

C



Framtidas vegarbeid ?!!



Planlegging ved hjelp av edb (VIPS) - terrengmodell

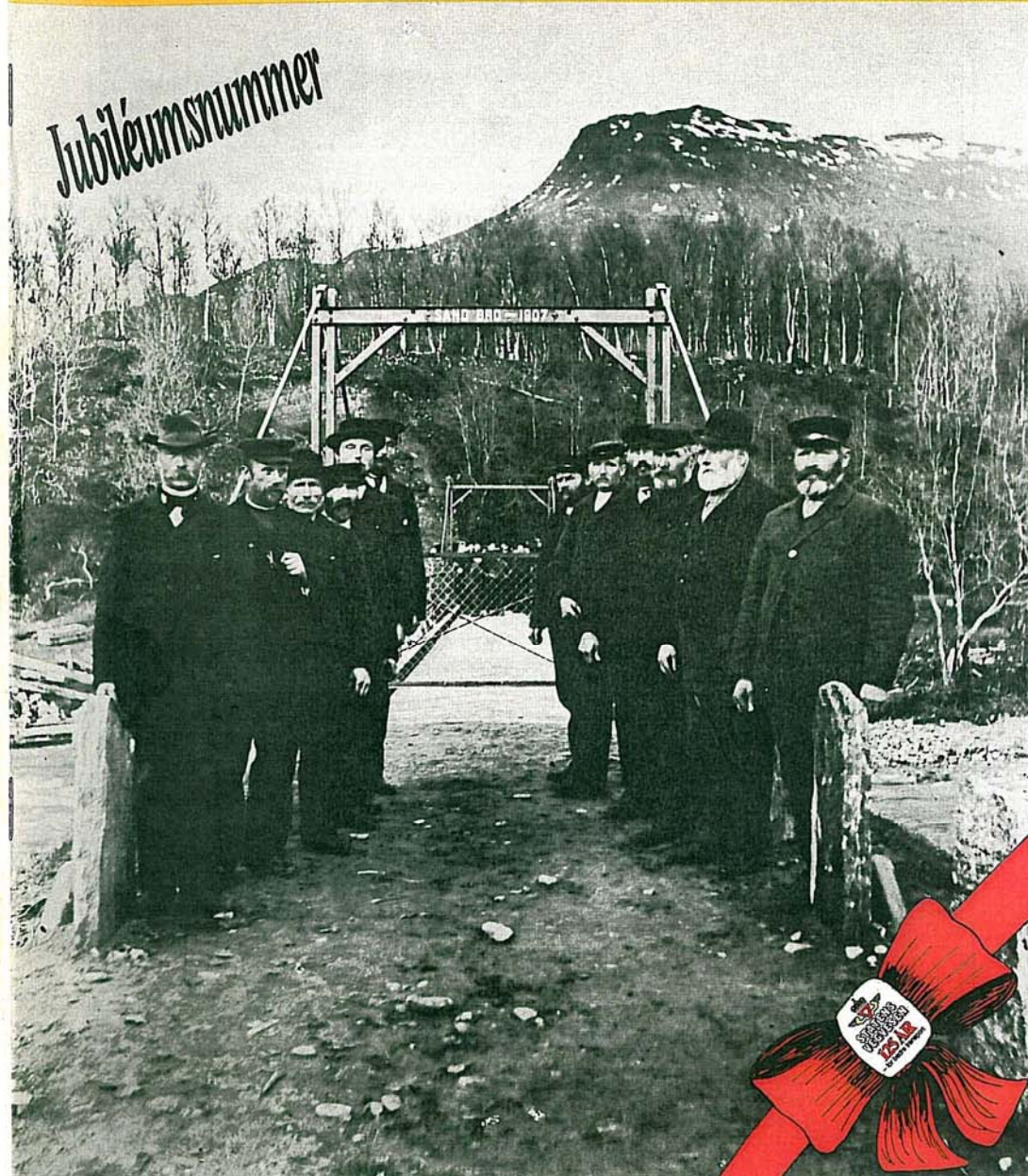
LUNDBLAD GRAFISK A/S, TROMSØ

Foto: HIL

# Vegs ikka

Bedriftsavis for Vegvesenet i Troms fylke

Nr. 2 - 1989 - 21. ÅRGANG



## INNHOOLD

side

Vegvesenet jubilerer - historisk tilbakeblikk .....	3
Vegen og samfunnet .....	12
Biltilsynets fortid .....	13
Arbeidsmiljøutvalgets liv og virke .....	19
Vegstasjonene - vårt ansikt utad .....	20
Biltilsynsstasjonens rolle og oppgaver .....	24
Vegvesenet i dag og framover .....	26
Framtidsutsikter for statens vegvesen .....	32
PIARC .....	33
Dataalderen gjør sitt inntog i statens vegvesen .....	34
Ledergruppa .....	37
En veg blir til .....	38
Brøyting - et omdiskutert emne på vinteren .....	39
Hva skjer når jeg skal søke om avkjørsel? .....	40
Mange vil ha sommerjobb .....	41
Ferie og fritid i driftsbygninger, hytter, hus og naust .....	41
Småplukk .....	42
Sport - idrettslaget «VEG» ser tilbake og minnes! .....	43
5 i grøftekanten .....	45
Etatsprofilen .....	46
Personalnytt .....	47

## FORSIDEN

Åpning av første Sand bru i Malangen 1907.



Vegstikka kommer ut fire ganger i året. Det neste nummer kommer ut i september 1989. Frist for innlevering av stoff til dette nummeret er 20. august 1989.

# VEGVESENET JUBILERER

## Historisk tilbakeblikk på vegvesenet i Troms

Av Olve Reiersen

**Hvor gammelt er egentlig vegvesenet?**

**Det 125-års jubileum som vi i disse dager feirer over hele landet baserer seg på opprettingen av Vegdirektoratet i 1864. Fra da fikk vi et kontrollerende og sammenbindende organ for vegvesenet i fylkene. Men det var veger og vegbygging før den tid.**



Olve Reiersen

**I** 1665 BLE LANDET DELT i generalvegmeisterembeter, først 2, senere flere. Ordningen vedvarte mer eller mindre etter samme mønster inntil 1824. Da vedtok Odelstinget av vegvesenet for framtiden skulle bestyres av Amtmanden (Fylkesmannen). Amtmennene kunne ansette veginspektører til sin hjelp. I samme Odelstingsvedtak het det at «Anlæg af nye Hoved- og Kommunikationsveie henholder under Regjeringens Bestemmelse. Anlæg af Bygdeveie og samtlige Veies Vedlikeholdelse henlægges under Amtet».

Dette førte til 2 særskilte administrasjoner uten sammenheng, hverken internt eller mellom fylkene. Men en viss modernisering av vegvesenet var det tross alt - for 165 år siden.

Man kan også betrakte Vegloven av 1851 som et vendepunkt - den overførte bevilgningsmyndigheten fra Kongen til Stortinget og fra Amtmanden til Herredsstyrene.

Etter hvert innså man nødvendigheten av å etablere en fastere organisasjon og kontrollapparat. Og som nevnt innledningsvis, i 1864 opprettes et vegdirektørembete.

Med dette tok arbeidet for en sammenslutning mellom bestyringen av statens og fylkenes vegvesen til. En forsøksordning var imidlertid allerede innført i Nordland fylke et par år tidligere. Men det tok tid før den kombinerte vegadministrasjonen var etablert i alle fylkene.

**Når startet det i Troms?**

Først i en kongelig resolusjon av 22. oktober 1826 hører vi om veger i Troms. Den bestemte at følgende vegstrekninger skulle være offentlige veger:

Over Kvæfjordeidet  
Salangen - Bardu - Målselv  
- Målsnes m/arter til søndre  
Bardudal og søndre Målselvdal  
Over Kaldfjordeidet  
Over Lyngseidet  
Over Alteidet

Med unntak av vegen over Lyngseidet var det ingen av de nevnte vegeer som var farbar med hjulredskap. Dette bekräftes av en amtmann P.G.Blom som i 1827 foretok en reise i Nord-Norge. Denne Blom er forøvrig skeptisk til utbygging av vegeer i Nord-Norge idet han rapporterer «selv Kommunikationsveie bør anlages med megen Forsiktighet og Sparsommelighet for ei unyttig at øde den overalt viktige Arbeidskraft».

