrepriser.

### E6 RIKSGRENSEN HELLIGSKOGEN - TROMSØ 100 MILL KR

Anleggsarbeidene på parsellen Tomasjord-Breivika (Tromsøysund-tunnelen) ble startet høsten 1990 og står nå foran sin mest hektiske fase, og årets bevilgning går i helhet til denne



Arbeidet med Andørjas fastlandsforbindelse har pågått i ca. 2 år. Kjørbar veg fram til Mjøsundet var klar 1. mai 1992 - Toralf Bergseth ved Mjøsundet.

parsellen. Forbindelsen under Tromsøysundet består av 2 parallelle tunneller, hver på 8,0 m totalbredde. Tunnelene blir envegskjørt med 2 kjørefelt i hver retning. Parsellens totale lengde er 3,7 km og er kostnadsberegnet til 279 mill kr. Arbeidene utføres både i entrepriser og i egen regi, men med hovedtyngden i entrepriser. Vi venter trafikkåpning sommeren 1994.

### Rv 91 BREIVIKEIDET OG SVENSBY FERGEKAI - 14,2 MILL KR

Fergekaiene på Breivikeidet og Svensby er gamle og uegnet for den nye fergen som skal leveres våren 1993. Det er derfor bevilget penger til helt nye fergekaier i dette sambandet.

Breivikeidet fergekai skal ut i entrepriser, mens arbeidet med Svensby fergekai utføres av Statens vegvesen Møre og Romsdal.

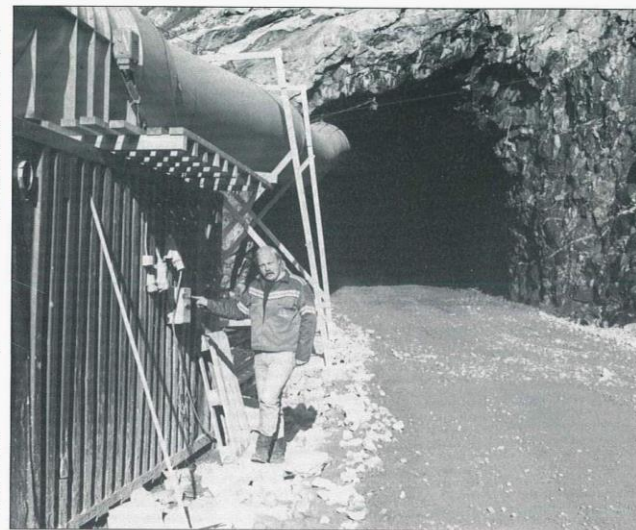
### FORNES - SØRVIK - 5,2 MILL KR

Pengene skal brukes til helt nødvendig utbedring av denne parsellen før Mjøsundforbindelsen åpnes for trafikk.

### RA 1905 MJØSUNDFORBINDELSEN - 63,1 MILL KR

Arbeidet med Andørjas fastlandsforbindelse har pågått i ca 2 år. Kjørbar veg fram til Mjøsundet var klar innen 1. mai 1992. Arbeidene med Mjøsundbrua pågår for fullt og vegarbeidene på Andørja er startet.

Hele prosjektet er kostnadsregnet til 177 mill kr. Vegarbeidene utføres i alt vesentlig i egen regi mens Mjøsundbrua bygges av Eeg-Henriksen Anlegg A/S. Trafikkåpning er satt til høsten 1994.



Rassikringstunnelen i Sifjord skal dekkelegges på forsommeren. Men tunnelen kan åpnes for gjennomfart ved rasfare. Hugo Fagermo ved tunnelinnslaget.

### GANG- OG SYKKELVEGER - 11,2 MILL KR

Følgende anlegg får bevilgning over denne posten:

Rv 849 Gang-/sykkelveg Gåre-Borkenes

Fv 63 Gang-/sykkelveg Nyløkken-Sjølund (Tromsø)

Rv 853 Gang-/sykkelveg Andselv-Bardufoss flyplass

### TRAFIKKSIKKERHETS- OG MILJØTILTAK - 15,4 MILL KR

Følgende prosjekter får bevilgning over denne posten:

Rv 83 Diverse tiltak Harstad sentrum

Rv 862 Kryss Tverrvegen (Tromsø)

Rv 862/Rv 863 Rundkjøring Kvaløysletta

Rv 857 Takelv bru

E6 Skarelva bru

Fv 53 Kollektivfelt Tromsdalen

E6 Kryss Heggelia

E6 Kryss Andslimoen

### FYLKESVEGANLEGG

Det knytter seg også i år en del usikkerhet til fylkesveg budsjettet. Vi må likevel kunne gå ut fra at følgende prosjekter er sikre:

Fv 212/214 Dyrøyforbindelsen. Her er bruarbeidene i full gang og trafikkåpning er satt til sommeren 1994. Totalkostnad ca 123 mill kr.

Fv 232 Rassikring Sifjordura. For tiden pågår etterarbeid i tunnelen. Ved rasfare i Sifjordura kan tunnelen åpnes for gjennomfart, men dekkelegging skjer først forsommeren 1993. Totalkostnad 34 mill kr.

Fv 15 Bjørnerå-Dale (Toppenevegen) er et gammelt vegkrav som blir realisert. Vi venter at anleggsarbeidene vil starte opp høsten 1993. Anlegget har en kostnadsramme på 73 mill kr og byggetid på ca 3 år. Arbeidene utføres i egen regi.

Fv 56 Sandneshamn-Sandvika (Kvaløya) får sin oppstart sommeren 1993. Kostnadene kan komme på fra 17-27 mill kr etter hvilket alternativ som velges. Byggetid ca 1 år. Arbeidene ventes å gå som entreprise.



Anleggsarbeidere i Tromsø har til tider vært nært vegadministrasjonen. Her legges kabler til de variable skiltene.

Fv 305 Vannvåg-Vannareid. Arbeidene omfatter forsterkning/opprusting av vegen til 10 t aksellast. Kostnadene er beregnet til ca 15 mill kr. Arbeidene utføres som entreprise.

utleid til drifts- og maskinavdelingen og 1 har permisjon. 2 tjenestemenn er langtidssykemeldt. Vi har i tillegg 4 lærlinger.

Mannskapsplanen som gjelder til våren 1993 viser følgende fordeling:

#### BEMANNING

Det er nå 57 fast tilsatte tjenestemenn ute i anleggsdriften. Av disse er 4

A1 Løksa  
9 mann

A2 Finnsnes  
11 mann

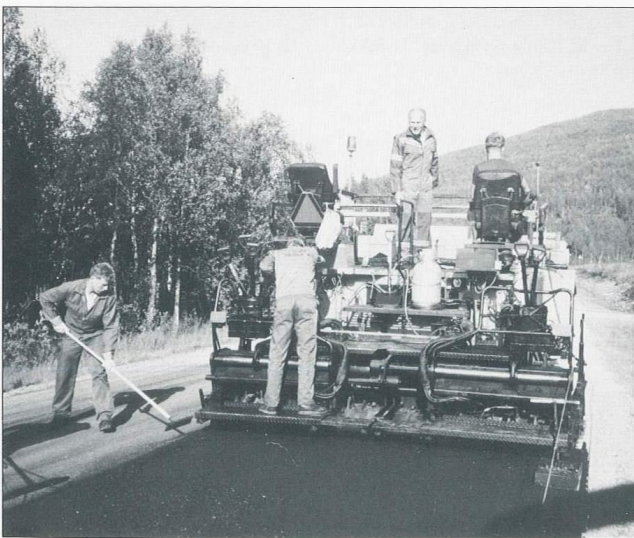
A3 Nordkjøsbott  
8 mann

A4 Tromsø  
22 mann

Bemanningen i anleggsområde A2 vil bli redusert utover vinteren ved overføring av tjenestemenn til andre anleggsområder.

Det er nå 1 fast tilsatt og 3 engasjerte kokker, men det er behov for å ansette en til etter årsskiftet.

I utedriften er det nå 15 fast tilsatte oppsynsmenn. Anleggsledelsen for øvrig, som omfatter prosjektledere, byggeledere, anleggsledere, kontrollingeniører, planlegger og jordskifte-kandidat, utgjør i alt 17 tilsatte. I tillegg har vi engasjert 3 stikningsingeniører.



Siste delen av Rv. 84 Elvevoll-Tungen ble endelig dekkelagt i sommer. Vegdirektør Eskild Jensen var også med på begivenheten

## Nytt vegkontor - julegave til vegadministrasjonen

av Lisa Sundstrøm

Vegkontoret er flyttet i nye lokaler. Vi leier en del av de gamle lokalene til Regionsykehuset, og holder for fremtida til i det som engang var Øre/Nese/Hals-avdelinga og Blodbanken. Det er med andre ord den øverste delen av det gamle Regionsykehuset sør i byen.

Inngang til kontoret blir på nedre side av bygget - mot nord. Foreløpig er vår nye adresse Mellomvegen 40.

Men postadresse blir som hittil:

**Statens vegvesen Troms  
Vegkontoret  
9005 Tromsø**

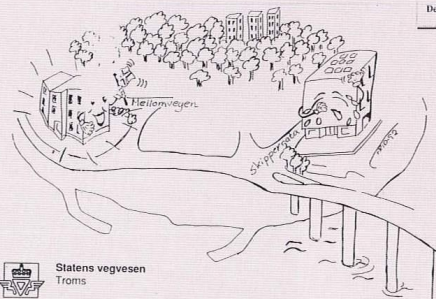
Vi har imidlertid fått nytt telefonnummer: 083-17000 og telefaxnummer: 083 - 17666

Det vil bli direkte innvalg til alle telefonapparat. Telefonliste vil komme senere.



### Vi flytter!!

Vegkontoret flytter til nye lokaler i det gamle RST (Øre/nese/Hals-Blodbanken), og fra den 7. desember 1992 er vår besøksadresse:  
Det nye Fylkeshuset - Mellomvegen 40  
9000 TROMSØ



Postadressen blir som før:  
Statens vegvesen Troms  
Vegkontoret  
9005 TROMSØ

Nytt telefonnummer:  
083-17000  
tt telefaxnummer:  
083-17666

Det nye vegkontoret består av 4 plan. I første plan har vi kantine, datarom, lagerrom, trimrom, kontorer for organisasjonene, EDB-opplæring og fjernarkiv. I andre plan, selve inngangspartiet, finner vi fellesjenester med ekspedisjon, sentralbord og arkivtjeneste. Her holder også biltilsynsavdelinga, driftsavdelinga, maskinavdelinga og deler av planavdelinga til.

I tredje plan finner vi resten av planavdelinga. Anleggsavdelinga har også fått sine kontorer i denne etasjen.

I fjerde plan har administrasjonssavdelinga sine kontorer. Her er også vegsjefen, assisterende vegsjef og informasjonstjenesten. I tillegg vil også oppmålingsfolkene ved anleggsavdelinga ha sine kontorer her.

I kjelleretasjen har vi kantine, datarom, lagerrom, trimrom og kontorer for organisasjonene, EDB-opplæring og fjernarkiv.

Det nye vegkontoret har ca 120 kontorer. Det er holdt i lyse farger, og det er lagt stor vekt på trivelige omgivelser.



# VEG TIL KVITNES

av Reidulf Broderstad

## Vegbygging

Som planlagt sto vegen ferdig til 1. oktober dette år. Dekkelegging ble utført av AS Fjeldhammer Brug og var ferdig 26. september. Vegbygging er utført i egen regi, med innleie av private maskiner.

Det som gjenstår av arbeider i tilknytning til selve vegbygginga er:

- såing av 35 000 m<sup>2</sup> skråninger
- dekkelegging rasteplass
- oppsetting av toalett ved rasteplass

## Molo

I forbindelse med bygging av nytt fergeleie ved Storstein må det på grunn av havsjø bygges en dekningsmolo for fergeleiet. Som molotype er det valgt raumsolo på underfylling. Underfyllinga er noe bredere enn selve molo-kroppen og moloen vil dermed få skuldre på begge sider som vist på tegning. Skuldrene skal ha som oppgave å drepe det meste av bølgeenergien for den når fram til molokroppen. For denne molotypen vil massebehovet



Plastring av moloen.

øket, men blokkvekten i dekklaget vil kunne reduseres betydelig, hvilket er en fordel der steinkvaliteten er usikker.

## Egenregikalkyle (ERK)

På selve molojobben ble det regnet egenregikalkyle. Det av 11 stk som ga

inn anbud til fristens utløp 5. juni dette år. Denne jobben gikk til Einar-sens Sønner AS, Skjervøy. Statens vegvesen Troms hadde det fjerde laveste anbudet. Entreprenøren startet med jobben 18. juni. 300 meter fra moloen er det tatt ut fjellmasser til underfylling og molokjerne. Entreprenøren har også fått ut en god del dekkstein, men fjellkvaliteten har blitt dårligere slik at vi har vært nødt til å bytte brudd. Etter siste framdriftsplan fra entreprenøren skal han være ferdig med moloen 20. november 1992.

