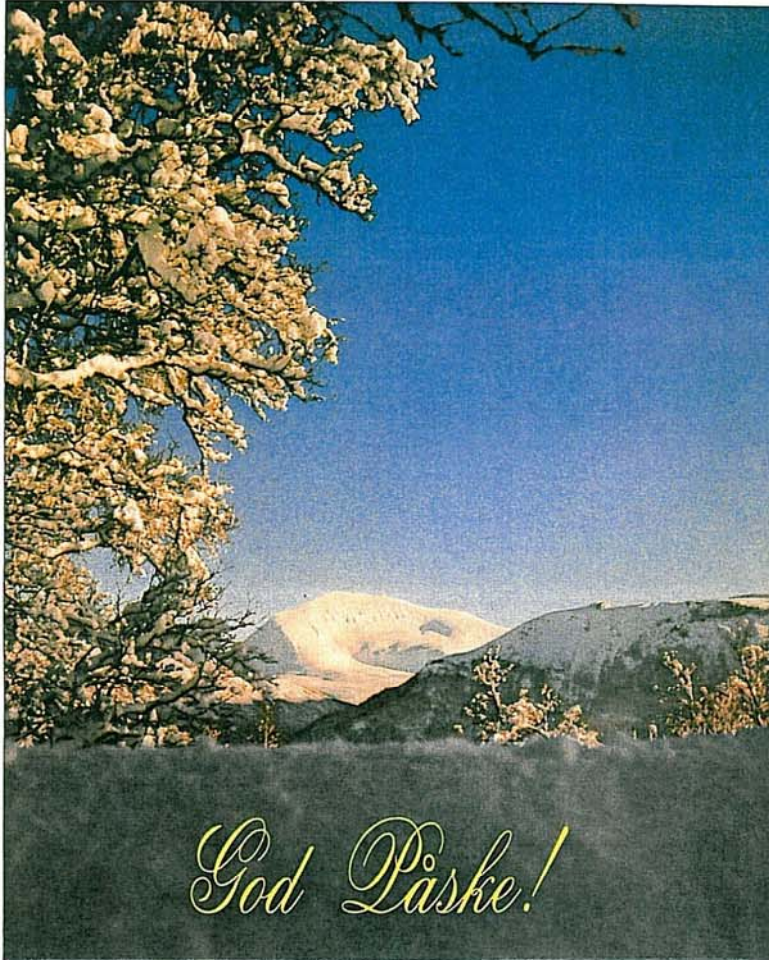




C



*God Påske!*



# Vegs ikka

Bedriftsavis  
for Vegvesenet i Troms fylke

Nr. 1 - 1989 - 21. ARGANG



# Vegstikka

BEDRIFTSAVIS  
FOR STATENS VEGVESEN  
TROMS

Nr. 1 - 1989  
21. Årgang

Redaktør:  
Lisa Sundstrøm

I redaksjonen:  
Petter Hildre  
Anna Birkelund

Illustrasjoner: Torild Heimdal

Redaksjonsråd  
Spesialarbeider Reidulf Sørlø  
Konsulent Anna Johansen  
Oppsynsmann Bjørn Eriksen  
Plansjef Tor Hugo Brox  
Overing. Gudmund Reiertsen

Utgiver  
Statens Vegvesen Troms  
Vegkontoret  
Postboks 615 - 9001 Tromsø  
Telefon 083/56 211

Sats og trykk  
Lundblad Grafisk A.s  
Tromsø

Opplag  
1500 eksemplarer

## INNHold side

Hurra for vegvesenet!!	3
Vegvesenet - 125 år	3
Piarc	4
Veg til Flakstadvåg	6
Endring av vegvesenets egne brøyteroder	7
Stordrift i Maursundområdet	8
Endelig anleggsarbeid i Nord-fylket	9
Værmelding på PC-maskin	11
Vegfolk «sliter» skolebenken	13
Hva skal vi lære i år	14
Nytt fra AKAN	15
Vår første undersjøiske tunnel	16
Dekkelegging 1989	18
100-åringen i Nordreisadalen	20
Når det gjelder PENSJON	21
«Oppfinnerne» slår til!	22
En av vegvesenets menn under krigen	23
Kompensasjon for å flytte ferien	24
Planavdelinga og biltilsynet hånd i hånd	25
Hva er det som reiser seg på Skattøra?	26
Sport	28
Etatsprofilen	29
5 i grøftkanten	30
Personalnytt	31



## FORSIDEN

Japansk vifte? — eller ganske enkelt — en plog!

Vegstikka kommer ut fire ganger i året. Det neste nummer kommer ut i mai/juni 1989.  
Frist for innlevering av stoff til dette nummeret er 1. mai 1989.

# HURRA FOR VEGVESENET!

1989 er året vi skal feire oss selv – som etat bestående i 125 år. Litt av en alder vil man si – men ingen alder for et «vesen».  
Vi er nærmest bare i «start-gropa».

Kan hende det virker stort og prangende å juble for sin egen tilstedeværelse – men du verden for en fin anledning til å fortelle at: Her er vi!

Med andre ord: – vi markerer vår eksistens – vår samfunnsnyttige posisjon gjennom årtider – vår historie, etaten i fortid, nåtid og framtid – og spør gjerne på med at her finnes faglig innsikt, nytenking, ideer, skaperevne og utrolig mange hyggelige folk. Det er rent så vi føler oss i familie med hverandre når vi i forskjellige sammenhenger dukker opp fra alle fylkene og enes under vår felles «kråke».

Så nå skal «kråke» feires – eller rettere sagt – vi skal feire Statens Vegvesen! Og selv om vi her opppe i «kalde nord» ikke ble skikkelig organisert som vegvesen før flere år etter de sentrale myndigheter – vel så feirer vi med! For vegvesenet er et «hele» og da er vi gjerne 125 – vi og. 125 unge, virile, framtidrettede og glade år. Det er det vi vil feire!

Lisa

# VEGVESENET 125 ÅR

Av LISA SUNDSTRØM

**Så lenge menneskene har eksistert på kloden har de hatt behov for å ferdes omkring. Men i «hine hårde» dager skjedde dette til fots. Likevel – på denne måten utviklet stier og tråkk seg – den spede begynnelse til det vi i dag kaller veg.**

### De første veger

Senere kom ridevegene, og allerede i de eldste norske lovene vi kjenner var det regler for hvordan disse vegene skulle være. Det gikk også fram hva bøndene kunne risikere av bøter til kongen dersom de forsømte vedlikeholdsplichten. For selv om vegene var primitive krevde de allikevel tilsyn og vedlikehold.

I tillegg til ridevegene fantes vintervegene. Der kunne man ferdes med slede når føret var bra.

På 1600-tallet begynte kjørevegene å bli mer aktuelle. Vi fikk et utbygd postvesen og begynnelsen til en offentlig administrasjon.

### Begynnelsen til vegvesenet

I 1665 ble det ansatt to generalvegme- stre, en for den nordlige delen av landet – og en for den sørlige.

I årene framover varierte antallet vegmestere en del, men felles for disse personene var at de var offiserer fra det militære.

I 1848 ble det ansatt en vegassistent i departementet. Denne stillingen ble i 1864 omgjort til vegdirektør. Opprettelsen av Vegdirektoratet/Statens vegvesen i 1864 markerer med andre ord overgangen fra «vegbestyrerperioden» til «Vegdirektørperioden».

Vegbyggingen kom fra 1851 inn under Statens ledelse, og vår tid under militærledelse var over. Dette betydde et viktig systemskifte. Bevilgningsmyndigheten for hovedvegene ble overført fra Kongen til Stortinget og for bygdevegene fra amtmennene til herredsstyrene.

### Gamle lover

De første forordningene vedrørende vårt vegvesen finner vi i de ca. 1000 år gamle landskapslovene, Frostatingsloven og Gulatingsloven fra ca. år 950.

I Magnus Lagabøters Landlov av 1274 finner vi i alt 5 kapitler om vegvesenet.

Vegloven av 1963 innførte tre vegmyndigheter – nemlig kommune, fylke og stat med ansvar for riks, fylkes og kommunale vegeer. Loven ble gjort gjeldende for hele landet.



### Vegbyggingens utvikling

Den første offentlige vegbyggingen i Norge ble påbegynt i 1624. I 1814 hadde vi et noenlunde sammenhengende vegnett på ca. 11.000 km, og i 1886 får vi den første vegplanen. I 1988 hadde vi 86.805 km offentlig veg i Norge. Det vil si at vårt vegnett rekker mer enn to ganger rundt jorda ved ekvator.

### Troms fylke

Selv om vegvesenet fungerte her nord allerede på 1800-tallet, tok vegadministrasjonen i Troms fylke form først i 1901, noen år senere enn de fleste andre fylker.

Vi kom sent – men vi kom godt!

### E-6

I 1928 ble vegen over Gratangsfjellet farbar – noe som førte til sammenhengende vegforbindelse gjennom Troms fra Nordland grense til Målselva ved Fredriksberg.

I 1939 ble brua over Målselva ved Olsborg åpnet – og vi fikk sammenhengende vegforbindelse til Lyngseidet.

I 1941/42 ble det opprettet bilferjeforbindelse over Lyngen, som førte til sammenhengende vegforbindelse gjennom hele Troms fylke.

I 1975 ble vegen Skibotn – Løkvoll åpnet – og vi fikk endelig ferjefri forbindelse gjennom hele Troms.

#### Riksveg 19/83

I 1930 ble det bilfergeforbindelse over Tjeldsundet, og i 1938 ble den siste streknigen av rv. 19 i Nordland farbar. Harstad og distriktet omkring fikk da vegforbindelse med vegnettet på innlandet.

I 1967 ble brua over Tjeldsundet ferdig.

#### E-78

I 1936 ble det vegforbindelse mellom Tromsø og Nordkjosbotn med ferge over Tromsøysundet. Tromsøbrua sto ferdig i 1960.

I krigsårene 1940-45 ble den gamle ferdelsesveg Skibotn – Riksgrensen ombygget til bilveg (tjeter pålegg fra Wehrmacht).

#### Riksveg 86

I 1966 ble vegen over Senja farbar. Gryllefjord fikk dermed vegforbindelse med vegnettet i Troms med ferje over Gisundet. Gisundbrua sto så ferdig i 1972.

#### Riksveg 862

I 1974 ble brua over Sandnessundet åpnet, og Tromsø hadde da ferjefri forbindelse med Kvaløya.

#### Utmerkelser!

Tromsøbrua som var ferdig i 1960 var et pionerarbeid innen brubygging. Den var på den tida Nord-Europas største bru i armert betong. Tromsøbrua ble da også i 1963 tildelt Betongtavleprisen for fremragende byggekunst i betong.

Blant priser til Statens vegvesen Troms kan også nevnes første pris i «Aksjon Kjølerys» i 1984.

Dessuten ble Troms kåret til årets anleggssfylke i 1987 – og innehar derfor den «utsøkte» Hakkespett-prisen.

Forøvrig kan det nevnes at nyere historie at Troms fylke har i dag det 3. undersjøiske tunnelprosjektet i Norge.

# PIARC

## VINTERVEGKONGRESS

### I TROMSØ I 1990!

Av LISA SUNDSTRØM

PIARC-kongressen som skal finne sted i Tromsø 14. – 16. mars 1990 var omtalt i VEGSTIKKA for over et år siden. Siden da har det vært arbeidet stadig mer aktivt med kongressen.

#### PIARC – hva betyr det?

Piarc er forkortelse for Permanent International Association of Road Congress. På norsk kan det forklares som et permanent forbund av internasjonale vegkongresser. Organisasjonen har sitt hovedsete i Frankrike.

PIARC ble opprettet i 1908-1909. Det var behov for et forum hvor vegtrafikkproblematikken kunne bli tatt fritt opp og diskutert. Derfor en slik organisasjon.

Organisasjonen har 60 medlemsland og 12 individuelle medlemmer (som vil si at hovedvegadministrasjonen er medlem):

Det avholdes hovedkongresser hvert 4. år, regionale kongresser hvert 3. år og fagkongresser hvert 4. år. Og blant fagkongressene regnes vintervegkongressen som skal arrangeres i Tromsø.

Piarc er en omfattende oppbygd organisasjon. Den består av mange avdelinger med forskjellige fagretninger.

#### Tromsø som kongressby

Tromsø ble valgt som kongressby i konkurranse med 5 andre byer i Norge. Vår beliggenhet er spesiell, kulturen er spesiell og tilbudene er mange. Kulturhuset i Tromsø skal være «hovedsetet» for kongressen.

Ellers skal Polarhallen brukes til utstillinger, og Tromsøhallen til maskindemonstrasjoner. SAS-hotellet er valgt som kongresshotell. Arrange-



mentet skjer i uka etter «Winter-Cities», og er en fin måte å markedsføre både etaten, byen og særpreget ved Nord-Norge.

#### Stor organisasjonsplan

Det er pr. i dag full aktivitet i de forskjellige gruppene i organisasjonen.

De 4 fagkomiteene har fullt opp med arbeid fram til vinteren 1990. Det skal taes hånd om faglig innhold, informasjon, arrangements- tekniske ting og utstillinger og demonstrasjoner.

I tillegg er det flere forprosjekt i forbindelse med PIARC. Noen har allerede avsluttet sitt arbeid, sier Olav Werner Ruud som er koordinator for PIARC.

#### PR-ramstøt

Det reklameres for kongressen ved flere anledninger. På forskjellige internasjonale vegkongresser har «PIARC-gjengen» stilt opp med sitt materiale for å snakke godt om marsdagene i 1990 i Tromsø.

#### Prøve-PIARC

Det har i anledning den kommende kongressen vært avholdt et «Prøve-PIARC» 20. og 21. februar i år. Demonstrasjoner av maskinparken var hovedtema for disse dagene. Under «skikkelige» vinterforhold fikk «PIARC-gjengen» oppleve hvor skiftende værforholdene kan være i vår landsdel. Regn og sludd, vekslende med noen solglimt ga nok mange «grå hår» i hodene på arrangørene. Størrelsen på «maskin-arenaen» syntes ikke helt tilfredsstillende. Ingulfstad fra Vegdirektoratet kunne allerede konstatere at enkelte deler av demonstrasjons-banene må utvides.

#### Presse-seminar

Det skal også i forbindelse med PIARC arrangeres et Presse-seminar i Tromsø den 7. og 8. mars. Fagpresse



«Maskinfolkene» skuer ut over arenaen for Piarc 1990 – fra v. Gunnar Berntsen fra Vegkontoret, Arnulf Ingulfstad fra Vegdirektoratet og Bjørn Johannessen fra TMC.