Og han synes å være bønnhørt, for ennå i 1845 er situasjonen den samme ved de såkalte offentlige vegene med ett unntak - nå som i 1826 - vegen over Lyngseidet, hvor det i 1845 ble «anbragt en Mængde Broer». Et par år senere kunne også vegen over Kvæfjordeidet trafikkeres med hjulredskap.

Stortinget ga de første vegbevilgningene til Troms i årene 1857 - 60 og det gjaldt vegene

Over Kvæfjordeidet  
Nedre Målselvdal.

Riktignok var det i 1846 og 1852 bevilget penger til Skibotndalen, men det gjaldt Helligskogen Fjellstue samt til utbedringer med tanke på transport med rein vinterstid.

**Vegbyggingens målsetting**

Ser man på listen over de første offentlige vegeer fra 1826, finner man fort at vegeer fra en fjordbunn til en annen var svært viktig på den tiden. Dette for å korte reisetiden og for å gjøre reisen sikrere. Båtreise fra en fjordbunn til en annen kunne både være lang og farefull. Over de korteste eidene var det også aktuelt å kunne frakte båten med. Et eksempel på dette finner vi i den aller første protokollerte avleveringsforretning i Troms i 1878. I anmerkningen om utførelsen av arbeidet med vegen Alteidet - Finnmark grense (del av vegen Alteidet - Langfjordbotn) heter det at en bergnabb må sprenges bort i det den er til hinder for fremføring av større båter.

Målet med vegbyggingen den første tiden var ellers å skaffe veg fra dalførene og ned til sjøen og fra bunnen av enkelte fjorder ut til der det var isfritt om vinteren.

Men allerede før århundreskiftet ble det både snakket og skrevet om en sammenhengende «innlandsveg» fra Lyngenfjord til Nordland grense og videre til Øijord, og deretter ferje til Narvik - i store trekk den linjen som etter hvert ble E-6.

Inntil 30.06.1896 hadde staten investert i alt 1,2 mill. kroner til vegbygging i Troms fylke. Av dette måtte kommunene ut med 180 tusen kroner i distriktsbidrag. Slike distriktsbidrag dreide seg om fra 10 til 20% av anleggskostnadene – i tillegg skulle kommunen sørge for grunn og gjerdehold. Ikke nok med det – det etterfølgende vedlikehold av vegene var pålagt kommunene og i noe mindre grad fylket.

#### Vegnettet i Troms tar form

I følge den offisielle statistikk besto det offentlige vegnett i Troms i 1895 av 6 km hovedveger og 463 km bygdeveger.

Fra de første bevilgninger kom i 1857 og fram til århundreskiftet var følgende veger bygget eller var under bygging for statsmidler:

Fauskevåg – Harstad – Kasfjord  
Harstad – Kvæfjord  
Målsås – Bardu – Målselv  
Brandvoll – Bones  
Bardu – Fosshaug – Joratverrelv  
Sørreisa kirke – Skøelv  
Sørreisa – Andsvatn  
Finnsnes – Karlstad  
Målsnes – Tamok bru  
Sjåvikør – Skjæret – Sagelvvatn m/arm til Tennes  
Nordkjosbotn – Kvesmenes  
Kjosens – Lyngseidet – Pollen  
Skibotndalen (vinterveg)  
Over Kaldfjordeidet  
Sørkjosen – Vinnelys  
Alteidet – Finnmark gr.

Det var tydelig at det nå var kommet fart i vegutbyggingen i Troms – «Sandsen for Veies Betydning var vaagnet» som Amtmanden uttrykte det i en beretning. I en nekrolog etter vegbestyrer Andreas Tygen tillegges han en del av æren for denne «oppvåkningen».

Men denne sansen for vegens betydning nådde visst ikke ut til Amtstingets representanter - i årene rundt 1880 ser vi nemlig av amtsbudsjetten at utgiftene til vegstellet ikke ligger på et høyere nivå enn hva som er beregnet til skuddpremie for rovdyr og rovfugl!

Troms og Finnmark var ett fylke til 1866 – da ble de delt etter grenser vi har i dag. Men vegbestyrerne måtte fortsatt lede vegarbeidsdriften i begge



Vegkontorets personale ca. 1895. Fra v. Saxegaard, Gregussen, Holst og Smith-Sunde.

fylkene i mange år ennå – Litt av en oppvåkning med de kommunikasjonene.

#### Den kombinerte vegadministrasjon i Troms

blir formelt etablert i 1901. Vegkontoret begynner å ta form, og vegarbeidsdriften moderniseres gradvis. Bilen kommer, et redskap amtsingeniør Saxegaard straks så det var framtid i – han var forøvrig ikke så lite av en oppfinner selv. Hans balansetralle f.eks. vant stor ry langt ut over fylkesgrensen.

#### Vegbyggingen skyter fart

Fra 1900 og til 1914 har man nå tatt fatt på mange nye vegstrekninger – en god del er forlengelser av de veger som er nevnt tidligere:

Fauskevåg – Sandtorg  
Gåre – Strømsbotn  
Kasfjord- Bremnes  
Nordland grense v/Evenes – Tennevik  
Sjøvegan – Tennevoll



Saxegaards balansetralle, fra 1920.

Bru over Salangselva v/Elvebakken  
Andsvatn – Målselv  
Sørreisa – Finnfjordbotn  
Strømmen bru – Rossfjordnes  
Bru over Målselva v/Kirknes  
Steinnes – Nordkjøsbotten  
Oteren – Lyngen grense  
Ramfjord – Tromsdalen  
Lyngseidet – Årøybukt  
Samuelsberg – Dalen  
Foldvik – Gratangsbotten – Nordland grense  
Rollnes – Skog

Også kommunene har startet på endel bygdeveganlegg. Vegnettet er nå ca. 800 km hoved- og bygdeveger. Det skjer altså atskillig på vegfronten disse årene. I tillegg arbeides det med å gjøre vintervegen gjennom Skibotndalen sikrere – det bygges flere bruer der. Ikke nok med de ordinære bevilgninger til Skibotndalen – de siste to årene av den første verdenskrig må vegvesenet iverksette ekstraordinære

Ferje over Tjeldsund, Lilleng-Stensland 1935 tiltak for ytterligere forbedring av vintervegen her. Et noe kontroversielt transportprosjekt med utstyr fra England til Russland iverksettes med hestetransport fra Skibotn til jernbane i Finland.

#### Vegplanene tar form

Utover i 1920-årene tok de første vegplanene form som skulle gi Nord-Norge sammenhengende gjennomgangsveg og med hovedtilførselsveger til større steder. Planene pekte seg etter hvert ut som en landssak av særlig betydning og dannet vel skjelettet av det vegnettet vi kjenner i dag. Det pågikk i 1920-30-årene arbeid en rekke steder på disse hovedrutene.

Gjennomgangsvegen kunne trafikkeres i hele lengden i 1941 /42, ihvertfall i sommerhalvåret. I Troms var trafikken den første tiden avhengig av 2 ferjeforbindelser, over Lyngenfjord og over Sørstraumen. På Kvenangsfjellet, som var høyfjellsproblemet i Troms, ble det under krigen bygget en tretunnel som sikring. Den fungerte til en viss grad etter hensikten.

#### Mange veganleggskategorier

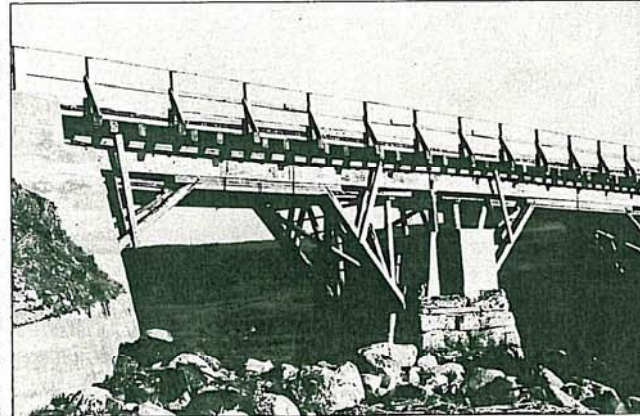
Men det skjedd ikke så lite ellers både i 1920-årene og i 1930-årene. En god del veger av mer lokal karakter ble bygget.