## Entreprise

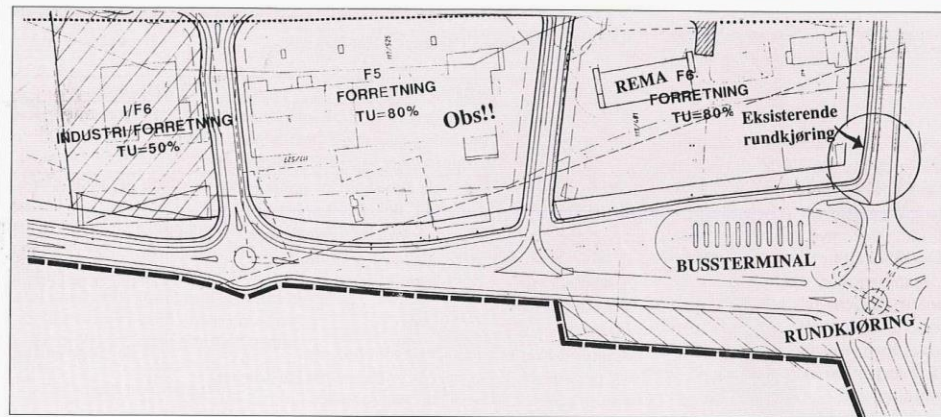
Fergekaia utføres i plaststøpt betong, fundamentert på utstøpte stålørspeler dyblet i fjell. Når VEGSTIKKA går i trykken er anbudet på fergeleiet avgjort. Frist for ferdigstilling er satt til 14. mai 1993.

Vi regner med at hele Kvitnesforbindelsen kan åpnes for trafikk 15. juli neste år.



Fra massetaket.

# KRYSSUTBEDRING I GIÆVERBUKTA



av Almar Aronsen

Vi ble tidlig klar over at rundkjøringa i Giæverbukta er for lita til å avvikle trafikken effektivt. De som bor på Kvaløya opplever daglig en del kødannelser inn mot rundkjøringa i morgenrushet.

De første planene for ombygging innebar bygging av ei ny større rundkjøring sydvest for den eksisterende, samtidig som vi ville beholde den som ligger der.

Så dukket behovet for en omstigningsterminal for buss opp. Denne skulle

plasseres inntil hovedvegene med god atkomst for bussene, og med gangatkomst til forretningsområdet.

Vi måtte da skrinlegge de første planene og i stedet satse på ei større rundkjøring. For å gi plass til bussterminalen må Ringvegen flyttes vestover.

## Flytting av Ringvegen

Flytting av Ringvegen gir også bedre plass til å utbedre atkomstene til forretningsområdet.

Det er til tider ganske kaotisk i området ved OBS!, og det er nødvendig å utbedre kryssene. Vi ønsket å bygge ei rundkjøring der dagens kryss ligger,

mens kommunen og enkelte av de næringsdrivende vil ha hovedatkomsten i et nytt kryss mellom OBS! og Normotor. Her er det trangt, og det blir vanskelig å få til en god kryssløsning. For å komme til enighet har vi mot vår faglige overbevisning likevel akseptert dette. Dagens kryss blir opprettholdt som et forenklet kryss med kun tillatt høyre påsving og høyre avsving.

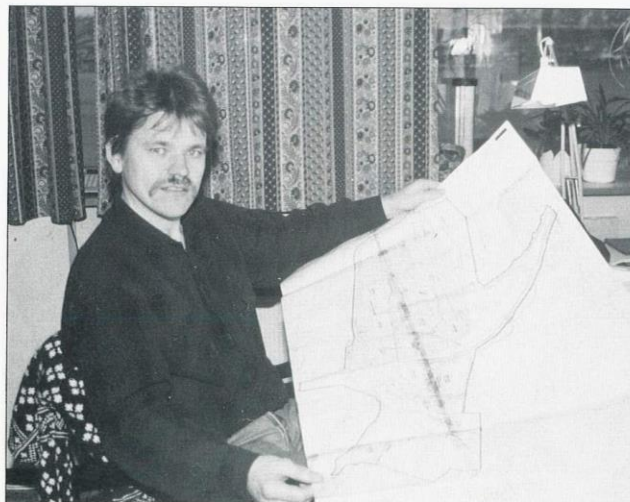
Flytting av Ringvegen ga oss flere fordeler men også en stor ulempe. Vi kolliderer med NATOs «Harrierbaner». For å kunne flytte Ringvegen må vi bygge en ny liten «flystripe». Det blir vel første gangen vegvesenet i Troms bygger flyplass!

## Stort prosjekt

Det er stor trafikk på vegene i området og vi planlegger derfor 4-feltveg mellom Bjarne G. rundkjøringa og den nye i Giæverbukta, og videre fram til det nye krysset mellom OBS! og Normotor.

Fra å være et enkelt prosjekt; utvidelse av dagens rundkjøring, har dette virkelig eset ut. Fra et kostnadsoverslag på 2 millioner regner vi nå med en kostnad på 11,5 millioner foruten det «Harrierbanen» koster.

Om alt går som vi håper, vil vi ha godkjent kommunedelplan i løpet av våren 1993. Vi vil da gå videre med detaljplanlegging, og regner med bygging i 1995.



Almar Aronsen med kart over området.

# KRØSUS - *Nytt*

av Ole Sandvik

Driftsorganisasjonen i Troms er lagt opp slik:

Navn	Ansvarsområde	Opplæring
<b>Driftsansvar:</b> 2 personer	Teknisk drift av EDB-maskiner, operativsystemet og Oracle basis programvare, samt EDB-sikkerhet.	18 dager pr person
<b>Systemansvar NIT-økonomi:</b> 2 personer	Løpende ajourhold av applikasjoner. Rette feil, skrive feilrapporter. Løse periodiske feilsituasjoner. Styre adgangskontrollen. Veilede brukerstøtte	20 dager pr person
<b>Systemansvar TLP-2000:</b> 2 personer		18 dager pr person
<b>Brukerstøtte:</b> 6-8 personer (minst 1 pr avdeling)	Opplæring av brukerne. Støtte for brukerne når de støter på problemer i systemet. I tillegg vil brukerstøttene fra administrasjonsavdelinga bistå i opplæring av rapportføring, regel- og avtaleverk, samt statistikk- og driftsoppfølging.	21 dager pr person
<b>Brukerne:</b> Alle brukerne i fylket	Lære å bruke KRØSUS	2-3 dager pr bruker

## Betydelig opplæring

NIT og Vegdirektoratet har lagt opp til en betydelig skoleing av hele driftsorganisasjonen. Opplæring av drifts- og systemansvarlige skal skje regionalt for Nordland, Troms og Finnmark, mens brukerstøtteopplæring skal skje i fylkene.

Etter dagens planer skal opplæringen begynne 1. mai 1993. Imidlertid må vi være forberedt på at i et så stort prosjekt som det KRØSUS er kan dukke opp ting som ikke er forutsett og som kan rokere på fremdriftsplanen. Imidlertid ser vi det som mulig på nåværende tidspunkt at planen om at alle fylker skal bruke KRØSUS som vegvesenets offisielle system fra 1. januar 1994 som realistisk. Pilotfylkenes innsats og kvalitet avgjør mye i videre fremdriftsplan.

## Ferie 1993

Uansett små forskyvninger eller ikke så vil en rekke personer bli sterkt berørt av gjennomføringen. Planlegging av ferien 1993 må derfor gjøres så tidlig som mulig.

For at så skal kunne skje må prosjektledelsen ha fremdriftsplanen for Troms klar så tidlig som mulig.

Vi er selvsagt avhengig av mange utenforliggende forhold før vi spikrer 93 planen, men målet er at den innen januar 1993 skal være klar, slik at ferieplanlegging kan komme i gang.

*God KRØSUS-jul alle sammen!*



# *Nina - En av våre «anleggs-slusker»*

av Lisa Sundstrøm

**N**INA WANG startet sin «karriere» i vegvesenet som lærling 22. juni i år. Siden da har hun vært i arbeid på Løksa, på Maursund og på anlegg i Olderdalen. Å være lærling i vegvesenet er greit, selv om det var vanskelig å få lærlingplass. Hun fikk nemlig beskjed om at hun var overkvalifisert! Men selv om Nina har en solid utdannelse, føler hun absolutt at hun har mye å lære i vegvesenet. Det er viktig å få praksis i tillegg til utdannelsen. På den måten føler Nina at hun har «flere ben å stå på».

Det er fagbrev som forskalingsnekker som er hennes mål i første rekke. På slutten av lærlingtida er det dette emnet hun skal fordype seg i og avlegge praktisk fagprøve i. Hun har for øvrig praksis som tømrer fra før. Hun har også gått tømrer VKI (vide-regående kurs I). Dessuten har hun teknisk fagskole, bygg og anlegg, og har også gått på Tromsø maritime høyskole, datafag. Så det er en velutdannet medarbeider vi har i «lære».

Vegvesenet trenger absolutt unge, nye folk - og da er det spesielt artig at vi kan få ei så godt kvalifisert jente i våre rekker. Nina trives godt med arbeidsoppgavene. Selv om utstyret i blant er gammelt og dårlig, er det tross alt bedre i vegvesenet enn flere andre steder. Utedriften er ok når man er ung, sier Nina, men på sikt er det verre. Men hun kan godt tenke seg en karriere i vegvesenet - gjerne som oppsynsmann med tiden.

Skjønt det er også mange andre jobber som tiltrekker Nina. Hun har tidligere praksis fra lakseoppdrett - og kan også tenke seg å jobbe med unger på et eller annet vis.

Nina er en allsidig dame. Når arbeidsdagen med snekkerverkøyet er lagt bort - starter fritida. Og den er absolutt ikke fylt av tomme timer. Da setter 21-åringen seg i den firhjuls-drevne bilen («min hjertens kjær») - drar land og strand - og besøker kjente og kjære. Nina driver også med tegning av hus, hytter og garasjer på fritida. Hun tegner på data, og har



etterhvert fått mange oppdrag. Et av husene er allerede oppført og et annet står for tur. Slik kombinerer hun arbeid med hobby.

Ellers er hun en ivrig danser. Hun trår

nemlig takta både til swingtoner og folkedans. Og om ikke det skulle være nok har hun sparket fotball i flere år. Nina - som er hjemmehørende i Bardu - er med andre ord et godt skudd på stammen av anleggsfolk!!



# ANLEGGSLIVET - EN SAGA BLOTT!!

av Lisa Sundström

19 år på veganlegg! Det er en fortid som setter spor. **Edgar Haarvik** er en mann med mange historier - både selvfortalt og fortalt av andre. Han har et langt arbeidsliv bak seg, selv om han fortsatt absolutt er til stede i vegvesenet. Men nå jobber Edgar på driftsavdelinga - i område 1 - Harstad. Det starta han med 23. mars i år.

Men det var etter et langt anleggs- og brakkeliv. Edgar starta nemlig brakkelivet i 1962. Da jobba han for Vassdragsvesenet. Senere ble det gruvarbeid på Svalbard og i Boliden malmgruver i Sverige. Han har med andre ord lang erfaring fra jobbing «under dagen».

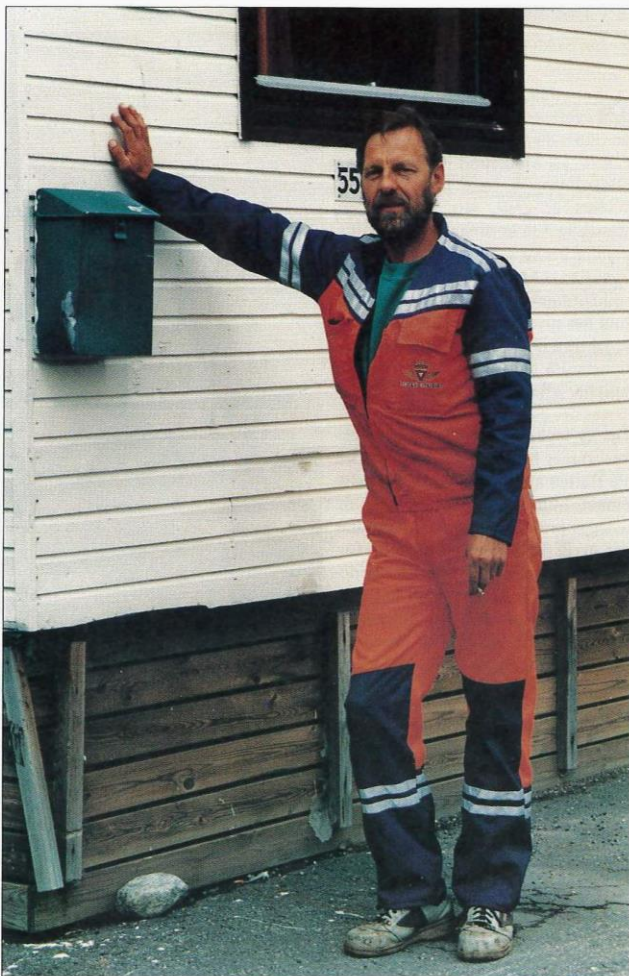
Det er tunnelarbeidet som har stått hans hjerte nærmest. Edgar starta i vegvesenet da vi bygde vegen fra Kaldfarnes til Grunnfarnes. Den gang var det Mathisen og Setsaa som var anleggsledere. Senere ble det anlegget Medfjordbotn - Senjehopen med 3 tunneler. Edgars meritliste på tunnelfronten er lang. Vegen over Kaperdalen sto for tur - og senere Husøyvegen med 2 tunneler.