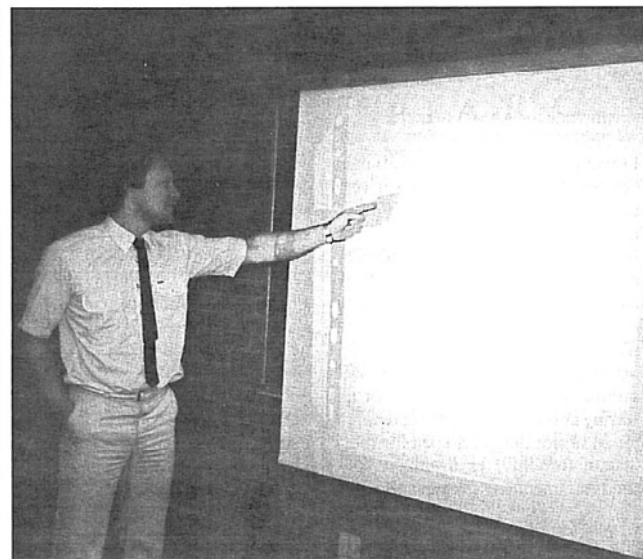
fra forhåpelig deltakende land vil få innblikk i vertsbyen og vertslandet for PIARC 1990.

Vegstikka vil på dette tidspunkt allerede være i «trykken», så vi vil komme tilbake med «fyldigere» reportasje om begivenheten i neste nummer.

#### Internasjonal deltakelse

Deltakere kan ventes fra hele den «vinterlige» verden.

Vi regner med ca. 700 – 800 deltakere. Både Canada, Japan, hele norden, Sveits, Østerrike, Tyskland, Frankrike og Østblokklandene regner vi med stiller med representanter, sier Ruud.



#### Norwegian Snow-How

Slagordet «Norwegian Snow How» vil vi nok støte på flere ganger i framtida, og da får vi bare håpe at flest mulig av verdens vegfolk finner fram til «kalde nord». Det vil gi oss en unik mulighet til å markedsføre oss både som by, landsdel og etat.

Koordinator for PIARC, Olav Werner Ruud.

# VEG TIL FLAKSTADVÅG

## – en realitet om ett år

Av PETTER HILDRE

Flakstadvåg er et livskraftig bygdesamfunn med ca. 50 innbyggere på yttersida av Senja i Torsken kommune. Bygda er i dag uten vegforbindelse. Vegtilknytning til det øvrige vegnettet har etterhvert blitt et gammelt krav fra befolkninga.

Detaljplan for vegen mellom Finnes-Flakstadvåg ble godkjent allerede i 1986. Etter den tid er det kun pengene som har mangla for at anleggsarbeidene skulle kunne settes i gang. Fylkeskommunen har flere ganger behandla saka. Før befolkninga i Flakstadvåg har nok troen på en hurtig realisering av prosjektet svingt mellom optimisme og pessimisme i takt med innholdet i de politiske vedtak.

Ved fylkestingets behandling av «Norsk veg og vegtrafikkplan for perioden 1990-93» i juni 1988, ble dette prosjektet gitt 3. prioritet blant store fylkesvegprosjekter, etter Sifjordura og Dyrøybrua. Dette vedtaket innebar i realiteten at bygging av veg til Flakstadvåg først skulle kunne skje flere år fram i tida.

### Kommunen tok opp saken på nytt

Sist høst tok Torsken kommune nytt initiativ i saken. Kommunen ba entreprenørfirmaet Aker Entreprenør om å gi inn tilbud på bygging av vegen. Entreprenørens tilbud bygde på de tekniske vegplaner som var utarbeidet av vegvesenet. Tilbudet ble vurdert til å være så interessant at fylkeskommunen ønsket å behandle saka på nytt. Fylkestinget valgte å se bort fra sin tidligere prioritering, og vedtok å akseptere entreprenørens tilbud. Bygging av veg til Flakstadvåg startet opp umiddelbart.



Stikningsgjengen på strekninga Finnes—Vikan

### Prosjektet og tilbudet

Prosjektet omfatter totalt bygging av en 16,2 km lang en-felts veg (total vegbredde 4 meter) med møteplasser.

Gjennom Sifjordskaret skal det bygges en 950 meter lang tunnel. På strekninga skal det bygges 4 bruer med spennvidde mellom 8- 10 meter.

I følge kontrakten som er inngått med firmaet Aker Entreprenør, skal veganlegget leveres for en kostnad på 30 mill. kr. Vegen skal være kjørbare ett år fra anleggsstart og senest 1. februar neste år. Dekkelegging av vegen vil av naturlige årsaker først kunne skje til neste sommer. Entreprenøren tar på seg det totale ansvar for endringer i mengder og masser på anlegget. Det samme ansvaret tar han også for all sikring av tunnelen. At entreprenøren tar en så stor del av risikoen for uforutsatte forhold, er uvanlig i kontraktssammenheng i vegvesenet.

Et annet interessant punkt i kontrakten er at entreprenøren påtar seg ve-

derlagsfritt å besørge båttransport av personer og gods mellom Rødsand og Flakstadvåg i anleggsperioden.

Prosjektet var av vegvesenet kostnadsberegna til 52 mill kr (1984-prisnivå).

### Ettertanker

Med bakgrunn i det innkomne tilbudet velger fylkeskommunen å ta opp sin tidligere prioritering av store fylkesvegprosjekter til ny behandling. Denne behandling gir som resultat at veg til Flakstadvåg nå får 1. prioritet. En slik omprioritering mellom prosjekter skaper naturlig nok reaksjoner fra de som blir berørt fra konkurrerende prosjekter.

Selve prosessen ved å engasjere entreprenør er i denne saka noe uvanlig. Det vanlige er at vegvesenet lyser et arbeid ut på anbud slik at aktuelle entreprenører kan konkurrere om arbeidet. Det ble ikke gjort i dette tilfellet. Her var det hele tida kun en entre-

prenør inne i bildet. Entreprenøren ga inn et tilbud. Tilbudet ble behandla i fylkeskommunen og til slutt antatt. Fylkeskommunen har imidlertid, slik som det ble gjort i dette tilfellet, anledning til å se bort fra de vanlige forskriftene.

Et annet spørsmål som reiser seg etter denne saka er den store forskjellen mellom tilbudssum og vegvesenets tidligere kostnadsoverslag. Denne kan skyldes flere forhold, men et ve-

sentlig moment her er markedsstiasjonen for entreprenørene. Få oppdrag presser prisen nedover.

Et annet viktig forhold er alderen på kostnadsoverslaget. Dette overslaget var ca. 5 år gammelt. I denne perioden har vi i anleggsdriften hatt en vesentlig produktivitetsøkning. Dette gjelder spesielt for fjellarbeider f.eks. tunnelsepning. De enhetspriser som ble brukt for 5 år siden i kostnadsoverslaget, ligger for en del

arbeidsoperasjoner mye høyere enn de som er vanlig i dag. Denne saka viser tydelig at når et kostnadsoverslag skal justeres er det ikke nok å justere opp sluttsummen med den generelle prisstigning, men justeringa må skje på de enkelte prosesser.

Til slutt kan nevnes at kostnader til grunnerv, byggeledelse (byggherrens kostnader) og merverdiavgift ikke er med i tilbudet.

## Endring av vegvesenets egne brøyteroder

Av ODDMAR EILERTSEN

Vegvesenet har med egne biler og eget mannskap nå i mange år brøytet riksvegstrækningene E6 Nordland grense – Skibotn, E6 Storslett – Sørstraumen, E78 Finland grense – Skibotn, pluss en del tilstøtende riks- /fylkes- /og kommunale veger.

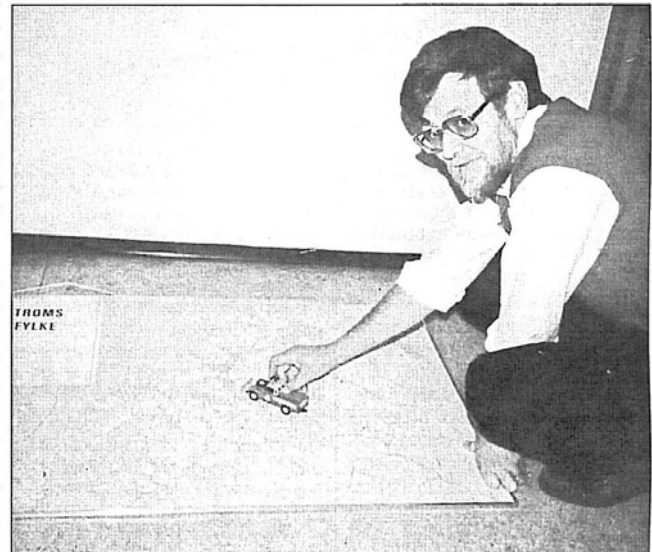
Etter et utspill fra administrasjonen er det nå gjennomdrøftet og vedtatt et opplegg som medfører endringer av dette bildet. Fra og med vinteren 1990-91 skal E6 Nordkjosbotn – Skibotn og E78 Finland grense – Skibotn settes bort til private, mens E78 Nordkjosbotn – Tromsø, som i dag brøytes av private, skal overføres til egenregibrøyting.

Bakgrunnen for dette er både økonomi- og beredskapsaspekter, f.eks.:

– Egenregibrøyting innebærer høy beredskap som gir høye kostnader dersom det ikke er annen beskjefligelse for brøyterne.

– Storfjordområdet, med «snille» vintre og relativt enkle veg- og trafikkforhold, gir dårlig utnyttelse og dårlig økonomi ved brøyting i egen regi.

– Tromsøområdet krever høy beredskap på grunn av stor trafikk og store snømengder.



Det blir endringer i enkelte brøyteroder fra vinteren 1990-91, sier Oddmar Eilertsen.

– I dette området er det også økende behov for en rekke andre beredskapsfunksjoner (strøing, rydding i sentrum og på brucne, tunnelovervåking m.m.).

Disse kan kombineres med brøyting og gi bedre ressursutnyttelse og dermed bedre økonomi.

Omleggingen innebærer blant annet at det må etableres brøytestasjon i en eller annen form i Tromsø.

Det er allerede satt i gang arbeid med å undersøke mulighetene for plassering av et slikt bygg.

  
**STATENS  
VEGVESEN**  
**125 ÅR**  
– for bedre transport

# STORDRIFT I MAURSUND-OMRÅDET

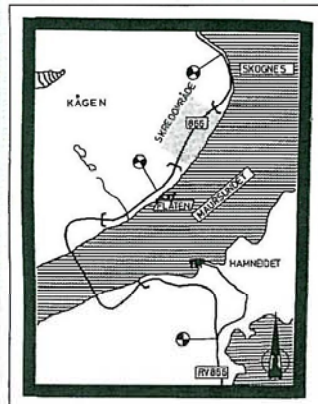
Av JOHN ASBJØRN JENSEN - plan

I Maursundområdet er det i forholdsvis nær framtid duket for anleggsstart på to store vegprosjekter på rv. 866. Det dreier seg om fastlandsforbindelse i Maursundet, parsell Hamneidet - Flåten og skredsikring på Kågen, parsell Flåten - Skognes.

Vi regner med anleggsstart for Maursundforbindelsen i løpet av andre halvår 1989, med fullføring i perioden 1990-93. Foreløpige kostnadsoverslag viser at prosjektet vil koste ca. 101 mill. kroner (1988-nivå).

## Maursundforbindelsen

Detaljplan, byggeplan og anbudsgrunnlag for Maursundforbindelsen er i disse dager under utarbeidelse hos konsulentfirmaet A.R. Reinertsen i Trondheim. De skal samarbeide med konsulentene Kummeneje A/S som er eksperter på geoteknikk og Elplan som tar seg av elektrotekniske spørsmål. A.R. Reinertsen ble tildelt oppdraget i konkurranse med andre veltablerte konsulentfirmaer, og leverte forslag til detaljplan allerede 15. oktober 1988. Byggeplan og anbudsgrunnlag skal leveres 10. mars i år. Dette er ca. 2 måneder tidligere enn det vi fra vegvesenets side hadde satt som tidsfrist i tilbudsgrunnlaget.



Maursundforbindelsen vil bestå av en ca. 2,4 km lang tofelts undersjøisk tunnel med 3,1 km tilførselsveger. På det laveste punktet vil tunnelen ligge ca. 90 meter under havoverflata. Mellom tunneltaket, på fagspråket kalt «hengen» og havbotnen i Maursundet vil det bli ca. 35 meter fast fjell. Det er mulig at denne fjelloverdekninga kan reduseres hvis fjellkvaliteten i området er god nok. Det vil i så fall bety at tunnelen ikke trenger å gå riktig så dypt under sundet, noe som normalt vil bety sparte kroner i form av kortere tunnel. For å få en indikasjon på fjellkvaliteten i tunneltraséen vil vi benytte oss av seismiske undersøkelser. Disse undersøkelsene skulle ha vært utført i fjor høst, men har blitt utsatt på grunn av dårlige værforhold. Vi håper imidlertid å få utført arbeidet innen utgangen av februar dersom værgudene står oss bi og gir oss brukbare bølge- og strømforhold i Maursundet.

## På fastlandssida

På fastlandssida skal det bygges 2,6 km tilførselsveg til tunnelpåhugget som blir liggende sør for Hamneidet fergeleie. Vegen bli i hovedsak lagt ovenfor bebyggelsen.

## På Kågen

På Kågensida kommer tunnelen opp ca. 500 m sør for Flåten fergeleie. Tilførselsvegen skal her legges ned i fjæra, og vi skal derfor bruke en del av tunnelmassene til å fylle ut for nye naustplasser til erstatning for de som går tapt i veglinja.

## Skredsikring på Kågen

Fra omlag 0,5 km nord for Flåten fergeleie og videre 1,5 km nordover mot Skjervøy har vi ei vegstrekning som hver vinter er utsatt for snøskred. Vegen er her tenkt sikret i form av en tunnel som vil bli ca. 1,6 km lang med tillegg av 1,4 km tilførselsveger. Prosjektet er kostnadsberegnet til ca. 35



John Asbjørn Jensen

mill kroner (1987-nivå). Hovedplanen for prosjektet ble godkjent i Vegdirektoratet rundt årsskiftet, og i begynnelsen av februar i år startet vi arbeidet med å engasjere konsulenter for utarbeidelse av detaljplan, byggeplan og anbudsgrunnlag.