Vi hadde på den tiden en rekke veganleggskategorier:

- Hovedveganlegg – statsbevilgning m/10 til 20% distriktsbidrag
- Sjøbygdeveganlegg – 90% statsbidrag, 10% kommunebidrag
- Bygdeveganlegg – 50-60% statsbidrag, 20% fylkesbidrag – resten kommunebidrag
- Vegfondsanlegg – 50% fylkesbidrag – 50% kommunebidrag
- Bureiningsveganlegg – ulike stats-, fylkes- og kommunale bidrag
- Jordbruksveger – i hovedsak kommunale bidrag, men også andre
- Herredesveger – rene kommunale anlegg

Og vi hadde noen anlegg som på folkemunne kaltes «basarveger» - og det var det de var. I enkelte bygdesammenheng arbeidet man intenst på det lokale plan for å få gjennomført sine prosjekter. Basarerer til inntekt for slike veger var ikke ualminnelig.

I 1936 omfattet det offentlige vegnett i Troms 1440 km veger.



Nordstraumen bru i riksveg 84 – byggeår 1911.

#### Hvem tok vedlikeholdet?

I de eldste tidene skulle vedlikeholdet av vegene besørges av beboerne i distriktet. De ble pålagt å utføre det som såkalt naturalarbeid etter Amtmandens bestemmelse. Vegloven av 1851 åpnet imidlertid adgang til å avvikle ordningen med naturalarbeid, og med lov av 15. juni 1882 ble denne ordningen opphevet for statens veganleggs vedkommende. Men for vedlikeholdet og for de andre veganlegg tok det ennå mange år før naturalarbeidet forsvant helt. Ja, formelt strakk det seg helt fram til 1928 for vedlikeholdets del.

Vedlikeholdet var nok et forsømt felt den første tiden- amtsingeniør Saxegaard skriver bl.a. dette til Amtstinget i 1903:

«I de 2 Aar, som er hengaaet, siden Indførelsen af den saakaldte «kombinerede Veidadministration» i Amtet, har Amtsingeniøren og de ham underordnede Ingeniører bestræbt sig for at vække Interessen og Sandsen for et ordentligt Veivedligehold samt søgt at give praktisk Veiledning angaaende samme ved tildels at møde frem til det aarlige større Udbedringsarbejde i de Herreder, hvor Naturalarbejde anvendes. En kortfattet Veiledning i Veivedligehold med Paavisning af dettes Betydning er under Udarbeidelse ved Amtsingeniørkontoret og vil blive uddelt i et større Antal Exemplarer.

Bestræbelserne har endvidere gaet ud paa at søge Veivogtersystemet gennemført i de Herreder, hvor Veiene vedligeholdes for Kommunens Regning. Dette er lykkedes for flere Herreders Vedkommende og det tør

ikke være usandsynligt, at de Kommuner, som først nylig har modtaget tidsmessige Veie, med en Gang vil indføre Vedligehold ved Hjælp af Veivogtere som det fuldkomneste System.

En Instruks for Veivogtere i Tromsø Amt er udarbejdet og approberet af Amtmanden under 5te Mai d.A.»

Inntil 1918 ble vedlikeholdet av alle offentlige veger bekostet av kommunene. Nå overtok fylket noe av utgiftene, bl.a. til bruvedlikeholdet. Dessuten tok staten ansvaret for spesielle vegstrekninger som høg fjellsveger og de av særlig militær betydning. Vegvoktersystemet var innført, og denne utgiften ble delt mellom stat, fylke og kommune.

Etter 1. januar 1928 overtok staten vedlikeholdet for en del av vegnettet, og disse vegene fikk betegnelsen riksveger.

Det dreide seg i førstningen om følgende vegstrekninger:

Harstad – Lilleng  
Stensland – Nordland grense  
Kollen – Andselv – Kvesmenes  
Brandvoll – Sjøvegan  
Andselv – Sørreisa – Finnsnes  
Fredriksberg – Målsnes  
Fagernes – Tromsdalen  
Pollen – Årøybukt  
Rotsundelv – Straumfjordeidet  
Sekkemo – Undereidet  
Alteidet – Finnmark grense

i alt 421 km.



Vegparti fra Kjækan – juni 1928.

Det ble nå slik at hovedvegene ble for en stor del overtatt til vedlikehold av staten mot at distriktet betalte en tredjepart av utgiftene. Unntaket var enkelte, høgfjellsveger/avsideliggende vegeer – de bekostet staten i sin helhet. Øvrige hovedveganlegg ble fylkesveger. Av de forskjellige bygdeveganleggsgruppene ble det alt vesentlige bygdeveger hvor fylket med bidrag fra kommunene betalte vedlikeholdet. Bureisnings- og jordbruksvegene ble vel i første omgang kommunale. Mange av disse endte etterhvert som bygdeveger når det gjaldt vedlikeholdet.

#### Vinteråpne veger

Brøyting av vegene foregikk den første tiden med hesteplog, men etterhvert begynte man å tenke brøyting med bil.

Vinteren 1926/27 ble det bilbrøytet på eksperimentbasis i Harstad-området. Første ordinære brøyting med bil tok til vinteren 1928/29, og man holdt da åpen for motorvognkjøring følgende vegeer:

Finnsnes – Rundhaug  
Fredriksberg – Setermoen –  
Sjøvegan  
Harstad – Gausvik  
Harstad – Borkenes

i alt 183 km av totalt 1023 km offentlige vger. Og det var rutebilene fra T.I.R.B. som sto for den første brøytingen i Troms innland.

Brøytingen med bil var en avgjørt suksess. Kravene om skikkelige brøytete vegeer strømmet inn fra alle kanter, og vegvesenet etterkom ønskene så godt som mulig. Det var betegnende for interessen at lengden av de vegene som ble holdt åpen, var betydelig større enn den lengden som var planlagt brøytet i henhold til budsjettene. I 1933/34 holdt man 544 km av totalt 1360 km vinteråpent for biler, og i 1937/38 1011 km av totalt 1512 km. Ved krigsutbruddet i 1940 ble i alt 1178 km av vegnettets 1666 km brøytet.

Under krigen besørget okkupasjonsmakten brøyting av en del for dem viktige vegeer. Tyskerne skjønnte ganske raskt at det kunne by på problemer å holde fjellovergangene åpne vinters-



Fra 1935. Rv. 50 (nå E-6). Fra Ofjoteidet-fylkesgrensen mellom Nordland og Troms. Brøytingen tilfredsstillende ikke dagens behov.

tid, og også andre vegstrekninger der snø og vind «jobbet» mot alle vegfærende. De skaffet til veie de første snøfreserne til Troms, og mannskaper fra vegvesenet ble sendt til opplæring på høgfjellsvegeer i Syd – Norge. Disse «krigsmaskinene» gjorde stor nytte i mange år, også etter krigen. De var faktisk i bruk helt til først i 1960-årene.

#### Vegvesenet under krigen

I april dagene 1940 spilte vegvesenet en avgjørende rolle for å holde krigsmaskineriet i gang. Store snømengder skapte problemer, men vegvesenet løste oppgaven. Brøytmateriell og mannskaper over hele fylket sørget for tilfredsstillende framkommelighet.



FW.D. (Amerikansk bygget brøytebil) Utstyrt med «Sargent» forplog m/ hydraulisk løft og sideplog – 1927.

Under okkupasjonsårene var vegvesenet under press fra den tyske krigsmakt. De forlangte at vegene var skikkelig framkommelig både sommer og vinter. Dette kunne være et problem med de midler vegvesenet normalt rådde over. Okkupasjonsmakten sørget imidlertid for nok penger – et par regnskapsposter som ble benevnt «ekstraordinære oppgrusing» og «ekstraordinært vintervedlikehold» var på det nærmeste fritatt for de vanlige budsjettmessige restriksjoner.