Han var også med på arbeidet med Pollfjelltunnelen ved Lyngseidet og Mølnåsentunnelen utenfor Harstad.

Så var det slutt på tunnelarbeidet for ei tid. Det ble «vanlig» anleggsarbeid for Edgar. Men da tunnelen under Maursundet ble bygd måtte han «smake» på tunnelarbeidet igjen, selv om det bare ble 14 dager på anlegget. Han ble nemlig overflyttet til Tromsø og avslutta sin «tunnel-karriere» i Brevikakunnelen. Før Edgar kom over til driftsavdelinga var han også en kort stund på Løksa.

Tunnelarbeid er for øvrig ikke lenger slik som i gamle dager, sier Edgar. Det meste gjøres i dag maskinelt. Men det er hardt arbeid å jobbe i mørket, og akkordarbeidet gjør det ikke akkurat til noe latmannsliv.

Men den stadige flyttinga fra anlegg til anlegg tar på. Brakkelivet er dessuten ikke lenger slik som i «gamle dager». Før var arbeidsfolket som en familie. De bodde tett og holdt



Anleggsbrakka – god å støtte seg til?

sammen med oppsynet. I dag er forholdene langt større, med flere folk og «papirlivet» har tatt over. Det å bo i brakkeleir hele livet har også sin begrensning - man blir lei! Edgar reiste til sjøs som 14 åring, og har således stort sett vært borte hele sitt voksne liv. Det er derfor godt å få mer ro over arbeidsdagen.

Skjønt - vedlikeholdsarbeidet er absolutt ikke noe hvilearbeid. Selv om det stadige presset med ferdigstilte dager er borte, er det utrolig stressende å jobbe midt ute i trafikken. Trafikant-

ene tar lite hensyn, og arbeidsdagen kan bli tøff. Det er dessuten mye støvplager med å jobbe i trafikken. Vedlikeholdsarbeidet har også mange tunge løft, og med plastringsarbeidet er det mye bøy og strekk. Men Edgar trives fortsatt i vegvesenet - som han har stor tro på. Ekspertisen i vegvesenet i dag er fullt ut konkurransekyktig, sier han, - fra Sør-fylket hvor han har slått seg til ro. Eneste «anleggsarbeid» i disse dager er lekstue for ungene, som han har bygd i sommer!

## 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 Ingolf Moan som har ordet:

## Flytting - bare en bagatell??

av Ingolf Moan

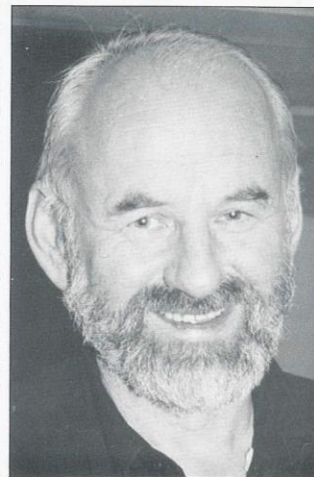
SÅ nærmer vi oss atter en gang jul og igjen er et år i ferd med å bli historie. Tiden omkring avslutning av det gamle året og begynnelsen på et nytt er som regel full av gjøremål, begivenhetsrik og spennende.

Det er tid for oppsummering og ettertanke. Det er tid for planlegging, forventninger, gode fortsetter, julerunde - . For mange av oss i Vegvesenet er dette ensbetydende med årsrapport, budsjetter, årsplan for virksomheten i det kommende år, nye prosjekter og nye utfordringer.

Ganske mange av oss skal rent fysisk skifte arbeidsplass like før årets utgang eller i løpet av neste år. Vegkontorets personale, ca 110 personer, flytter fra Skippergata til «Blodbanken» på Mellomveien. En bagatellmessig flytting i geografi, men med en betydelig oppmerksomhet internt. Forberedelsene har pågått i lang tid med forhandlinger med direktører, arkitekt og eier. Internt har vi hatt lange diskusjoner om fordeling av arealene avdelingene imellom og fordeling innen avdelingene. I sluttfasen har vi egen flyttekoordinator som leder en prosjektgruppe som tar seg av alle spørsmål knyttet til flyttingen. Vi har undergrupper for innkjøp av møbler/utstyr, utsmykking, intern kommunikasjon, skilting/merking og en gruppe som administrerer selve flyttingen, som er en dugnadsjobb.

Alle disse forberedelsene som gjøres er av avgjørende betydning for at vegkontoret på tross av flyttingen, kontinuerlig skal kunne fylle sine funksjoner, både internt og ovenfor det samfunnet vegvesenet tjener.

Men også i vegvesenet er kontrastene store. Hvor mange av VEGSTIK-KAS lesere kjenner til at personell



tilknyttet anleggsdrifta i løpet av ett år flytter fra Sifjord til Tromsø og videre til Grytøy ved Harstad? Eller at 5 anleggsarbeidere fra vegvesenet i Møre og Romsdal bygger det nye fergeleiet på Svensby? Neppe særlig mange utenom de impliserte, deres familier og deres overordnede registrerer dette.

Under arbeidet med omorganisering og nå i forbindelse med flyttingen har det slått meg hvor ulikt vi takler dette med små og store endringer i arbeidssituasjonen.

I utedrifta får ofte bytte av arbeidsplass konsekvenser som ukependling, nye arbeidskamerater og nye ledere. På tross av de problemer dette skaper for den enkelte, går disse omstillingene tilsynelatende greit og med godt humør. Vi derimot, som er fast ansatt i administrative stillinger på vegkontor, biltilsyns- og vegstasjoner har ofte tyngre for å tilpasse oss tilsynelatende små organisasjonsendringer, ny sjef, nytt kontor, o.l.



Årsaken til denne forskjellen ligger åpenbart i arbeidets natur og tilvenning gjennom generasjoner. Dette er en kultur og en tradisjon også andre arbeidstakergrupper kanskje burde lære av og ta opp i seg. Det er ikke uten videre sikkert at vegvesenet som arbeidsplass, i alle henseende blir like statistisk som den har vært de siste 30 årene. Dette bør vi tenke på når vi klager på bagateller i nykontoret, sider med omorganiseringen vi ikke liker o.l.

Alle har vi hørt om Hollerutvalget som har satt søkelyset på vegvesenet. Sammenlignbare statsetater som televerket, postverket og NSB har vært gjennom lignende prosesser med store organisasjonsmessige endringer som resultat. At vegvesenet tas til slutt av de store etatene, er angivelig på grunn av at Vegvesenet var den minst syke «pasienten».

Hva resultatet av Hollerutvalgets arbeid og den påfølgende politiske behandlingen vil bli, kan vi bare fabulere over. Vi må under enhver omstendighet forberede oss på at betydelige endringer kan finne sted.

De fleste tips går ut på at forvaltning og produksjon på en eller annen måte skilles. At den produksjonsrettede del av vegvesenets virksomhet også i framtiden må tåle de største omstillingene ligger i kortene.

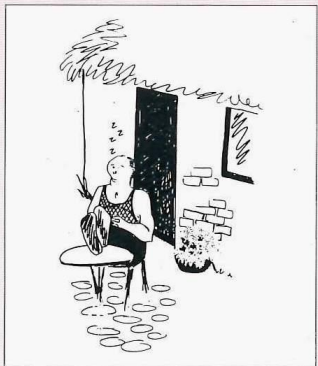
Dersom omstillingsbehovet blir like stort, spesielt innen produksjonen, som mange frykter vil det være en stor oppgave for alle ledd i organisasjonen å bidra til å holde inspirasjonen og humøret opp innen grupper av ansatte som over lang tid har vist størst pågangsmot og tilpasningsevne.

## FRID - EN AV VÅRE KREATIVE SJELER



av Lisa Sundström

Vi observerer stadig morsomme tegninger på årsplaner, brosjyrer, plakater og i VEGSTIKKA. En av de som har bidratt mye det siste året er Frid Didriksen. Med sin lette, oppfinnsomme og litt sarkastiske penn setter hun de «små grå» i sving. Det er liksom noe dobbeltbetydende bak de fleste illustrasjonene. Vi smiler litt med det samme, hever øyenbrynene og blir litt tenksom. Joda - hun har liksom truffet rett inn i sjela.



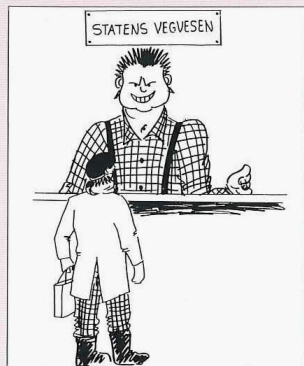
Det er de små, nærmest usynlige detaljene som sjarmerer mest. Det lever NOK en «liten kunstner» i Frid - for ikke å snakke om en stor. Det er ikke lenger bare Finn Graff i «Dagbladet» og Klaudius i «Tromsø» som er på våre lepper. Vi har fått vår egen!

Frid gjør dessuten illustrasjonsarbeidet mellom sine «vanlige» gjøremål. Hun er nemlig en av medarbeiderne på byggeplansseksjonen. Der har hun vært tilsatt som teknisk tegner i 11

år. Men det er som kjent ikke bare «teknikken» hun tegner, selv om hun har tatt utdannelsen sin på tegning av hus og bygg. Hun har egentlig aldri tenkt på frihåndstegninga som noe framtidig yrke, men har hatt stor glede av denne «attåt«-syssele. Frid har alltid likt å tegne og drev tidligere



med tegning i form av illustrasjoner og plakater til musikk-korps, organisasjoner og blant kjente. I dag blir det lite tegning på fritida. Skjønt hun har fortsatt skisseblokkja med seg ut i naturen - i fjellet. For det er der Frid tilbringer den andre halvparten av hverdagen. Når kontorpulten er for-



latt lever hun et jakt og villmarksliv - eller kanskje heller et «hundeliv». Frid har nemlig 3 hunder hjemme i Kattfjorden. Dessuten har hun 2 i pensjon for tida. Det er de 4-beinte som er hennes beste venner. Derfor drømmer hun også om en gang (når økonomien tillater det) å starte hundepensjonat. Men det er lenge til... Inntil da får vi ta godt vare på henne - og dra nytte av hennes personlige «strek» istedenfor de ferdigproduserte på data. En maskin kan aldri erstatte et menneske!

## Pensjonistsammenkomst på Bikuben

Torsdag 26. november hedret vegvesenet 3 pensjonister for lang og tro tjeneste. Det var Loyd Lauritsen, som fortsatt er i arbeid en tid framover, Aud Rydningen som har hatt sitt virke på biltilsynet på Finnsnes og Arvid Andersen som har vært skikkelig anleggsarbeider i mange år. Det var mange flere som hadde meldt seg på denne sammenkomsten, men av forskjellige årsaker ble selskapet lite og intimt. Det var en skikkelig hyggelig «førhjulskveld» for oss som var tilstede - og aldri har det blitt fortalt så mange gode veghistorier! De andre som ikke fikk muligheten til å være til stede vil selvsagt også få sine gaver og tjenestebevis.

Lisa



Loyd Lauritsen hviler ut etter 46 år i etaten.



Eilif Mathisen og Arvid Andersen på trivelig «avskjedsstund».



Eilif Mathisen og Aud Rydningen koser seg på Bikuben.



# MESSE PÅ SILSAND

## YRKESORIENTERING FOR UNGDOM

av May-Gøril Ellingsen



Gruppearbeid ved vegvesenets stand!



Godt besøk hos vegvesenet i Silsandhallen.