Vi vil prøve å forsere planfasen slik at vi i størst mulig grad kan samkjøre de to prosjektene i anleggsfasen. Vi regner med at vi med ei stordrift som det da blir snakk om, kan redusere anleggskostnadene betydelig, anslagsvis 5 mill. kroner etter dagens prisnivå.

## To etterlengtede vegprosjekt

Begge disse vegprosjektene har lenge vært på ønskelista hos Skjervøyværingene, og når de begge en dag er fullført vil folket kunne komme seg raskt og relativt uhindret til og fra fastlandet.

Den eneste lille hindringen vil bli en bompengestasjon i tilknytning til Maursundforbindelsen, en hindring som nok de fleste vil se på som ganske ubetydelig i sammenligning med dagens forhold.

# ENDELIG ANLEGGSSARBEID I NORDFYLKET

Av ANNA BIRKELUND

Det har lenge vært stille på anleggsfronten i Nord-Troms. Men ved årsskiftet ble det full drift i Nordreisa. Det bygges ny veg og ny bru på rv. 865 i Nordreisadalen. Ny Potkastilla bru skal erstatte den gamle Bergmo bru over Reisaelva. Sommeren 1990 vil nybrua og den første del av anlegget være trafikk-klar.



Almar Østerli, Rolf Heimly, Yngve Solvang, Geir Nilsen og Alfred Seppola.

Hele anlegget, hovedparsell Kjelleren-Bergmo er 9120 m, vegklasse II E d.v.s. 6,5 m bredde.

Parsellen er delt i 2 anleggsparseller: Kjelleren - Einevoll ca. 6050 m og Einevoll - Bergmo ca. 3070 m.

Førstnevnte parsell skal ifølge budsjettforslaget startes opp og gjøres ferdig i 1993.

Det er sistnevnte parsell Einevoll-Bergmo som nå er under arbeid. Her ble det startet med forberedende arbeider, skogrydding m.v. i oktober 1988. Det ble opptrapping til full drift ved årsskiftet.

I denne parsellen inngår ny bru over Reisaelva, Potkastilla bru. Brua blir 150 m lang i 3 spenn på 45 m, 60 m og 45 m. Dette er en stålbelegbru, såkalt stålplatebærer.

Det inngår også en plasstøpt jordbruksundergang i parsellen. Det er arbeidet med underbygningen til brua som pågår nå. Dette arbeid er planlagt ferdig rundt 1. april. Det samme gjelder også for undergangen.

Videre pågår masseflyttingsarbeider. Det er 207.181 m<sup>3</sup> som skal flyttes. Parsellen vil være grovplanert ut på sommeren 1989. Stålbelegene til brua blir først levert senhøstes 1989 og brua ventes ikke å stå ferdig før ut på nyåret 1990.

Parsellen blir satt under trafikk i juli 1990. Det er overingeniør Per Gunnarsen på Vegkontoret som sier dette.

Det er 19 mann sysselsatt på anlegget, samt 3 oppsynsmenn. Arbeidsstoken vil bli trappet kraftig ned til våren når de planlagte bruarbeider er ferdig. Oppsynsmann Reidulf Broderstad er anleggsleder.

Det planlegges nå å sette opp en brakkeleir på området til Storslett vegstasjon. Denne skal betjene videre anleggsdrift på E-6.

Av vegvesenets maskiner er 2 hjullastere og 2 gravemaskiner i arbeid. Ellers er det 3 private lastebiler samt 1 privat hjullaster.



Her blir den nye Potkastilla bru over Reisaelva.

# Arbeidsstokken innkvartert på hotell

Av ANNA BIRKELUND

Hele arbeidsstokken, samt 2 av oppsynsmennene er innkvartert på Sørkjøs Hotell.

Her har de bodd siden oppstart, og her vil de bli boende til bruarbeidene er avsluttet.

Det høres flott ut å bo på hotell. Men hvordan er det egentlig?

Vegstikka var innom og meningen var entydig og ikke til å misforstå:

- Vi liker oss mye bedre i brakkeleir. - Hotell er bra til sitt bruk. De fleste hotell har jo også de bekvemmeligheter som trengs for en dag eller to. Men vi som skal bo her uke etter uke trenger en annen sort bekvemmelighet enn det som vanligvis ytes på et hotell.

Brakkeleirene passer bedre til oss. Der finnes lomprom og vaske- og tørkemuligheter for klær, - og skikkelige kleskap. Det er en anseelig mengde med klær vi har bruk for vinterstid. Selv om ikke alle av oss er av de ryddigste, liker vi ikke å ha klær strødd rundt omkring.

På denne tiden av året er det heldigvis få turister her. Vi er en gjeng anleggs-



Og mandag var det fiskedag!

folk og har vår egen stil og sjargong. Vi ville nok skille oss ganske mye ut fra den vanlige hotellgjest om så hadde vært.

En brakkeleir blir mer som et hjem hvor vi er for oss selv. Det blir en egen stemning enten vi sitter rundt kaffebordet eller vi tar oss et slag kort i salongen.



Det leses mye på fritida.

## Lenge leve anleggskokka!

Og en ting til: Vegvesenet har mange gode kokker. Det har vi fått erfare. De lager god mat! Systemet med kokkelag fungerer veldig bra. Vi har innflytelse både på menyvalg og priser. Mat er viktig, og god mat vet anleggsfolk å sette pris på.

## Fritid

- Hva gjør dere på fritiden.

- Det blir for det meste lesing og TV-seing. Ellers er noen av oss på ski i lysløypa hver kveld. Det finnes også et svømmebasseng på hotellet, men det er dessverre ikke i drift!

På tur til lysløypa.



# VÆRMELDING PÅ PC-MASKIN

## — stor nytte for vegvedlikeholdet

Av ANNA BIRKELUND

Vi kan nå hente værmeldinger fra datamaskin i Oslo til lokal mikromaskin på en enkel og forståelig måte. Dette er et godt hjelpemiddel i vedlikeholdstjenesten - både sikkerhetsmessig og for disponering av mannskap og maskiner. Vi har et samarbeid gående med Det Norske Meteorologiske Institutt. Endelig har vegvesenet gjort nytte av andre etaters fagkunnskaper ved bruk av kommunikasjon via telenettet mellom datamaskiner. Det er overingeniør Geir Berntsen som sier dette.

## Troms prøvefylke

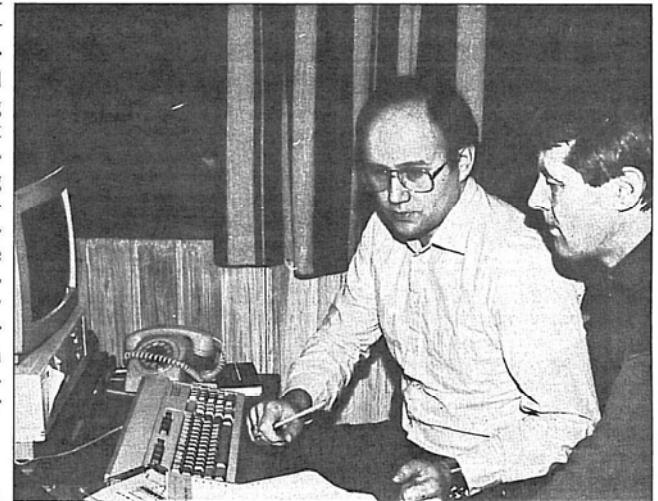
Værvarsling på PC er foreløpig et prøveprosjekt og Troms er et av fem prøvefylker. Hensikten med værvarslingssystemet er å gi de som har ansvaret for planlegging og organisering av vintervedlikeholdet en mer detaljert værprognose enn det værvarslinga i radio/TV kan gi. Dermed vil en kunne oppnå en bedre utnyttning av mannskap og maskiner. Også ved vurdering av behovet for stenging av vegger pga. dårlig vær, vil dette være et nyttig hjelpemiddel.

Foreløpig er kommunikasjonssystemet installert i mikromaskin på Storslett vegstasjon og på Vegkontoret. Storslett er valgt fordi systemet skal brukes i forbindelse med vintervedlikeholdet på Kvænnangsfjellet.

## Overføring av data

Overingeniør Geir Berntsen på Vegkontoret har hatt ansvaret for å få utstyret installert. Han sier det slik:

- Værdatabene ligger lagret på en datamaskin hos EDB-firmaet A/S Fjerndata i Oslo. For å hente ut disse dataene må en ha mikromaskin utstyrt med et spesielt kommunikasjonskort, kommunikasjonsprogram og et telefonmodem. Ved oppstart av kommu-



«Værprofetene» i vegvesenet: Geir Berntsen og Almar Leirbakk

nikasjonsprogrammet ringes et annet telefonmodem hos A/S Fjerndata, og kommunikasjonen mellom datamaskinene er opprettet. Overføring av data kan etter dette starte, og en overfører de data en har behov for. Denne overføring har til nå vist seg å fungere tilfredsstillende til tross for enkelte innkjøringsproblemer.

## Systemet kan nyttes på alle vegstasjoner

Det er forholdsvis enkelt å la alle som har mikromaskin tilknyttet vegkontorets ND-maskiner, benytte seg av værvarslingssystemet uten å ha det kommunikasjonsutstyret som er beskrevet over. Dette forutsetter at enten Storslett vegstasjon eller vedlikeholdsavdelingen ved vegkontoret overfører værdatabene hentet fra A/S Fjerndata over til vegkontorets ND-maskin. Andre kan så hente ut disse dataene fra ND-maskinen og til sine PC'er.

## Værprognosene er lett forståelige

Værprognosene blir presentert som

- meteogram
- værkart
- bølgediagram

Her er spesielt meteogram av stor interesse for oss og i fig. 1 er vist eksempel på meteogram for Tromsø 14. og 15. februar 1989. Her er værprognosene beregnet for hver tredje time inntil 42 timer fram i tiden. Vi kan hente ut meteogrammer for 29 steder i Nord-Norge og det vil være mulig å få beregnet prognoser for ennå flere steder dersom dette er ønskelig. Værprognosene er beregnet som et gjennomsnitt for et areal på størrelse 50 x 50 km. Værprognosene bygger på værobservasjoner innenfor et definert beregningsområde, værprognoser som grenser opp til dette området, og data om jordoverflaten.

Opplysninger om terrengformasjoner er meget begrenset og lokale variasjoner i været fanges ikke opp av systemet. Værprognosene blir usikrest ved stille vær da lokale forhold vil være mest dominerende.

## Temperatur - vind - nedbør - lufttrykk

Hvilke data meteogrammet gir, framgår av fig. 1. Øverst vises prosentvis skydekke i ulike høyder over bakkenivå. Helt fylt rubrikk gir 100 % skydekke dvs. overskyet. Videre presen-

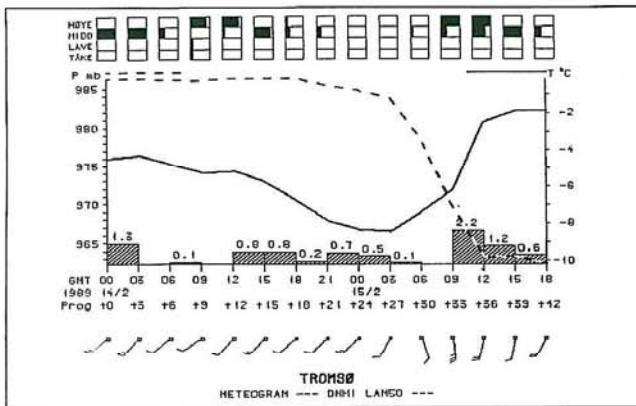


Fig. 1

teres temperatur og trykk ved to linjegrafer. Nedbør er plottet som histogrammer og viser samlet nedbør for hver tretimersperiode. Visse mangler er det ennå i systemet. Vi ser bl.a. at vi har nedbør fra skyfri himmel.

Under tidsaksen som viser klokkeslett som GMT, er vindpiler som vindretning og vindstyrke. Vindstyrken er angitt med vindstreker i bakenden av vindpilen.

Meteogrammene vises på dataskjermen og kan enkelt plottes ut på skriver. Det vil her være en fordel og ha en skjerm med god grafikk.

Følgende værprognoser kan også presenteres i kartform:

- temperatur
- vind, 10 m høyde
- nedbør, sum 6 timer
- lufttrykk

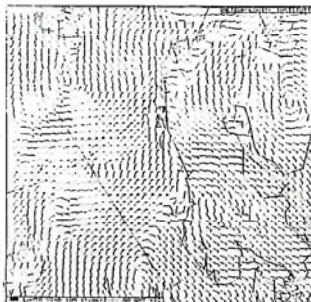


Fig. 2

Også bølger og høyyvann kan presenteres i kartform, men dette har begrenset interesse for oss.

Vind presenteres som vindpiler, mens de øvrige presenteres som linjer med ulike ekvidistanser. Her er mulig å zoome inn interessante områder. Værkartene kan tas ut på skjerm og plottes ut på vanlig skriver. Her er det nødvendig med grafisk skjerm. Eksempel på værkart er vist i fig. 2 og fig. 3.

Fig. 2 viser vindprognoser for et bestemt klokkeslett en dag i august -88. Fig. 3 viser forventet nedbør over en 6 timers periode samme klokkeslett og dag.

Bølgediagram beregnes for bestemte punkter ute i havet langt fra nærmeste vegstump. Dette er data vi sjelden vil ha behov for.

#### Erfaring hittil

På Storslett vegstasjon har vi hatt tilgang på værdata snart ett år, om enn i et mer begrenset målestokk. Dataene har ikke vært så lett tilgjengelige som nå.

Vegmester Almar Leirbakk sier:

- Vi har hatt svært god nytte av dette. Og vi ser fram til å kunne dra ytterligere bruk av systemet. Det er særlig Kvænangsfjellet vi har i tankene, en fjellovergang som må overvåkes særlig godt.

Vi har fulgt med og sammenlignet data-opplysningene med de lokale værmeldinger på radio/TV. De stem-

mer forbausende bra, men i tillegg får vi mer detaljerte opplysninger og vi har alltid ferske rapporter for hånden. Datameldingene bruker vi i den daglige vedlikeholdsplanen. Vi kan også planlegge en tid fremover. Ute på Arnøya kan det f.eks. være mildvær og det kan bli et spørsmål om dagen skal brukes til sandstrøing. Vi kan av værprognosene se at det snart vil komme sne og dagen kan dermed brukes til noe annet. Værmeldingene hjelper oss til bestemme om veger skal stenges. Vi kan gi opplysninger om vær- og føreforhold til vegfarende på hele vegenettet, også for en tid fremover. Brøytesjåførene er svært interesserte i de meldinger som gis.