Timebetalingen for arbeide under disse postene lå også et hakk over enn for de ordinære bevilgningene. Dette til stor irritasjon blant endel vegarbeidere, spesielt vegvoktere som var nødt til å holde seg til det vanlige vedlikeholdsarbeidet, ofte på samme vegstrekning som de ekstraordinære arbeidene pågikk.

For å løse enkelte oppgaver måtte vegvesenet ofte sette inn temmelig store mannskapsstyrker. Da sørget tyskerne tilskudd til kosten med forsyninger fra sine lagre. Tidligere overingeniør Eilif Os forteller at han og daværende vegsjef Arne Nilsen fikk ordre om å stille øyeblikkelig for den tyske kommandanten i Sørkjosen. Det ble en anstrengende tur på dårlige vårvegeer fra Harstad – og med bange anelser om kraftige reprimander for et eller annet. Vel framme fikk de spørsmål om hvor mye brennevin de norske snømåkerne på Kvænangen-fjellet trengte. Nilsen og Os fikk seg

en god latter. Dette var det de minst hadde tenkt seg som særlig viktig, og de sa da at det var mat og ikke dram som var nødvendig. Dette fikk kommandanten til å utbryte «Fisch gibt keine Kraft in die Knocheln». Kommandanten var nemlig en liten luring. Han fikk ikke bruke drivstoff til å hente snaps til seg selv og sine undersåtter, og fikk på denne måten vegvesenet til å «ta med et parti» til ham også.

På Kvænangsfjellet foregikk på den tiden også bygging av en tretunnel ved hjelp av fanger tyskerne hadde plassert i en fangeleir der. Det var fanger som var kommet fra Grini, bl.a. noen jøder. Vegvesenets folk, som jo også hadde sine oppgaver på fjellet, bidro med ekstra mat og utstyr til fangene. Dette ble i all hemmelighet ordnet hos den lokale kjøpmannen, samt noe fra egen brakkeleir i Kjækan.

Også enkelte veganlegg ønsket tyskerne å forsere – de viste særlig interesse for disse:

Gjennom Tamokdalen  
Rundt Kvænangsbotten  
Gjennom Skibotndalen

Sistnevnte anlegg ble utført i entrepriser – de to andre ble gjennomført i egen regi. Til alle tre anleggene var det knyttet store arbeidsstyrker, og for første gang ble det etablert egne anleggskontorer. I tilknytning til an-

leggsdriften i Tamokdalen var det ikke mindre enn 2 anleggskontorer – ett i hver ende av anlegget. Det eneste de 2 kontorene hadde felles var kasserer. Det var nemlig egne kasserer både ved anlegget i Tamokdalen og i Kvænangen. Kontorene hadde ellers fast stab av ingeniører, teknikere, oppsynsmenn og kontorister, ja – for anlegget i Tamokdalen var det også egen proviantforvalter.

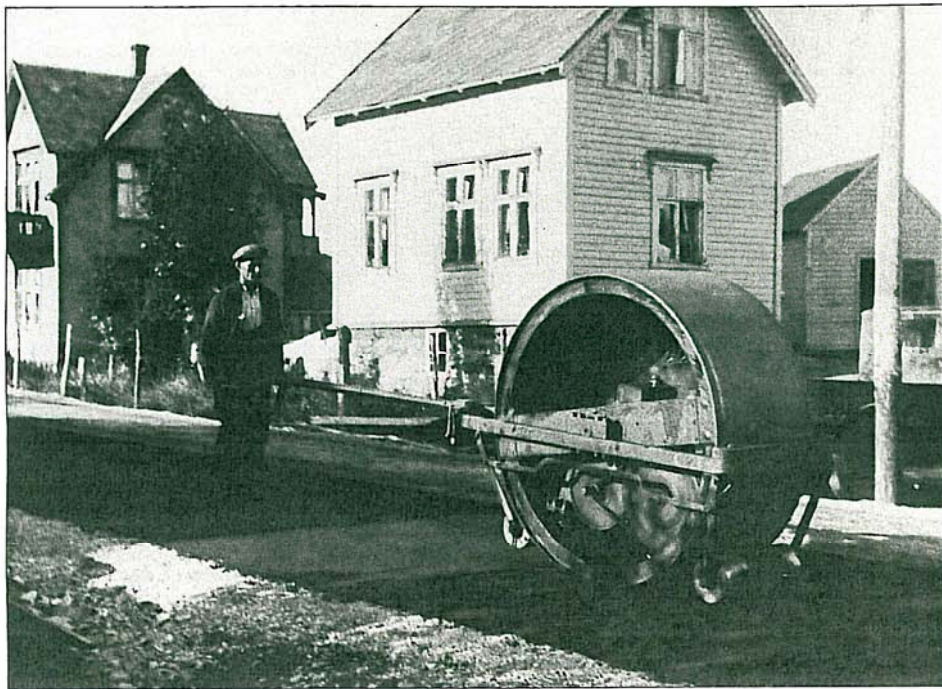
Det kan synes som om vegvesenet var en ekstra god medspiller for okkupasjonsmakten. Forsåvidt var de vel det og – men man skal huske på at vegvesenet i høyeste grad var med på å gjøre livet levelig for sivilbefolkningen i en tid samfunnsmaskineriet ikke alltid fungerte like knirkefritt. Og for motstandsbevegelsen – og dermed de allierte styrkene, var vegvesenet med sin posisjon en viktig støtte i svært mange tilfeller. Gjennom transporter og relativt stor bevegelsesfrihet ble det utført mange oppdrag av stor verdi.

#### Krigsskadetbedringer

Vegnettet i Troms fikk en ekstra hard medfart da tyskerne trakk seg tilbake fra Finland og Finnmark. I Nord-Troms ble alle bruer sprengt og vegområdene ble minelagt. Den første tiden etter frigjøringen hadde vegvesenet store problemer med drivstoff. Dette gikk ut over all virksomhet.

Etter at soldater fra den tyske hær hadde ryddet de minelagte områdene ble de også satt til å bygge provisoriske bruer over 5 av elvene i Kvænangen. Harald M. Nilsen, som dengang var oppsynsmann, måtte ved en anledning tilkalle engelske tropper da tyskerne stilte med gevær ved et av brustedene. Men avvæpningen foregikk uten komplikasjoner.

Arbeider med nye permanente bruer, oppbygging av en del forstøtningsmurer og utbedring av vegbanen ble gjennomført fram til slutten av 1950-årene til en samlet kostnad av 8,8 mill. kroner. Det var ikke fritt for at vegvesenet lurte seg til ekstra utbedringer for de samme midlene – utbedringer som ikke kunne henregnes til krigsskader.



Fylkets første asfaltlegging på Seljestad i Harstad - 1937.

Arbeidskraft måtte sesongvis hentes fra andre steder i fylket. Den lokale befolkningen var gjerne engasjert i gjenreisningen ellers. Dette syntes oppsynsmennene i Nord-Troms kvalifiserte til god betaling, og de fikk påpakning for at akkordene gikk ut med for høy fortjeneste.

#### Bilen kommer

I 1904 anmoder Vegdirektøren Amtmanden i Troms om å be Amtstinget vedta regler for benyttelse av motorvogn på offentlige vegger. Amtmanden skriver i sitt forelegg bl.a.: «Vistnok er der ikke særdeles stor Sandsynlighet for, at der i den nærmeste Fremtid kan blive Spøragsmaal om at benytte Motorvogne i Amtet, men saa ganske utænkelig er det jo dog heller ikke og for muligt Tilfælde kunde det formentlig være hensiktsmæssigt at have de fornødne Regler».

Men det er Saxegaard som er amtsingeniør på den tiden - og han er en varm forkjemper for bilen. Når han benyttet bil på tjenestereiser første gang vet vi ikke, men i 1916 foretok han ihvertfall en befarings med Tromsø Amts Ruteautomobil (dog

ikke i fast rute ennå). En utmerket tur, skriver han, men «adskillige ubehagelige Sænkninger i Veiene, spesielt i Bardo, trods Paa-mindelser ivaar om foreløbige Utbedring».