**V**i reiste ut i verden til Silsandhallen for å stå på stand på yrkesorienteringsmesse. Vegvesenet skulle presenteres som attraktiv arbeidsplass for unge mennesker.

Vår stand var traust og nøktern. Brosjyrer, en videofilm, verneutstyr og reflex-brikker. Vi ville presentere vegvesenet som en solid arbeidsplass med kvalitet og forutsigbarhet som varemerke. «Oss kan dere stole på!»

Men vil 15-16 åringer kjøpe slikt i reklamealderen hvor lykken finnes i cola-flasken og levisbuksa?

Gruppepresset er stort blant dem. Guttejengene bruker kroppsspråk; halve ansiktet henger nedover, lufta presses ut gjennom nesen, ene skulderen heises mot kinnet: «Kjeedeelig». Jentene kommer knisende baketter. Vi sto der - Lisa, Nina og jeg - og mintes vår egen tid. For Nina nær fortid, for undertegnede av mer histo-

risk karakter, men levende i øyeblikket - den hvite lebestiften, polstra BH og høysåtehår.

Plutselig ble vi omringet. Noen ungdommer brøt ut av flokken: «Kan vi få spørre dere om noe?» - «Er det arbeid for jenter også i vegvesenet?» - «Hva slags utdanning har de?, hva gjør de? hva tjener de?» - arbeid, ferie, lønn?

«Hva gjør du for eksempel?» «Trives du?» - «Er det en OK arbeidsplass?»

Vi heiv etter pusten og svarte etter beste evne. Det kom mange slike henvendelser i løpet av de to dagene. Det viste seg at elevene hadde fått i oppgave å velge ut to arbeidsplasser de kunne tenke seg, og to som de ikke kunne tenke seg, og å begrunne valg-

ene. - Noen gjorde lekse si, og andre av oppriktig interessert. Ungdommene ville gjerne ha garanti for å få jobb etter poengsum og karakterer. Det er en vanskelig verden å orientere seg i. Men vi var til nytte for noen. Neste gang skal vi være til nytte for flere.

## PREMIERING FOR KREATIVITET

av Lisa Sundstrøm

### VEGSTIKKA-SEKK

Det er snart tid for et nytt år og muligheter til å få vår spesielle VEGSTIKKA-SEKK. Den skal være premiering for gode innlegg, artikler, bilder og tips. Vi ønsker å gjøre VEGSTIKKA spennende, bedre og mer variert ved å få alle nivå i etaten representert. Slik ønsker vi å aktivisere de tilsatte til å dele sine opplevelser og tanker med de andre i etaten.

Redaksjonen har i det siste mottatt et par innlegg/artikler som vi absolutt synes fortjener en slik påskjønnelse. Men det vil vi komme tilbake til på nyåret - som en presentasjon av hva vi ønsker og venter på - og som en inspirasjonskilde til andre. Sekkene vil nemlig ikke være ferdig produsert før i det nye året - og da vil også vår premiering tre i kraft.

Inntil da får de heldige vente i spenning og undring. Vi vil i dette nummer av VEGSTIKKA informere om de regler som vil være retningsgivende for redaksjonsrådet når slik premiering skal finne sted.

Redaksjonsrådet vil vurdere hvert nummer av VEGSTIKKA. Men det betyr ikke at vi må ha premiering i hvert nummer. Det kan også bety at vi får flere premieringsaktuelle innslag i ett nummer, mens andre nummer av VEGSTIKKA ikke kvalifiserer til dette.

Som grunnlag for sin vurdering har redaksjonsrådet satt opp følgende retningslinjer:

1. Vanlig informasjon som ligger til den enkeltes arbeidsområde skal ikke premieres.
2. Kreativitet vil bli belønnet - enten i form av bilder/reportasjer/tips eller utkast/disposisjoner.
3. Stoff vi savner i avisa i dag vil kunne bli premiert.
4. Beskrivelse av hverdagen i vegvesenet på de ulike nivå vil kunne bli premiert.

Avgjørelsen i redaksjonsrådet er suveren og kan ikke ankes til vegsjefen.

Så er det bare å ta penna, fotoapparatet og fantasien i bruk!!



# Vegåpning i



Snorklipping! Fra v: Ordfører Erlend Rian, fylkesmann Leif Arne Heløe, Alfion Kræmer, vegsjef Eilif Mathisen og Tromsø Veg's Ragnar Seljevold.

av Lisa Sundtrøm

17. oktober var en stor dag for anleggsfolkene i Breivika. Da ble Breivikatunnelen åpnet sammen med veganlegget som er knyttet til dette prosjektet. Og selve åpninga ble foretatt av Alfion Kræmer. Kræmer fikk oppgaven som «snorkutter» på grunn av sitt virke på nordøya.

Det var en fin åpningsseremoni som fikk en spesiell «vri» da Kræmer entret hjullasteren - og således innviet tunnelen. Siden fulgte ivrige bilister inn i den lyse og trivelige tunnelforbindelsen fra Breivika til Hansjordnesbukta.

Dagen ble feiret med musikk og taler - som en skikkelig vegåpning skal feires!

Vegåpninga markerte åpninga av det første store delprosjektet i Tromsø kommunes transportplan.

## Breivikatunnelen

Tunnelen er 2,3 km lang og har 2 felts veg med feltbredde på 3,25 m. Fri høyde er 4,6 meter. Det er havarilommer med nødtelefon, snunisjer, skikkelig ventilasjon, god belysning (også rømningslys), brannslukningsutstyr for hver 125 meter og radiosamband for NRK, VHF og egne samband for politi, brann og helsevesen.

## Veganlegg i Breivika

I tilknytning til tunnelen åpnet også 0,1 km to-felts veg før innkjøring til tunnelen, 0,8 km fire-felts veg i Breivika og 0,6 tre-felts veg som ny tverrforbindelse.

Det er bygget 3 rundkjøringer i Breivikaområdet og en ny bru på den nye tverrforbindelsen. I tillegg er det bygget 2 gang- og sykkelbruer samt en fotgjengerundergang.

## Hansjordnesbukta

I Hansjordnesbukta er rundkjøringa utvidet, og det er bygget støttemurer for støyskjerming. I tillegg er det bygget gang- og sykkelbru i området.

## Gang og sykkelveger

I tilknytning til det nye veganlegget er det bygget 2,4 km gang- og sykkelveger. Den ene strekningen går parallellt med fire-felts vegen i Breivika. Den andre går langs tverrforbindelsen over øya og til Håpet.

Det er med andre ord lagt stor vekt på at de «myke» trafikantene skal ha skikkelig framkommelighet.

# Breivika



Verdig åpningssermoni med hjullaster. Bak rattet: Alfion Kræmer.



Enhver vegåpning skal feires som 17. mai. Sør-Tromsøya skolekorps ved tunnelåpninga i Breivika.

# VERNEINSTRUKS



## I. SIKKERHETSBESTEMMELSER – INTERNKONTROLL

1. Maskiner og utstyr skal behandles i henhold til instruks for bruk av utstyret.
2. Sprengstoff skal brukes i henhold til bestemmelse om transport av sprengstoff, bestemmelse om lagring av sprengstoff og regler for bruk av sprengstoff.  
Vegmerkemaling regnes i samme fareklasse som sprengstoff. Lagringsbestemmelse er således de samme som for sprengstoff.
3. Gjeldende lover/regelverk/instruks skal følges på alle arbeidsplasser. Dette gjelder også innleide mannskaper og maskiner.
4. For alle kjemiske stoffer som benyttes skal brukeren sette seg godt inn i brukerinstruks.  
Produktdatabladet skal være tilgjengelig på alle arbeidsplasser hvor kjemiske stoffer benyttes.
5. Førstehjelp- og brannvernustyr skal finnes i vegvesenets bygninger, maskiner og biler. De tilsatte plikter å orientere seg om hvor slikt utstyr finnes og melde fra til arbeidsleder om eventuelle mangler.
6. Arbeidsplassen skal holdes i god orden. Den daglige arbeidsleder skal legge forholdene godt til rette.
7. Bilbelte som er montert i vegvesenets kjøretøy skal brukes.
8. Arbeidsgiver/arbeidleder skal sørge for at arbeidstakere gjøres kjent med utvikles- og helsefaren som kan være forbundet med arbeidet, og at de får den opplæring, veiledning og instruksjon som er nødvendig.
9. Private innleide biler og maskiner og deres tilsatte er underlagt samme verne-regler.
10. Arbeidsgiver plikter å gjøre kjent de lover/skrifter/instruks (internkontroll) som gjelder for utførelse av arbeidet.

## II. PERSONLIG VERNEUTSTYR

1. Det er påbudt å bruke vegvesenets verneutstyr ved all arbeid i vegvesenet som foregår utenfor kontor.  
Personell som ikke benytter verneutstyr er pålagt å bruke vernevest. For biltysnet gjelder i tillegg uniformreglementet.  
Hjelm skal brukes på alle arbeidsplasser hvor det er fare for hodeskade.
2. Hjelmområder er f.eks. arbeidsområder under dagen (tunnel), arbeid i sand- og grustak, større grøftarbeid, alt sprengingsarbeid, knuserianlegg, asfaltverk, bygg- og brunlegg m.v.  
Hjelmområde skal skilles.  
Der det er skiltet som hjelmområde skal det forfines hjelmer til utlån for gjester m.v. som besøker anlegget.
3. Det skal brukes vernefotøy på alle arbeidsteder som kan medføre fare for folkskader.
4. Øreklokker eller annet hørselvern skal brukes hvor støynivået er høyt, samt i områder som er spesielt merket som støvområder.
5. Det skal brukes vernebriller ved all arbeid som kan medføre fare for skade på synet.
6. Ved maling og sprøytekløring skal det brukes godt avtrekk og personlig verneutstyr som er egnet for formålet.
7. Ved bruk av motorkjedesag skal det brukes egnet verneutstyr (vernebukse/fotøy/hjelm med visir/hansker).

**Brudd på verneregulene er tjenesteforsømmelse og kan medføre reaksjoner etter tjenestemannsloven.**



En ny og fargerik verneinstruks henges i disse dager opp i våre kontorer, stasjoner og verksteder. Fra og være et matt, tørt og trist papir - delvis slukt opp av veggens alskens skriverier - har vi laget en skikkelig fargeklatt - til glede og nytte for alle i Statens vegvesen Troms!  
**Les den, lær den og følg den!!!!**

Lisa

## Nytt ansikt «utad»

Vi har fått «ny stemme» i sentralbordet og ny medarbeider i ekspedisjonen. Hun heter Siw-Hege Bringslid. Hun kommer opprinnelig fra Tromsø, men har bodd i Molde i 6 år. Her har hun blant annet jobbet på vegkontoret (Møre og Romsdal).

Siw-Hege skal sammen med Anne-Mari Enoksen betjene sentralbordet/ekspedisjonen og budtjenesten. Neste gang du ringer vegkontoret vet du hvem som eier den nye stemmen!!

Sentralbordet er som kjent selve innfallsporten til vegkontoret. Uten våre medarbeidere i telefonsjeneren og ekspedisjonen hadde det meste stoppet opp.

Vi ønsker Siw-Hege velkommen som ny medarbeider!!

Lisa



# America – here we come!!

av Lisa Sundstrøm

## Trafikksikkerhetsinformasjon!!

Det var temaet for vår studietur til USA i oktober i år. Og det var også stikkordet vi la i kofferten da Edel (Austlid) og jeg dro av gårde «over dammen».

På forhånd hadde vi allerede hatt kontakt og samtaler med representanter for de amerikanske myndigheter og enkelte frivillige organisasjoner. Fire kontor, fordelt i 3 byer vår målet for våre studier. I Washington D.C. skulle vi besøke AAA Foundation for traffic Safety - en privat organisasjon som jobber med informasjon og trafikksikkerhet. Vi skulle også møte representanter fra MADD, Mothers Against Drunk Drivers. Dette er en frivillig organisasjon som jobber mot den utstrakte fyllekjøringa i USA. I staten Maryland skulle vi besøke State Highway Administration, Office og Traffic & Safety. Kontoret kan sammenlignes med vårt Vegdirektorat og ligger i forstaden Hanover i Baltimore. Likeledes skulle vi besøke State Highway Administrations kontor i Harrisburg i staten Pennsylvania.

### MÅL

Vi ønsket å få andre synsvinkler på informasjonsarbeidet i forbindelse



Edel og Lisa utenfor Capitol i Washington D.C.

med trafikksikkerhet. Vi ønsket nye ideer, nye tanker og andre måter å se problemene på. Vårt utgangspunkt var åpenhet, lærevillighet, nysgjerrighet og godt humør.