Det har ryktes at vi er gode «væreprefeter», og diverse organisasjoner har kontaktet oss når de har hatt behov for bistand.



Fig. 3

# VEGFOLK «SLITER» SKOLEBENKEN

## Kurs for fagprøven i bygg og anlegg

Av LISA SUNDSTRØM

På skolebenken etter flere år i praktisk arbeid – det er realiteten for 22 av våre folk i disse dager!



På skolebenken etter flere år i praktisk arbeid. Kurs for fagprøven i bygg og anlegg.

Vegstikka møtte en gjeng lærevillige vegarbeidere da vi besøkte Breivika videregående skole i Tromsø. Her holder fagprøvegjengen hus 14 dager i ett strekk. Så er det tre uker i vanlig arbeid – for så å avslutte sin utdannelse med 14 dager samt eksamen.

Kort utdannelse, men du verden for et tempo! Faktisk tar disse «gutta» en utdannelse som vanligvis er beregnet på et år. Så konsentrasjonen er på topp. Det blir også i hovedsak ensidig kommunikasjon – forelesninger dag ut og dag inn, sier en av lærerne – Helge Nilsen.

Det er mye stoff som skal «inn» i hodet på kort tid sier Tor Kyrre Pedersen og Rolf Heimly, to av vegvesenets elever.

- Det blir en «kamp» med tida, og avsluttende eksamen svirrer i tankene dagen lang.

- Vi hadde nok ikke klart oss uten praktisk erfaring fra arbeidslivet, sier de to. På den måten har vi fått en del gratis kunnskaper.

#### Praktisk erfaring

Og praktisk erfaring er en del av forutsetningen for å komme i betraktning på fagprøveopplæringa. Kravet er minimum 3 år og 9 måneders allsidig arbeidserfaring fra bygg og anlegg, sier personalkonsulent Kari Hesselberg på vegkontoret. Det betyr at de som har fått muligheten til å ta denne utdannelsen må ha kunnskaper innen forskaling, armering, betong anleggsteknikk og fjellsprenning/tunnelarbeid.

#### Undervisningsmodellen

Meningene om kursets varighet og opplegg var delte blant kursdeltakerne. Noen ønsket skoletida i ett – andre syntes det var fint med opphold mellom kursukene. Men ett var de alle

enige om – kurset kunne nok med fordel vært lagt over et lengere tidsrom. Det blir vel komprimert når et så stort pensum skal presses inn på kort tid.

Pedagogisk sett kunne det nok vært en fordel med lengre kurstid, sier Kari Hesselberg, men vi så ikke muligheten til å gjennomføre det. Det er tross alt et stort løft for vegvesenet å ta 22 stykker ut av arbeid i en måned og i tillegg betale full lønn og opphold.

#### Fagbrevet – hva betyr det for framtida

Etter endt skolegang får vegvesenet 22 arbeidere med fagbrev. Hva betyr dette for den enkelte og for vegvesenet?

Blant kursdeltakerne er det enighet om at fagbrevet har stor betydning. For enkelte betyr det lønnsøkning og for andre betyr det også sin første fagutdannelse. Men blant elevene er det også folk som har oppnådd sin maksimale lønnsforhøyelse. Det er derfor fagbrevet som er det vesentligste – et papir på at du er kvalifisert til det arbeidet du utfører til daglig. Og i disse tider med «arbeidsledighetsspøkelset» true over hele Norge er det godt å ha sine kvalifikasjoner på papiret. Vegvesenet vil etter avsluttet fagprøve også ha fått 22 fagarbeidere

i sin stab. Det betyr mye for oss som etat at vi har kvalifiserte arbeidsfolk.

#### Populært tilbud

Kari Hesselberg sier at det var 30 søkere til dette tilbudet fra vegadministrasjonen, og det blir sett på som en god oppslutning. Søknadene ble sendt til Yrkesopplæringsnemnda i Troms hvor de endelige deltakerne ble tatt ut. Av de 30 var det 22 som svarte til kvalifikasjonene. De andre hadde enten for kort tid innen faget eller for lite variert arbeidspraksis. Deltakerne er et jevnt utsnitt av vår arbeidsstokk, selv om flesteparten faktisk kommer fra Sør-fylket! Og aldersfordelingen er også spredt – fra 51 år og til 26 år. En fin gjeng med andre ord.

#### Eksamen!!

Dette kurset fører fram til den teoretiske delen av fagbrevet. Den praktiske delen skal vær avviklet innen en 2-års periode. Da skal hver enkelt arbeider ha fullført en svenneprøve innen en av de fagdisiplinene som er skissert som opptakskrav til fagprøven. Er vi heldige får vi se mange «Petter Smart»-typer i tida framover. Det kan være godt med nytanking og nyvinning i etaten i framtida.

# HVA SKAL VI LÆRE I ÅR?

## Kursoversikt for 1989



Fra vedlikeholdets kurs i trafikrettet vedlikehold og vedlikeholdsstandard i Bardu i februar.

Av GEIR BERGER

Det er planlagt avholdt ca. 20 lokale kurs i 1989. En rekke av disse kursene krever mye ressurser for å få gjennomført. Jeg vil her trekke fram noen få av disse kursene.

### Saksbehandleropplæring

Høsten 1988/vinteren 1989 har 18 tilsatte deltatt på saksbehandleropplæring. Behovet for saksbehandleropplæring er stort, og vi håper å gjennomføre slik opplæring også høsten 1989/vinteren 1990. Opplæringa har 120 timer undervisning/gruppearbeid fordelt på 6 samlinger, i tillegg til gruppearbeid og sjøstudium mellom samlingene. Deltakerne går gjennom følgende emner:

- Vegvesenets organisasjon
- Politikk og forvaltning
- Organisasjonsteori
- Samarbeid
- Norsk
- Stylingssystemer
- Rettslære
- Personalforvaltning
- Møter som arbeidsform
- Praktisk målstyringsarbeid
- Saksbehandling

### Vedlikeholdsstandard og trafikrettet vedlikehold

Dette er to separate kurs som er slått sammen til ett. Kurset blir kjørt over 3 dager for samtlige vedlikeholdstjenestemenn i vegarbeidsdrifta og på vegstasjonene. Det blir tilsammen nesten 200 deltakere fordelt på 7 kurs. 5 kurs blir avviklet vinteren 1989, mens resten arrangeres neste vinter. Vedlikeholdsstandard for riksveger blir grundig gjennomgått på kurset. For at de tilsatte i vedlikeholdsdriften skal få en bedre forståelse av betydningen av de forskjellige vedlikeholdstilbud, gis det videre innføring i og bakgrunn for trafikrettet vedlikehold.

### Grunnkurs for biltilsynet

Høsten 1989 ble det gjennomført et «prøvekurs». På bakgrunn av erfaringene fra dette kurset har biltilsynsavdelinga laget et grunnkurs for biltilsynet. Dette kurset skal samtlige tilsatte i biltilsynet gjennomføre. Det skal gi de tilsatte en felles plattform for videre spesialkurs. Målsettinga med kurset er å gi biltilsynets tilsatte grunnleggende kunnskap om:

- Statens vegvesen
- Etatens hovedmål
- Publikumsbehandling
- Lovverk biltilsynet forvalter

- Regler som regulerer biltilsynets forvaltning
  - Praktisk målstyring og oppfølging
- Opplæringa gjennomføres med 2 internatkurs à 3 dager. Ett kurs planlegges avviklet i 1989.

### Ulykkesanalyse, ulykkesinformasjon og ulykkesundersøkelse

Dette kurset er beregna for tilsatte i biltilsynet som har trafikalkulykkesundersøkelser som arbeidsoppgave. Kurset tar bl.a. for seg tema som ulykkesanalysemetoder, informasjon, teoretisk beregning for klarlegging av årsaker til trafikalkulykker og praktiske ulykkesundersøkelser.

### EDB-kurs

Av en rekke EDB-kurs som er planlagt i 1989 kan nevnes at vedlikeholdsavdelinga i løpet av vinteren skal gjennomføre EDB-opplæring for samtlige tilsatte på vegstasjonene. Biltilsynet vil for samtlige kontortilsatte holde videregående kurs i de kontoradministrative systemene biltilsynet benytter. I tillegg vil det bli holdt brukeropplæring i en rekke forskjellige program. Det gjelder både program som ligger på NORD-anlegget på vegkontoret og på PC'er på vegstasjonene og vegkontoret.



Av WIKTOR ERIKSEN

Det er gått et par nummer siden AKAN har latt høre fra seg i Vegstikka. Men leserne må ikke tro at utvalget ikke er «på banen» av den grunn. Som det «overvåkingsorgan» vi er følger vi nøye med og påvirker at rusmiddelbruk kommer for dagen og at nødvendige hjelpetiltak blir truffet. Stikkordet her er arbeidsløderne. Disse er nøkkelpersoner når det gjelder å melde fra når problemer med rusmiddelbruk oppstår. Deresom en arbeidsleder ikke er sitt ansvar bevisst når man ikke frem med behandling i tide – og gjør derfor misbrukeren en «bjørnetjeneste».

Verneombudene som er arbeidsplasskontakter er også viktige samarbeidspartnere i AKAN-opplegget.



Mote i Akan: Fra venstre Tor Holan, Wiktor Eriksen, Hans Takøy og Bjørn Eriksen.

I årsrapporten for 1988 fra AKAN-utvalget har vi inntrykk av at informasjonen som er gitt hittil av utvalget har hatt positiv virkning, og at de tilsatte har merket seg hva konsekvensene blir ved rusmiddelbruk. Men målet må være å oppnå et best mulig behandlingsresultat, slik at den en-

kelte arbeidstaker kan fortsette i sitt arbeid.

Som tidligere nevnt er det utarbeidet advarselsskjema i forbindelse med rusmiddelbruk i tjenesten, samt forpliktende behandlingserklæring.

### BEHANDLINGSERKLÆRING

Jeg erklærer herved at jeg er gjort kjent med bestemmelsene i bedriftens opplegg for behandling av personer med rusmiddelproblemer som har medført overtredelse av arbeidsreglementet i Statens vegvesen.

Jeg godtar følgende betingelser for fortsatt tilsettelse i vegvesenet i Troms:

1. Jeg forplikter meg til å gjennomgå den behandling som er ordinert av bedriftshelsetjenesten og som omfatter .....
- og til å møte til de kontroller som bedriftshelsetjenesten/tilsynslegen måtte innkalle til.
2. Jeg godtar som min personkontakt: .....
- og som også kan bistå med kontakt i hjemmet.
3. Jeg godtar at bedriftshelsetjenesten og AKAN-kontaktene (hovedkontakt/personkontakt) skal påse at behandlingen blir gjennomført. Jeg aksepterer at det gis beskjed til personalsjefen hvis behandlingen ikke blir fulgt.
4. Jeg er klar over at det vil medføre avskjed i Statens vegvesen hvis behandlingsoplegget ikke blir fulgt, eller hvis behandlingen ikke fører til tilfredsstillende bedring av mitt rusmiddelproblem.

..... sted ..... dato

..... arbeidsleder ..... underskrift

Kopi: Hovedkontakt, Bedriftshelsetjeneste, Avdelingsleder

### GJENINNTAKELSE

Når dokumentert rehabilitering foreligger kan spørsmålet om gjeninntakelse etter tidligere oppsigelse p.g.a. rusmiddelmisbruk tas opp til vurdering. Saken vil i så fall bli behandlet av personalsjefen i samråd med vedkommende avdelingsleder og bedriftshelsetjenesten.

### ADVASEL

I FORBINDELSE MED BRUK AV RUSMIDDEL I TJENESTEN  
TIL .....

..... dag den ..... måtte De på/irket av/opp trådte De på/virket av/nst De rusmidler på arbeidsplassen. (Stryk det som ikke passer)

Dette forhold strider mot tjenestemannslovens bestemmelser.

Gjentagne bruk av rusmidler i arbeidstiden som får innflytelse på Deres arbeid, vil føre til ordensstraff. Dette kan være:

- a) skriftlig irettesettelse
- b) tap av ansiennitet fra en måned til to år.
- c) varig eller for en begrenset tid, settes ned i lavere stilling.

I spesielt graverende tilfeller kan forholdet føre til avskjed.

Dersom De har problemer med bruk av rusmidler, skal De ta kontakt med hovedkontakt for AKAN.

..... mottakerens underskrift

....., den .....

..... tjenestemannens overordnede

Kopi: Lokal AKAN-kontakt .....  
Hovedkontakt .....  
Tillitsmann .....  
Personlavedeligen .....  
Bedriftshelsetjenesten .....



# VÅR FØRSTE UNDERSJØISKE



Åpninga av Kvalsundtunnelen ble foretatt av HKH Kronprins Harald, her flankert av fung. vegsjef Eilif Mathisen og vegdirektør Eskild Jensen.

## KVALSUNDFORBINDELSEN EN REALITET 5. DESEMBER 1988

Av LISA SUNDSTRØM

**Stor festivitas – kongelig åpningssermoni!!** Dette var rammen rundt åpninga av Kvalsundforbindelsen på en kald og vindfull desemberdag. Men tross kuldegrader og mørketid var lokalbefolkninga møtt opp med flagg og feststemning for å hylle vår første undersjøiske tunnel. Faktisk var dette en av de mest travle dager for fergemannskapene på «Fløy-tind», som takket for seg etter flere år i «samferdselens tjeneste».

### Kongelig besøk

H.K.H. Kronprins Harald erklærte Kvalsundforbindelsen for åpnet med å gratulere alle i distriktet med denne historiske dagen. Han understreket at denne nye fastlandsforbindelsen vil være med på å danne grunnlag og bo-setting, såvel i Karlsøy som i de be-

rørte øydistrikter i Tromsø kommune. Og Kronprinsen takket alle berørte parter for vel utført jobb!

### Nærmest landfast øyrike

Åpninga av Kvalsundtunnelen har gjort Karlsøy kommune landfast med Tromsø. Dette betyr at Ringvass-



Full 17-mai stemning i desember ved Kvalsundet

# TUNNEL – EN HISTORISK MILEPÆL!



En glad vegvesen-gjeng!

søya er blitt en del av vårt «faste» land. Øyene Vannøy, Reinøy, Rebbenesøy, Helgøy og Karlsøy har fått en betydelig nærmere tilknytning til fastlandet i og med at fergeforbindelsene er kortet ned til det halve.

### Vegvesenets stolthet

Kvalsundtunnelen er bare en del av en 6270 meter lang parsell av rv. 863. Likevel er det den 1650 meter lange tunnelen som er selve «krøningsverket» for Statens vegvesen.

