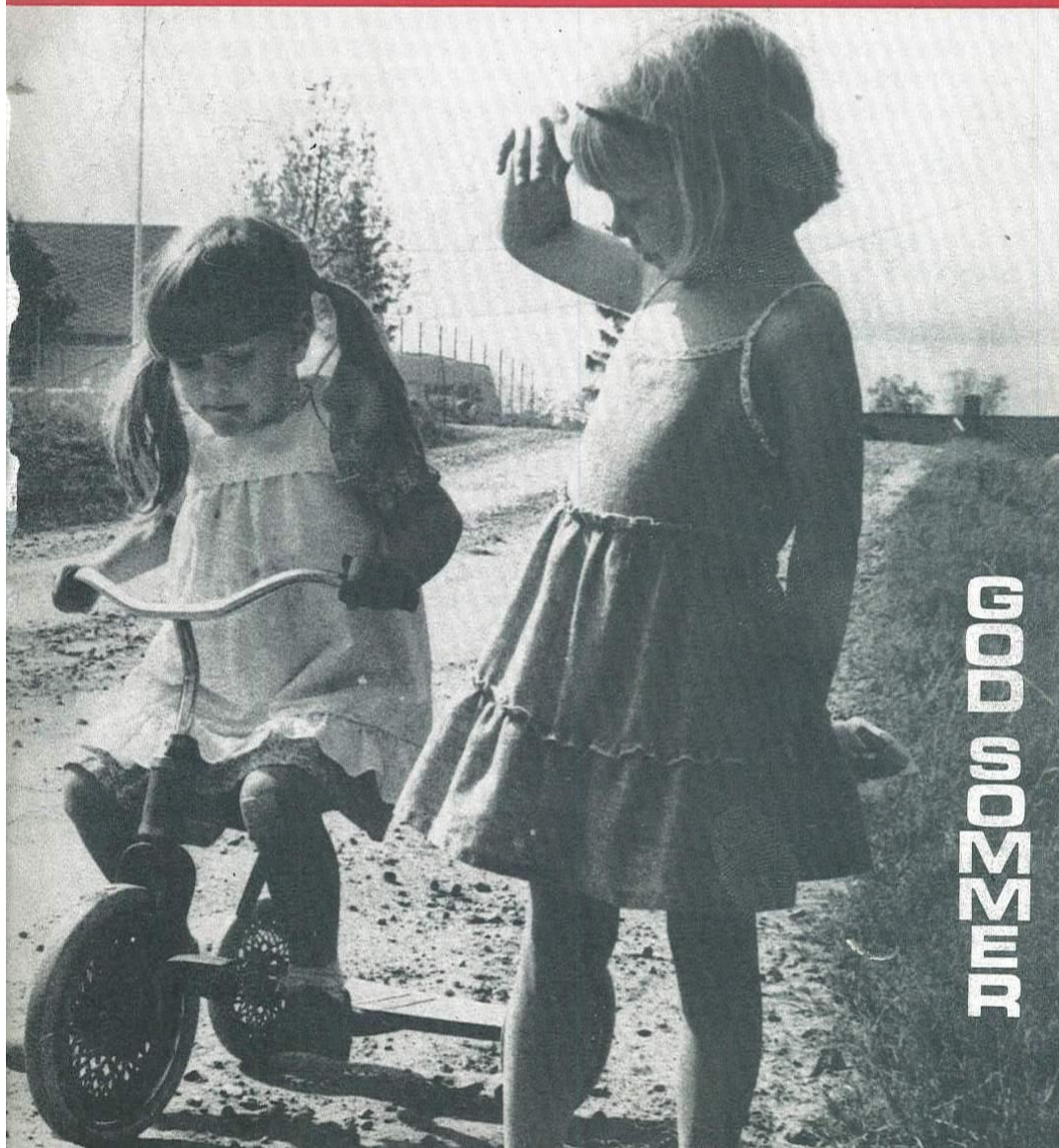


# Vegstikka



Juni 1984 - Nr. 3 - 16. årgang



AMZOW DOG

# Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 3 — Juni 1984 16. årgang	Innhold	side
<b>Redaktør</b> Anna Josefsen	Redaktørskifte . . . . .	3
	Langtidsplanen 1986-89 . . . . .	4
<b>Redaksjonsutvalg</b> Lisa Sandstrøm Trond Larsen Bjarne Otterdal	Olve Reiersen — en pioner trekker seg	8
	Kurs i "Personalforhold" . . . . .	10
	Vegvesenets verkstedpersonell som kjøretøykontrollører . . . . .	11
	Nytt EDB-utstyr til vegkontoret. . . . .	14
<b>Redaksjonsråd</b> Biltilsynssjef Johan Filseth Formann Trygve Johnsen Ingeniør Armond Bjørnstad Førstesekr. Anna Johansen Oppsynsmann Bjørn Eriksen	Premierte forslag. . . . .	16
	Kurs i arbeidsmiljøutvalgets regi . . . . .	17
	Bedriftshelsetjenesten. . . . .	18
	"Storebror" ser deg! . . . . .	20
	Rimelige vinterkostnader gir bedre veger . . . . .	22
	Biltilsynet på Svalbard-besøk. . . . .	23
	Kjøreskole har opprettet filial på Svalbard . . . . .	24
"Aksjon Publikum" — foreløpig oppsummering . . . . .	26	
<b>Utgiver</b> Vegkontoret i Troms	Ny asfaltfreser . . . . .	28
	Trafikk-ulykker 1979-83. . . . .	30
	Mannen i myra . . . . .	32
	Ommlegging av E-6 over Heia. . . . .	34
<b>Sats og trykk</b> Lundblad Trykkeri A.s, Tromsø	Innfartsvegen til Finnsnes . . . . .	36
	Torbjørn Johansen — "den siste mohikaner" . . . . .	38
	Aksjon kjørellys. . . . .	40
<b>Opplag</b> 1.400 eksemplarer	Stønad til videreutdanning . . . . .	41
	Vegvesenet overtar dekkevedlikehold av riks- og fylkesveger i byene . . . . .	42
	Personalnytt/Vi gratulerer. . . . .	43

Forsiden:

*Myke trafikanter i Finnsnes-traktene*

## Redaktørskifte —

Olve Reiersen har sagt farvel etter 15 år som redaktør. Han har vært primus motor fra starten av og vi er takknemlig for det arbeidet han har utført. Det har vært med på å øke forståelse for informasjon — både internt og eksternt. Vi vil ikke at dette arbeidet skal være bortkastet, men ønsker at Vegstikka skal komme ut slik som før. Vi er mange som arbeider i vegvesenet i Troms. Vi liker oss og ønsker å gjøre jobben vår slik at vi tjener samfunnet på beste måte. Oversikten viser at vi er 600 personer. Det er klart — skal vi holde kontakten — må vi ha forum for å kunne nå hverandre. Vegstikka er en måte. Inntil videre skal undertegnede være redaktør. Som nær støtte og hjelp er det oppnevnt et redaksjonsutvalg på 3 personer. Det er Lisa Sundstrøm, Trond Larsen og Bjarne Otterdal. Bedriftsavisen skal være et forum for fri meningsutveksling, og formålet er å informere de ansatte om det som skjer i etaten. Vegvesenet har mange oppgaver, både mindre og større, men alle er like viktige for helheten. Vi vil gjerne nå alle. Gjør vi ikke det, regner vi med et hint. Vi trenger din medvirkning i dette arbeidet.

Hilsen  
Anna Josefsen

# Langtidsplanen 1986-89.

I 1990 har vi lagt langtidsplanens neste periode bak oss. Da regner vi med at 97 prosent av riksvegene har fast dekke — at 100 prosent av de gjennomgående transportruter kan tillates for 10 tonns akseltrykk, dog bare 5 prosent i teleløsningen — at vegbrukerens transportkostnader reduseres — at ett ferjesamband er avløst av veg — at trafikkulykkene går ned i antall — at det er 10 færre stillinger i vegadministrasjonen enn i dag, 35 færre i utdriften entreprenørdrift medregnet.

Disse resultatene er basert på de økonomiske rammer som vi er forespeilet for perioden 1986-89 og de framkommer i Langtidsplanens siste kapitler — kap. 6 *Virkninger av handlingsprogrammet* — kap. 7 *Ressursdisponering* — kap. 8 *Gjennomgående transportruter*.

## Trafikksikkerheten øker.

Trafikksikkerhetsprogrammet må regnes som en integrert del av investeringsprogrammet. Med utgangspunkt i en slik forutsetning, er det grunn til å anta at nedgangen i antall personskadeulykker vil bli ca 16 i 1990. Et hovedmål er å få ulykkesfrekvensen på vegparsellene inn mot byer og tettsteder ned på gjennomsnittet for fylket. Med de tiltak Langtidsplanen skisserer er det å håpe at antall ulykker på riksvegnettet i Troms innen 1990 vil kunne reduseres med ca 10 prosent. For Troms er utforkjøringsulykkene særlig framtrepende og disse ulykkene antar vi reduseres med ca 20 prosent.

Ombyggingen av rv 19 Nordland

gr. — Tjeldsund bru regnes å gi størst trafikksikkerhetsmessig gevinst, dernest følger de 2 parsellene i E 6 mellom Heia og Russelv. Foruten virkningene av veginvesteringene vil større ressursinnsats i biltilsynet bidra til å øke trafikksikkerheten. Det er først og fremst i kjøreskoletilsynet og i kjøretøykontrollen insatsen øket.

## Framkommeligheten bedres.

De utbedringer og omlegginger som skal foretas gjennom de anleggs- og vedlikeholdstiltak som er skissert i planen, betyr en reduksjon i transportkostnadene for vegbrukerne på rundt 45 mill kroner i 1990. Også i denne sammenheng er det ombyggingen av rv 19 Nordland gr. — Tjeldsund bru som kommer best ut.

På 3 km nær vil hele riksvegnettet ha fast dekke i 1990 og 59 prosent tillates for 10 tonns akseltrykk. I teleløsningsperioden vil derimot fortsatt hele 98 prosent måtte være under restriksjon med høyest tillatt akseltrykk på 6 tonn. For de

gjennomgående transportruter vil situasjonen være god utenom teleløsningen, nemlig 100 prosent for 10 tonn, men bare 5 prosent under teleløsningen.

Vi kan erstatte ferje Straumsnes — Skaland med veg — en ikke ubetydelig begivenhet.

Når det gjelder sikring av veger mot snøras, er det bare prosjektet E 78 gjennom Lavangsdalen som kan gjennomføres.

## Høyere standardkrav til de gjennomgående transportruter.

Slike vegruter er for Troms — E 6, rv 19 (del), rv 83 og E 78. Målsettingen er at disse riksveger i Troms fylke i løpet av planperioden skal bli tillatt for 10 tonns akseltrykk med telerestriksjoner og 50 tonn totalvekt.



Vedlikeholdsstandarden på de nevnte vegene forutsettes minst å tilsvare SO-standard for samtlige prosesser.

Trafikksikkerhet, miljøforhold og vegserviceanlegg prioriteres på linje med slike tiltak på det øvrige vegnettet. Når det gjelder vegserviceanlegg så har vi ikke engasjert oss i andre tilbud langs de gjennomgående transportruter enn rasteplasser med bord, benker og søppeldunk. Med hensyn til sanitæranlegg vil vi prøve å få til avtaler med eksisterende etablissementer som bensinstasjoner, kafeer, moteller, hoteller o.l. I denne sammenheng vil E 6 og E 78 prioriteres i den utstrekning vi finner budsjettmessig dekning for avtaler over vedlikeholdsbudsjettet i perioden 1986-89.