Og slik ble det da også - på vår 9 dager lange studietur i USA. På grunn av skikkelig forberedelse og kontakter med de ulike kontorene var de fleste godt forberedt på vår ankomst. Vi fikk innblikk i en annerledes verden - men samtidig en verden som er utrolig lik vår egen. Problemstillingene på andre siden av kloden er ikke så fjern fra våre egne, selv om lover og regler i enkelte tilfeller er svært ulike.



Til lunsj hos «Joe's and Mom's». D.C.'s kjente forretningsstrok. Fra venstre Andy Briscoe, MADD, Lisa, Edel og John Moulden, MADD.

Fart, galskap, ungdom, barn i trafikken, eldre i trafikken og trafikkulykker er stort sett de samme verden over. Det er måten vi takler problemene på, måten vi straffer, måten vi skaper holdninger, som er en del forskjellige.

### Kultur

Kultur er en annen forskjell. Den amerikanske kultur innebærer at enhver 16 åring med respekt for seg

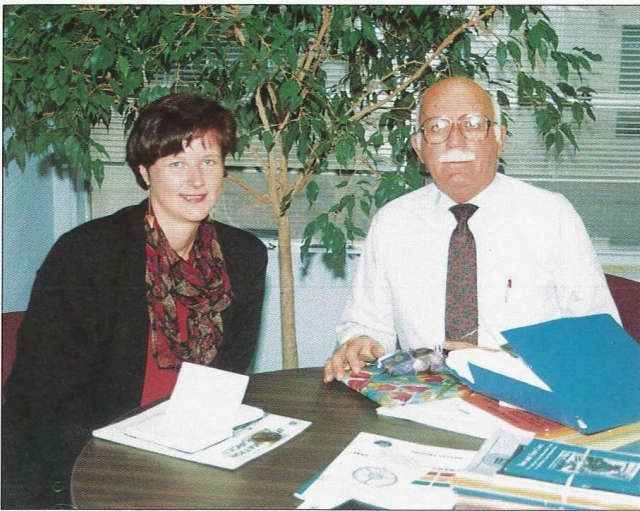
selv ikke bare har førerkort - men bil. Førerkortet er selve innfallsvinkelen til å bli aksptert som en skikkelig borger. Det er den eneste identifikasjon en hver amerikaner stoler fullt og helt på. Derfor kan også ungdom under 20 år, som er påvirket av alkohol bli fratatt førerkortet uten å være i nærheten av en bil. På den måten straffes de dobbelt: De skal ikke drikke alkohol før de er 20 år, og det er en skam å miste det viktigste identitetsbeviset.

#### Alkohol og bilkjøring

Likeledes er bilen et «must» i det amerikanske samfunn. Skjønt vi følger stadig etter i vårt land - er det lenge til alle hus i Norge har dobbel garasje, for ikke å snakke om 3-dobbel eller 4-dobbel (avhengig av hvor mange tenåringer du har i huset!).

«Drinking and driving» er et annet begrep. Alkohol og bilkjøring er en gammel sammenblanding i det amerikanske samfunn. Selv om stadig flere stater prøver å innføre de skandinaviske lovene når det gjelder alkohollovgivning - er det langt igjen. Den jevne amerikaner ser nemlig lite galt i et (to,tre) glass vin eller øl - og så en biltur. Bilen er like naturlig å bringe med seg som lommeboka. Derfor er også alkoholproblemene i forbindelse med bilkjøring et av de viktigste temaer i trafikksikkerhetskampanjer i USA. Gamle vaner er vond å vende!

Men det er de negative sidene med trafikksikkerhet.



Edel og Sam Yaksick, fra «Trippel-A».

#### Trafikksikkerhet som skolefag

På den positive siden kan nevnes et utstrakt program for å beholde trafikksikkerhet som et viktig ledd i utdannelsen. Her er amerikanerne kommet mye lenger enn sitt skandinaviske opphav. I amerikanske skoler regnes trafikksikkerhetsarbeidet som et fag - helt fra førskolen og oppover til college. På den måten vil barns holdninger bli påvirket helt fra starten.

Amerikanerne har også forstått å kaste seg inn i motejaget. Det jogges,

trenes i studio, spises grønnsaker og salater, drikkes helsedrikk og satses på film og bøker i denne sammenheng. Her har også trafikksikkerheten klart å «snike» seg inn. Det er blitt en del av den «hysteriske» helse og motebølgen å bry seg om hvordan det går med oss i trafikken. Det er rett og slett «in» å tenke på vår adferd på og ved vegen.

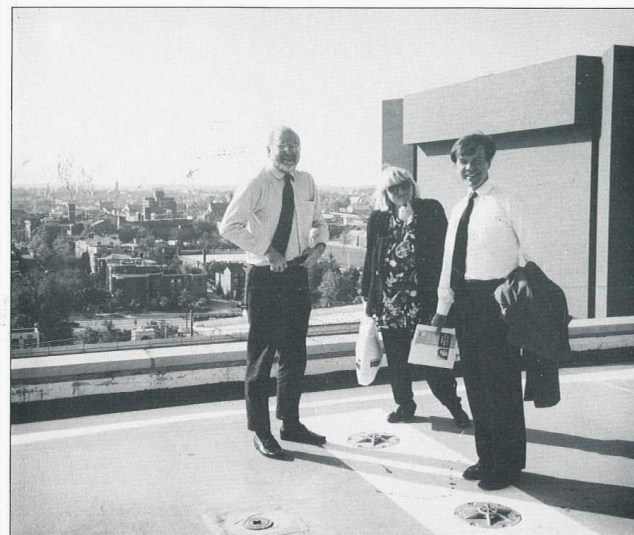
#### VI STUDERER

Men alle disse tanker og mange flere kom ikke av seg selv, selv om vi for såvidt kjente hovedtrekkene i den amerikanske levemåte. Vi måtte legge bak oss en flere timer lang flytur, orientere oss i den amerikanske «jungle» av avenyer og streeter, vandre opp og ned trapper, ut av heiser og inn i fasjonable byggverk. Slik fant vi i første rekke AAA Foundation for traffic Safety - eller som de kalles blant kjente, «Trippel-A». Som leder for Washington-kontoret satt Sam Yaksick, en utrolig trivelig og kunnskapsrik herremann. Han snakket og snakket - og vi lyttet og snakket - alt i et utrolig raskt tempo - om amerikanernes forhold til fart, alkohol, reklame og trafikkopplæring.

Og i forbindelse med sistnevnte kan det nevnes at det legges stor vekt på å



På besøk hos Office of Traffic & Safety i Baltimore.



«Lukbefaring» (helikopterflyplass) på sykehuset. Fra v: Carl Soedersfrom, professor ved akuttisyekehuset i Baltimore, Lisa og Thomas Spalding fra «vegvesenet».

drive etteropplæring av eldre bilførere, med kursvirksomhet og reduksjon i forsikringspremien for de som følger opp systemet. Noe til etterfølgelse?

Det satses også mye på opplæring av eldre kvinnelig bilførere. Etter et langt liv som «annenflyger» er det stadig flere som må overta rattet på grunn av død ektemann, skilt mann eller rett og slett redusert og gammel mann.

Mobiltelefonen - er ikke så uskyldig i trafikksamheng som vi i lille Norge tror. I USA har man etter mange flere års bruk merket at ulykker knyttet til telefonpratning i bilen stadig øker i omfang.

AAA har for øvrig som sin hovedregel at ingen informasjon skal være negativ rettet. Det skal opplyses og belæres. Det skal ikke brukes skremsel, negativ propaganda eller straffemetoder. Det mener derimot de neste vi besøkte.

#### MADD - (Mothers Against Drunk Drivers)

Dette er en organisasjon som har sin opprinnelse hos en fortvilt og sorg-

tung mor som så sin sønn bli drept i trafikken. Derav navnet. Men det var noe langt annet enn en mor som møtte oss på det fasjonable kontoret i D.C. Han var stor, rund, amerikansk, texikansk og sofistikert. Det ble da også bevisst da lunsjen skulle inntas med de «fine» gjestene fra Norge. Vi fikk nemlig oppleve en av D.C. «snobbeplasser» med det meste av den politiske og forretningsmessige staben ved nabobordene. Men det var etter en lang møtesanse hvor MADD's program og arbeidsmetoder ble presentert. MADD har opplysninger som sier at 40% av alle trafikkuulykker har alkohol som en vesentlig medspiller. 28.000 ble årlig drept i trafikken på grunn av alkoholpåvirkning.

Med dette som utgangspunkt tror ikke MADD at det nytter å bare snakke til folk. Det må handles - og det må handles med straff. Derfor har MADD påvirket de politiske myndigheter til en lovgivning som sier at ikke bare den som kjører i fylla er ansvarlig for bil og mennesker. Også de som har servert han alkoholen har ansvar. Derformå stadig flere bartendere gjennomgå et opplæringsprogram som lærer de å «se» når en person har fått nok. Ansvar for fyllekjøringa blir med andre ord skjøvet fra den enkelte bilfører til hele samfunnet!!

#### Jobber for ofrene

MADD jobber med skremselspropaganda. De stiller seg opp med bilder av ofrene, - forteller, viser og snakker. Men de gjør også utrolig mye godt for de etterlatte og de ofrene som får resten av sitt liv i en seng eller rullestol. MADD slipper aldri et trafikkofter ut av sine rekker! De følger opp, hjelper, støtter. De jobber dessuten nært med skoleverket, polet (!) og de politiske krefter i og omkring Washington D.C. Derfor møtte vi også i fortssettelsen av lunsjen, som ble inn tatt med en av styremedlemmene i MADD (og også en av Bush's folk),representanter for advokatstanden i Washington og en representant for de stedlige, offentlige vegmyndigheter.

#### BALTIMORE - OFFICE OF TRAFFIC & SAFETY

Så var det videre med buss til neste stoppested - Baltimore. Her møtte vi noe som lignet mye på vårt eget vegkontor - eller direktorat. Skjønt dette er en gjeng som utelukkende jobber med trafikksikkerhet. Og samarbeidet var også her svært godt med skoleverket, kjøreskoler, organisasjoner og andre interesserte. Det var opprettet mindre kampanjekontorer rundt i staten som besørget matriell og hjelp til de som jobbet ute i feltet med trafikksikkerhetsinformasjon.

#### Samarbeid med sykehuset

Trafikksikkerhetsgjengen her hadde også nært samarbeid med sykehuset i Baltimore. Ulykkesrapportering og trafikksikkerhetsproblematikken var satt i sammenheng - og dagen endte på omvisning i operasjonssalen på sykehuset (Do you mind blood and bones? sa professoren, før han førte oss inn til de blødende og nakne kroppene!). Det hadde neppe skjedd på et norsk sykehus. Men vi var jo der for å studere - så .... Avslutninga av den studiedagen ble på toppen av skyskraper-sykehuset, med utrolig utsikt, ventende på neste helikopter med enda et trafikkofter!



Staben ved trafikksikkerhetsmyndighetene i Harrisburg. Fra v.: Barry, Diane, Lane og Edel.

## HARRISBURG - STATE HIGHWAY TRANSPORTATION

Neste studiedag var i Harrisburg - byen i Pennsylvania som for flere år siden ble kjent på grunn av lekkasje i atomreaktoren.

Arbeidet og diskusjonene her var av praktisk art. Det var utrolig interessant å få innblikk i selve kampanje-jobbinga, oppfølginga og resultatene.

### Ulike måter å jobbe på

Her tok trafikksikkerhetsgjengen i bruk kjente personer til å jobbe aktivt på skolene og ute blant folk. For såvidt ikke en ukjent ting fra Norge, men de brukte også spesielt populære elever i skolene, ungdom og barn som utmerket seg i idrett eller på annen måte. Slik ble de et eksempel til etterfølgelse - også i trafikksikkerhetens tjeneste.

Dessuten premierte de folk som brukte refleks og sykkelhjelm. Spesielle aksjonsdager var de ute blant

trafikantene, på gata og utenfor shoppingcentrene. De hadde også spørrekonkurranser på TV hvor trafikksikkerhet var tema.

Som den vanlige amerikaner liker heller ikke Ola Nordmann når noe tvinges ned over ørene. «Pekefingeren» er ingen god løsning. Derfor spiller trafikksikkerhetsmyndighetene i USA på lag med folket og lar trafikksikkerhetsinformasjon bli en del av hverdagen i underholdning, opplæring og helse.

### UTLÆRT ??

Dette er en kortfattet fortelling om de inntrykk vi sitter igjen med etter studieturen. Lærdommen og de dypere tankene utgjør utrolig mer. Men det skal vi komme tilbake til i vår rapport fra turen.