Og det er ikke med lite stolthet vi kan konstatere at tunnelen var ferdig 4 måneder før beregnet tid. Dette takket være flott innsats av våre entreprenører – Aker Entreprenør Anlegg A/S.

Byggetida har vært 1 ½ år og de totale kostnadene 72 mill. kr.

Troms fylke har i dag den 3. undersjøiske tunnelen i Norge!

Vi ønskes velkommen til Kvalsundtunnelen av Jan Edvardsen og Ivar Ingebrigtsen.



# DEKKELEGGING 1989

Av GUDMUND REIERTSEN

Det skal legges slitelag og bituminøse bærelag for ca. 85 mill. kroner i 1989. Ca. 65 mill. kroner av dette skal benyttes til fornying av gamle dekker på riksveger og fylkesveger.

## Grusproduksjon/grusbehov

Behovet for grus i Statens vegvesen i Troms er blitt sterkt redusert de siste årene. Den viktigste årsaken til dette er økt andel av faste dekker og overgang til bitumenstabiliserte bærelagsmasser. Sistnevnte har gjort det mulig å benytte lokale materialer som ellers ikke kunne benyttes bl.a. som følge av for høyt finstoffinnhold.

Vårt samlede behov for grus til bærelag og slitelag i 1989 er ca. 180.000 m<sup>3</sup>. Av dette vil ca. 60.000 m<sup>3</sup> bli dekket fra egen produksjon. Det resterende vil bli dekket fra private produsenter. Produksjonen av grus i egenregi vil i år bare skje på Fornes.

## Produksjon og legging av bituminøse masser – egenregi

Produksjonen av bituminøse masser i egenregi skal i år foregå ved rv. 19 på parsellen Nordland gr. – Djuphavn og på Fornes. Produksjonen starter ved rv. 19 i uke 22 eller 23 – avhengig av våren. Her skal det produseres ca. 14.000 tn Ma 16 som skal benyttes til slitelag på rv. 19 Nordland gr. – Djuphavn og på rv. 824 Nordland gr. – Bømyra. Fra rv. 19 skal trommelblandeverket flyttes til vårt nye grustak på Fornes hvor vi skal produsere ca. 20.000 tn Ma 16 for forskjellige vegstrekninger. I tillegg kommer ca. 5.000 tn lappemasser. Samlet produksjon på vårt trommelblandeverk blir etter dette ca. 39.000 tn som er noe mindre enn i 1988.

## Gjenbruk av gamle dekker i verk og på veg

I 1988 gjorde vi for første gang kald gjenbruk av Og 16 her i Troms. Dessverre ble det slik at vi på grunn av øvrig dekkelegging først kunne dispo-



nere fresene til disse oppgavene helt på slutten av sesongen. Dette førte til svært ugunstige vær og temperaturforhold mens arbeidet pågikk. Til tross for problemer var erfaringene såvidt gode at vi forsøker i år også, men da med oppstart så tidlig som mulig, d.v.s. i juni måned. En tidlig oppstart gir ikke bare større sjanse for godt og stabilt vær, men også den fordel at det gamle bindemiddelet i gjenbruksdekket aktiviseres av sol og varme, slik at avbindingen blir bedre. Det er planlagt gjenbruk på E.6 Storslett X/865 – Tverrelv og på rv. 865 Storslett – Røyelev bru tilsammen ca. 14,2 km. Erfaringene tilsier at vi kan gjenvinne 70 – 75% av de gamle dekkematerialene. På nevnte anlegg innebærer dette gjenbruk av 7.000 tn Og 16. Det gamle dekket skal freses og lastes opp for gjenbruk i et av våre gamle oljegrusverk.

## Ottadekker/overflatebehandlinger

På riksvegene skal det benyttes ottadekker/overflatebehandling til fornying av 97 km eller 570.000 m<sup>2</sup> faste dekker. Det vesentlige av disse gamle dekkene er ottadekker/overflatebehandlinger. Våre fylkesveger får fornyet 61 km eller 325.000 m<sup>2</sup> gamle ottadekker med nye enkle ottadekker. Anlegg og vedlikehold har planlagt nylegging av 31 km eller 214.000 m<sup>2</sup> riksveger med doble ottadekker/overflatebehandlinger. På deler av dette kan det bli aktuelt å vurdere andre løsninger når dekkeanbudene avgjøres. Dette kan også bli tilfelle på 11,3 km eller 60.500 m<sup>2</sup> planlagt nylegging med ottadekke på fylkesveg 293 Olderbakken – Jøvik. 127,7 km eller 765.800 m<sup>2</sup> er planlagt utført i egenregi. 60,7 km eller 354.650 m<sup>2</sup> er satt bort i entrepriser. Planlagt oppstart er satt til uke 23 for egenregien.

## Fresing/anriking

Planlagt fresing i 1989 utgjør totalt 1.428.350 m<sup>2</sup>. Dette er ca. 300.000 m<sup>2</sup> mer enn i 1988, da det samlede freste areal utgjorde 1.116.300 m<sup>2</sup>.

De samlede freseoppgavene fordeles på:

## Sporfresing: Ab 16 19.640 m<sup>2</sup>

Jevnhetsforbedring ved fresing og fjerning av masser:  
Ab 16 71.020 m<sup>2</sup>  
Agb 16 33.500 m<sup>2</sup>  
Top 22 6.800 m<sup>2</sup>

## Gjenbruk på stedet som oppretting:

Agb 16 72.080 m<sup>2</sup>  
Og 16 250.120 m<sup>2</sup>  
Dog 16 857.340 m<sup>2</sup>

## Gjenbruk som dekke:

Og 16 117.850 m<sup>2</sup>

I tillegg til dette kommer 122.400 m<sup>2</sup> bærelag som skal dypstabiliseres ved fresing og tilsetning av bindemiddel. Det er på det nåværende tidspunkt ikke avgjort hvor mye som kan utføres i egenregi og hvor mye som må settes bort i entrepriser.

All masse som lastes opp ved fresing for jevnhetsforbedring vil bli kjørt i lager for senere gjenbruk som dekke eller bærelag.

Ved fresing og gjenbruk på stedet som oppretting tilsettes bindemiddel slik at de gamle dekkematerialene, og i enkelte tilfeller også toppen av bærelaget, bindes av. Dette gir en øket bæreevne i forhold til fresing uten bindemiddeltilsetning. På våre fylkesveger med ottadekker som slitelag er forannevnte spesielt viktig.

En stor del av vårt fylkesvegnett har dårlig bæreevne, ustabile og telefarlige bærelag. En følge av dette er at til tross for lave trafikkfall – i de fleste tilfellene – har vi urimelig kort levetid på dekkene. Ettersom slitelagene er kostbare er det et mål å øke levetiden.

I 1989 skal vi derfor benytte en større del av dekkefornyingsmidlene til oppretting og øket tilsetning av bindemiddel ved fresing. Ved å frese så dypt at vi kommer ned i bærelaget og så tilsette bindemiddel, binder vi opp finstoffet i toppen av bærelaget slik at materialet ikke lenger er vannømfintlig og telefarlig. De gamle dekke-

materialene bindes også av, og vi får et bitumenstabilisert sjikt på 5-6 cm.

Med et slikt forarbeide mener vi å kunne forsvare en større bruk av enkle ottadekker på våre lavtrafikkerte fylkesveger og likevel øke levetida på dekkene.

## Entrepriser og %- vis fordeling av entrepriser/egenandel

Entrepriseandelen av verksblandede masser utgjør 63.300 tn av et samlet volum på 102.300 tn. Dette gir en prosentvis fordeling på ca. 62% i entrepriser og 38% i egenregi. Ottadekker/overflatebehandlinger er planlagt lagt på 188,4 km eller 1.123.450 m<sup>2</sup>. Entrepriسدelen utgjør her 354.650 m<sup>2</sup> og egenregien 765.800 m<sup>2</sup>. Den prosentvise fordelinga blir da 31,6% i entrepriser og 68,4% i egenregi.

Sammenlignet med 1988 har vi en betydelig nedgang i verksblandede masser, noe som bl.a. har sammenheng med et redusert volum i anleggsregi. Volumet av ottadekker/overflatebehandlinger er derimot betydelig økt i forhold til 1988.

## Ei farleg lita flaske

TRIKLORETAN er eit av dei mange stoffa som er med på å minske Ozonlaget rundt jorda.

Det er dessutan kjent som kreftframkallande stoff og har for lenge sidan vorte forbode i ope sal som flekkvatn og reinsmiddel. Likevel er det ikkje så lite trikloretan vi er i kontakt med dagleg, og ettersom det har vorte kjent at det også framkallar allergi, skulle det vere all grunn til å få stoffet erstatta overalt der det er moeleg.

Ei lita flaske korrekturlakk ser så harmlaus ut. Likevel kan den vesle flasken drepe eit menneske – for nokre år sidan sniffa ein ungdom inn innhaldet i ei flaske korrekturlakk frå ein plastpose og døydde av hjartestans. Den som pustar inn korrektur-

lakk som inneheld trikloretan fleire gonger om dagen, utset seg for ein stor risiko.

No kan ein få kjøpt korrekturlakk med vatn som løysmiddel i staden for trikloretan. Lakken kan brukast på same måte, men tørkast litt seinare.

Dersom heile firma, kommuneadministrasjonar og statsetatar vedtek berre å bruke denne korrekturlakken, kan det skape endringar; den ein-skilde forbrukaren vil truleg vere motivert av tanken på si eige helse og risikoen for at barn kan kome over korrekturlakken.

Klipp fra «Forbrukerrapporten» nr. 1-89.



# 100-åringen i Nordreisa- dalen

Av ANNA BIRKELUND

**Peder Bergmo fylte 100 år 1. februar. I 33 år har han hatt sitt virke i vegvesenet og 33 år har han bak seg som pensjonist. En mannsalder som pensjonist såvel som i arbeid.**

**Ikke mange opplever dette.**

Peder var i sin tid en av de mest kjente vegformenn i Nord-Troms. Han har vært med på å bygge de fleste av bruene vi har i Nordreisa og omegn. Den første var Bergmo bru i 1925 og den siste var Nordreisabrua på Storslett i 1955.

## 100 års dagen

100-års dagen ble behørig feiret. På Bergmo var det duket til fest. Det var besøk fra nær og fjern, har vi hørt. Vi har sett referat og sett han avbildet – både i lokal- og riksaviser. Og vi vet også at finske aviser og blader har han omtalt. Dette naturlig nok på grunn av at han i 1982 mottok den kjente Kalevalaprisen.

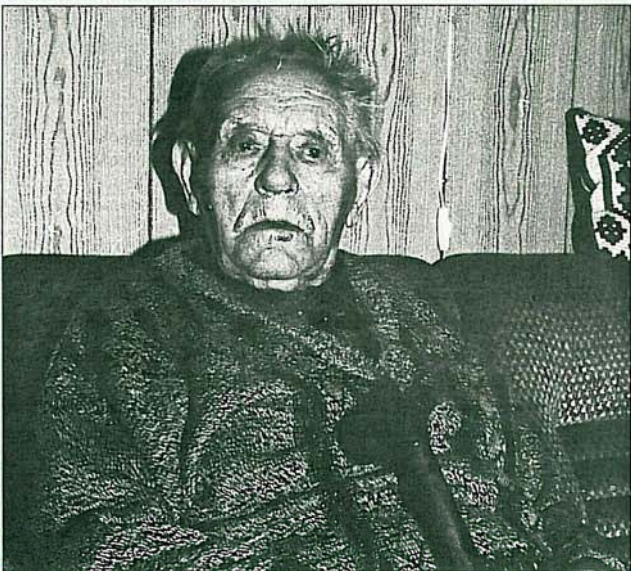
Det var ordnet til gjestebud i bedehuset som står på gårdsbruket. Bedehuset har Peder Bergmo ført opp selv med litt tilskudd og litt hjelp ellers. Det sto ferdig for 16 år siden.

## I medias søkelys

– Hvordan er det å være «kjendis»? spør vi han. Vegstikka er på besøk noen dager etter selve dagen. Peder er virkelighetsnær og tar det hele med ro.

– De skriver nå det samme, hver på sin måte. Jeg blir verken yngre eller eldre av det. Jeg er den samme uansett.

Peder Bergmo er fremdeles «still going strong» sin høye alder til tross. Han ble enkemann for 15 år siden da



*Peder Bergmo* kona Hilda døde. Når bor han i nabolaget hos en av de ti barna sine, sønnen Roald.

## Vegarbeid i «gamle dager»

– Det var et slit å være vegarbeider i min tid, minnes han. Men det var mange trivelige stunder. Og Bergmo har tidligere fortalt:

– Det var ikke så flust med penger da, verken til lønninger eller anlegg. Det skulle spares på alt. I den tiden vi bygde Bergmo bru hadde vi en oppsynsmann som var veldig gnieraktig. Vi hadde behov for mye stein til fylling, men han syntes det ble for dyrt å benytte hest til transport. Det ble å ty til trillebåra. Selv om strekningen var kort, var det et slit. Vi måtte bruke bæriereim over skuldrene for å kunne klare det.

Likeså måtte vi bruke hakke for å få løs stein fra frossen jord. Dynamitten var for kostbar. En gang tente vi bål for å tine jorda. Men det hjalp lite og ingenting. Heldigvis kom avdelingsingeniør Holst og han ga oss lov til å skyte. Avdelingsingeniørene Holst og Schneider kunne forresten være med i byggingen i ukevis. Kommunikasjonene den gang ga ikke rom for hastverk. Det var forresten kjekke folk å arbeide sammen med.

Jeg sluttet i vegvesenet i 67-årsalderen. Da begynte ryggen å fuske. Men ettersom årene gikk stabiliserte det seg.

– Pensjonen jeg fikk var ikke noe å skryte av, men jeg hadde gårdsbruk å ty til. Det drev jeg i mange år etterpå, pløyde opp ny jord og hadde kyr på båsen.

## Kalevalaprisen

I 1982 fikk Peder Bergmo tildelt Kalevalaprisen. Navnet skriver seg fra et finsk heltedikt som er overlevert muntlig fra generasjon til generasjon i mange hundre år.

Kalevala-selskapet er en stiftelse som skal fremme innsamling av finsk folketradisjon, gjøre den kjent og inspirere kunstnere til å bruke dette stoffet. Siden 1965 har selskapet delt ut hederspris til personer som har gitt bidrag til videreføring av folketradisjon.