## Færre sysselsatte på vegkontoret.

Med de rammer som er gitt, er det ikke mulig å holde sysselsettingen på dagens nivå. Reduksjonen foretas gjennom naturlig avgang, og for første gang planlegges vegkontoret de nærmeste årene drevet med synkende bemanning.

I utdriften har allerede i mange år tekniske nyvinninger sammen med nedgang i bevilgninger ført til jevnlig reduksjon i bemanningen. Dette merkes etterhvert også i admini-

*Den nye traseen i E78, Lavangsdalen blir trafikkklar i august måned og er eneste prosjekt for sikring mot snøras.*

strasjonsapparatet for de driftsavhengige oppgavene. De utgjør idag ca 45 prosent av oppgavemengden ved vegkontoret. Forvaltningsoppgavene (inkl. biltilsynets virksomhet) sammen med driftsuavhengig personalforvaltning og felles-tjenester utgjør den resterende del.

For årene 1983-89 skal vegkontorets bemanning reduseres med 7 prosent d.v.s. 13 stillinger, mens biltilsynet styrkes med 3 slik at netto nedgang blir 10 stillinger. Reduksjonen rammer adm.- og økonomiavdelingen med 6 stillinger, planavdelingen med 4 og anleggsavdelingen med 3 — de øvrigeavdelingene beholder sin nåværende bemanning.

#### Fortsatt nedgang i utedriftens personell.

Overslagene over egen bemanning 1986-89 er basert på naturlig avgang og inkluderer interne overføringer fra anlegg til vedlikehold og maskin.

Ved inngangen til planperioden vil

egen bemanning ha innebygget en overkapasitet på ca 30-40 årsverk sett i forhold til bevilgning/oppgaver. Ved utgangen av perioden vil overkapasiteten være redusert til 5-10 årsverk.

Beregningene bygger på følgende forutsetninger:

- Vinteroppgavene fordeler seg jevnt over de 4 årene.
- Full tilsetningsstopp i vegarbeidsdriften.
- Mannskapsbehovet i vedlikeholdet og delvis i maskin dekkes opp gjennom overføringer fra anlegg. Det er her ikke tatt hensyn til begrensninger m.h.t. bosted og kvalifikasjoner.
- Driftsform og teknologi i vinterarbeidsdriften endres ikke vesentlig.
- Andelen "uproduktiv" arbeidstid (sykefravær m.v.) blir uendret.

*Avd.ing. Tore Slafne og tekniker Johnni Håndstad med forberedende arbeid. Gang/sykelveg i rv.850, Bergselv bru — Åsegarden vil bli bygd og gjort ferdig i 1985.*



Ut fra dette har vi da beregnet bemanningen i vegarbeidsdriften slik:

	Antall årsverk	
	1986	1989
Vegoppsyn	61	56
Vegarbeidsdrift (riksv. og fylkesv.)		
— Faste og eng. arb.takere	354	324
— Korttidsintatte i ord. drift	40	40
— Fremmed-maskinførere	110	110
— Arbeidere i entreprenørdrift	75	45
<b>Sum</b>	<b>610</b>	<b>575</b>

#### Uendret maskinpark

Når det gjelder vår egen maskinpark, heter det at den idag har et rimelig omfang og en ganske høvelig sammensetning. Vi regner der-

for ikke med vesentlige endringer bortsett fra en reduksjon i antall kompressorer og traktorer. Et av de viktigste mål for maskinforvaltningen er å få ned vedlikeholdskostnadene.

#### Endres Langtidsplanen?

Behandlingene av Langtidsplanen i de politiske fora er begynt og vi har allerede registrert ønsker om å endre prioriteringen i investeringsprogrammet. Her i fylket får planen sin sluttbehandling gjennom fylkestinget i juni, deretter skal den til Samferdselsdepartementet og Stortinget.

Så få vi se hva disse instanser kommer til.

*Dette var altså sluttkapitlet om Langtidsplanen 1986-89, har du lyst til og interessen for å studere den nærmere, henvend deg til vegstasjonene eller til vegkontoret.*

*Ingen vesentlige endringer i maskinparken.*



## Olve Reiersen — en pioner trekker seg

Vår redaktør av Vegstikka gjennom 15 år har nå sagt farvel til fylket. Olve Reiersen var pioner i bedriftsavisarbeidet — også på landsbasis — og vi kan bare takke han for det arbeidet han har utført.

Første nummer av Vegstikka kom ut i 1969 og Troms var dermed det første fylket i landet som fikk bedriftsavis, selv om de andre fylkene kom hakk i hel. Vi hadde jo Veggen og Vi, men likevel, en fylkesavis blir mer stedlig og aktuell. Vi kan forresten fortelle at Olve Reiersen ikke slutter i vegetaten, men blir å finne på Hedmark vegkontor i Hamar. Helsemessig vil han finne et bedre klima der enn i Tromsø og er en viktig årsak for at han er flyttet.

— Hvordan dukket tanken om egen bedriftsavis opp, Olve Reiersen?

— I den tiden jeg var med i Samarbeidsutvalget ble det ofte reist kritikk fra utedriften om at de var dårlig orientert om det som foregikk i etaten. Ideen om egen avis ble født og da jeg ble forespurt om å føre pennen — være redaktør — svarte jeg ja. Men min mening var egentlig at det bare skulle være for to år. Da de to årene var gått hadde imidlertid arbeidet grepet meg. Det hadde nærmest gått meg i blodet og jeg ble å fortsette. Årene har gått og spørsmål om å trekke meg

var ikke lenger så aktuell. Nå har jeg holdt på i nesten 16 år. Fra 4 ganger i året har Vegstikka kommet ut 6 ganger i året fra 1977.

— Du har aldri angret eller syntes at oppgaven var for vanskelig?

— Litt betenkt var jeg i begynnelsen, men jeg har aldri angret. Responsen på Vegstikka har vært god. Det har vist seg at de som er interessert i sitt arbeide i etaten også har interesse for hva andre arbeider med, og hva som skjer ellers i etaten. En av de viktigste momenter med avisen er å gi etatsfølelse. Vi ønsker å føle oss som en stor familie og redaktørens oppgave er å formidle kontakt slik at vi kan nå dette målet.

Det var imidlertid en periode at jeg synes at det ble vanskeligere og vanskeligere å arbeide med avisa. Flere fylker kom med i dette arbeidet og mediafolk kom sammen på kurs. Intensjonene syntes å bli større. Jeg var bare amatør og spørsmålet om man maktet denne veldige oppgaven meldte seg. Etter hvert fikk man et mer avslappet forhold også til dette. Man lærte likevel av kollegaer på disse møtene

— lærte og inspirerte hverandre. Jeg kom også med i Kontaktutvalget for bedriftsavis i landet. De skulle være en støtte for informasjonsmedarbeiderne. Om dette har vært tilfelle vet jeg ikke, men jeg har i allefall for egen del hatt god nytte av det.

— Hva med stofftilgangen?

— Den har heller vært laber. Det har også hendt at jeg har stått aldeles tom for ideer. Det har krevd atskillig å komme igang. Når ideene har kommet har det gått bra. Jeg har som oftest blitt møtt med velvilje når jeg har oppfordret om bidrag. Men de fleste artikler har jeg selv ført i pennen. Vi har ikke forlangt så ofte at de ideene som kommer eller de ideer vi lanserer også skal skrives. Men momenter og bakgrunnsstoff må vi innhente.

— Arbeidet med Vegstikka har vært et av dine mange gjøremål. Arbeidsforholdene har vel ikke alltid vært like gode.

— Den første tiden var dette nærmest en hobbyvirksomhet som også fulgte med på fritiden. Etter hvert som avisa ble etablert og etaten erkjente behovet har også arbeidsforholdene blitt bedre. For meg har arbeidet vært en utfordring. Jeg merket behovet for ei avis og gikk positivt inn for oppgaven. Jeg ville vel bevise at dette skulle gå — og dette har vært drivkraften til å fortsette selv om arbeidsforholdene ikke alltid har vært så gode.

— Har du noen råd/ønsker for Vegstikka videre?

*Olve Reiersen på oppdrag.*



— Det må nødvendigvis gå med både tid og penger for å utgi bedriftsavis. Det trenges. Den største skuffelsen og nederlaget ville være om Vegstikka ikke kommer ut som før.

Det ligger mange muligheter i ei bedriftsavis. Og jeg synes nok at ledelsen burde være flinkere til å utnytte dette.

Det er likeså litt skuffende å lese nyheter om etaten i lokalavisene uten at bedriftsavisene har vært informert. Lokalavisene må informeres — så klart, men bedriftsavisene burde fått sjansen til å informere på sin måte. Den er mer beregnet for de ansatte.

## KURS I "PERSONALFORHOLD"

De fleste av oppsynsstaben har nå gjennomgått dette kurset. 2 kurs à 5 dager ble holdt i Tromsø i vår. Kurset er med på å dempe usikkerhet i framgangsmåten ved den formelle saksbehandling.

Hovedemnene var:

- Tjenestemannsloven
- Tilsetningsreglementet
- Fellesbestemmelsene
- Særavtalen
- Arb.tidsbestemmelsene
- Hovedavtalen
- Forhandlingsordningen
- Organisasjon og ledelse
- Mål og retningslinjer for personellbehandling i vegvesenet

Kurset var lagt opp med gruppearbeid og diskusjon i tillegg til forelesningene. Forelesere var hentet fra egne rekker. Konsulent Trond Larsen og førstesekretær Oddvar Nilsen dekket en stor del. Aktive medhjelpere var driftssjef, vedlikeholdssjef og plansjef.

Vi har spurt driftssjef Eilif Mathisen om hans synspunkt på kurset. — Kurset vil hjelpe til at problemer kan løses på det plan de hører hjemme. Behandling av tvistesaker f.eks. som gjelder lokale forhold skal tas opp med de lokale tilitsmenn. I stor grad har saker som dette vært sendt vegkontoret, fordi mange har vært usikker om framgangsmåten for den formelle behandlingen.

Behandlingen av enkelte generelle personalsaker som permisjoner etc. regner vi også med at oppsynsstaben overtar med tiden. Kurset, især siste del, henger for øvrig nøye sammen med kurs i arbeidsledelse som vil komme om ikke så lenge.

## Vegvesenets verkstedpersonell som kjøretøykontrollører

Dersom biltilsynets målsettinger for den periodiske kjøretøykontrollen skal innfris, er det nødvendig med et utvidet samarbeid med vegvesenets øvrige avdelinger. Maskinavdelingen utpeker seg som en naturlig samarbeidspartner. Verkstedpersonellet bør gis opplæring for å kunne inngå i et samarbeid i kjøretøykontrollen. Ordninga bør iverksettes fra årsskiftet 1984/85.

Av konsulent  
Trond Larsen

### Innledning

I disse dager foreligger innstillinga fra ei prosjektgruppe som har vurdert mulighetene for bistand fra maskinavdelinga i den periodiske kjøretøykontrollen (POU-rapport april 1984).