### FRITID

Men hva gjør ellers to «forskremte» damer ute i den store verden? Jo vi fikk med oss «det meste». Innimelom møter og konferanser, reiser og avslapping, gikk vi utallige kilometer.

Vi vandret opp og ned, hit og dit, besøkte kjente bydeler i Washington, kjente bygninger. Vi var på kveldssightseeing til alle de berømte stedene i Washington. Vi så Det Hvite Hus, Capitol, alle Monumentene og Memorialene, Kennedy-centeret, Watergate, berømte hotell og Museum.

Vi var på teater både i Washington og New York. I verdensbyen «the big apple» avslutta vi nemlig studieturen. Men det var etter dager i Washington, Baltimore (hvor vi besøkte et av verdens største akvarium) og Harrisburg. Det var etter timer med moderne kunstmuseum, amerikansk beef, diet -coke, Greyhound (buss) og Amtrak (tog) - og begynnelsen på skyskraperverden. Slutten fikk vi i New York hvor vi også sightset, besøkte FN på selve FN-dagen 24. oktober (også Edels bursdag!!), museum, shopping, glede og sorg i en forunderlig blanding av tiggere i gata og hektisk trafikk. Avslutninga tok vi på Broadway hvor vi så «Cats» (med billettpris til 600 kr) - før vi vendte hjem til trygge, gode Norge.

# Island - vår bror ute i havet

## VI BESØKER GRANNELANDET I ISHAVET

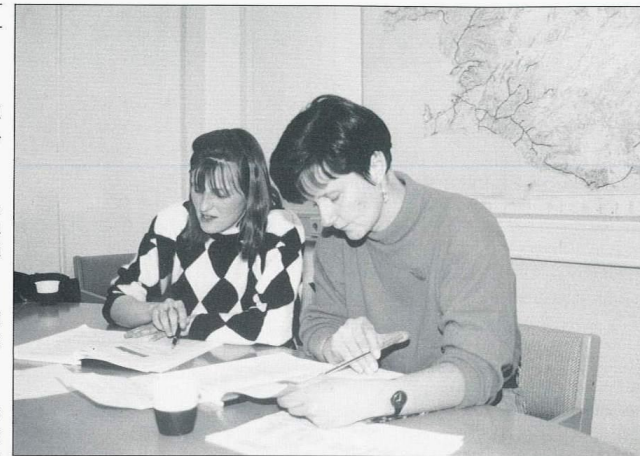
av Lisa Sundstrøm

**S**TUDIETUREN gikk til som kjent til USA, men det ga oss også muligheten til å besøke sagaøya Island.

Vi mellomlanda nemlig på Keflavik, og fant likegodt ut at her kunne vi ta to dagers stopp når vi først var på «vandring» over Atlanteren.

Derfor skrev vi til VEGAGERDIN (Statens vegvesen) og fortalte at vi kom.

Og mottagelsen var stor. Våre kjære kollegaer i Reykjavik hadde laget et skikkelig og interessant program for oss i de to dagene. Vi fikk møte folk fra trafikksikkerhets-sida i det islandske vegvesen og vi fikk møte folk fra informasjonssida. Slik sett ble begge våre arbeidsfelt godt dekket opp. Vi fikk også omvisning på hele vegadministrasjonen med besøk på driftsavdelinga med vegmeldingstjeneste. Og her hadde islendingene noe som imponerte oss - både som trafikksikkerhets- og informasjonsfolk. Selve vegmeldingstjenesten - alle stasjonene (kontorene) rundt på hele Island - hadde direkte datakontakt med tekst-TV i Reykjavik. Slik ble det islandske folk til en hver tid orientert



Audur og Edel studerer ulykkesstatistikker.

om forholdene på vegene. Nå er som kjent det islandske vegnettet og den islandske befolkning langt mindre enn her hjemme. Likevel er opplegget absolutt noe å ta til etterfølgelse.

### Brøytetjenesten

Islendingene hadde for øvrig et helt annet forhold til brøytetjenesten enn den norske befolkning. Her hjemme «på bjerget» skrikes det høyt og kritiserende dersom brøytetjenesten er sent

ute en dag. Alt skal brøytes i Norge, selv om sparking er eneste syssel en vinterdag. På Island derimot ble enkelte vegruter brøytet bare en gang i uka. Øverst på prioriteringslista sto hovedvegene, deretter de mindre viktige og til sist kom vegene med minimal trafikk.

Men vi kan jo påpeke at bilen spiller en vesentlig mindre rolle utover vinteren enn her hjemme. Det er ikke uten grunn at Island har to store flyselskaper, Iceland-air og Loftleidir. Når vinterstormene stopper biltrafikken overtar flyene. Fly er for øvrig det vanligste kommunikasjonsmiddel mellom Islands utkantstrøk. For utkantstrøk er det flest av på Island. Selve «kjernen» på øya er vill og øde natur - uendelige breer og fjell. Det er ved kysten vi finner bosetningene, både i nord og sør. Det er også her vegnettet er mest utbygd - og det er her islendingene satser på bruygging og tunnelbygging.

### Full fart

Men selv om islendingene ikke har et vegnett som vårt - fast dekke er det som kjent bare på en liten del av vegnettet - så kjører de som på de største



Lisa og Viktor diskuterer informasjon.

motorveger. Verre råkjøring enn den vi opplevde langs landeveiene og inne i bykjernen skal vi lete lenge etter. Det gjelder både private biler, busser og taxi. Så var da også ulykkestatistikkene forholdsvis høye.

### Opplevelser

Men trivelige var de - våre to guider gjennom de dagene vi var der. Både Jon Helgeson og Audur Arnadottir gjorde oppholdet på sagaøya til en minnerik opplevelse. Det hele startet første kvelden med middag på «Perlan» - et kunst/informasjons- og restaurantsenter utenfor Reykjavik. Hele senteret er bygd opp på 5 store vanntanker. Her kunne vi sitte i kveldsmørket å skue utover byen og omgivelsene mens restauranten snurret helt rundt i løpet av to timer.

Ellers tok de oss med til Tingvellir og til Nesja kraftverk. Kraftverket forsyner blant annet Reykjavik med oppvarming fra varme kilder. Og som en del av sightseeinga på øya - kjøring langs endeløse, stille veier og gjennom et «forlatt», men vakkert landskap. Det må være slik det føles å komme til månen! Turen rundt på øya ble avsluttet i byen Hverdagerdi -den «grønne lunge» på øya. Det er her gartneriproduksjonen foregår.

### Fritid

Så var vi overlatt til oss selv og våre egne opplevelser rundt i Reykjavik. Vi rakk såvidt å besøke gamle studievenner av Edel samt få skikkelig islands middag før vi forlot sagaøya på veg ut i «den store verden».

I neste nummer av Vegstikka vil jeg presentere min kollega på Island, informasjonssjef Viktor Ingolfsson.

## INTERN INFORMASJON



43 skjema med 68 spørsmål hver har Edel registrert og bearbeidet. Det tar tid.

### - prosjektet skrider videre

av Edel Austlid

**D**ERSOM noen lurer på om vi har konkludert etter undersøkelsen om intern informasjon, så har vi ikke det. Undersøkelsen ble gjennomført i Harstad-området tidligere i år. Etter den tid har vi systematisert data, og ser nå klart en del områder der det er nødvendig med forandring. Vi ser også at det faktisk er en god del som fungerer utmerket.

Arbeidsgruppa i Harstad, med Kristian Lind i spissen, er nå i gang med å «klekke» ut ideer til forbedringer på de ulike områder. Så vi får se om vi etter hvert får vite alt vi aldri har visst.

Rapport om prosjektet skal etter planen være ferdig tidlig på nyåret.

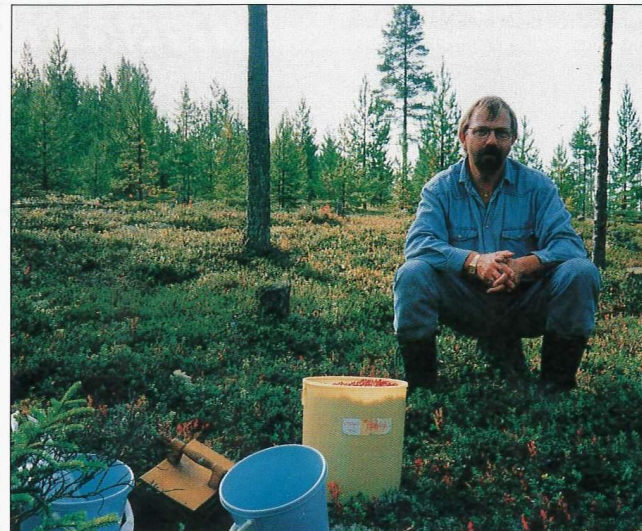
## STUDIETUR TIL SVERIGE

av Gudmund Reiertsen

**I** mars 1992 fikk jeg innvilget søknad om stipend til en studietur til Sverige for å studere materialproduksjon og dekkelegging.

De problemer som de må løse knyttet til materialproduksjon og dekkelegging er ikke spesielt ulike de vi har i Norge. For meg var det derfor av interesse å få se og lære hvordan de jobbet, hvilke dekketyper, utstyr og metoder de benyttet.

Over en del år har vi ved seksjon for strukturelt vedlikehold, ved vegkontoret i Troms, knyttet kontakter til Sverige og også utvekslet en del erfaringer. Det var av den grunn naturlig for meg å benytte meg av våre kontakter der borte når jeg skulle planlegge en studietur dit. Rolf Instedt, maskingeniør ved Vegførvaltningen i Norrbottens län, ble kontaktet. Mange vil huske han som den som hjalp oss med opplegget for vår studie/vefferdstur til Luleå i 1989. Rolf er en likandes kar som det er utrolig lett å få kontakt med. Han har godt humør, er gjestfri og hjelpsom. I fellesskap med han fikk jeg et opplegg for min studietur som var meget bra.



Studieturen hadde mange trivelige innslag. Gudmund i den svenske tyttebærmarka!

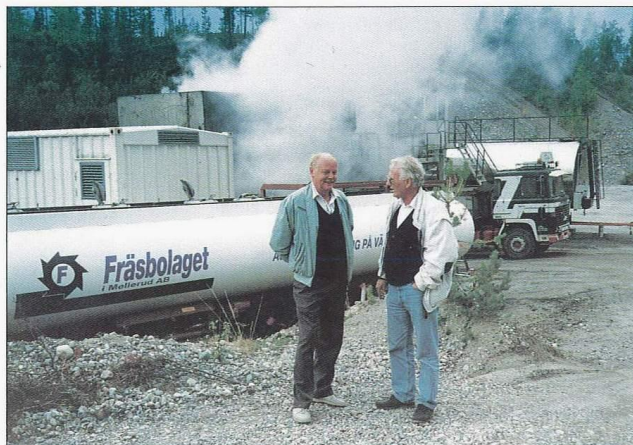
I slutten av august møtte jeg Rolf Instedt og Ove Bergstedt i Kiruna. Her ble jeg orientert om, og fikk se på produksjon-, legging av Ma, gjenbruk av/og legging av Y16, eller hva vi kaller enkelt ottadeppe - E og.

Ute ved kysten ved Jvra ventet Håkan Södersten på meg. Han gav meg en orientering om «Produktion Norr» som omfatter Norr- og Vsterbotten.

Jeg fikk også anledning til å se på to verkstoppstillinger og utlegging av massene. I det ene verket ble det produsert en halvvarm gjenbruksmasse av/og til bærelag, mens det i det andre verket ble produsert en tradisjonell varm masse til slitelaget.

Nord for Piteå så jeg på et større anlegg for produksjon av knust grus. Kapasiteten ved knusing av løsmasser var ca 300 tn i timen. Anlegget var kompakt, enkelt å flytte, demontere og montere, samtidig som hensynet til arbeidsmiljøet var ivaretatt ved bl.a. lukkede transportører og TV-overvåking.

På motorvegen mellom Kalix og Luleå kjørte jeg en lengere strekning med overflatebehandling i «øsende» regnvær. Overgangen til en våt, speilblank og mørk asfaltflate var ikke trivelig. Etter en slik erfaring har jeg ingen problemer med å forstå hvorfor målsettinga var overflatebehandling på hele motorvegstrekninga fra Kalix til Umeå.



Rolf Instedt og Ove Bergstedt ved asfaltverket utenfor Kiruna.

Fra Luleå dro jeg med fly til Stockholm. Søren Ericsson som møtte meg

der gav meg en orientering om dekkelegging og spesielle hensyn som må tas i en storby av denne størrelse. En befaring i og rundt byen gav meg også anledning til å se på forskjellige dekketyper og tiltak. En spesiell overflatebehandling kalt «Nova Chip», av fransk opprinnelse, så veldig interessant ut. Den og en del andre mer spesielle dekketyper/metoder, vil jeg komme tilbake til ved en senere anledning.