Saxegaard er stadig med på prøvetur med ulike typer biler, og i 1917 anbefaler han statsbidrag til trafikk med motorvogn i fast rute, både for person og gods.

I 1919 starter Troms Innland Rutebil sin første ruten - den gikk fra Målsnes til Rundhaug.

Saxegaard nytter samme året et opphold i Kristiania til å gjennomgå et kort kurs i automobilkjøring ved «Aurora», Munkedamsveien 5b, hvorefter han blir autorisert sakkyn-dig for utstedelse av «førersertifikat» for biler - og dermed på en måte den første bil-sakkyn-dige i Troms.

Hvor stor bilparken var på den tiden savner vi opplysning om. Det samme gjør vi for året 1926 - da ble nemlig Hellig Rabbe ansatt som den første formelle bil-sakkyn-dige i fylket. Men i 1929 viser en offisiell statistikk at det

var 298 biler og 42 motorsyklar i Troms. Ved krigsutbruddet var tallet på biler ca. 900 og motorsyklar 270, og ved slutten av første fredsåret 1945 hadde bilparken passert 1100 og det var blitt 360 motorsyklar. Det var endel kjøretøyer etter tyskerne som nå var tatt i bruk for sivile formål.

I mange år etter krigen var det restriksjoner på salg av motorkjøretøyer. Først i 1961 ble bilsalget sluppet fri. Da var størrelsen på motorvognparken oppe i ca. 12.000, og i 1970 ca. 32.500 - altså en betydelig fart i veksten etter at bilsalget ble frigitt. - Og i jubileumsåret når vi vel 102.000 registrerte kjøretøyer i Troms fylke.

#### Administrasjon

Som nevnt innledningsvis vedtok Odelstinget i 1824 at vegvesenet skulle bestyres av Amtmanden, og han fikk fullmakt til å ansette veginspektører til hjelp. Og det benyttet Amtmanden seg av - vi savner eksakte opplysninger om veginspektørene i Troms, både hvor mange de var og hvor lenge de fungerte. Men også lensmennene ble overlatt ansvar for vegstellet, spesielt vedlikeholdet. Og det kunne kanskje være nødvendig, organisering av na-



To av det faste mannskap på SMAAEN - til v. skipper og stikningsformann Arnt Markussen - og stuert og kikkertsikter Egil Martinussen. Foto: Odd Schneider. Utlånt fra vegvesenets minneinnsamling.

turalarbeidet gikk sikkert ikke alltid like greit. Ordningen med lensmenn som «tilsynsmenn» for vedlikeholdet var for enkelte, noe isolerte distrikter holdt i hevd helt til Vegloven av 1963 trådte i kraft.

Av veginspektører kjenner vi Harald Haarfagre Rosenqvist som gjorde tjeneste i Målselvdalen i 1850-årene. Denne karen hadde som offiser nok visse vegtekniske kunnskaper - han ble nemlig senere vegbestyrer i et syd-norsk fylke. Han ble antakelig etterfulgt av Halvor Guttormsen, en steinhugger og gråsteinsmurer som etterhvert hadde studert ingeniørfag. Vi kjenner også J.A. Helgesen som fungerte i Målselv fra 1863. Så sent som i 1895 søkte han for første gang om lønnsforhøyelse (altså etter 32 år!) - til da hadde han hatt kr 120,- pr. år - og lønnsforhøyelse fikk han. Helgesen hadde imidlertid ikke de tekniske kvalifikasjoner som var ønskelig, og i 1892 kom det forslag i Amtstinget om å legge ned denne posten. Men siden dette var den eneste funksjonær som for tiden hadde tilsyn med vedlikeholdet, ble ordningen bibeholdt. Og så har vi registrert en «captain» Bødker som drev planlegging i 1867-68 på strekningen Heggelia - Bardu - Sjøvegan.

Da de første statsbevilgningene til veg-anlegg kom til Troms i 1857 var det

innen samlet teknisk ledelse her - bevilgningene sorterte under Amtmanden som nyttet seg av sine veginspektører. Først i 1869 ble ingeniør Andreas Tygen ansatt som vegbestyrer - det vil si - han skulle stå for bestyrelsen av den vegleggsdriften som var basert på statens bevilgninger i Troms og Finnmark Amter. Hvordan Tygen ordnet sine forretninger de første årene mangler vi kjennskap om, men fra og med 1874 er arkivet med både journal, kopibok og innkomne brev inntakt. Tygen fungerte fra 1869 til 1883, og han styrte sin «butikk» fra Tromsø. Men hans etterfølger Marius Holst fikk Vegdirektørens tillatelse i 1883 til først å slå seg ned på Lyngseidet - og allerede året etter i Harstad, hvor kontoret ble til 1960 da det atter kom til Tromsø.

I 1890-årene begynner man å arbeide med spørsmålet om sammenslåing av staten som amtets vegvesen, noe som allerede var gjennomført i flere fylker. Saken er oppe i Amtstinget flere ganger, og fra 1901 er sammenslåingen et faktum. N.A. Saxegaard som ble ansatt som vegbestyrer i 1896, blir den første amtsingeniøren. Finnmark vegvesen får fra samme år sin egen bestyrelse.

Staben på vegkontoret utgjør nå 3 ingeniører og 1 kontorist.

I 1917 legges formell årsmelding, eller «Indberetning» som den kalles, fram for Amtstinget for første gang. Vegadministrasjonen er fortsatt 4 personer, dog har det vært tatt inn et par mann til sommerhjelp ved stikning. Det ansettes ytterligere en kontorist i 1919, og i Innberetningen for 1934 leser vi at personalet nå er 4 ingeniører og 2 kontorfunksjonærer. Men nå arbeider også noe ekstrahjelp uten at tall for dette er oppgitt. Ved krigsutbruddet i 1940 utgjorde staben 10 personer + ekstrahjelp, og da krigen sluttet var tallet kommet opp i 15 + ekstrahjelp.

Kravene til vegvesenet økte sterkt i årene etter krigen. Mekaniseringen av driften var i full utvikling, kontakten med samfunnet rundt oss måtte pleies mer omhyggelig - det gjaldt både i planleggingen, i eiendomsforholdene og i driften. Alle de nye oppgavene nødvendiggjorde å øke bemanningen. I 1955 var vi blitt 25, i 1970 - 59, og i

1989 er det knyttet i alt 115 personer til vegkontoret og 35 til biltilsynsstasjonene.

Også utstyrsmessig har det vært en rivende utvikling på vegkontoret - fra da det første maskinskrevne brevet gikk ut 29.04. 1912 via de første «maskinelle kulerammer» til dagens elektronikk og datateknikk.

Vegarbeidsdriften hadde lenge vært delt organisasjonsmessig i geografiske områder, det gjaldt både på ingeniørhold og ute blant oppsynsmennene - og det omfattet både plan, anleggs- og vedlikeholdsarbeidet. Også vegarbeidere kunne dirigeres både til anlegg og vedlikehold.

Etterhvert gjorde mekaniseringen og kontakten med omgivelsene det nødvendige med en større spesialisering.

I løpet av første halvdel av 1960-årene ble administrasjonen delt i en planavdeling, en anleggsavdeling, en vedlikeholdsavdeling, en maskinavdeling og en administrasjonsavdeling.

Statens bilsakkyn-dige hadde fra starten av en noe friere stilling. Administrativt hørte de inn under vegsjefen, mens de i faglige spørsmål lå direkte under Vegdirektoratet. Fra midten av 1970-tallet skjedde her en endring. De skifter navn til Biltilsynet, og i 1978 blir de organisert som en avdeling i vegadministrasjonen med en biltilsynssjef under vegsjefen.