Prosjektgruppa som har bestått av:

- Avd.ing. Knut Arne Henriksen (form.)
- Avd.ing. Svein Johansen
- Verkstedform. Arthur Osvaldsen
- Konsulent Hans A. Karoliussen
- Konsulent Trond Larsen (sekr.)

har vurdert det økonomiske og juridiske grunnlaget for et eventuelt samarbeid i kjøretøykontrollen. Videre har gruppa beregnet omfanget av et slikt samarbeid, opplæringsbehovet er kartlagt og kostnadene ved gjennomføring er beregnet.

### Bakgrunn

Biltilsynet i Troms har — p.g.a. manglende personellressurser — relativt lav måloppnåelse i kjøretøykontrollen. Den bemanningsutviklingen som stilles i utsikt i årene som kommer, tilsier at man bør finne nye og utradisjonelle løsninger dersom biltilsynets målsettinger skal kunne nås med rimelig grad. Maskinavdelinga utpeker seg som en naturlig samarbeidspartner ved at man disponerer egnede lokaler og kvalifisert personale som — forutsatt tilleggsopplæring — kan inngå i den periodiske kjøretøykontrollen.

Gjennom et samarbeid med maskinverkstedene vil biltilsynets virksomhet kunne desentraliseres, noe som må sies å være positivt sett i forhold til mål vegvesenet har satt seg for "Aksjon Publikum" (bedre publikumsbehandling").

### Samarbeidsmodeller

Gruppa har vurdert ulike modeller for et samarbeid og anbefaler en modell hvor ansvaret for den prak-

tiske kontrollen er tillagt maskinavdelingens verkstedpersonell under ledelse av maskinoppsynsmann. Det administrative ansvaret ligger helt ut hos biltilsynet (innkalling m.v.).

Etter den anbefalte modellen vil ikke verkstedpersonalet kunne gi pålegg om utbedring av påviste mangler eller foreta avskiltinger. Utbedring av mangler er basert på frivillighet fra bileier, dog slik at unnlattelse av å utbedre påviste mangler automatisk medfører innkalling til ordinær kontroll ved en av biltilsynets stasjoner.

#### **Samarbeidsomfang**

Prosjektgruppa anbefaler at samarbeidsordningen avgrenses til kontroll av person-/varebiler.

Ut fra de beregninger som er gjort finner prosjektgruppa at maskin kan tilby biltilsynet tilsammen 2 årsverk bistand i kjøretøykontrollen.

Mulig bistand fordeles slik:

— Storslett	1,0 årsverk
— Nordkjosbotn	0,5 årsverk
— Finnsnes	0,5 årsverk

For Harstad og Tromsø ser Maskin ikke seg i stand til å yte noen bistand.

Maskinavdelingens tilbud om bistand sammenholdt med biltilsynets behov for årsverkbistand i de aktuelle områdene, tilsier at om-

fanget av bistanden tilsammen blir 1,33 årsverk fordelt slik:

— Storslett	0,33 årsverk
— Nordkjosbotn	0,50 årsverk
— Finnsnes	0,50 årsverk

#### **Lokaler og utstyr**

For at kjøretøykontrollen skal kunne foregå på en forskriftsmessig og noenlunde effektiv måte, er det nødvendig med en bygnings- og utstyrmessig opprustning av maskinverkstedet på Nordkjosbotn (anskaffelse av løftebukk og bremsetester samt ombygging av porter til fjernstyrt motordrift).

Maskinverkstedet på Storslett er allerede utstyrt med komplett kontrollhall.

For Finnsnes anbefaler gruppa at verkstedpersonellet heller "lånes ut" til kontroll i biltilsynets anlegg.

#### **Kompetansekrav og opplæringsbehov**

Av de tjenestemennene som pr. idag arbeider på maskinverkstedene, synes følgende å oppfylle kravene til å delta i kjøretøykontrollen

- Tjenestemenn med fagbrev som motor- og understellsreparatør (både ordinær fagprøve og forenklet fagprøve). Tilsammen utgjør dette 20 tjenestemenn.

Før tjenestemennene kan inngå i kjøretøykontrollen vil det måtte gis tilleggsopplæring. Biltilsynet vil stå ansvarlig for at nødvendig tilleggsopplæring gis.

#### **Kostnadene ved gjennomføring**

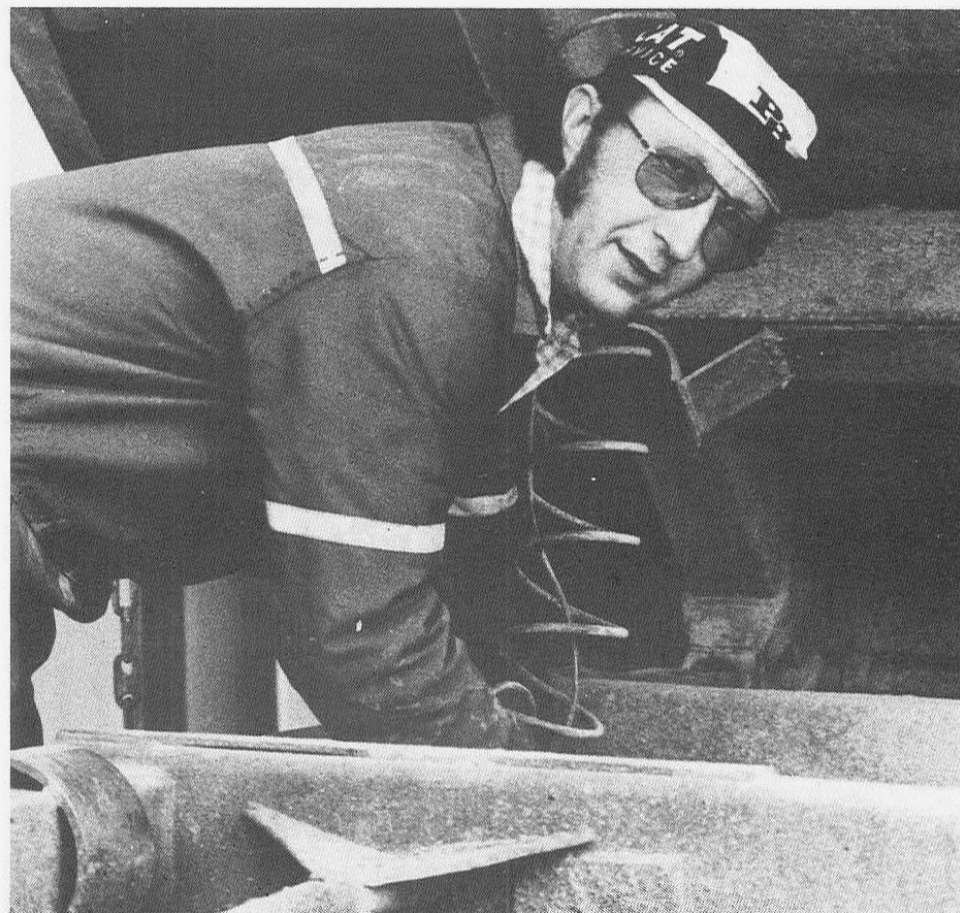
Investeringskostnadene ved utstyrs-/bygningmessig opprustning av maskinverkstedene på Nordkjosbotn er beregnet til ca 237.000 kr.

De årlige driftskostnadene (Biltilsynets kjøp av tjenester i form av personell og bygninger/utstyr hos maskin) er beregnet til ca 400.000 kr.. I tillegg kommer opplæringskostnader m.v.

#### **Tidsplan for gjennomføring**

Prosjektgruppa anbefaler at de nødvendige administrative og praktiske forberedelser er gjennomført høsten 1984, slik at ordningen — forutsatt at den blir godkjent — trer i kraft fra årsskiftet 1984/85.

*Fra årsskiftet vil kanskje vegvesenets verksteder også ha kjøretøykontroller. Kåre Fagerli, Vegsentralen.*



# Nytt EDB-utstyr til vegkontoret

**EDB-planene for Vegkontoret i Troms står nå foran realisering. Høsten -84 utstyres Vegkontoret med flerbruker EDB-anlegg. Forut for og parallelt med installeringen vil det bli gitt brukeropplæring og opplæring i drift av utstyret.**

---

*Av konsulent  
Trond Larsen*

---

## Innledning

"Vegstikka" har i tidligere nr. (3/83 og 1/84) orientert om etatens EDB-planer og om EDB-opplæringen. Vegkontoret har i disse dager motatt melding fra Vegdirektoratet om at Vegkontoret i Troms får levert sitt datautstyr (ND-530/CX).

Utstyret omfatter:

- sentralenhet
- 12 skjermterminaler
- lagringsenheter
- 2 skrivere

Installasjonen av utstyret vil ta ca 1 1/2 uke.

## Anvendelsesområdet

EDB-utstyret vil i første omgang nyttes til tekniske beregninger (masseberegninger, konstruksjon m.v.) og tekstbehandling. I tillegg skal utstyret nyttes til (kontrollert) registrering av regnskapsdata samt overføring av regnskapsdata til og fra komunedata-

tasentralen (forbehold om telekommunikasjon). Opprinnelig var det forutsatt at all regnskapsbearbeiding skulle foregå på kommunedatasentralen. P.g.a. at vi nå får større utstyr enn tidligere antatt, vil noe regnskapsbearbeiding kunne foregå på eget anlegg. (Eks.vis POU\* og Lev Res\*\*).

## Opplæring

Vegkontoret har tidligere gjennomført grunnkurs i EDB for ca 80 av kontorets tilsatte. På ettersommeren og høsten -84 vil det bli gjennomført spesialopplæring.

8 dagers kurs i Oslo for driftsansvarlige for maskinen (4 personer).

\* Planlegging, disponering og utnyttning av egenmaskiner  
\*\* leverandørreskontro

- 2 dagers innkjøringskurs ved Vegkontoret for de 4 driftsansvarlige.
- 5 dagers kurs på Vegkontoret for 15 brukere.

Opplæringen vil foregå i regi av Vegdirektoratet og Norsk Data A/S. Brukeropplæringen vil bli videreført lokalt.

## Lokale forhandlinger/drøftinger

Vegadministrasjonen vil i løpet av juni -84 innlede forhandling-

er/drøftinger med berørte tjenestemannsorganisasjoner angående EDB-anskaffelsen. Forhandlingene/drøftingene vil bl.a. omfatte:  
— arbeidsplassutforming (terminalarbeidsplasser)  
— terminalfordeling

*I nærmeste framtid kan Anne Mari Enoksen ved skrivestua ta tekstbehandlingsutstyr i bruk.*





Bedriftshelsetjenesten vil bli trukket inn som rådgivningsinstans i forbindelse med innkjøp av terminalarbeidsplasser.

### Urealistiske forventninger

Ut fra det kjennskap vi har til anvendelsesområdene for utstyret i første omgang er det grunn til å dempe (urealistiske) forventninger til kvalitets-/effektivitetsgevinster ved utvidet bruk av EDB.

Spesielt gjelder kanskje dette forventninger i driftsavdelingene om å kunne gå inn i PBR-systemet via spørring mot skjerm for uthenting av selektive opplysninger for bruk i

driftsplanleggingen/driftsoppfølging. Slike løsninger vil ikke foreligge i første omgang.

De forventede effektivitetsgevinstene i regnskapsseksjonen som følge av nytt registreringsutstyr og omlegging av rutiner for innregistrering av PBR-data vil heller ikke kunne innfris fullt ut i første omgang.