Med tog gikk turen videre til Eskil-tuna, hvor jeg ble møtt av en gammel kjenning, Tord Inge Ericsson. Her fikk jeg blant annet være med på en befaring hvor det ble benyttet utstyr og program for «Åtgrdsinventering» - tiltaksregistrering. Den norske motstykket er Nordic.

Studieturen gav meg en god innføring i hvordan man jobber med materialproduksjon og dekkelegging i Sverige. Jeg ble også orientert om «Vgverkets nye organisasjon». Det svenske Vgverket har gjennomgått en meget omfattende omorganisering med virkning fra 1. januar 1992. Det var tydelig at ettervirkningene av dette på langt nær var over.

Tid til andre ting enn studier ble det også. Rolf Instedt inviterte meg med på helgetur til familiens «sommarsstuga» i idylliske omgivelser ute ved kysten. Der ble det anledning til både fiske- og tyttebærtur. Fangsten - den var upåklagelig.

En interessant og givende studietur. Jeg minnes med glede møtet med gjestfrie og trivelige svenske vegfolk.

## Med sommeren friskt i minne!!



Monica Steen og Maria Johansen har hogd 5000 vegstikker til vegvesenet.

NÅR mørket siger stadig mer over oss, snøen daler ned og regnet blander seg med den - da er det godt å tenke på sommer og sol, selv om sommeren kan være ganske våt.... I Vegstikkas postkasse dalte det i den forbindelse ned en «sommerhilsen» en høstdag. Det var historien om to vegstikke-arbeidere fra Meistervik, fortalt av Lilly Johansen (mor til den ene). Og hva er vel mer naturlig for VEGSTIKKA enn å omtale «to vegstikker»?

«Monica Steen og Maria Johansen har hatt som sommerjobb å hogge 5000 vegstikker til vegvesenet.

I Nordfjordmarka har de hogd, slept og stabla på alle disse stikkene, mens flua og regnet «angrep» fra alle kanter.

Det var også elg i området, så de hadde et «hjelpetre» i nærheta - i tilfelle....

De trivdes egentlig godt i skogen, og slitet skulle gi klingende mynt i en slunken skolekasse. Men da 5000-

tallet nærmet seg var de ganske så lei av vegstikker....

På bildet, som ble tatt en av de få dagene de ikke var søkkvåte, ser et par av stikkene avslørende krocket ut, men jentene fikk ros for sine kraftige og fine vegstikker den dagen de ble hentet. Og stikker som nå er satt opp langs vegen blir gransket med større interesse enn før ser det ut til.

Jentene kan absolutt være stolte av seg selv», skriver en stolt mor, Lilly Johansen.

Vegstikka takker for et trivelig sommerminne!!

Lisa

## VÅR NABO I ØST

På tur til Nikel - under FTU-konferansen i Kirkenes i november

av Lisa Sundstrøm

NORGE er et vakkert land - med nok mat, klær, biler, hus og varer. Vi frotsjer i vår overflod - uten å se at vi har for mye! Det meste blir selvfølgelig. Skjønt etter en tur til Nikel i Russland får vi tid til ettertanke.

Den første ettertanken kom før selve utenlandsoppholdet startet. Etter 2 timers venting på grensa - for å slippe inn i «det forjettede» land, var de fleste en smule betenkt. Men turen gikk fint- og med Gudmund Nilsen fra Finnmark vegkontor som guide og «kjentmann», bar det innover de russiske vegger.

### Vegforholdene

Vegstrekninga fra grensa til Nikel var smal og humpet, men denne standarden er ikke representativ for resten av vegen i området. De fleste vegger har god bredde, men det er ingen vegmerking. Det skyldes rett og slett mangel på maling! Om dette er grunn-



Russisk musikk for FTU. Brita Karina Hætta, formann i Finnmark FTU i bakgrunnen.

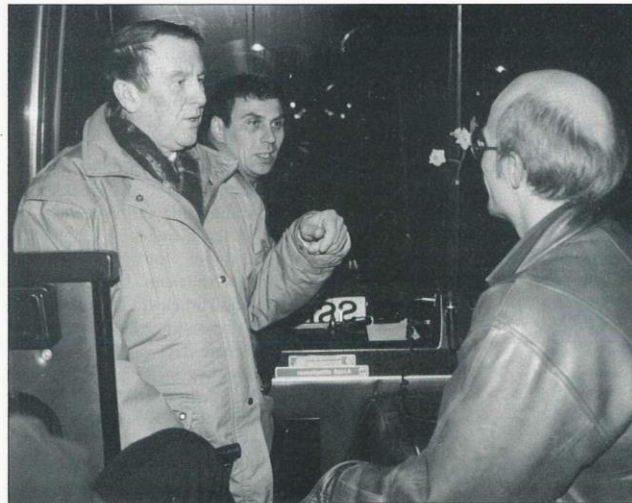
nen til at det er mange ulykker på vegene, vites ikke. Det kan like mye skyldes mørklagte biler i mørket. Det står nemlig dårlig til med billysene.

De fleste kjører med parklys. Det er vanskelig å få tak i nye lyspærer, sa Gudmund.

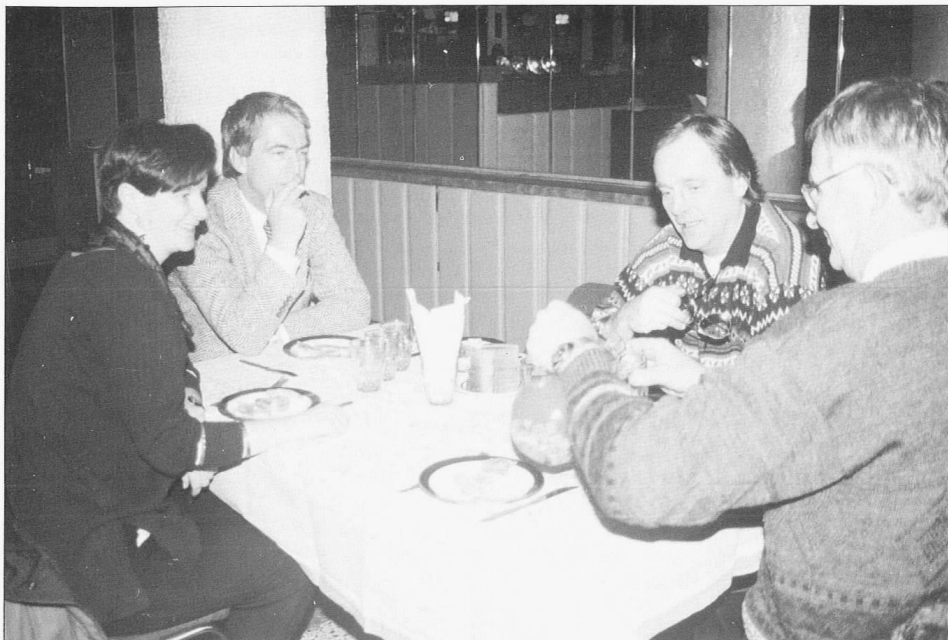
For øvrig er skiltinga bra, selv om skiltene så både gamle og slitte ut. Refleksen er fortsatt god - og da er hensikten oppnådd.

### Brøyting

Da vi var på tur var været kaldt og tørt. Det var ei stund sida siste snøfall. Men når vinterstormene setter inn blir det langt mer komplisert. Snøplogene er fra «førrige» århundre, og vegene blir elendig brøytet. Det betyr at biler som kommer ut for uvær kan bli stående fast i 10-12 timer før noen kommer og tar opp vegen. Russerne er kanskje til en viss grad vant til dette. Verre blir det for oss nordmenn som i stadig større grad er blitt en del av trafikken nord i Russland. I den sammenheng har det norske vegvesen innledet samarbeid med Russland om



Representanter fra trafikkipolitiet og vegvesenet i Nikel i samtale med Gudmund Nilsen fra Finnmark vegvesen.

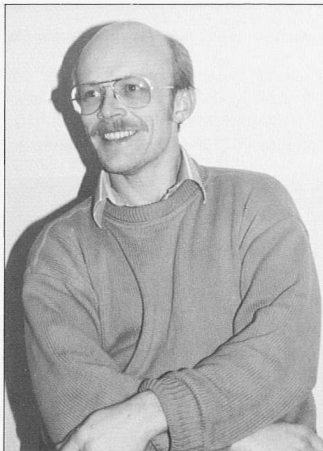


Vått og tørt på en av Nikels bevertningssteder, FTU-sekretær i Troms, Edel Austlid, Per Tingstad fra Samferdselsdepartementet, Info-konsulent Trygve Hansen, Nordland og Kristian Tvenning fra Nordland FTU.

levering av ploger. Nå i vinter skal russerne få montert to ploger på sine lastebiler, sa Gudmund Nilsen.

#### Dårlig bilstandard

Trafikken over grensa øker også andre vegen. Stadig flere russiske kjøretøy våger seg inn på våre veger, spesielt busser. Det betyr at vi kan møte «4-hjulinger» av elendig teknisk standard. Det er nemlig virkeligheten med den russiske bilpark. Biltilsynet i Finnmark har ved kontroller registrert rustede rammer, hjuloppheng som var festet med streng, manglende fjærer og elendige dekk.



Vår «kjentmann» - plansjef Gudmund Nilsen fra Finnmark vegkontor.

Og vi nordmenn er heller ikke særlig trafiksikker i våre tanker. Vi selger nemlig biler til våre russiske venner. Og det er etter at bilene er erklært uønsket på norske veger. I tillegg setter bilforhandlerne ut nedslitte og blanke dekk- i håp om at russerne skal ta de med seg når de går forbi. Det er denne bilstandarden vi skal møte igjen på de russiske vegene!

#### Et annet land

Selv om Russland er nært geografisk er det ikke bare veg- og bilforholdene som er fremmede. Nikel var en grå og trist by, skjønt gjestfriheten absolutt var til stede. Det ble disket opp med både vått og tørt. I tillegg fikk vi trekkspill- underholdning mens representanter fra trafikkipolitiet og vegmyndighetene forsøkte å få til en «viss» kommunikasjon.

Vårt ønske om å få handle i en typisk russisk butikk ble dessverre ikke oppfylt. Åpningstida var begrenset. Men så lenge ungene i lokalbefolkninga sørget for å holde oppe «Pomor-handelen» ble det mange som hadde litt ekstra i bagasjen da vi kryssa grensa atter en gang noen få timer senere. Det var forresten grei-sekryssing det meste av turen gikk ut på. Tilsammen brukte vi ca. 3 timer i passkontroll og skjemautfylling. Det er fortsatt langt igjen!!

## Velferdstur for pensjonister

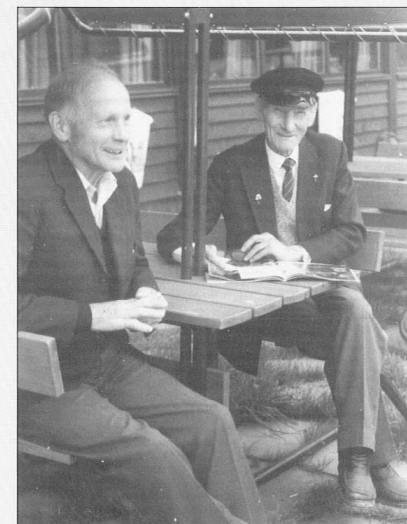
25. august ble det arrangert dagstur til Dyrøy og Salangen kommuner for pensjonistene i Nordkjosbotn/ Lyngen-området. Det var omvisning på veganlegget i Brøstadbotn og Løksa - og middag på Bardu motorhotell.



Heggen Stenvold og Petter Nilsen



Julius Mosbergvik og kona i forgrunnen.



Wilhelm Johnsen og Hans Ulriksen





Irvin Dahl, Arne Andreassen og Einar Langmo.

27. august var det busstur for pensjonistene i Finnsnes og Senja-orådet. Distriktet er stort, så det måtte to busser til for å få med alle interesserte.

Her var det også omvisning på veganleggene i Brøstadbotn og Løksa, men det ble også tur til et besøk innom Gratangen båtmuseum i Fjordbotn.



På anleggsvegen med Andørja i bakgrunnen.



På besøk på Gratangen båtmuseum.

# FORSLAGSNYTT

## Oppfinnsomheten i vegvesenet er stor!!

av Lisa Sundstrøm

**F**ORSLAGSVIRKSOMHETA har fungert i flere år. Utstyr og skjema, redskap og apparat - det er hva våre interne «Petter Smarter» bidrar med. Forslagene strømmer på - og blir i første rekke vurdert og premiert lokalt. Det vil med andre ord si at i våre 18 fylker utvikles, tenkes og arbeides det med utrolig mange nye ting. I neste omgang blir forslagene sendt til Vegdirektoratet - for sentral bedømmelse.