Peder Bergmo er idag den eldste i Nordreisa som snakker finsk. Finske forskere fant snart fram til Bergmo – ry som en god forteller og en som har tatt vare på språket sitt, har han hatt lenge.

Vi ønsker Peder mange gode år fremover.

# Når det gjelder PENSJON

Av ANNA BIRKELUND

Alle som er medlemmer av Statens Pensjonkasse opparbeider seg rettigheter til pensjon. Medlemmer er alle arbeidstakere som er tilsatt i statens tjeneste med minst 15 arbeidstimer pr. uke.

Full pensjon oppnås etter 30 års tjenestetid.

Fratrer en arbeidstaker med mindre enn 30 år tjenestetid, reduseres pensjonen tilsvarende. Er f.eks. tjenestetiden 10 år, utgjør pensjonen 10/30 av full pensjon. Tjenestetid under 3 år gir ikke rett til pensjon.

Det skilles mellom tre typer pensjon:

- Alderspensjon
- Invalidepensjon
- Familiepensjon (enke/enkemannspensjon – barnepensjon)

## Alderspensjon

Ved oppnådd aldersgrense kan vi fratze med alderspensjon. Aldersgrensene varierer for de forskjellige stillingsgrupper. I vegvesenet er aldersgrensene slik:

- Arbeidstakere i utedriften 65 år
- Vegsjef, driftsjef, plansjef 70 år
- Tekniske stillinger 68 år
- Oppsynet 68 år
- Merkanthile stillinger 70 år
- Renholdsbetjenter 65 år

Generelt kan alle fratze ved fylte 67 år, som er pensjonsalderen i Folketrygden. Etter hovedtariffavtalen i vår har arbeidstakere i staten rett til å fratze med straks begynnende pensjon ved fylte 66 år fra 1. januar 1989 og fylte 65 år fra 1. januar 1990.

Det er også anledning til å gå av med pensjon inntil 3 år før aldersgrensen dersom summen av alder og tjenestetid er minst 85 år.

Arbeidstakere med lavere aldersgrense enn 67 år, som ikke har tjent opp full alderspensjon i Statens Pensjonskasse, bør i den utstrekning tjenestens art gjør det naturlig, gis adgang til å tjenestegjøre ut over aldersgrenselovens § 3, og inntil rett til folketrygdpensjonen inntil. Arbeidstakeren må da søke skriftlig om dette.

Dette gjelder ikke for arbeidstakere som begynte i stillingen før 1/1-74. De kan stå til fylte 68 år uten å søke.

Alderspensjonen utgjør 66 % av grunnbeløpet. Pensjonen fra Statens Pensjonskasse samordnes med Folketrygdens ytelser ved fylte 67 år.

## Invalidepensjon

Hvis en arbeidstaker må slutte på grunn av sykdom, gir dette rett til pensjon. Men først bør man søke om lønn under sykepermisjon så lenge man kan få det, vanligvis inntil ett år. Dersom man ikke har full opptjeningsstid, vil man få beregnet sin tjenestetid som om man hadde stått i tjenesten fram til aldersgrensen.

Invalidepensjon tilstås også etter fylte 64 år ved aldersvekkelse.

Med aldersvekkelse etter fylte 64 år menes at man ut fra helsestilstanden, på grunn av slitasje eller lignende, ikke med rimelighet kan vente å fylle stillingens krav.

Ved yrkesskade som fører til ervervsmessig uførhet på 100%, settes erstatningssummen tilsvarende 15 ganger folketrygdens grunnbeløp (15 x 31000). Erstatningen reduseres tilsvarende hvis den ervervsmessige uførhet er lavere.

Erstatning etter ovenstående tilstås dersom skaden inntrådte eller sykdom ble konstatert etter 1/5-88. Før denne tid gjelder da gjeldende tariffbestemmelse.

## Familiepensjon

Når et medlem dør, vil den etterlatte få pensjon.

Pensjonen skal være 60 % av den alderspensjon medlemmet kunne ha fått dersom medlemmet hadde stått i tjenesten fram til aldersgrensen. For hvert barn ytes 10 % i tillegg.

Dersom avdøde var medlem før 1/10-76, kan enken tjene ubegrenset uten trekk i pensjonen. Hvis vedkommende var medlem etter 1/10-76 blir enken behovsprøvet.

Ved enkemannspensjon: behovsprøving uansett.

Barnepensjon ytes inntil barnets fylte 18 år. Dersom barnet går på skole, kan det ytes forhøyet barnepensjon.

## Pensjonsgrunnlag

Pensjonsgrunnlaget er den faste inntekten en arbeidstaker har på det tidspunkt stillingen fratres. (Heri inngår summen av A- og B-regulativet.)

Inntekt som overstiger lønnstrinn 27 medregnes med 1/3.



# OPPFINNERNE SLÅR TIL!!!

## SISTE NYTT FRA FORSLAGSUTVALGET

Av LISA SUNDSTRØM

Ideer er det nok av – skaperevne også. Vegvesenet innehar stadig nye «lyspunkt», nye «AHA-opplevelser», utviklingsmetoder, gjenbruk og nybruk – og en og annen «geni strek». Så også i år.

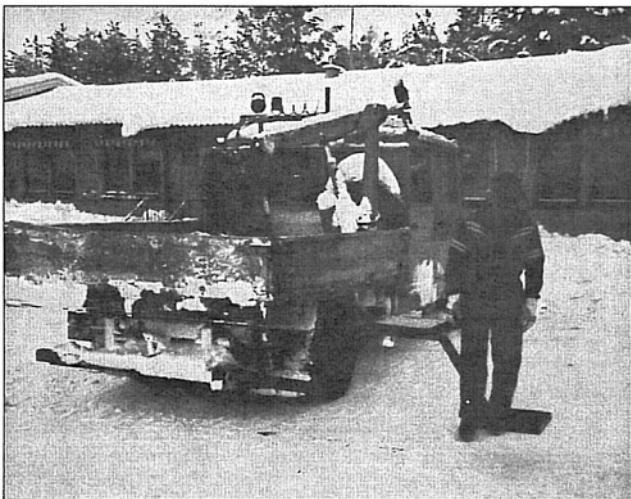
Forslagsutvalget mottok i år 3 forslag som vi forhåpentligvis vil «ruge» mer på i tida framover. Nye ideer og forslag er til for at vi skal dra nytte av de. I tillegg er de en inspirasjon for forslagsstillerne – og forhåpentlig også for andre i etaten.

### Oppsetting av vegskilt

Halvard Hauge fra Bardu har kommet med en «unik» ide til hjelp ved oppsetting av skilt. Nyskilting, reparasjon og ettersyn av skilt er et betydelig arbeidsområde. Ved montering av skilt har det hittil vært brukt stige, som er en tungvint arbeidsmetode.

På lagbilen som stikkoppsetter kan monteres på, er det en bjelke bak. Hauge har tredd en tynnere bjelke inn på denne. På ytterenden er det så montert en ny bjelke med en plate av strekkmetall.

Under skiltmontering står så bilen på vegkanten, bjelken monteres opp – og oppsetting skjer fra platten. Dette vil



Halvard Hauge med sin skiltoppsett-oppfinnelse.

gjøre skiltoppsetting både lettere, raskere og billigere!!

Forslaget er benyttet i praksis g «oppfinnelsen» har vist seg å være smart samt et nyttig utstyr for skilting.

Halvard Hauge premieres med kr 1.500,- for sitt forslag.

### Informasjonstavle på vegkontoret

Anni Kari Pedersen på vegkontoret har kommet med idéen om å utarbeide en informasjonstavle som henges opp i 1. etasje på vegkontoret. Denne tavlen vil vise hvor de forskjellige avdelinger og seksjoner er å finne. Den vil gjøre det lettere for besøkende å finne fram til den de ønsker kontakt med.

Forslagsutvalget sier at selv om det også tidligere er premiert et forslag om skiltoppheving på vegkontoret, så synes de at det er positivt at de ansatte viser interesse for å bedre servicen for publikum . De vil derfor også denne gangen premiere idéen.

Forslaget ble premiert med kr 400,-.



Trond Larsen

### Håndbok i målstyringsarbeid i Statens vegvesen Biltilsynet

Trond Larsen har utarbeidet forslag til ovennevnte håndbok. Forslaget vil være tidsbesparende og gjøre målstyringen i biltilsynet bedre.

Forslagsutvalget antar det blir et nyttig redskap i planleggingen i biltilsynet. Utarbeidningen av forslaget er et omfattende arbeide som er gjort i fritiden.

Forslagsutvalget finner det vanskelig å bedømme nytteverdien , men tror den vil bli betydelig. Forslaget oversendes til det sentrale bedømmelsesutvalget til avgjørelse.

Og Trond Larsens forslag foreslås premiert med kr 7.000,-.



Anni Kari Pedersen – her ved siden av egen informasjonstavle for trafikkteknisk seksjon.

# EN AV VEGVESENETS MENN UNDER KRIGEN

Fra boka om Ludvig Aarhaug – «Soldaten som tapte freden» av Kari Nøstdal

Av LISA SUNDSTRØM

ET JUBILEUMSÅR for vegvesenet er det naturlig å gå tilbake i tida – hente fram fortellinger og dokumenter fra en svunnen tid. For oss som er forholdsvis ung i etaten er det særs interessant å finne ord og beretninger fra gamle dager. Historiske dokumenter finnes nedtegnet flere plasser – viktige hendelser likeså. Vegåpninger og veglover – første veg og første bru er interessant for en historisk riktig vinkling.

Men kanskje aller mest liker vi å lese menneskeskildringer – fortellinger fra vegfolk i nær og fjern fortid. En enkel historie fra et vanlig «vegvesenmenneske» er ofte mer fengende enn den «offisielle» vegvesenhistorie. Derfor synes jeg at boka om Ludvig Aarhaug – en vegvesenmann under krigen – er en fin, varm og interessant



Bilde fra boka: Ludvig Aarhaug på stasjonsjangeren til meieribilen han kjørte i 1930-årene.

skildring – og også en en del av vår historie.

Boka skildrer Aarhaugs opplevelser under krigen, men kanskje mest de tanker og følelser som kom fram da krigsårene var over. Derfor også bokas tittel – «Soldaten som tapte freden» – men som Kari Nøstdal, bokas forfatter, helst ville at undertittelen skulle være: Ludvig Aarhaug – poeten, mennesket og motstandsmannen.

Det er jo også *mennesket* Aarhaug forfatteren ønsker skal komme fram gjennom boka. Aarhaugs dikt, dagbøker og fortellinger sammen med andre dokumenter, samt ti års vennskap er selve bakgrunnen for at boka om en av vegvesenets folk er blitt til.

### Historisk riktighet

Det har vært stilt tvil fra flere hold om sannhetsgehalten i en del av de begivenhetene Aarhaug beskriver. Jeg har ingen mulighet til å foreta noen vurdering av den historiske riktighet. Men det er i alle fall sikkert at de opplevelsene han hadde under krigsårene satte spor i hans liv senere. Han følte skyld for de ting han hadde utført i krigens tjeneste – han led under skyggene fra fortiden. Derfor sier han også i boka at han føler at hans hender var tilskitnet – det var blod på dem.

Om vegvesenets rolle i Aarhaugs liv har forfatteren søkt kontakt med primærkilder.

### Motstandsmannen Aarhaug

Som motstandsmann og kurér under de årene krigen herjet her nord hadde Aarhaug mange oppdrag. Derfor sies det da også i ettertidens militære vurderinger : Ludvig Aarhaugs krigsinn-



Kari Nøstdal

sats var imponerende og omfattende mange ulike områder.

— Først under felttoget i Nord-Norge i 1940, hvor han særlig utmerket seg som skipatroljeleder.

— Så under okkupasjonen, da han fram til november 1944 i besatte områder i Nord-Norge virket både som grenselos, etterretningsmann og som kurér — og gjennomførte spesielle, sterkt belastede oppdrag.

— Og etter krigen deltok han som offiser i hjemmestyrkene i indre Troms – i den viktige og vanskelige overgangsoperasjon fra krig til fred.

### Fred

— det er en fredsmann Kari Nøstdal skriver om – et menneske som kjempet for vår fred og som etter krigen led fordi han ikke fikk fred med seg selv.

### Vegarbeideren Aarhaug

For oss som ble født mange år etter krigen – og som ble en del av vegvesenet ennå senere – er det spennende å lese om vegvesenets rolle i de 5 krigsårene.

Krigens historie har vi lært på skolen: – i filmer – i bøker. De uendelige og store følger, krigen ute, krigen hjemme – konge og fædreland. Men et blikk inn i det som skjedde i vårt eget fylke – på de veger vi ferdes i dag, over fjelltopper som i vår tid brukes til tur-gåing og lystig ferdse!- dit tar Aarhaug oss med - under fem år med okkupasjon.

Aarhaug kom selv inn i vegvesenet i 1936 – som brøytesjåfør. Han lånte penger til egen lastebil og inngikk årlige kontrakter med vegvesenet. Til å begynne med fikk Aarhaug oppdrag i Bardu-distriktet.

Da motstandsarbeidet ble organisert trengte gruppen en etterrettingsagent som kunne spionere på tyske anlegg i hele kystområdet fra Bogen i Nordland til Kåfjord i Finnmark. Ludvigs nærmeste arbeidsgiver i vegetaten, ingeniør Einar Eggen, sendte Aarhaug ut på langtransport. I fire år under krigen, fra sommeren 1940 til høsten 1944 fikk Aarhaug illegale oppdrag både fra militære enheter og fra vegvesenets egne folk. På grunn av yrket sitt hadde han de beste forutsetninger for å kunne operere ganske fritt både som frakter av flyktninger og krigsmateriell, og som kurér og etterrettingsagent.

#### Vegvesenets rolle

Vegvesenets rolle under krigen var spesiell. Etaten var intakt under hele krigen, og tyskerne hadde stor nytte av samarbeidet med vegvesenet. De skaffet maskiner og holdt vegvesenet med bensin og olje. Tilliten til vegvesenets folk var stor. Tyskerne var imponert over våre folk som snakket deres eget språk. Og tysk kunnskapene skyldtes at flere av vegvesenets folk var utdannet i Tyskland eller hadde hatt lærebøker på tysk.

Mange av de tilsatte i vegvesenet kom tidlig med i undergrunnsarbeid – noen var aktive – andre mindre aktive. Hans Gabrielsen som en periode «regjerte» som fylkesmann både i Finnmark og Troms, sendte allerede i 1940 ut henstilling til embedsmenn og tjenestemenn om at de burde bli sittende i sine stillinger og på den måten ivareta landsdelens interesser så godt det lot seg gjøre mens vi var under okkupasjon. Vegetaten fulgte denne appellen – og ble på sin post. De opptrådte slik at okkupasjonsmakten gjennom deres instrument.