Dette til tross, den forestående EDB-anskaffelsen og EDB-bruken er et viktig steg på vegen mot en mer rasjonell og effektiv vegadministrasjon. På sikt vil også de økonomiske besparelsene være betydelige.

## Premierte forslag

Disse to har oppnådd premiering for sine forslag:

*Tore R. Johansen*, Tromsø, som fikk kr. 800,- for et mer oversiktlig skjema.

Skjemaet brukes for nedtegning og opplesning av daglige meldinger fra vegkontoret til vegmeldingssentralen.

*Odd Arne Fossbakk*, Tennevoll, fikk kr. 1000,- i premie for et forslag om å benytte delvis ødelagte rekkverksskinner til underlag i stikkrenner.

*Vi gratulerer!*

## Kurs i arbeidsmiljøutvalgets regi

### Motorsagkurs

I mars måned arrangerte AMU 4 dagskurs i bruk og vedlikehold av motorsager.

— Vi har nå fått egne verneforskrifter for bruk av motorsag, sier verneleder Bjørn Eriksen.

— Skader påført under bruk av motorsag toppet skadestatistikken i lengre tid. Det var nødvendig å gjøre noe for å få bukt med dette. Først ifjor ble det for alvor fart i sakene.

Nå har 80 mann gjennomgått dette kurset.

Vi benyttet oss av en konsulent fra Jobu A/S som instruktør.

Heretter tar vi sikte på at motorsagene oppbevares i en kasse for seg selv sammen med verneutstyret, og det er viktig at hver enkelt bruker tar vare på utstyret.

### Førstehjelpskurs

AMU har holdt 6 kurs i førstehjelp rundt om i fylket. Kursene var på ti timer, og 120 av mannskapsstyrken har gjennomgått dette.

Interessen har vært stor. Kanskje burde flere ha fått tilbudet, men nå vil det trolig gå en tid før vi tar en slik kursrunde igjen, sier vernelederen.

*Det er viktig at føreren av motorsagene har verneutstyret på. Her Arvid Pedersen, Silsand.*



# BEDRIFTSHELSETJENESTEN

**For å bedre helsetjenesten må både bedriftslege og sykepleiere tilsettes fra starten av, mener Vegdirektoratet. AMU's tidligere forslag om først å opprette en sykepleiestilling faller bort.**

**Bedriftslege kan vi neppe få før 1986, men arbeidet med dette vil bli sterkt prioritert.**

Dette kom fram på Arbeidsmiljøutvalgets møte 25. mai der bedriftslegeordningen var et av hovedpunktene på sakslista. Bedriftslege R. Adelsten Jensen var tilstede og gjorde rede for Vegdirektoratets syn.

— Vi har arbeidet lenge med å få til en tilfredsstillende bedriftslegeordning, sier formannen i AMU, driftssjef Eilif Mathisen.

Endel lokale ordninger har vi fått, spesielt i Tromsø, Harstad og Bardu-området. Alle er imidlertid lokalt avgrenset og er en felles ordning med andre bedrifter.

Det vi — og spesielt utedriften — mangler er en bedriftshelsetjeneste som kjenner vegvesenets virksomhet og som kan drive forebyggende arbeid. Vi har mange risikofaktorer vi må være oppmerksomme på, og dette er ikke dekket med den ordningen vi har idag.

Etter grundig vurdering kom AMU i vår med forslag om å opprette egen sykepleiestilling. Vi mente dette var forholdsvis enkelt å gjennomføre.

Meningen var at vedkommende

skulle drive forebyggende helsearbeid på arbeidsplassene, besørge kontakt med legetjenesten lokalt og hjelpe til med å finne løsning for en framtidig fullt utbygd helsetjeneste (samarbeid med f.eks. Televerket eller regionale ordninger). Vegdirektoratet har imidlertid gått mot at vi går inn for denne ordningen. Bedriftslege er det vesentlige og både lege og sykepleier må tilsettes fra starten.

## Samarbeid med Televerket

— Vi skal nå ta kontakt med Televerket igjen, fortsetter Eilif Mathisen.

Vi har tidligere hatt møter om et mulig samarbeid. Et av problemene er å skaffe stillinger. Oppretting av bedriftslegestilling må fremmes i budsjettproposisjon til Stortinget. Det vil ta tid. Vi kan neppe få bedriftslege før i 1986, uansett hvilken etat som skaffer stillingen. Vi må også ha sykepleier. Nye stillinger får vi ikke, så det betyr reduksjon av andre grupper.

Arbeidstilsynet har varslet oss om at framtidig pålegg om en fullver-

dig helsetjeneste vil bli gitt. Vi vil derfor prioritere dette arbeidet sterkt.

Vi har også et høyt sykefravær i utedriften. Det er kostbart for etaten og utilfredsstillende for den enkelte.

## Forebyggende arbeid viktig

— Charles Hermansen, vi vet at sykefraværet i utedriften ligger høyt.

Hvordan ser du som hovedverneombud på bedriftshelsetjenesten?

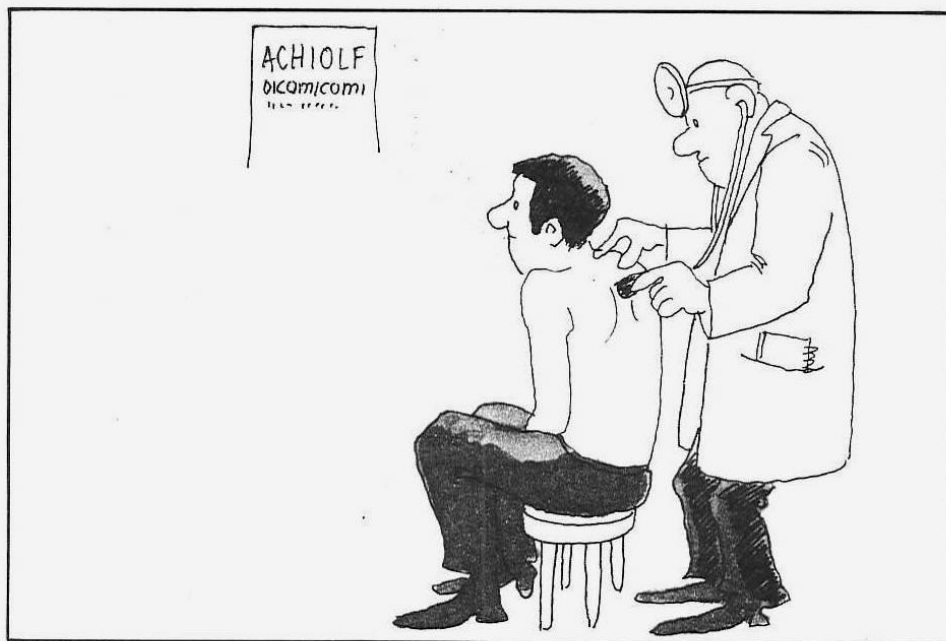
— Det viktigste er forebyggende arbeid og et lege-team som har god kontakt med arbeidsplassene er derfor målet. I AMU så vi på opprettelsen av en sykepleiestilling som en hurtig og god begynnelse.

Det som skjer idag er at mange når de blir syke allerede har så store helseproblemer at de er vanskelig å takle. Vegvesenet har hovedsakelig bare tyngere arbeid å tilby. Omplussing er vanskelig, ja, nesten umulig å få til. Uførepensjon er da eneste løsning. Især for unge mennesker er dette en tragisk løsning.

Bedriftshelsetjenesten betraktes av mange som et legekantor de besøker en gang i året.

Dette er ikke bedriftshelsetjeneste slik loven krever.

Vi må drive forebyggende arbeid og komme problemene mest mulig til livs i første stadium. En fullverdig helsetjeneste er et av AMU's hovedmål for øyeblikket.



# "STOREBROR" ser deg!

Statens vegvesen Troms har innført automatisk trafikkontroll på 3 steder i Tromsø.

Av Lisa Sundstrøm

Kontrollen er et prøveprosjekt for 4 vegkontor her i landet, deriblant Troms. "Overvåkinga" skjer i samarbeid med politiet.

De tre "skjebnesvangre" radarområdene er på Stakkevollvegen i Tromsø, ved Berg og nord for Kroken. Her står radaren klar for å registrere alle som overtreder fartsgrensen.

Radaren er innstilt på en bestemt hastighet slik at de som overtreder denne, automatisk blir fotografert. Fotografiene blir så overlevert til politiet som gir de nødvendige forelegg.

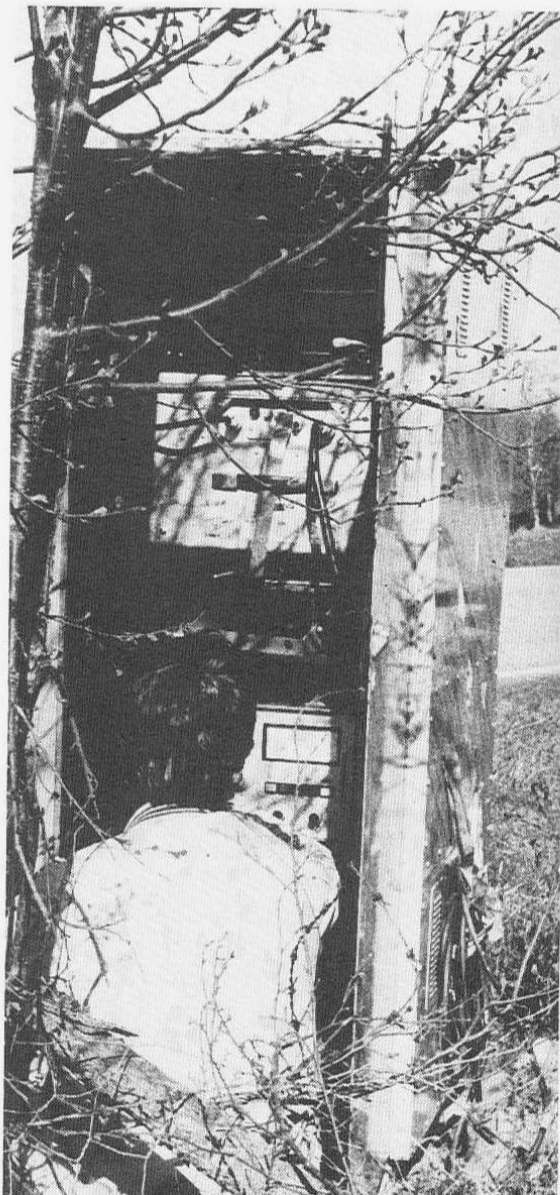
Vi spør ingeniør Kjell Vang om dette er en kostbar affære?

— Hele anlegget koster ca kr. 250.000. Og vi tør si at det har gitt positive resultater med hensyn til trafikksikkerheten.

Folk kjører mere forsiktig etter at skiltene om "Automatisk trafikkontroll" kom opp.

De som bor i områdene sier også at trafikken virker roligere.

"Radarboksen" fotografierer fartsovertredelsene. Foto: Lisa Sundstrøm.



"Vegstikka" har snakket litt med de som daglig ferdes på vegen i de aktuelle områdene.

— Drosjesjåfør Granberg — du vet om at det er satt opp automatisk radarkontroll. Innvirker det på din og andres kjøremåte?