#### Båtdriften

Et interessant trekk ved administrasjonen var etableringen av båtdriften i 1918. Det var amtsingeniør Saxegaards idé at en vegoppsynsmann sammen med en arbeidsstokk på rundt 12 menn skulle kunne reise fra anlegg til anlegg. Til båten skulle det også høre en tidsmessig redskapsbeholdning. Og slik ble det - en eldre femboring ble innkjøpt og utstyrt med motor. Også ingeniørene fant det ofte bekvemt med denne båten på sine inspeksjonsturer. I 1924 ble det bygget ny båt - «Smaaen», og i 1940 ble denne avløst av en nytt nybygg - «Veg». Både «Smaaen» og «Veg» ble for det meste brukt som losjiskip ved stikningsarbeider o.l., inspeksjonsreiser, men også frakting av redskaper. Mannskapet deltok som hjelpearbeidere ved stikningsoppdragene. Skysbåtordningen ble avviklet i 1979.

### Vegvesenet motoriseres

Det første motorredskap vegvesenet anskaffer er en «Mogul» traktor. Den tas i bruk i 1918 på anlegget Nordland grense – Elvenes i Gratangen. Maskinen fikk forskjellige oppgaver, bl.a. lot Saxegaard konstruere en tilhenger for transport av pukk.

I 1924 kom den første veghøvel – en Stockland, og vi fikk etterhvert også knuserverk. Man gikk først i 1930 – årene inn for å gjøre strekningen Nordland grense – Storfossen – Salangsaldalen til helårsveg. I 1931/32 ble derfor de 2 første brøytestasjonene i fylket bygget langs denne strekningen. De var Veilund og Veines, og det ble innkjøpt 2 amerikanske lastbiler, en GMC og en Gilford – og de ble begge satt inn i brøytingen her. Senere kom en spesialbygget brøytebil fra Strømmen Mek. Verksted.

På slutten av 1930-tallet anskaffet vegvesenet de første kompressorer, og vi begynte så smått med pressluftboringer. Men ennå rundt 1950 kunne man oppleve fjellboring på gammel måten med håndkraft. Det var gjerne under ekstraordinære sysselsettingsarbeider slikt forekom da. Etterhvert fikk vi stor maskinell borekapasitet – på det meste hadde vegvesenet i Troms 72 kompressorer. I dag har vi imidlertid bare 9 igjen, og det skyldes utviklingen som gikk i retning av borevogner. Disse fikk stadig større «slagkraft».

Ved krigsutbruddet i 1940 disponerte vegvesenet i Troms 14 lastebiler, 5 mo-



Stockland veghøvel (stepehøvel) fra 1924.

torveghøvlere, 1 motorvegvals, 3 kompressorer og 26 steinknuser. En oppgave for 1939 viser at 15 av våre steinknuser produserte i alt 26.500 kbm. I dag er dette ikke stort mer enn 1 månedes produksjon ved verket på Fornes. Det illustrerer ganske godt utviklingen på denne sektoren.

En rekke nye maskintyper er kommet til de senere årene, som f.eks. asfaltsverk, utleggere, tunnelrigger, feimaskiner, hjullastere og gravemaskiner for å nevne noen. Og vi har bygget ut et radiosamband som har revolusjonert den interne kommunikasjonen.

Men også noe utstyr er blitt overflødig. Med den stadig økte lengde av faste dekker har vi kunnet redusere antall motorveghøvlere med ca. 40 %.

### Vegplaner og vegutbygging

Troms fikk den første vegplanen i 1887. Siden fulgte nye planer i 1896, 1908, 1919, 1939 og 1949. Alle disse var rene vegplaner. I 1962 kom den første kommunikasjonsplanen, hvor nok vegplanene fortonet seg som de viktigste, men nå hadde man også tatt hensyn til andre kommunikasjonsmidler. Denne planen fikk en noe uheldig start idet Vegloven av 1963 både brøt med det vante bevilgningsmønsteret og endret statusen for en del av vegnettet. Nye kommunikasjonsplaner kom imidlertid i 1966 og i 1971, hvoretter Norsk Vegplan overtok.

Innimellom noen av disse vegplanene har det vært gjennomført diverse vegutbygging basert på delplaner som myndighetene iverksatte, og man fikk bygget en rekke prosjekter langt tidligere enn hva vegplanene og kommunikasjonsplanene forutsatte. Det kan nevnes Utbyggingsprogrammet for Nord-Norge som kom i 1952 og ble fulgt av Nord-Tromsplanen 1957. Senere fikk vi vegutbyggingsplan for Ytre Senja som ble påbegynt 1969. Til alle disse planene fikk vi en sterk statlig medvirkning utenom de ordinære budsjettene.

At ambisjonene har vært tilstede i fullt monn ser vi på flere av de eldste planene. I planen fra 1939 er bl.a. prosjektene Kjosens – Jøvik og Bilot – Kautokeino vedtatt bygget innenfor den 10-års perioden planen omfattet. I dag, 50 år etter står de fortsatt temmelig lavt på prioriteringslisten.



Drawn selvgående veghøvel fra 1929. Høvling av rv. 825 ved Finnfjordvann.



Ferje over Målselv ved Gullhav – 1922.

Men slik planene er blitt gjennomført har det gitt oss et vel utbygd vegnett i Troms. I 1960 og 1970-årene fant de store bruyggingene sted. Da kom Tromsøbrua, Tjeldsundbrua, Gissundbrua, Skjervøybrua, Årsteinbrua, Sandnessundbrua, Sommarøybrua, Sørstraumbua, – og nå er det de undersjøiske vegtunnelers tid. Kvalsundtunnelen er åpnet, og Maur-sundtunnelen står for tur.

Samtidig har vi forbedret E6 en rekke steder – dels ved omlegginger, bl.a. med ferjefri forbindelse som resultat i 1975. Innfartsvegene til Harstad, Finnsnes og Tromsø står i nye skikkelser. Andre viktige riks- og fylkesveger er opprustet, og nærmest alle «avkrokkere» i fylket har nå vegforbindelse.

Vegnettet har utviklet seg slik i Troms (alle offentlige veger):

1895	469 km
1914	800 «
1940	1666 «
1960	2437 «
1970	3986 «
1980	4789 «
1988	5130 «

97 % av riksvegene og 58 % av fylkesvegene har nå fast dekke. 2/3 av riksvegene – deriblant hele stanvegnettet og 13 % av fylkesvegene er tillatt for 10 tons aksellast utenom teleløsningen.

For bare 15 år siden var situasjonen en ganske annen. Da hadde bare 40% av riksvegene og 3% av fylkesvegene fast

dekke. 2,5% av riksvegene og ingen fylkesveger hadde 10 t tillatt aksellast. Mange har nok glemt dette når det klages på dagens «elendige» veger.

Norsk Vegplan (i det aller siste kalt Norsk Veg- og vegtrafikkplan) er nevnt foran. Disse 4-årige langtidsplanene ble introdusert i 1969. De ga lang bedre mulighet for å arbeide på flere års sikt, og oppnå en rasjonell utbygging og drift av riksvegnettet. Lignende langtidsplanlegging har også vært forsøkt for fylkesvegne. Men her har de økonomiske muligheter variert så sterkt fra år til år at langtidsplanene har hatt begrenset verdi.

De siste årene har i det hele tatt vært preget av stadig større forskjell mellom riksvegene og fylkesvegene, både når det gjelder bevilgninger og vegstandard.

### Ferjeforbindelsene

De første ferjene i mer eller mindre offentlig regi ble etablert ganske tidlig 2 steder over Målselv – ved Fredriksberg og ved Gullhav. Allerede før århundreskiftet fikk skysskarene bidrag over Amtskassen. Det dreide seg selvsagt om personskyss med robåter. Det var også ved disse 2 stedene det først kom i gang bilferjetrafikk – og det skjedde i 1922. De første årene ble ferja (pram) rodd over, men fra 1925 ble det satt inn motor i slepebåten. I «VEGSTIKKA» nr. 2/1978 forteller

Alfon Lange om ferjefarten ved Gullhav. Ferja ved Fredriksberg ble i 1939 avløst av Målselvbrua. Ved Gullhav fortsatte ferjetrafikken til 1952. Disse ferjene hadde ikke så rent lite trafikk. Således kunne Gullhavferja i 1938 vise til disse tallene: 3019 biler, 647 motorsykler og 5732 personer. Til sammenligning fraktet Tjeldsundferja samme året 3300 biler.