Tyskerne forlangte vedlikehold av riksvegene gjennom Nord-Norge året rundt. Daværende vegsjef i Finnmark, Knut Waarum forklarte at dette ikke var mulig med det materiell vegvesenet rådte over. Men tyskerne ordnet da med at maskiner til dette formålet skulle lages.

I 1943 kom endelig disse maskinene – de såkalte Petter Diesel-freserne – til det snørike Norge. Aarhaug ble i denne sammenheng sendt på snøfreserkurs til Hardangervidda samt svei-sekurs arrangert av Vegdirektoratet.

#### Fengende lesning

Det er fengende lesning å ta for seg boka om Ludvig Aarhaug. For oss i

Norges nordområder – og spesielt for oss knyttet til vegvesenet burde dette være et innblikk i en del av vår fortid. En fin menneskeskildring er også «Soldaten som tapte freden» – kanskje mest fordi den viser en indre og litt ukjent side av krigens «helter». Det er et stort arbeid Kari Nøstdal har nedlagt i denne boka, og det er godt å vite at noen bidrar til å ta vare på deler av vegvesenets historie.

## KOMPENSASJON FOR Å FLYTTE FERIEEN

Av ANNA BIRKELUND

**Etter ferieloven har arbeidstakere krav på at hovedferien på 3 uker kan legges i tidsrommet 1. juni – 30. september. Dette fører til at en rekke aktiviteter ikke blir utført i sommersesongen slik de burde.**

**Dette er bakgrunnen til at Vegdirektoratet har kommet fram til en ordning med de berørte organisasjoner om flytting av hovedferien eller deler av denne til vintersesongen.**

Ordningen gjelder vegarbeidere og oppsynsmenn i anlegg- /vedlikeholdsdriften.

Hovedpartene er blitt enige om følgende kompensasjonsordning:

Hvis hovedferien (3 uker) eller deler av denne – etter avtale – avvikles utenom tidsrommet 1. juni – 30. september, skal arbeidstakere for disse feriedager tilstås en kompensasjon på 25 % i tid eller penger.

Partene var enige om at hvert enkelt fylke avtaler hvordan ordningen skal praktiseres.

#### Troms

Det ble holdt et drøftingsmøte på vegkontoret 20. februar om ferien 1989.

Det var enighet om følgende:

Vegarbeidere og oppsynsmenn i utdriften kan søke om å få flytte hele eller deler av fellesferien til vinterhalvåret mot 25 % kompensasjon.

Kompensasjon gis i form av penger eller ferie.

Det kan søkes om at ferien tas i vintersesongen 1. oktober – 1. juni.

Det vil ikke bli gitt kompensasjon for ferie tatt i mai i år.

Søknadsfrist 1. april d.å.



# PLANAVDELINGA OG BILTILSYNET HÅND I HÅND

## På befaring til Oppland og Hedmark fylke

## Husum kontroll og rasteplass – et «funn»!

Av ANNI KARI PEDERSEN

**Historisk begivenhet høsten 1988 ; «biltilsynet og planavdelinga drar på befaring sammen !!!» Ja, det var utsagnet fra Knut-Arne Henriksen (biltilsynet) – en av de to som dro på befaring til Hedmark og Oppland. Planavdelingas representant var Anni Kari Pedersen. Kanskje historisk, men fremfor alt var det en nyttig og lærerik tur. Det «store» målet for turen var Husum kontroll og rasteplass. Bakgrunnen for å reise til Husum var at vi i Troms skal bygge en kontroll- og rasteplass ved E6 i Nordkjosbotn. Og vi mente på den bakgrunn at vi måtte se en slik plass ferdig bygd og i drift.**

#### Reisen

En sur onsdag morgen i november tok vi flyet til Oslo – seinere på dagen tok vi tog til Hamar. Ventetida i Oslo ble «slått-i-hjæl» med å «befare» Oslo's nye storstue; OSLO CITY.

På Hamar ble vi møtt på stasjonen av Per-Kristian Schriver, fra biltilsynsavdelingen på Hedmark vegkontor. Vi var en snartur innom hotellet før vi la turen ut til Husum. Der ute var det vektkontroll.

#### På Husum

Husum kontroll og rasteplass ligger ved Rv.25 i Løten („kanskje bedre kjent for noe annet...”) som ligger mellom Hamar og Elverum. Denne vegstrekningen er den viktigste øst-vest forbindelsen i Hedmark, og den er også en del av stamvegen mellom Oslo og Trondheim (Østerdalsvegen). Torsdag var det møte med planleggere, byggere og brukere av Husum kontrollplass, henholdsvis plan, an-

legg og biltilsyn. Det naturlige møte-sted var ute på Husum. På møtet fikk vi svar på spørsmål om planlegging, samarbeidet mellom de forskjellige avdelingene på vegkontoret og utførelse. Mye god og nyttig kunnskap ble utvekslet.

Selve plassen var stor med god plass til store kontroller. Biltilsynet samarbeider med politi og tollvesen under noen kontroller, og da er det behov for stor plass. Kontrollplassen var avskjermet fra vegen med en støyvoll. I bakkant av plassen var rasteplassen plassert – den også avskjermet fra kontrollplassen med en støyvoll.

Når det var kontroll ble tungtrafikken dirigert inn på plassen ved bruk av fjernstyrte skilt. Ja, vi var imponert!

Denne kontroll og rasteplassen er et resultat av et godt samarbeid mellom forskjellige avdelinger i Statens vegvesen. Dette samarbeidet hadde resultert i en kontrollplass, hvor det var lagt vekt på å oppnå sikker trafikkavvikling inn og ut av plassen, samtidig som anvisning og informasjon var ivaretatt.

#### Oppland neste

Neste punkt på programmet var Oppland og Lillehammer (OL-byen). Først besøkte vi biltilsynsstasjonen på Lillehammer; i et nyinnredet verksted. Man skulle ikke tro at det hadde vært et verksted tidligere. Du verden så fint de hadde det! En liten tur innom vegkontoret ble det også tid til, (man må hilse på kjente når man har muligheten).

Så var det ut i bilen igjen og av sted til Øyer. Oppland biltilsyn har sin kontrollplass der. Her ble det ikke så mye befaring av plassen – mest prating



Vi ble imponert av de fjernstyrte skiltene.

og kaffedrikk (som om vi ikke hadde gjort det tidligere).

Så bar det tilbake til Hamar. På hele turen hadde vi biltilsynssjefen i Hedmark, Agnar Dahl, som kjentmann.

Etter en lang og slitsom dag var det godt å komme tilbake til hotellet. Dagen etter bar det nordover til Ishavsbyen.

*Nå gjenstår det å se om vår kontrollplass blir en ny plass i rekke med Husum og Øyer.*

#### Positiv erfaring

Min private konklusjon, litt på sida av det faglige er : Biltilsynfolk er like uansett hvor i landet man er, Lillehammer, Tromsø eller Hamar (selv om ikke riktig alle er fra Vesterålen!). De er jo ikke «farlige» – så hvorfor ikke gå inn i et nærmere samarbeid i «trafikkikkerhetens» tjeneste?

# HVA ER DET SOM PÅ SKATTØRA? Først taket – så resten

Av LISA SUNDSTRØM

Det er ikke bare innen vegbygging man benytter nye metoder. På Skattøra ved Tromsø vegstasjon har Llentabhallen A/S satt opp en ny type hall uten bruk av stillasjer eller kran.

Byggemetoden og halltypen har vært brukt innenfor vegvesenet i flere år, men for Troms fylke er den ny. Vi finner det derfor naturlig at vi omtaler denne «nyvinningen» i VEGSTIKKA.

Vegmester Inge Iversen sier at halltypen har meget god kvalitet. Det skyldes ikke minst at alle bærende konstruksjoner er helgalvanisert.

Hallen skal tåle store snømengder uten behov for måkking av tak. Det er absolutt en fordel for oss her nord, sier Iversen.

Hallen som er tredelt er bygd for sandlager, lappemasser, ulike typer asfalt og diverse annet utstyr.

I gulvet for lappemassene (ca. 1/2-parten av gulvet) er det varmekabler, og i taket på sandlageret har vi infrarøde varmovner, sier Iversen.

## Fakta om halltypen

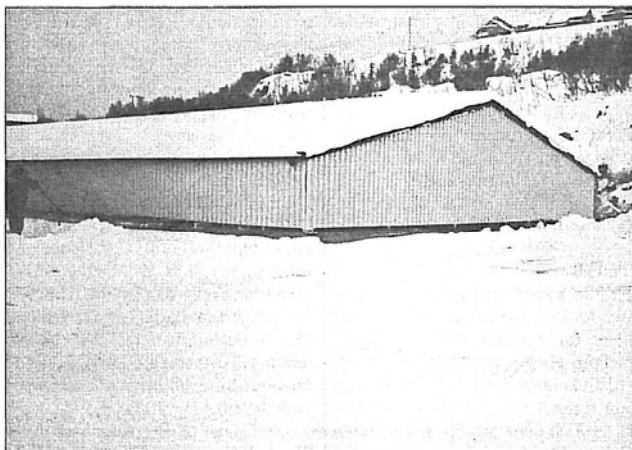
Konstruksjonen er svensk, men firmaet er norsk/svensk, sier Rolf Hopland ved Llentabhallen A/S.

Han sier videre at firmaet visstnok er alene om byggemetoden. Taket monteres på bakken. Deretter blir hallen «jekket» opp av spesial-jekker for formålet. Det betyr at monteringsarbeidet kan foregå uten kran eller stillasjer – og at firmaet derfor ikke er avhengig av hjelp fra underleverandører. Dette er både tids- og kostnadsbesparende.

Hallen blir forøvrig levert ferdig montert hvor som helst i Norge – til en fast pris.

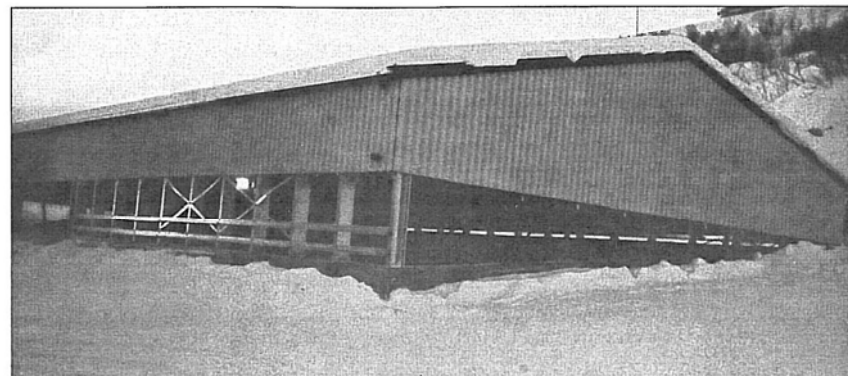
Llentabhallen A/S har siden 1982/83 levert denne halltypen til vegvesenet i hele landet. Hallen er spesielt beregnet for bulklagring av strømidler opp til 3 meter på veggen.

Byggetiden er rask og arbeidsgjengen står på 40 timer i uka. Firmaet benytter seg av 16 monteringslag i Sverige og Norge, og hvert lag består av 3 – 4 personer. Denne gjengen jobber så med montasje av haller 80-90% av året.

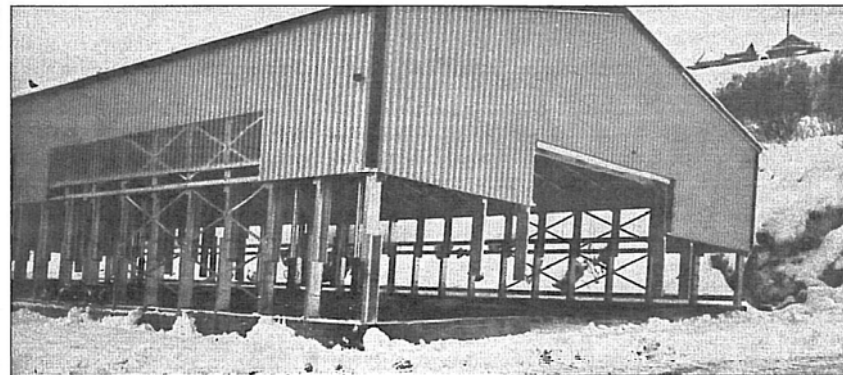


*Tripp...*

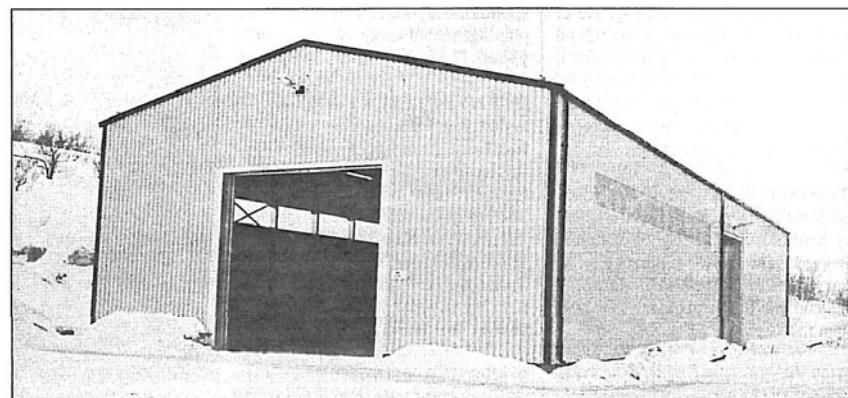
# «REISER» SEG



*Trapp...*



*Tresko...*



*— det endelige resultat ...*



Fra årsmøtet i B.I.L. «VEG». Fra venstre: Tore Leirstein, Geir Berger og Kjell S. Trymbo.

## Bedriftsidrettslaget VEG

Av ANNI KARI PEDERSEN

Bedriftsidrettslaget VEG er et meget aktivt lag med deltakere på mange fronter.

**Football** I fotball er «gutan» meget aktiv. De er med på serie, Cup og Vegcup. I 1988 rykket laget opp til 2. divisjon og i cupen kom de helt til semifinalen. Laget klarte også å kvalifisere seg til Vegcupen i Fredrikstad. For tida trener laget hver onsdag i Skarphallen.

**Håndball** I denne grenen har vi på dette tidspunkt bare herrelag. De er med i serien, 2. divisjon ligger midt på tabellen. Cupen er de også påmeldt i, den starter i disse dager. Både herre- og damelaget er med på «Hallingkastet» på Gol, som er vegvesenets egen landsomfattende turnering.