— Jeg er klar over kontrollen og merker også at trafikken går adskillig roligere. For oss som kjører om nettene er det litt plagsomt — da kunne jeg iallefall tenke meg å ligge et hakk over fartsgrensen.

Likevel, bra ording. Men nå ryktes det at den på Stakkevollvegen er satt ut av drift p.g.a. hærverk av rampen. Stemmer det?

Det kunne vi nok ikke svare på — dessverre for han!

Også Holger Johnsen er klar over det nye tiltaket. Han ferdes daglig

fra boligområdet på Knausen og inn til sentrum.

— Jeg tenker på farta mer enn før, blir mer påpasselig. Ingen vil jo overskride fartsgrensen når man vet konsekvensene.

— Men radarkontrollen hindrer flyt i trafikken. Det virker som om folk er overforsiktige. Farten som holdes er langt under det lovlige — og det skapes lett kork i trafikken.

Prosjektet er vel og bra — men Stakkevollvegen er vel ikke den mest praktiske plassen å ha dette. Muligheten til de store fartsoverskridelser her vil jo være redusert likevel p.g.a. vegens standard, trafikkmengde, opphoping og bebyggelse.

Trond Mathisen som daglig kjører fra Tønsvika og forbi radarkontroll



len i Kroken sier at dette er et langt bedre tiltak enn fysiske hindringer så som fartsdempere o.l.

Også han innrømmer at han kjører mere forsiktig nå.

— Trafikken går saktere etter at radaren kom opp. Men den strekningen som jeg kjører er lite trafikkert så kø og opphopning er ikke noe problem.

Mathisen sier at redselen for bøter er vel det som påvirker folk mest. Ja, kanskje redselen for å miste noen hundrelapper er det som skremmer folk mest — men radar-kontrollen har i hvertfall fått folk til å ta det litt mere med ro i trafikken. Og da er vel hovedhensikten oppnådd.

## Rimelige vinterkostnader gir bedre veger

Vinteren i år ga en mindretgift for vedlikeholdet på i alt ca 8,5 mill kroner i forhold til det som var planlagt. I tillegg frigjøres en del av vedlikeholdsreserven slik at vi i mai måned har jobbet med å disponere ca 16,5 mill kroner i tillegg til rammen for de driftsplaner som ble utarbeidet i høst.

Av overingeniør  
Oddmar Ellertsen

Vi har gått inn for i større mulig grad å bruke midlene til konkrete utbedringsprosjekter, særlig på fylkesvegene.

I hovedsak blir midlene brukt slik:

For riksvegene:

Forsterkningsarb. ca 3,3 mill kr.  
Faste dekker ca 3,0 mill kr.  
Bruarbeider m.v. ca 1,9 mill kr.

For fylkesvegene:

Grøfting, forsterkn. ca 4,8 mill kr.  
Faste dekker ca 3,8 mill kr.  
På fylkesvegene vil følgende strek-

ninger få fast dekke i tillegg til tidligere plan:

Lavik — Brøstadbotn	6,0 km
Fv. til Nordrollnes	4,6 km
Fv. til Manndalen	8,0 km
Fv. til Lysnes D/S-kai	1,4 km

Av strekninger som blir utbedret nevnes:

Fylkesveger i Rossfjord (15 km)
Fv. Tretten-Storvik
Fv. Mortenhals-Skutvik
Fv. i Fjellbygda (Malangen)
Fv. Finnvik-Skulsfjord

På riksvegene blir det en del dekkefornyelse. Forøvrig blir midlene i hovedsak kanalisert til igangværende prosjekter.

## Biltilsynet på Svalbard-besøk

Av adm. sekretær  
Petra Marie Lunde

Vi reiste opp til Longyearbyen på tjenestereise natt til 27. mars, stasjonssjef Ingvar Sommerlund og jeg. Det ble en tjenestereise av de sjeldne, for på Svalbard hadde jeg aldri vært.

Flyturen tok ca 11/2 time.

— Formålet med turen var å foreta oppkjøring til beltemotorsykkelførerkort, eller snøscootersertifikat som vi sier til daglig. Kjoretøyregisteret ved sysselmannens kontor skulle også gjennomgås. Hovedregisteret blir nå flyttet til biltilsynet i Tromsø, men sysselmannen foretar førstegangsregistreringer av førerkort slik som tidligere.

Det var hovedsakelig husmødre og ungdom mellom 16 og 18 år som var kandidater til snøscooterprøven. Og det er naturlig — fordi den gruppen som ikke har førerkort kl. B må ha snøscootersertifikat.

Av 17 elever var det 2 som strøk i teoriprøven.

Det var en opplevelse å nyte den storslåtte naturen i et fantastisk fint vintervær. Men kulda skaffet oss problemer. Kuldegradene sank helt ned til -30° Celsius. Dermed frøs motoren til smalfilmkameraet mitt. Likeså fikk vi problemer med bilen vi fikk låne av sysselmannen — bensintilførselen frøs mens bilen var under fart!

Kulda er ikke å spøke med.

Vi hørte om en gjeng som var på tur og som skulle overnatte i en hytte. De måtte holde ut i lang tid med hele -18 grader inne i hytta før oppvarmingen kunne merkes. Alt-så like kaldt som i en fryseboks! Etter tre hektiske, men uforglemmelige dager, landet vi trygt på Langnes flyplass tidlig om morgenen den 30. mars.

Det finnes ca 1000 registrerte snøscootere på Svalbard. Foto: Petra M. Lunde.



# Kjøreskole har opprettet filial på Svalbard

Oddmund Henriksen's Kjøreskole fra Storslett har opprettet filial på Svalbard. Det var hans første kull som kjørte opp til snøscooter-førerkort nå i vår. Oppkjøring i kl. B kan kanskje foretas i 1985.

Oddmund Henriksen forteller at han og en av hans sjåførlærere har

*Tilbyr sjåførlærer Oddmund Henriksen en undervisningstime, tro?  
Fra Longyearbyen. Foto: Petra M. Lundé.*

vært i Longyearbyen i to måneder i vår og gitt undervisning. 17 elever har de hatt til kl. B og 13 til kl. A beitemotorsykkelførerkort. Foreløpig kan ikke oppkjøring i kl. B tas på



Svalbard. De som har hastverk med sertifikatet, må henvende seg til kjøreskoler i Tromsø eller til sine respektive hjemsted for å fortsette opplæringen og melde seg på til oppkjøring.

— De fleste kombinerer dette med ferie eller permisjon, sier Oddmund Henriksen.

— Men det er naturlig at Svalbard også får oppkjøringsmuligheter for kl. B. Trening i bykjøring må selvfølgelig de slik som elever fra mange andre plasser reise bort for å ta. Strekning for opplæring i glattkjøring/mørkekjøring er godkjent.

Det er derfor store muligheter for at oppkjøring kan skje allerede neste år.

— Er det problemer med å drive kjøreskole på Svalbard?

— Det kreves mer for å administrere det hele, både av tid og penger. Vi hjelper bl.a. elevene med å kontakte de kjøreskoler de vil benytte videre.

Vi har en skolebil på Svalbard. Den blir stående ledig mesteparten av året. Nå skal vi ikke oppover for i september måned. Inntil videre regner vi med å ha nok oppgaver til å dra oppover to ganger i året.

Vi tilbyr også et "oppfriskningskurs" for bilførere. Det innebærer gjennomgåelse av regelverket, 1 time glattkjøring og 1 time vanlig kjøring. Vi har loddet interessen og det er flere som har meldt seg på.

— Koster en læretime på Svalbard mer enn ellers i landet?

— Vi må ta kr. 20,- mer for en time p.g.a. de ekstra utgifter vi har.

## Snøscooter-kjøring krever skikkelig opplæring

— Tilbake til snøscootere. Vi vet at Finnmark er eneste fylke i landet som idag har forbud mot snøscooter-kjøring på offentlige veier. Det er foreløpig en prøveordning. Hva med Troms?

— Vi har et stort antall snøscootere i Troms og det skal ikke underslåes at det foregår mye "tullkjøring" — også i boligfelt. Dette skaper irritasjon og motvilje mot snøscootere. Slik kjøring er forbudt. Det er all unødig og støyende kjøring. Aldersgrensen for førere er likeså 16 år. Dette må selvfølgelig overholdes. Ellers vil en snøscooter som er skikkelig utstyrt være like sikker på vegen som en bil. Men de fleste brukerne kjenner dessverre ikke til hvordan dette utstyret skal brukes. Ut fra de erfaringer jeg har vil skikkelig opplæring, både blant ungdom og voksne være eneste mulighet for å få bukt med uvetting kjøring. Da vil vi ikke trenge forbud — et forbud som vil bli vanskelig å handheve.

Dessverre er det blitt en sport å ha størst mulig snøscooter med størst mulig hastighetsevne. Det er en farlig sport. Her er det kun opplæring som kan være til hjelp for å skaffe en fornuftig fører, sier sjåførskolelærer Oddmund Henriksen.

# "Aksjon Publikum" — foreløpig oppsummering

Statens Vegvesen Troms har satt seg ambisiøse mål i Handlingsplanen for "Aksjon Publikum". Gjennomføringen av planen synes imidlertid å være i relativt godt gjenge. Flere tiltak er allerede gjennomført.

Av konsulent  
Trond Larsen

Vegstikka nr. 6/83 inneholdt en artikkel hvor Handlingsplanen for Statens Vegvesen Troms ble presentert. Hovedmålsettingene i Handlingsplanen var:

1) å bedre *tilgjengeligheten* til våre tjenester (desentralisering samt forenkling av rutiner/regelverk).

2) å bedre *kvaliteten* på våre tjenester.

Handlingsplanen skisserer en rekke virkemidler for at vi skal kunne leve opp til disse ambisiøse målene. Vi skal her gi en oversikt over tiltak som hittil er gjennomført i regi av "Aksjon Publikum".

## Tiltak for å bedre publikumsbehandlingen

### Kurs i publikumsbehandling

Det er gjennomført kurs i publikumsbehandling ved Biltilsynet i Tromsø og i Harstad og videre for

planavdelingens avkjørselskontor. Kursene, som er noe mer enn "smilekurs", setter fokus på publikums ønsker og rettigheter og hvordan offentlige tjenestemenn med utstrakt publikumskontakt bør opptre for å imøtekomme publikums krav til en høflig, korrekt og saklig "kundebehandling".

### Publikumsundersøkelser

Der er foretatt publikumsundersøkelser ved Biltilsynet i Tromsø og Harstad (spørreskjema).

Hensikten med undersøkelsene har vært å få publikums syn på de tilsattes opptreden, informasjonen som gis og måten saker løses på. Resultatene fra undersøkelsene foreligger enda ikke (EDB-behandles i Vegdirektoratet) men undersøkelsene, sammen med interne vurderinger, er ment å danne grunnlag for enkle publikumsrettede tiltak.

### Samarbeid Biltilsyn og Maskin i kjøretøykontrollen

Vi viser til artikkel annet sted i Vegstikka.

## Tiltak for å bedre informasjonen

Utgivelse av folder "Avkjørsler langs riks- og fylkesvegene".

Planavdelinga har utarbeidet en folder hvor Rammeplan for Troms presenteres. Folderen gir informasjon om hvorfor Rammeplanen er utarbeidet og hvordan søker bør forholde seg for lettere å nå fram med sin avkjørsels-/dispensasjons-sak.