Bilferjetrafikk med spesialbygget farkost kom for første gang i stand over Tjeldsundet i 1930, over Tromsøysundet i 1936 og over Lyngentjord i 1942.

I årene etter krigen fikk vi en rekke bilferjeforbindelser, både innen riks- og fylkesvegnettet. En del er etterhvert erstattet med bruer, veger og tunneler. I 1988 var det 17 ferjeforbindelser i fylket som i alt fraktet 828.000 personbilenheter. En av disse ferjene ble avløst i slutten av året av undersjøisk tunnel.

### Sysselsettingen i utedriften

Årlige sysselsettingsoppgaver la man i den første tiden ikke særlig vekt på. Vegarbeider pågikk stort sett bare i sommerhalvåret. Etter innføringen av vegvoktersystemet ble det ansatt en del vegvoktere, men heller ikke disse var i tjeneste om vinteren.

Først når den første innberetningen (årsmeldingen) til Amtstinget kom i 1917, finner vi tall om sysselsettingen i utedriften. Oppsynsmennene jobbet jo på den tiden både i anlegg og vedlikehold og er tatt med i oppgavene, mens anleggsarbeiderne er holdt utenfor.

År	Oppsynsmenn	Vegvoktere
1917	5	22
1935	9	57
1940	12	71
1945	16	84

Vi finner imidlertid en oppgave over anleggsarbeidere for årene 1921 – 1932. Den viser ikke bare store sesongmessige variasjoner, men også store årlige variasjoner. Vinterstid arbeidet det mellom 60 og 250 mann, mens tallet sommerstid kunne komme opp i over 1000 (1929). Sysselsettingen på bygdeveganlegg kunne være forholdsvis stor om sommeren.

Utover i 1950-årene ble det mer vanlig med regelmessige rapporter om arbeidsstyrkene, og nå finner vi komplette oppgaver i årsmeldingene:

År	Oppsynet	Vegarbeidere
1960	21	1088
1970	47	602
1980	62	530
1988	59	545

I tallene for vegarbeidere inngår også mannskaper i entreprenørdrift og ved innleie av maskiner.

Et karakteristisk trekk i etterkrigsårene fram til ca. 1980 var det store innslaget av «ekstraordinært» sysselsatte på anlegg om vinteren. Disse var stort sett beskjeftiget med fjellboring med håndholdte maskiner, også lenge etter at borvognen hadde overtatt i anleggsbransjen forøvrig. At denne virksomheten opphørte, er nok ett av de viktigste bidrag i nyere tid til å gjøre vegvesenet til en moderne anleggsetat.



Ferje over Tjeldsund - Lileng - Stensland - 1935

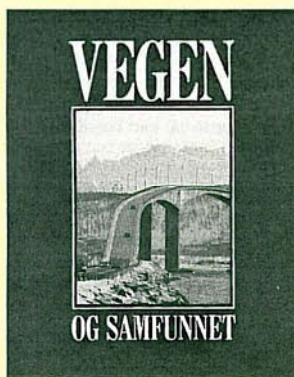
#### Kilder:

Skougaard: Det norske veivæsens historie 1820-1896 (1899)  
 Paus: Norges Vegbestyrere 1824 - 1864  
 Broch: Veier og veivæsen i Norge Helland: Tromsø Amt (1899)  
 Troms Amtstings/Fylkestings Forhandlinger  
 Budsjettproposisjoner  
 Vegkontorets arkiv  
 Årsmeldinger  
 Vegstikka

## Ny håndbok fra vegdirektoratet

008-ØKONOMIINSTRUKSER -  
3. utgave  
Forskrifter  
98 sider

Håndboken er bygget opp omkring «instruks for økonomiforvaltningen» i Statens Vegvesen. Den tar sikte på å gi en samlet fremstilling av alle bestemmelser og rutiner som gjelder.



## Vegen og samfunnet

I DISSE DAGER SKAL ALLE I STATENS vegvesen Troms, samt våre pensjonister ha fått jubileumboka «Vegen og Samfunnet».

Boka er gitt ut i forbindelse med vegvesenets 125-årsjubileum, og er et «praktverk» for alle oss som er tilknyttet etaten.

Bokas forfatter er Dag Bjørnland. Kjell Hegdalstrand har vært billedredaktør og ansvarlig for billedteksten. Boka inneholder nærmere 400 sider om vår arbeidsgiver og arbeidsplass. Den tar for seg landet i nord og sør, øst og vest.

Vi ønsker alle sammen - mange gode lesestunder framover - det være seg på hytta, i senga eller i godstolen!

Lisa.



# BILTILSYNETS FORTID

Av Kristian Øverås

Omkring siste århundreskifte kom de aller første motorkjøretøyene drevet fram med forbrenningsmotor til Norge. Og i Christiania satte disse kjøredøningene byen fullstendig på ende. Hester og kusker ble skremt, og byens koner som på sine handleturer var vant til å råde gategrunnen alene, ville ha seg frabedt at et hesteløst kjøretøy skulle presse de ut i skitten. Fremkommeligheten for disse «monstrum» ga de en «god dag i», selv om det for noen kunne føre til endel skrubsår. Kone-nes faste overbevisning var at bilen ikke hadde noe å gjøre på deres enemerker.

**M**EN TALLET PÅ automobiler og motorcykler bare økte og økte. I 1908 ble automobil nr. 85 registrert i Oslo. Den eides av en staselig operasanger, som ved å skru på sin stemmeprakt kunne bistå signalhornet når handlekonene holdt alt for hardt på sine forment rettigheter. Sangeren hette Wilhelm Kloed og hadde etter datiden kjøpt seg en stor staselig bil. Selv var han ikke mindre staselig når han kom kjørende i svart frakk og med flosshatt. Og dette var bare et par år etter at forstørseppåre hadde ment at bilallet i Oslo neppe noensinne ville overstige 50.

Med hva med Troms ?

I 1913 reiste en kar fra Salangen til Christiania for å lære og håndtere dette «tekniske vidunder». Han hadde lest om Automobilen i «Ukens Nytt». Han var på ingen måte operasanger eller noe annet «stort». Nei, han var en ganske alminnelig arbeidsmann fra bygdesamfunnet i Troms som hadde fått et kraftig tilfelle av «bildilla». Han meldte seg derfor som elev ved «Aurora Chaufførskole» i Christiania. Denne institusjon var egentlig en vognmannsforretning som opprinnelig drev varetransport med hestekjøretøyer, slik at kjøre-

## Sertifikat i snart 60 år



«Hvis man gjerne vil vite hvordan det egentlig var å ta motorvognsertifikat i 1913 for så å sammenlikne med dagens forhold, så er pensjonist Johan Rørbach den rette å henvende seg til. Han jubilerer nemlig 14. mars 1973 ved å ha hatt bilsertifikat i 60 år, mens Rørbach samtidig kan dokumentere at han har registreringsnummer 3 vedr. «sertifikat for motorvogn» i Senja politimesterembete. I gar var jubilanten «in spe» hos bilsukkyndig Kristian Øverås for å fornye sine papirer, der han slapp gjennom uløyet etter at sertifikatknødet var påført behørlige stempel og underskrift.

Utklipp fra «Harstad Tidende» - 1973.

opplæringen på det tidspunkt var en bigeskjeft. Elevance måtte derfor i tillegg til å lære bilkjøring, også bedrive varetransport med hester samtidig som de måtte utføre det meste av stalltjenesten. De fikk derfor en svært allsidig opplæring. Kurset tok 6 uker, og etter endt opplæring reiste så karen med navn Rørbakk hjem igjen. Med seg hjem hadde han en Ford - den første til fylket. Det er rimelig å anta at det var folkensomt på Lund-kaia da «lokalen» la til kai den dagen. Det var ikke hver dag at en nydannet chauffør viste seg på båtdekket med sin svartlakkerte Ford.

De første førerkort og det første registrerte kjøretøy i Troms.