Kruttet ble funnet opp en gang i en fjern fortid. Derfor behøver vi ikke å gjøre det flere ganger. Det gjelder for såvidt det meste i verden. Men hvordan skal vi vite hva som er funnet opp allerede? Og hvordan skal vi vite hvilke forslag og ideer som finnes rundt om i våre 18 fylker?

### FORSLAGSNYTT

er god informasjon i så henseende. Det er et hefte som presenterer det vesentligste av alle premierte forslag som er behandlet i 1992.

### FORSLAGSNYTT

blir sendt både til vegkontor, vegstasjoner og anleggskontor, men som kjent er det likevel mange som aldri får se dette heftet. Den interne informasjonen og distribusjonen fungerer ikke alltid slik vi vil. Derfor presenterer VEGSTIKKA i dette nummer en samlet oversikt over forslagene. Slik kan vi alle se hva som «rører» seg i de tusen vegvesen-hoder - og kanskje få en ide eller flere.

### PREMIERTE FORSLAG

I Østfold har Tor Skog utviklet en spesiell **SKUFFE FOR PRØVETAKING AV ASFALT**. Samtlige asfaltprøver i Vestfold siden 1988 er tatt ut med skuffen. Uttaket tar kortere tid og er sikrere, og asfaltkontrollørene er godt fornøyd.

**FESTEKLO FOR TRAFIKKSKILT** har Bjarne Høvern, Oppland laget. Den skal feste trafikkskilt, er enkel å lage, rask å montere - og er vanskelig å fjerne (stjele) uten spesialverktøy.

Sverre Gullesen, Aust-Agder har utviklet et enkelt **MONTERINGSUTSTYR FOR VISNINGSSKILT I VEGKRYSS**. Utstyret er enkelt å montere/tilpasse til forskjellige typer søyler/master og gir mindre skiltvedlikehold.

Fra **TROMS** har Bjørnar Fagerli bidratt med **UTSTYR FOR OPPRETNING AV REKKVERKSKINNER**.

Det består av en dobbelsidig plate med justering på ene siden, og en løkke der en kan stikke et spett inn. Når utstyret plasseres på skinnen kan denne rettes uten noe problem. Bjørnar har laget og prøvd ut utstyret med godt resultat.

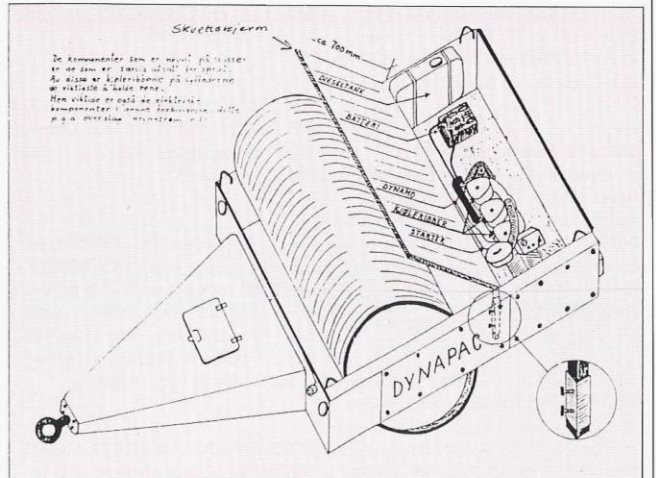
**TROMS** har flere «oppfinnere». Steinar Rask har laget et **SKJEMA FOR AVLESING AV DIAGRAMSKRIVERE**. Skjemaet som er i bruk ved

biltilsynet i Tromsø, gjør at blant annet kontroll av kjøre- og hviletidsbestemmelsene blir bedret.

Alf Mælen fra Oppland har utviklet et system som skal sikre **GJENBRUK AV DISKETTER**. Gjenbruket bør kunne tilføre Staten netto midler i form av innsparinger.

Edmund Nilsen fra **TROMS** har laget **SKVETTSKJERMING AV VEGVALSER**. Skjermen skal hindre tilgrising av motor, batteri og diesel-tank. Store mengder grus og stein kastes nemlig opp under transport av valser, og om vinteren fryser dette fast og bygger seg opp.

**HØYTRYKKSVALSER TYPE «SPRØYT»** heter en annen oppfinnelse. Den kommer fra Rogaland, utviklet av Tørleiv Tveit. Han har satt sammen deler fra en demontert frontmontert høytrykkspyler og deler av et kompressorunderstell til en funksjonell etterslepende spyleenhet. Denne kan så brukes til vanlig håndholdt spyling, åpning av tette rør og tunnelvask.



Skisse av Edmund Nilsens «oppfinnelse».

Knut Ivar Klaunes fra Østfold har utviklet TYVERISIKRING AV TILHENDER OG TILHENGERSKAP. Utstyret kan også brukes for å blokkere kulekoblingen når redskapet ikke er tilkoblet trekkvogn.

Sikring har også Lars Pettersen fra Østfold jobbet med. UNIVERSALSIKRING FOR Å HINDRE TYVERI AV REDSKAP OG UTSTYR MED KULEKOBLING heter hans oppfinnelse som består av en hylse som tres over kulekoblingen og som låses til denne med en hengelås.

BESKYTTELSESKASSE FOR POREMÅLER har William Nilsen fra Sør-Trøndelag laget. Det er en kasse med strekkmessing i sidene (for å unngå kondens og for å få lufting) hvor ledninger blir innelåst.

FESTE FOR NAVNESKILT PÅ BRUER har Kjell Simensen i Oppland konstruert. Festet er enkelt og rimelig og kan monteres raskt med minimum av verktøy.

Flere skilt er konstruert. NAVNESKILT PÅ BUSSKUR er laget i tre av Nils Skjelde i Hordaland.

SKJERM PÅ PEKEBORD har Kolbjørn Fuglås fra Sør-Trøndelag laget. Skjermen er dreibar slik at den kan stilles i forhold til skiftende lysforhold. Teksten er dessuten større og tydeligere enn på en PC, og den fungerer i de fleste kjøretøy.

Steinar Bjerkli fra Hedmark har laget en innretning som varsler når kjøretøy er for høye for kontrollhallene. Denne VARSLINGSINNRETNINGEN består av en lem som henger foran/over porten og som ved berøring varsler sjåfør/inspektør via en ringeklokke.

RENGJØRING AV REFLEKS PÅ KANTSTOLPER kan gjøres enklere ved at man skifter ut øvre del av kantstolpen og tar den inn for rengjøring. Forslaget kommer fra Per Haugli, Oppland.

BEDRE ARBEIDSMILJØ I FOTOROMMET er Erik Lysenstøen fra Buskerud opptatt av. Han har foreslått at det monteres avsg direkte på søpeldunken samt at det monteres punktavsug over fototørken. Utstyret kan med fordel brukes andre steder der dårlig luft er et problem.

MONTERING AV LYSTAVLER LANGS VEGENE FOR VISNING AV TEMPERATUR OG LUFTFUKTIGHET foreslår Dagfinn Notnæss i Hordaland. Forslaget går ut på at det monteres folere i eller ved vegbanen - og at resultatet vises på en lystavle ved vegen.

Svein Ivar Lykke i Sør-Trøndelag har utviklet en SERVICEMAPPE. Mappa består av 2 deler hvor den første delen inneholder søknadskjema m.v. beregnet på publikum. Den andre delen inneholder oppslagsmateriale, håndbøker og annet beregnet for internt bruk. Mappen er lagt ut i alle «gulbiler» og ajourføres en gang pr. år.

AMANDUS heter et redskap som gjør det enklere å fylle mørtel i sagspor for lyssøyler og tellesøyler. Arvid Mjøsund i Nord-Trøndelag har laget redskapet som gir god arbeidsstilling og stor tidsbesparelse.

I Rogaland har Tørleiv Kolbeinsen konstruert en ARBEIDSKURV FOR HJULLASTER L70.

BEREDSKAPSHENGER OG SPERRETILHENGER har Gabriel Håvetuft og Bjørn Regevik i Vest-Agder konstruert.

Bjørn Amundsen fra TROMS har foreslått at det lages en BREMSEVASKER hvor det trees en boks over bremseskjoldet hvor varmt vann, eventuelt trykkluft kan tilkobles. Dette hindrer at bremsesøv spruter rundt i rommet ved rengjøring.

FORBEDRING AV BORTRAKTOR Med tanke på forbedring av arbeidsstilling og sikkerhet har Annar

Johansen og Agnar Røvik i Sør-Trøndelag utviklet et stativ som er bevegelig ved hjelp av hydraulikk. Dette letter uttak av borstenger.

Kjell Grindland fra Vest-Agder har laget en FRESEMASKIN som er anvendelig til mange forskjellige arbeidsoppgaver - både boring og gjenging. Maskinen er til stor nytte både ved maskinverkstedet og veggentralen.

Kjell Grindland har også sørget for at LINAX PLASTFRESEMASKIN-MODIFISERING er gjort bedre. Freserinnene på maskinen var for svake og forslagsstilleren har eksperimentert seg fram til trinser som tåler påkjenningene vesentlig bedre.

LYDISOLERING AV SKAP FOR STRASSENTEST har Jan Nytnu og Johnny Stenshagen i Oppland utviklet. Dette har resultert i en reduksjon av støynivået.

Bedre utnyttelse av SKJÆREMASKIN + HALVAUTOMAT MIG/MAG-SVEISEMASKIN har Jostein Haug i Nord-Trøndelag foreslått. Dette for å øke produktiviteten.

Øyvind Klungeland, Bjarne Ballestad og Bjørn Regevik i Vest-Agder har laget et UTSTYR FOR Å LEGGE MASSE PÅ VEGSKULDRE HVOR DET ER STOLPER ELLER AUTOVERN. Med dette utstyret kan arbeidet gjøres med en hjullaster istedenfor både hjullaster og høvel. Utstyret er montert på en Holms feiemaskin.

**OG DETTE VAR «DE STORE OPPFINNERE» I 1992. DERSOM DU ØNSKER FORSLAGSNYTT HJEM ELLER TIL DIN ARBEIDSPASS - TA KONTAKT MED ANNA BIRKELUND PÅ VEGKONTORET!!**

STIG STRØMSRØR er i høst kommet med forslag om sikkerhetsklammer for oppsett av skilttrær. Forslaget er premiert både lokalt og sentralt. Men dette vil vi skrive om i neste nummer av VEGSTIKKA.

# PERSONALNYTT

## Tiltredelser:

Siw-Hege Jensen Bringslid, fullmektig, administrasjonsavdelinga, vegkontoret

Anne-Sofie Stefanussen, fullmektig, administrasjonsavdelinga, vegkontoret

Bengt-Arild Paulsen, ingeniør, biltilsynet Harstad

Åge Jensen, forsteksulent, utredningsseksjonen, vegkontoret  
Kjetil Løding, oppsynsmann fergeteier

Reidulf Broderstad, prosjektleder E-6 Tømmerelv - Nordkjosbotn E-6 Hellarberget - Kvesmenes

Arild Reklef, avdelingsingeniør, byggeplanseksjonen

Liss Lauritzen, leder av seksjon for felles kontortjenester

## Fratredelse:

Reidar Skjelmo, Tromsø  
Loyd Lauritsen, Tromsø  
Harald Wingstad, Øverbygd  
Leif Larsen, Olderdalen  
Trygve Høiseith, Øverbygd

## Vi gratulerer:

### Med 50-års dagen:

Inge Iversen, Tomasjordveien 162, Tromsdalen, 12.01.  
Sigmund Johansen, Ramfjordbotn, 12.01.  
Konrad Maristad, Øverbygd, 31.01.

### Med 60 års dagen:

Nils L. Nilsen, Breivikeidet, 22.01.  
Harry Pettersen, Straumsbotn, Bor-kenes, 23.01.  
Ivar Ingebrigtsen, Lyfjord, Skulfsjord, 27.01.  
Holger Siikavuopio, Kvesmenes, Oteren, 10.02

### Med 25 års tjeneste i etaten:

Oddvar Boye Nilsen, Tromsø  
Willy Pedersen, Tromsø

## TAKK

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 60 års dag.  
Takk for gave og blomster.

Arvid Lillegård

## TAKK

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 60-års dag.

Reidar Reiertsen



## TAKK

Takk for blomster og gave for markering av mine 25 år i vegvesenet.

Torstein Kaspersen

## TAKK

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 50-års dag.

Jack Johansen, Lakselvdalen