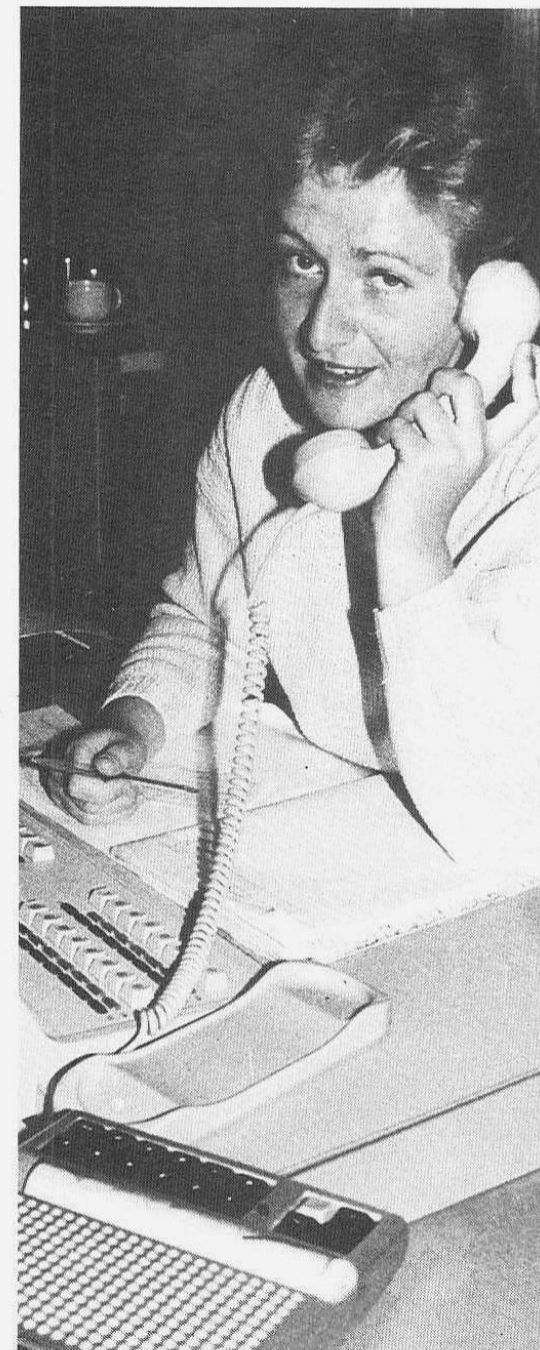
Folderen vil — sammen med felles informasjonsbrosjyre om avkjørselsbehandlingen som er under utarbeiding i Vegdirektoratet — gi et godt grunnlag for en lik og korrekt informasjon om avkjørselssakene.

## Status

Gjennomføringen av Handlingsplanen for Statens Vegvesen Troms er i relativt godt gjenge. Flere tiltak er under gjennomføring. Disse tiltakene vil vi imidlertid komme tilbake til i et senere nr. av Vegstikka.

  
**AKSJON  
publikum**  
HANDLINGSPLAN FOR EN PUBLIKUMSRETTET OFFENTLIG VIRKSOMHET

Sentralbordtjenesten — vegkontorets ansikt utad — her Rita Edvardsen.



## Ny asfaltfreser

I sommer tar vi i bruk egen asfaltfreser for oppretting av faste dekker. Vi regner med at dette både gir besparelse og bedre resultater.

Av avd.ingeniør  
Arne Fossbakk

Det ble i vinter bestemt at vegvesenet skulle gå til anskaffelse av egen asfaltfreser for montering på høvel.

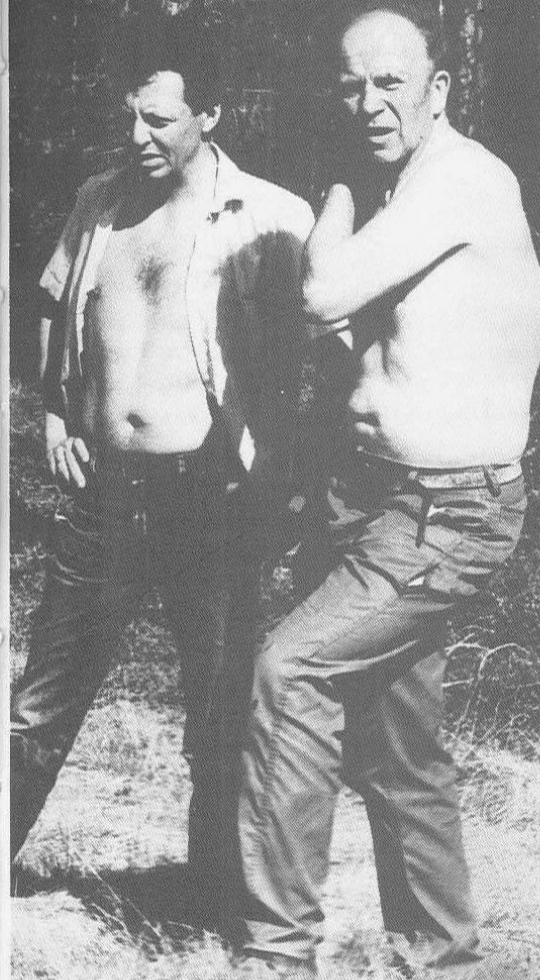
Erfaringene med innleie av privat asfaltfreser har vist at fresing av oljegrusdekke samt justering av vegbanens profil med høvel før legging av nytt slitelag med oljegrus eller overflatebehandling har vist seg

å være en svært gunstig vedlikeholdsmetode.

Tradisjonell metode med klebing og oppretting før legging av slitelag er etter hvert blitt forholdsvis dyrt.

Troms er et av de fylkene i landet hvor det er lagt, og legges mest ottadekke. Ca 50 % eller ca 5,7 mill m<sup>2</sup> av dekkene på riks- og fylkesvegene i Troms har ottadekke som

*10-15.000 m<sup>3</sup> oljegrus på skiftet vil nyfreseren kunne klare under gunstige forhold.*



*Noe må gjøres med støvplagen — mente en av førerne, Jan Nordhus til h. etter jomfruturen Arne Fossbakk til v.*

slitelag. Av nylegging på grus i 1983 utgjorde ottadekkene ca 70 %.

Vedlikehold av ottadekkene har til denne tid i hovedsak bestått av oppretting med verksblanda masse, og enkelt lag med ottadekke. For å oppnå et brukbart resultat ved bruk av en slik metode, vil det gå med forholdsvis mye masse til

oppretting, og metoden blir dermed kostbar.

Forsøk med fresing av ottadekker med tilgjengelig privat utstyr har vært gjort, men uten særlig godt resultat. Årsaken mener vi i hovedsak skyldes at entreprenørens freserutstyr har vært uegnet til ottadekkefresing.

Fresen som vi har gått til anskaffelse av er en nyutviklet Tonstadfreser. Fresetrommelen er konstruert slik at den kan rotere begge veger. I tillegg er fresen også dimensjonert for fresing av stive varmasfaltdekker. Reguleringen av hastigheten på trommelen samt at fresetrommelen kan kjøres motsatt veg av det som er vanlig, gjør at fresen er spesielt godt egnet til fresing av ottadekker.

Det er foreløpig litt tidlig å si noe om kapasiteten på utstyret, men oppstarten viser høyere kapasitet enn det vi har regnet med. Det vil sannsynligvis la seg gjøre å frese 10-15000 m<sup>2</sup> oljegrus på enkelt skift under gunstige forhold.

Foreløpige leiepriser og en kapasitet på rundt 10-12000 m<sup>2</sup> på skiftet gir en kvadratmeterpris på ca 65 øre/m<sup>2</sup>. Anbudsprisene ligger på ca 1,50 — 2 kr/m<sup>2</sup>. For 1984 har vi planlagt å frese ca 600.000 m<sup>2</sup>.

En sannsynlig besparing på fresing i egen regi vil være ca kr. 0,80/m<sup>2</sup>.

Etter dette har vi regnet at vi sparer kr. 480.000,- ved bruk av eget utstyr.

# Trafikk-ulykker 1979-83

Antall ulykker som før, men haustperioden er spesiell for Troms.

Av overing.  
Kjell Kvåle

frå år til år. Ulykkestalet er nokså konstant, medan trafikkmengdene har ei svak stigning. Vi ser difor at ulykkesfrekvensen (antall ulykker pr. mill vognkilometer) er redusert. Dei same tendensane finn vi også for landet totalt.

**Ulykkestalet held seg konstant**  
Ulykkesstatistikken vår syner at Troms har berre små variasjonar

	TROMS			LANDET		
	Antall ulykker	Antall drepte	Ulykkesfrekvens riksveg	Antall ulykker	Antall drepte	Ulykkesfrekvens riksveg
1979	269	21	0,33	8349	437	0,39
1980	262	16	0,31	7848	362	0,28
1981	285	19	0,28	8072	338	0,33
1982	260	18	0,25	8083	401	0,32
1983	264	20		8071	409	

Trafikkfarlig — ulovlig oppsatt reklame langs vegene er forbudt.



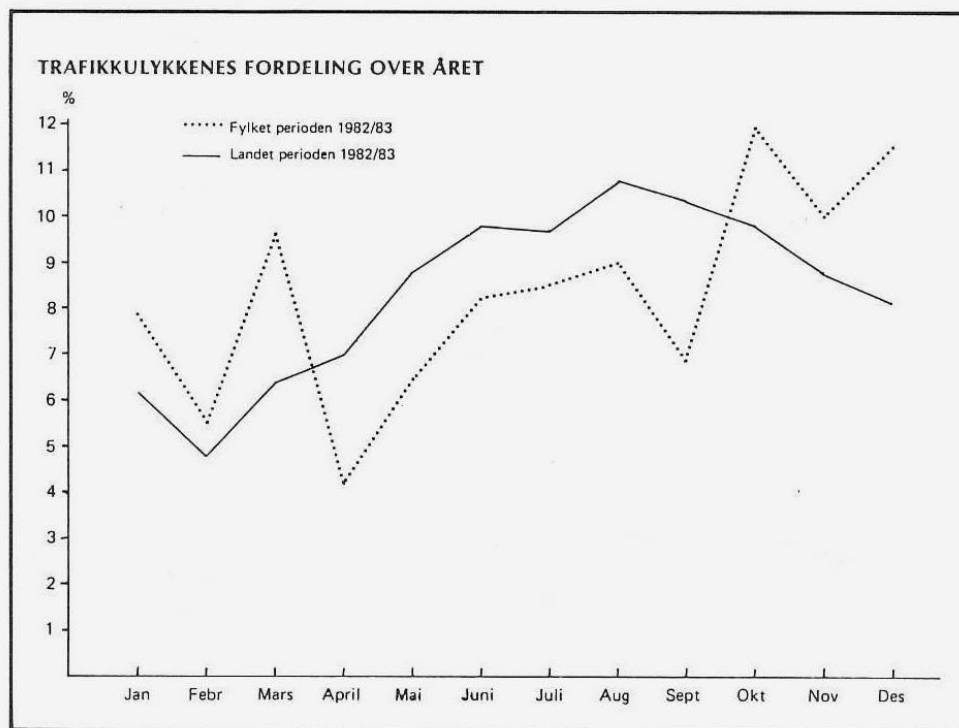
## Hausten er ei farleg årstid i Troms

Statistikken for dødsulykker dei siste åra har synt ein klar konsentrasjon frå oktober og ut året. Mørk årstid og glatt føre gir vanskelege

forhold, sjølv om problema ikkje skulle vera uventa. Den totale ulykkesstatistikken (alle politirapporterte ulykker) for perioden 1982-83 syner at Troms har ein større konsentrasjon om haustulykker enn landsgjennomsnittet.