**Volleyball** I volleyball har vi lag både på dame og herresiden. I serien spiller vi henholdsvis i 2. og 3. divisjon. Begge lagene er med på årets cup. Vi har vært så heldige å få treningsmuligheter på Tromstun, der vi er sammen med lærerne på skolen.

**Trim** Trimgruppa er en allsidig gruppe. Vi har deltatt på Malmrushen (stafett mellom Kiruna og Narvik).

I 1988 ble det en fin 6. plass. Tromsøkarusellen er også populær. I 1988 deltok ni løpere fra B.I.L. VEG. Vi har et førstedivisjonslag i bordtennis. Sesongen 87-88 vant de 1. divisjon, og det ser ikke dårligere ut i år – de topper tabellen. Trimmen er fysisk forstring i Kraftforsyningshallen. Der spilles en form for basket. De har trening en gang i uka. Av andre aktiviteter kan jeg nevne: Tromsømila, Krokenmila og Sentrumstravern.

**Ski** Fjordårets aktivitet i skigruppa var en skidag som ble arrangert ved Tromsøhallen. Kan ellers nevne at vi hadde et aldeles nydelig vær.

**Skyting** Korrespondanseskyting i fjor ble arrangert av skytegruppa til B.I.L. VEG. I år blir det deltaking i korrespondanseskytinga. Dessuten er det planlagt sosialt møte med pussing av gevær.

### DET NYE STYRET I «VEG»

Leder: Tore Leirstein  
Nestleder: Anni Kari Pedersen  
Styremedlem: Geir Berger  
Kasserer: Inger Ann Indrevoll  
Sekretær: Randi Pedersen  
Varamedlem: Kent Myräng,  
Bente S. Johnsen  
Revisorer: Per Nilsen, Halvar Kildal-  
sen  
Vararevisor: Hermod Johansen

**Representant til bedriftsidrettskretsens ting:** Tore Leirstein/ Anni K. Pedersen

### Ledere i undergruppene:

Football: Kjell Robertsen  
Håndball, damer: Rigmor Ludvigsen  
Håndball, herrer: Arvid Steffensen  
Volleyball: Gunnar Stiberg  
Trim: Kjell Trymbo  
Skyting: Nina Jacobsen  
Ski: Ingar Hals



Aktivitetene i idrettslaget er mange — her demonstrerer Rolf Hillesøy en av dem.



Navn: Petra Marie (Pia)  
Lunde  
Alder: 48  
Stilling: konsulent  
Bosted: Tromsø  
Arbeidssted: Biltilsynet,  
Tromsø

**P**ETRA MARIE LUNDE (Pia) er en av «veteranene» i Biltilsynet i Tromsø. Med en karriere som strekker seg tilbake til 1963 har Pia fulgt biltilsynet fra Bankgata 13 og til Håpet hvor stasjonen huserer i dag.

Pia startet sitt arbeid med registrering dengang dette hørte inn under Politietaten. Det var i april 1963. Da bilavdelinga ble flyttet over til biltilsynet i november 1963 fulgte også Pia med «på lasset».

Alt var en del anderledes den gang i Bankgata 13. Det var 4 ansatte på kontorsida og 3 teknisk ansatte. Miljøet var kanskje lunere også – litt mer intimt, enklere – og bedre tid til å ta seg av publikum. Vi hadde det nok ikke så travelt – det betyr nok en del for miljøet, sier hun.

I 1966 flyttet Biltilsynet til Gimle og ble der i 10 år. Det ble stadig flere ansatte, og i dag teller staben 22 stykker på Håpet. Pia har opplevd biltilsynet gjennom mange år og mange stasjonssjefer. Det har vært mange endringer gjennom tidene, men en stabil og god arbeidsplass så absolutt.

Utviklinga har ikke gått så altfor fort framover gjennom årene. Vi har slitt med tunge og gamle rutiner i mange år, sier Pia. Men omleggingen til EDB og bruk av data har nok vært det mest revolusjonerende. Fra å ha startet som kontorassistent i sin tid har hun i dag ansvaret for registreringsavdelinga. Og hun ser svært positivt på den utviklinga som har skjedd innen Auto-  
sys og EDB forøvrig.

– Det gjør til at vi utvikler oss hele tida, sier Pia. Man stagnerer liksom ikke – det er stadig nye utfordringer. At det så har vært en del nybegynnerproblemer må man bare ta med – det er naturlig. Men at EDB er spennende – det er sikkert.

### Arbeidsforholdene på Biltilsynet?

Pia har vært tilknyttet registrerings-sida hele sin tid i Biltilsynet. Hun trives med dette arbeidet og har lite å klage på lønna.

- Vi skal nå forsøke på arbeidsrulling her på stasjonen sier hun. Vi har prøvd det før og det er absolutt en fordel. Vi er langt mindre folk i dag enn tidligere. Dersom noen er syk eller borte av andre årsaker er vi nokså sårbar. Så det er bare av det gode at vi kan steppe inn der det er behov for oss i øyeblikket.

Ordet driftsdata høres stadig når man snakker om biltilsynet – hvordan fungerer det?

- Vi noterer ned alt vi gjør i løpet av arbeidsdagen. Driftsdata er egentlig et hjelpemiddel for ledelsen til å planlegge driften og ressursene. Men vi har nok mange ganger følt at det ligger en smule kontroll i dette systemet. Skjønt enhver gjør det han makter. Arbeidsdagene her på biltilsynet kan være travle til tider – det kan være mye som skal utføres på kort tid.

### Miljøet?

- Jeg trives veldig godt i biltilsynet. Det er fine arbeidskamerater omkring meg, og miljøet vil jeg absolutt beskrive som kjempebra. Vi er en bra gjeng – og løfter gjerne i flokk når det står om.

### Kurstilbud?

- Det har vært lite tilbud gjennom tidene for oss på kontorsida, men det kommer seg etterhvert. Vi har jo muligheten til å følge med i de tilbud som finnes, og komme med forslag selv.

### Hva med framtida?

- Jeg ser framover mot ei spennende tid for biltilsynet. Det er mange utfordrende arbeidsoppgaver i vente. Ut



viklinga innen EDB er absolutt positiv. Vi er liksom nødt til å følge med. Selv tror jeg nok også at jeg blir her i årene framover. Det ville være rart å forsøke noe nytt etter så mange år i denne etaten. Dessuten trives jeg jo veldig godt – så da så!

Hva gjør så Pia for å berike dagen utover arbeidet!!

Pia har mange interesser. Hun driver litt med småfilm, sånn på amatørbasis innen familien, og synes det er en fin hobby.

Ellers har hun hytte i Finnkroken som blir flittig besøkt.

Pia er glad i sang og musikk – og glad i håndarbeid, både stikking og brodering.

Reiselysten er hun også – og drømmende tenker hun tilbake på da hun ung og eventyrlysten jobbet et år i England som hushjelp.

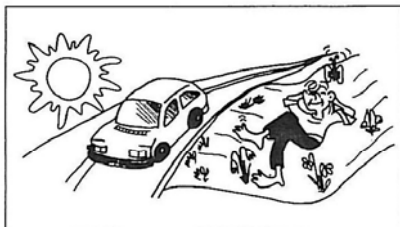
Amerika har hun også besøkt.

Ellers trives Pia i Norges natur – friluftsliv står høyt i kurs hos henne.

Lisa

# 5 i grøftekanten

Av LISA SUNDSTRØM



## VEGVESENETS FRAMTID OG DIN ROLLE I DEN?

Samfunnet omkring oss er i stadig forandring – så også vi. Omstrukturering, effektivisering, rasjonalisering – store ord som også sakte men sikkert er blitt en del av vår hverdag. Det siste året har bragt «arbeidsledighets-spøkelset» nærmere innpå oss alle i det ganske land. Vi tenker, undres, frykter – men ser også med en smule nysgjerrig interesse inn i framtiden. Hva skal skje med etaten i årene framover, og hvordan skal vår egen rolle i denne framtida bli? Vil vegvesenet bestå? Blir vi en av etatens veteraner – eller er vi rasjonalisert bort lenge før den tid?



### Oddmar Eilertsen, fungerende driftsjef, vegkontoret

I vegvesenet aner vi nedgang i bevilgninger og dermed også i sysselsetting. Problemene ligger mest på anleggs-sida. Vedlikeholdsbevilgningene vil nok holde i tida framover.

Men «nedgangstider» har også en positiv effekt. Da kommer ofte de store kreative sider fram hos folk. Det tenkes nye baner.

Ellers vil jeg si at kravene til ledelsen i enhver bedrift blir større dess verre den økonomiske situasjonen er. Man må tenke mer seriøst over om den organisatoriske oppbygging er den riktige. Vi må tenke på hvordan vi driver vår bedrift.

Jeg har vært i vegvesenet i 20 år – og selv om det er dager man nok ønsket å være en annen plass – vel så blir jeg nok her i etaten.

Jeg anser forøvrig min egentlige jobb som vedlikeholdssjef som ganske sikker i framtida. Sånn sett kan jeg vel si at jeg er i en privilegert stilling.



### Anni Kari Pedersen, ingeniør, vegkontoret

Jeg tror nok at det blir en del nedskjæringer i framtida, og at vi må jobbe mer. Men det er i grunnen positivt at vi må yte mer. Vegvesenet vil nok bestå, men kanskje litt mer effektivt enn i dag. Vi må liksom følge med i tida.

Om jeg blir i etaten i framtida vet jeg ikke. Jeg stortrives i miljøet og med den jobben jeg har, men vil gjerne benytte meg av den etterutdannelsen som finnes ved NTH.



### Lill-Ann Eriksen, førstesekretær, Biltilsynet, Tromsø

Jeg har tro på etaten. Vegvesenet og biltilsynet vil bestå fordi det er bruk for oss. Vegdirektoratet har jo gått ut med stillingsstopp for lenge siden – det har dermed ikke vært inntak av nye folk på mange år. For å utføre min jobb kreves det lang opplæring, så jeg tror nok at det er behov for meg ennå en tid.

oppgaver vil bli privatisert. Men dette blir nok mest på anleggs-sida: For vår del på vedlikeholdet blir det stadig mer å gjøre – også mye fordi vi er blitt mer publikumsrettet. Arbeidsmarkedet er blitt tøffere på grunn av stor arbeidsledighet. Derfor kreves det også mer av oss alle. Skjønt jeg ser ingen umiddelbar fare for jobben min.

Jeg har tro på vegvesenet – derfor er jeg her. Det er mye flinke folk i etaten. Selv har jeg vært i vegvesenet siden 1979, så det ser ut til at jeg blir her – også i framtida. Men jeg kunne godt tenke meg å jobbe også med andre ting innen etaten.



### Tore-Gunnar Karlsen, avdelingsingeniør, maskinavdelinga

Jeg har tro på etaten. Vegvesenet og biltilsynet vil bestå fordi det er bruk for oss. Vegdirektoratet har jo gått ut med stillingsstopp for lenge siden – det har dermed ikke vært inntak av nye folk på mange år. For å utføre min jobb kreves det lang opplæring, så jeg tror nok at det er behov for meg ennå en tid.

Jeg har vært i etaten i 12 år og håper på å bli her enda noen år. Jeg trives godt bortsett fra at vi har et stort ar-

beidspress. Ettersom årene går vil jeg kanskje bli utslitt med det arbeidstempoet vi har i dag, og kan derfor godt tenke meg å jobbe i halv stilling i framtida.



### Odd Markussen, verkstedformann, Tromsø vegstasjon

Så lenge vegvesenet klarer å være konkurransedyktige, både pris og fagmessig vil vi nok bestå – også i framtida. Skjønt en viss reduksjon må vi nok regne med, og jeg er redd det kommer til å gå mest utover kontorsida i etaten.

Men vegvesenet må bli flinkere til å jobbe med seg selv – vi må bli flinkere til å finne folk på det ledige arbeidsmarkedet. Det er nok av arbeidsoppgaver som kunne vært løst ved midlertidig inntak. Vi må bli flinkere til å utnytte ressursene i nærmiljøet. Selv føler jeg at min arbeidsplass er trygg. Vi er underbemannet store deler av året, så noen frykt for framtida har jeg ikke.

Men jeg tror nok ikke at jeg blir pensjonist i den jobben jeg har i dag. Det er alt for stressende.

Desuten synes jeg det er godt at nye og yngre krefter kan overta. Men jeg blir gjerne i etaten i årene framover – gjerne i en mindre krevende jobb.

## PERSONALNYTT



Per Magne Solvoll er tilsatt som stasjons-sjef ved Biltilsynet i Tromsø

### Tiltredelser:

**Vegkontoret:** Tore-Gunnar Karlsen er begynt som avdelingsingeniør på maskinavdelinga

Kjell Sture Trymbo er flyttet fra maskinavdelinga til trafikkteknisk seksjon

**Utdriften:** John Petter Nikolaisen, tilsatt som maskinkjører 17/10. Oddvar Henriksen, tilsatt som mekaniker 17/10. Begge ved Tromsø vegstasjon.

**Biltilsynet:** Andreas Nilsen er tilsatt som avdelingsingeniør ved Biltilsynet Finnsnes og tiltrer 1/4.

Per Magne Solvoll er tilsatt som stasjons-sjef ved biltilsynet i Tromsø



Anne-Lise Jørgensen er tilsatt som renholdsbetjent ved biltilsynet Finnsnes

### Fratredelser:

Oppsynsmann Petter Nilsen, Oteren Albert K. Olsen, Grovfjord Olav Mathiassen, Evenskjer

**Biltilsynet:** Rengjøringsbetjent Ragna Eriksen, Finnsnes

## Vi gratulerer:

**Med 60 år:** Arnulf Høyvåg, Harstad, 22/3 Ragnar Hartviksen, Kvaløyletta, 30/3

Åsmund Johnsen, Evenskjer 22/4 Erna Nilsen, Ervik, Harstad, 30/4



John Petter Nikolaisen begynte 17/10 som mekaniker ved Tromsø vegstasjon.



Oddvar Henriksen begynte 17/10 som mekaniker ved Tromsø vegstasjon.

**Med 50 år:** Einar Hauge, Sjøvegan, 20/3 Jahn Skogly, Storsteinnes 9/4 Aud Pedersen, Finnsnes, 21/4 Arnulf Antonsen, Silsand, 17/5

## Hjertelig takk

for oppmerksomheten i anledning min 60-årsdag den 5. mars.

Peder Jensen, Finnsnes.