Relativ fordeling av ulykkestyper på riksveg for 1982 (1981-tall i parentes):

Ulykkestyper	Troms	Landet totalt
Utforkjøringsulykker	36% (26)	29% (30)
Kollisjon utenfor kryss (møteulykker og ulykker mellom kjøretøy med samme kjøreretning)	28% (31)	33% (28)
Kryssulykker	11% (21)	20% (23)
Fotgjengerulykker	20% (18)	14% (14)
Andre ulykker	5% (4)	4% (5)





### Utforkjøring dominerer riksvegulykkene

I forhold til landsgjennomsnittet har vi høy andel utforkjøringsulykker. Tabellen syner at andelen er gått opp til 36 % i 1982, medan landet totalt har 29 %. Også andel fotgjengarulykker ligg over landsgjennomsnittet.

### Ny registreringsordning gir raskare data

Vegkontoret har utvida EDB-kapasiteten ved at det i vinter vart kjøpt inn ein mikromaskin. Dette er

maskiner på størrelse med ein stor skrivemaskin, men dei kan utføra arbeid som vi tidlegare måtte ha store EDB-anlegg til. For ulykkesstatistikken fører dette til at vi sjølv kan framskaffa data som før vart henta frå Vegdirektoratet og Statistisk Sentralbyrå. Programmering og opplæring er i gang, og vi tek sikte på å ha systemet i bruk i løpet av 1984. Fordelene er først og fremst raskare behandling (minst 6 mnd. raskare) og meir "skreddersydd" statistikk.

## Mannen i myra

*Fritz Aagesen på trafikkseksjonen har skrevet denne novellen for Vegstikka.*

Han festet nivellérikkkerten til stativet og myste søvngig inn i okularet, utover det krattbevokste myrlendet og gjennom den disige morgenluften. Så prøvde han å binde tankene til oppdraget, men ei god og lun lita dame fra hine natta spøkte sterkt og varmt i minnet. Igjen og igjen fikk hun prioritet. Så kvapp han til, rettet ryggen litt stivt og møysommelig, og kikket bak. Kenneth befant seg omtrent hunder meter foran ham. Mandagsmorgenen var ung ennå og

han hadde ikke sett andre mennesker rundt seg. Øde og vegløst, og bare de to, for å stikke den nye traceén. Noen hadde jo for sekunder siden lagt en hånd på ene skulderen hans, men ikke livsens tegn til noe menneske nær ham.

— Merkelig, tenkte han. I grunnen høyst eiendommelig, eller var han ikke helt ajour ennå? Ikke sovet stort siste natta. Selvsagt innbilning, men innmari rart "any way"! Håvard bøyde seg på ny inn mot kikkerten mens solkula løftet seg glødende over istinden langt i øst og mildnet den skarpe vindflyten fra nord.

Så var det skikkelig dag igjen. Arbeidet og timene gikk unna. De

jobbet seg over myrgjota og nesten inn mot Svartåsen. De kalte den høyde to-null-seks.

I matpausen et bål og en beksvart bulkete liten kaffekjel. Trivelig der nede ved Sivtjernet. Godt å jobbe ute en godværstund. Kenneth kikket over til arbeidskameraten.

— Hvem sto ved siden av deg i morges? Han mistet litt av ordene i kaffeslurken, stakk ut en fot og dyttet en bjerkevedende bedre inn i varmen.

— Så vidt jeg vet ingen. Håvard koblet straks innholdet i spørsmålet med den tunge hånden på ene skulderen. Det var helsprøtt. Kanskje ikke så lurt å nevne noe.

— Der! Kenneth ropte det nesten, og pekte.

— Det er samme mannen. Han ved siden av deg i morges. Håvard så ham. På andre siden av Sivtjernet sto han og glante over mot dem. Kenneth spratt opp.

— Jeg sjekker.

— Nei, for faen!

— Jo.

Håvard ga opp. Nyttet ikke med Kenneth. Sta som et esel og allerede halvvegs rundt vannet. Type 2B! Kenneth så ham klarere etterhvert. Det var en gammel mann. En gammel mann uten hår på hodet, men med langt grått skjegg. Det var ikke mulig å se ham bevege seg. Som en statue. Han sto likevel med kroppen og det nesten hvite ansiktet vendt mot Kenneth som småløpende rundet vannet. Som bil-

de på en TV-skjerm. Kenneth stoppet brått. Nå frøs han, og stirret. Den fremmede sank langsomt i myra mens han mer og mer nærmest ble gjennomslukt! Så var han borte og noe annet tegnet seg mot det lyse utrapet i bakgrunnen. Først de røde feltene og til slutt hele stikningsstanga. Der mannen hadde stått!

Kenneth gikk småskjelvende de siste skrittene fram, strakk ut en hånd og ville gripe den, men tok seg i det. Ikke rør den, tenkte han. Rør den dæven ikke! Og så en stikningsstang på denne siden av vannet? Ubegripelig.

Nede på brakka, utpå kvelden, stakk en pensjonert vegarbeider innom. Han pleide det. For å prate. Mest om årene langt tilbake. Som en minnebok i reprise.

Kenneth og Håvard pratet om dagen i dag. De fikk vite at for mange mange år siden forsvant en sambygding. Han hadde gått ut i skogen og vendte aldri tilbake.

Nå dro noen av hans etterkommere ut med spader. De åpnet myra under stikningsstanga. Halvmeteren nede i den bløte torva lå levningene etter Jentoft.

Et mysterium hadde delvis funnet sin løsning, på underlig vis. Så er det kanskje likevel mer mellom himmel og jord . . .

Håvard møtte henne igjen utpå mandagskvelden. Opplevelsen fra myra stakk bare glimtvis innom. For livet — det er jo nå.

# Omlagging av E 6 over Heia

## Lille Krokbecken — Andslimoen

**Parsellen er en 2,2 km lang omlagging av E6 mellom Olsborg og Heia. 5,8 mill kroner har vi til disposisjon. Arbeidet vil sannsynligvis vare ut året, men vi regner ikke med at vegen kan bli gjort trafikk-klar før til neste år.**

Anlegget som er sterkt kupert, byr stort sett på masseflyttinger. Totalt skal det flyttes på 58.000 tfm løse masser.

To underganger ble lagt i vinter, en utmarksundergang i stål på 35 meter og en vanlig undergang i betong på 10 m.

Vi traff oppsynsmann Reidulf Broderstad og Thor Stenseth på anlegget siste arbeidsdag i mai måned, travelt opptatt med fluktutset-

ting. Skråningspiler ble satt opp for hver 10. meter.

— Det hører med til sjeldenhetene at skråningene blir planert samtidig med at linjen skjæres. Men i dette terrenget er det mulig, sier Broderstad.

*Totalt skal det flyttes på 58.000 m<sup>3</sup> løse masser.*

— Hittil har alt gått etter drifts- og forbruksplanen som jeg forøvrig arbeidet med inne på vegkontoret i vinter. Planen gjør at arbeidet blir lettere. Det blir ikke dobbeltarbeid og oversikt over forbruket har vi også. Det er interessant å følge med — både for meg og for de andre som arbeider med dette.

Idag skulle vi f.eks. ha lagt 35 m av 340 m stikkrenner. Med 38 m følger vi planen ganske godt.

Anlegget drives i egen regi med kun 2 mann fra egne rekker. Ellers

har vi leid inn 3 gravemaskiner, 1 dozer, 1 hjullaster og en vibrovals. I sørenden av parsellen er terrenget myrlendt, men får vi en tørr sommer, skulle ikke dette by på problemer, sier Broderstad tilslutt. Han haster opp til Takelvdalen. Utbedringen av E6 på dette anlegget er nærmest ferdig. Dekkeleggingen skal foregå 5. juli.

*Skråningspiler settes opp. Thor Stenseth til v. og oppsynsmann Reidulf Broderstad.*



# Innfartsvegen til Finnsnes

Rv 86 Finnfjordbotn-Finnsnes med en årsdøgntrafikk på ca 3500 kjøretøy har lenge vært betegnet som ulykkesveg. Men nå er arbeidet med ny innfartsveg kommet godt igang. Det vil ta tid, men gjennomgangstrafikken som utgjør ca 80 % vil med tiden bli fjernet fra bomiljøet.

— Siden årsskiftet har det vært anleggsdrift på strekningen Hamna-Finnfjordbotn. Etappen er 1100 m lang og går langs fjorden bak bebyggelsen ved rv86, sier anleggsleder Kåre Tune.

— Her er en god del fjellskjæring og ca 25000 m<sup>3</sup> fjell er tatt ut. Omlegging av kloakk og forberedende arbeid for omlegging av telekabler er foretatt. Ellers vil strekningen kun bli grovplanert før vi fortsetter driften et stykke videre inn mot Finnsnes. Ca 2,5 km fra nåværende kryss i Finnfjordbotn vil vi ta inn på rv.86 igjen. Vi regner nemlig med at vi neste høst kan la trafikken fra Sørreisa passere her

mens vi arbeider med krysset i Finnfjordbotn, rv86/ rv855.

Trafikken fra rv.855 vil fortsatt følge den gamle rv.86. Anlegget drives i egen regi med en god del innleide maskiner.

Antallet i arbeidsstokken har variert, men stort sett har 10-15 mann hatt sitt daglige virke her. De er alle fra Finnsnes-området. I allefall har de bodd såpass nært at det ikke har vært nødvendig å sette opp brakkeleir.

25.000 m<sup>3</sup> fjell er tatt ut på den første etappen på vel 1 km. →

Bjørnulf Johnsen til v. og Bernt Berntsen tar en pust i bakken.



# Torbjørn Johansen

## — "den siste mohikaner"

På fylkesvegen ytterst i Nord-Lenangen finner vi Torbjørn Johansen — med trøsykkel, spade og spett — og med matveska hengende på styret tar han seg fram og har god oversikt over roden.

Stort sett like greit som patruljevogn, sier han, men 250 kr. året er ikke mye i godtgjørelse.

Av Lisa Sundstrøm

Torbjørn er den eneste mann hos oss som bruker sykkel i tjenesten og vi er enige med han, 250 kr., det er ikke mye for sykkelen, og att på til både slite og svette.

— Men det er bra for helsa, sier Torbjørn, men det kan være hardt. En dag skulle jeg f.eks. ta ned brøytstikker. Da tilbakela jeg til sammen 3 mil på sykkel + 1,5 mil til fots.

Jeg sykler året rundt, man ser mye mer av vegen og grøftene på den måten, og etter at jeg fikk piggdekk til sykkelen går det som en lek. De er gode å ha når vegene blir isete. Og vegen Torbjørn snakker om er 25 km, fra skolen i Nord-Lenangen og til vegenden ved Russelva.

Det er en forholdsvis lett veg jeg har å vedlikeholde, men om våren kan det samle seg mye vann på den. Jeg har med spett og spade på sykkelen, og trenger jeg hjelp etter materiell trer de på naboroden støttende til. De disponerer patruljevogn. Jeg hjelper også dem når det trenges.

Nå holder jeg på å ta ned snøskjerm-er. Jeg har 450 m løse snøskjerm-er som må taes ned hver vår og settes opp igjen om høsten. Dette arbeidet må gjøres siden snøskjerm-ene stort sett står langs vollene til folk.

Matpausen tar jeg der det passer. Eldre folk synes det er koselig med en prat så jeg stikker gjerne innom og er alltid velkommen. Men det hender jo også at jeg tar ei brødskive i vegskråninga, selv om det er dårlig vær.

Torbjørn Johansen har jobbet i vegvesenet siden 1948. Den første tida var det deltidsjobb, men siden 1964 har han jobbet fast, de første årene i anlegg.

I de siste 14 årene i vedlikeholdstjenesten har sykkelen vært en kjær venn.

Det går hard ut over dekkene, sier Johansen, særlig etter at ottadeket kom på vegen. Derfor varer ikke et dekk gjennom hele sommeren. Jeg har forresten slitt ut 4 sykler i min "vegvesen-tid".

Enkelte synes synd på meg i uvær, men jeg trives på vegen og er vant med det. Det er ikke så mange man møter langs vegen, og jeg har jobba alene her i alle årene. Men man får jo et spesielt folhold til denne vegstrekninga, det blir nesten så man føler for mye for den. Jeg har hørt at når jeg går av med pensjon skal det ikke tas inn nye folk til denne roden, men det kan jeg ikke tro er mulig. Det trenges absolutt folk her ute.

— Har du ofte behov for å ta kontakt med andre i vegvesenet, f.eks. vegmesteren?

— Jo, jeg har behov for å snakke med vegmesteren titt og ofte, og

jeg har jo ikke VHF så jeg er avhengig av å låne nærmeste telefon. Det er forresten trist at jeg ikke lenger får dekket abonnementsavgifta på egen telefon, jeg er jo tross alt avhengig av telefonen. Det samme er det med godtgjørelsen for hvilende vakt. Den er også tatt bort, selv om jeg ikke forstår grunnen.

Ellers trives jeg her i etaten og håper å få fortsette så lenge helsa holder, sier Torbjørn før han gir seg videre i veg på "to-hjulingen".

*Torbjørn Johansen — vår eneste mann med sykkel i tjenesten.*



# AKSJON KJØRELYS

Etter to omganger ligger Troms på topp i fylkeskonkurransen om kjørellysbruk som Vegdirektoratet arrangerer. Målsettingen for Aksjon Kjørellys er at 85 prosent av landets bilister skal kjøre med lys hele dagen. Ingen av fylkene har klart dette enda.

Maitellingene viste at Troms lå på andre plass med 61,2 prosent. Sør-Trøndelag lå best an med 65,4 prosent. Men etter to omganger var Troms på topp med 124,6 prosent. det blir 62,3 prosent.

Vi har enda langt igjen før vi når målet, men det viser seg at flere og flere ser dette som en trafiksikkerhetsmessig gevinst. Med sol hele døgnet er det særlig viktig at



Særlig motlys og lav ettermiddagssol ser du virkningene av kjørellyset: Du får tidligere øye på møtende trafikk, og tente lys hindrer "mørke hull" i en møtende bilkø.

## BLI SETT I TIDE BRUK LYS OM DAGEN



vi i Nord-Norge bruker kjørellys konstant.

Junitellingene i Troms viser at 72 prosent bruker kjørellys om dagen.

*Påstand: "Det er ikke nødvendig å kjøre med lys i dagslys".*

*Svar: Feil!*

Du skal *ikke* kjøre med kjørellys for å se — kjørellys bruker du for å bli sett!

\* dersom du bruker kjørellys, vil andre trafikanter kunne se deg på et tidligere tidspunkt enn om du ikke benytter lys. Dette gjelder spesielt i ytterkant av synsfeltet.

\* Fotgjengere vil oppdage biler med kjørellys tidligere og bedre enn uten lys.

\* Barna — som ikke har fullt utviklet syn — vil oppdage en bil med tente lys tidligere og bedre enn biler uten kjørellys. Det samme gjelder eldre, svaksynte og hørselhemmede.

\* Syklister — som selv synes dårlig i trafikken i dagslys — vil også

se biler med kjørellys tidligere og bedre enn uten lys.

\* På fjelloverganger og svingete veger vil møtende biler med kjørellys kunne sees på lang avstand og

i flere kurver framover. Bruk av kjørellys vil f.eks. gjøre det lettere å foreta valg av møteplasser dersom vegen er smal.

## Stønad til videreutdanning

Økonomisk stønad til arbeidstakere som lønnes etter særavtalen i forbindelse med videreutdanning ved 1-årig elementært teknisk skole gis ikke mer.

Istedet kan det gis stønad til videreutdanning ved 2-årig teknisk fagskole. Men med dagens bevilgninger og rekrutteringsbehov vil vurderingen bli svært omhyggelig.

I Vegdirektoratets B-rundskriv nr. 22/84 Pk heter det:

Vegsjefene har fra og med skoleåret 1974/75 hatt myndighet til å treffe avgjørelse om økonomisk stønad til arbeidstakere som lønnes etter særavtalen i forbindelse med videreutdanning ved 1-årig elementært teknisk skole. Fra og med skoleåret 1983/84 er denne stønadsordning falt bort.

I B-rundskriv nr. 41/83 Pk av 6. juni 1983, er det gjort rede for nye kvalifikasjonskrav for tilsetting i stillinger som vegmestre, oppsynsmenn og oppsynsmannsassistent. Her fremgår det bl.a. at "det kreves ekssamen fra teknisk fagskole eller kvalifikasjoner forøvrig som er nødvendig for å dekke stillingen"

Ut fra de nevnte nye kvalifikasjonskrav, har vi vurdert behovet for å etablere en stønadsordning til 2-årig teknisk fagskole. Det er for tiden relativt lite behov for nyrekruttering til oppsynet, men vi har likevel funnet det riktig å etablere en stønadsordning til nevnte skoleslag. Vegsjefene får derfor fra og med skoleåret 1984/85 myndighet til å yte stønad til arbeidstakere som er lønnet etter særavtalen, og som ønsker å kvalifisere seg til stillinger i oppsynet ved å ta videreutdanning ved 2-årig teknisk fagskole.

For ordens skyld vil vi presisere at det ikke kan gis stønad i forbindelse med annen videreutdanning enn den som er nevnt ovenfor, og altså ikke ved f.eks. elementært teknisk skole.

# Vegvesenet overtar dekkevedlikehold av riks- og fylkesveger i byene.

Av overing.  
Oddmar Eilertsen

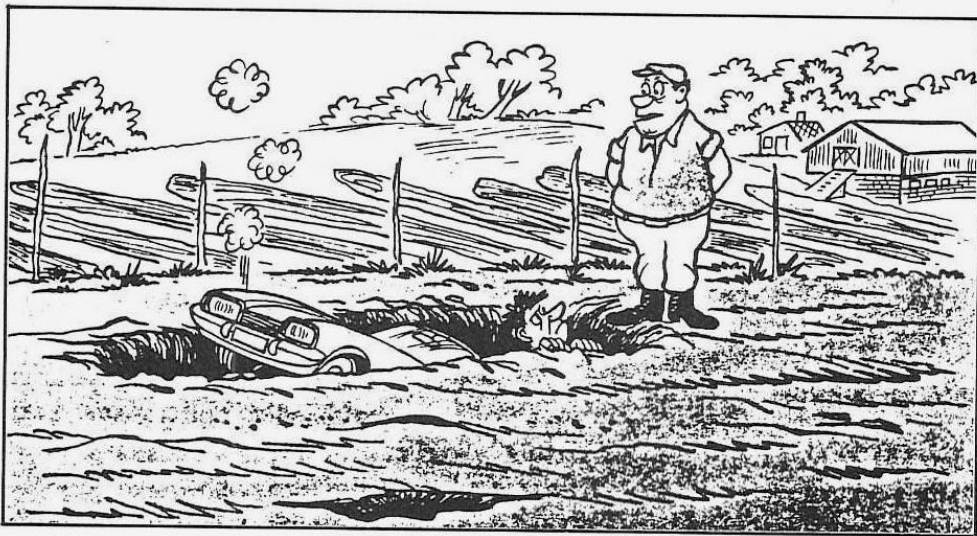
Vedlikehold av de sentrumsgater i Harstad og Tromsø som er riks- og fylkesveger har siden 1964 vært utført av de respektive kommuner mot refusjon fra stat og fylke. Fra og med 1984 har vegvesenet overtatt dekkevedlikeholdet slik at refusjonsordningen nå omfatter i hovedsak snørydding, renhold, skilting og merking. Fordelen med den nye ordningen er at vi kan samordne dekkelegging i byene med øvrige dekkeentrepriser og få disse arbeidene inn i en større sammenheng. Dermed kan prisene bli gunstigere. Videre

har vi større budsjetter og kan dermed ved behov ta dekkelegging av større omfang år om annet uten å være bundet av de begrensede årlige refusjoner.

Vi mener også å ha bedre kompetanse på området, og et bedre utbygget kontroll- og oppfølgingsapparat, noe som betyr bedre kvalitet og forhåpentligvis lengere levetid på dekkene.

Ulempene, sett fra vår side, er at vi har vært nødt til å bygge et større apparat for lapping av faste dekker. Dette fordi de fleste bygatene har vesentlig høyere trafikk enn våre øvrige veger.

— kom igjen neste sommer — det hølet er på neste års budsjett!



## Personal - Nytt

Vegkontoret:  
Overingeniør Kjell Kvåle har to års permisjon for å være plansjef på vegkontoret i Vadsø.

### FRATREDELSE

Utedriften:

Disse er fratrudd med pensjon:  
Bjarne Broderstad, Moen i Målselv  
Ivar M. Johansen, Djupvik  
Gunnar Antonsen, Malangseidet  
Jørgen Johansen, Rotsund  
Harald Nilsen, Bogen i Kvæfjord  
Sverre Pettersen, Kvaløysletta

### TILTREDELSE

Vegkontoret:  
Per Bjerkan er tiltrådt som avdelingsingeniør på Laboratorieseksjonen.

*Vi gratulerer!*

### Med 60-års dag

Aksel Jensen,  
Solli, Vangsvik..... 7.8  
Ivar Pedersen,  
9395 Kaldfarnes..... 30.8  
Norvald Smørsgård,  
9056 Mortenhals..... 31.8

### Med 50-års dag

Arvid Pedersen,  
Tverrás, 9370 Silsand..... 1.7

Ernst Hansen, Skolegt. 34,  
9250 Bardu..... 3.7  
Egil Seppola,  
9048 Skibotn..... 14.7  
Jan Jørgensen, Åsryggen 14,  
Harstad..... 11.8  
Fredrik Nikolaisen,  
Midnattsolvn. 34,  
9020 Tr.dalen..... 31.8  
Halvard Hauge,  
9250 Bardu..... 19.8

MASSEKORSBÅND



*Fra en velferdstur til Kvænangsfjellet. Pensjonistene Kristian Fagerli, Kjösen (til venstre) og Hans Larsen, Oteren.*