Rørbakk ble den første uteksaminerte bilfører i Troms, men av visse grunner fikk han ikke utstedt sertifikat av Politimesteren i Senja før 6. september 1916. Sertifikatet fikk nr. 3. Han ble dermed forbigått av Edvin Thorbergesen, Harstad som i Oslo den 18. juli 1914 hadde fått utstedt sitt sertifikat der. «Sertifikatet er visstnok unummerert» står det i protokollen, men han fikk det byttet ut i Harstad den 16. september 1915. Dette ble derfor sertifikat nr. 2.

Sertifikat nr. 1 i Troms innehaes av sykkelhandler Ewald Eriksen, Harstad. Han ble den 13. oktober 1914 av politimesteren tildelt «Certifikat for føring av motorcykel X nr. 1». Eriksen må derfor være den som av Politimesteren i Senja har fått utskrevet det første førerbevis for motorkjøretøy i Troms. Det vil med andre ord si at det første registrerte kjøretøy i Troms ikke har vært, som de fleste har trodd, en bil – men en motorsykkel.

#### Rørbakks bil

Bakgrunnen for at Rørbakk ikke umiddelbart tok sin bil i bruk var nok først og fremst skepsis blant bygdens folk. Da han første gang søkte kommunen om å få kjøre på de nærliggende veier i Salangen hevdet enkelte kommunestyremedlemmer at han kunne bygge seg egne veier ved siden av kommunens veier dersom han ville ta i bruk sitt kjøretøy. Det var med andre ord harde tider for de som ville begynne med noe nytt ute på bygdene i de dager.

Straks første verdenskrig brøt ut ble også bilen rekvirert av Hærens proviantmagasin på Sjøvegan, og den ble ikke sluppet fri før i 1916. Dette er nok den egentlige grunnen til at Rørbakk ikke tok ut sitt førerkort før i 1916.

Men da begynte det heldigvis å løse. For i 1916 fikk han av Amtsingeniør Saxegaard, tillatelse til personbefordring mellom Sjøvegan og Brandvoll i Bardu. Det var nok transport av militær personell det her var snakk om. Men det gjaldt bare befalsgrad fra løytnanter og høyere. Fenriker og serjantier måtte ta sekken på nakken å gå fra Brandvoll. Saxegaard benyttet nok også denne transport når han skulle til innlandet.

Sivil transport av personer mellom Setermoen og Sjøvegan ble det ikke noe av på grunn av at Tromsø Amts Ruteautomobil ble satt i trafikk i 1917-18 i dette område. De hadde fått enerett på all persontransport, og de kjørte rute to ganger i uken. Derimot voldte det ingen problemer med å få transporttillatelse til å kjøre lik fra de militære sykestuer på Setermoen til lokalbåten på Sjøvegan da spanskesyken slo til i militærleirene i 1918. For dette var en transport hestekjørerene følte at de kunne stå over.



Ingeniør Hellig Rabbe – Statens bilsakkyndige i Troms fylke fra 1927 til 1935. Bildet er tatt i Bergen i 1940.

#### Kjøretøytallet øker.

Fra 1919 begynte kjøretøytallet å øke, og da mest i sørfylket. Etter at «Tromsø Amts Ruteautomobil» måtte «legge inn årene», begynte kommunale forhandlinger om dannelse av T.I.R.B., og dette selskap begynte å fungere i 1919. Stadig flere ungdommer fra fylket hadde nyttet anledning til å få sin «chaufførutdannelse» i Bergen, Oslo og Trondheim. Disse ble grunnstammen av sjåførene i det nystartede selskapet. T.I.R.B. drev forresten ikke bare med person og godstransport. De foretok også brøyting av veier i Troms innland, og den jobben kunne stundom være tøff nok.

En av veteranene i selskapet, Sverre Berg, fortalte at han etter en brøytetur var helt «innfokket» i det skrале og utette førerhuset. Han kunne bevege føttene fra knærne og ned, pluss armer og hodet. Ellers var han fastlåst som i et snøskred.

#### Førerprøver

Etterhvert som kjøretøytallet økte i 1920-årene fant de aktuelle myndigheter ut at noe måtte gjøres. Men da hadde det allerede av politimestrene vært oppnevnt kontrollører som både kunne kontrollere kjøretøyer og foreta «prøvelser av førere».

Og til disse «prøvelser» ble endel av veivesents folk nyttet. Saxegaard fikk utstedt sitt førerkort for automobil 16. juni 1915, og ifølge Olve Reiersen ble han i 1919 autorisert til å foreta prøving for førerkort. Etter at Saxegaard forlot fylket ble det utnevnt ny sensor. Det var en ingeniør som het Hjalmar Schulz, opprinnelig fra Hammerfest. Han fungerte som sensor helt fram til opprettelsen av Statens Bilsakkyndige i Troms i 1927. Han ble særlig kjent på grunn av at han som regel lot førerprøvekandidaten kjøre innom barbereren på kaia slik at han fikk sin daglige barbering utført mens eleven ventet. Etter 1927 ble også avdelingsingeniør Knut Waarum nyttet som sensor. Det var særlig elever fra Bardu og Målselv som ønsket Waarum som sensor. Ja, det ser faktisk ut som de til en viss grad «skydde» den bilsakkyndige eller «Han Tykke sjøl» som enkelte har behaget å kalle oss.

#### Lovverket.

Hittil hadde motorvogntrafikken var regulert av «Lov om bruk av motorvogn» av 21. juni 1912. 20. februar 1926 ble det vedtatt en ny «Lov om motorvogn». 17. desember 1926 ble det vedtatt at loven i sin helhet skulle tre i kraft fra 1. januar 1927. Arbeidsdepartementet utferdiget forskrifter til loven 20. desember 1926, og sannelig ble også trafikkreylene fastsatt i henhold til «Kronprinsregentens resolusjon» (dvs. vår nåværende Konge) av 17. desember 1926. Så her må vil vel kunne være enige om at forordningene kom strømmende med «jettfart» lenge før dette ordet var oppfunnet. I forhold til tiden departementale tilrettelegginger tar i dag, hadde de gamle gutta intet å skamme seg over. Både lov, forskrifter og trafikregler var så godt gjennomarbeidet at de kunne hatt aktualitet også i dag.

#### Statens Bilsakkyndige dukker opp.

Samtidig med at «Lov om motorvogn» ble vedtatt 20. februar 1926 ble det vedtatt at det skulle oppnevnes Bilsakkyndige. Disse skulle oppnevnes av Arbeidsdepartementet etter innstilling fra overingeniøren for Veivese-



Vektkontroll i Harstad i 50-årene.

net og fra vedkommende politimestre. Det ville for Troms vedkommende være Politimestrene i Senja og Troms.

For Troms fylke, som for en del av de andre fylker skulle det bare oppnevnes en sakyndig. Han skulle ha sitt kontorsted i Harstad. Men samtidig ble det også bestemt at det skulle oppnevnes stedfortreder som skulle fungere under bilsakkyndiges fravær. Det kan samtidig være nyttig å nevne at Stortinget var av den oppfatning at de Bilsakkyndige skulle gis god lønn slik at etaten ble sikret best mulige søkere.

Stillingene ble utlyst i slutten av 1926 og den antatte søker for Troms, ingeniør Hellig Rabbe fra Oslo sendte inn sin søknad til «Det Kongelige Norske Arbeidsdepartement» den 16. november 1926.

På lille julaften postet Vegdirektøren ansettelsesbrevet til Hellig Rabbe som mottar det på julaften. 27. desember svarte han JA til stillingen. Samtidig søkte han om utsettelse for tiltrødelse fram til 1. februar, visstnok på grunn av vanskeligheter med å framskaffe tilstrekkelig med penger til flytting på så kort varsel. Søknaden ble innvilget.

#### Fortgang i sakene.

Da Hellig Rabbe kommer til Harstad ligger motorvognloven, forskriftene, trafikkreylene og de aktuelle avgifts-rundskriv klare. Videre ligger det opplysning om kontorholdsgodtgjø-

relse for ett år på kr 400,- samt kostholdsgodtgjørelse for hele året på kr 1500,-. Også stoppemerke for utekontroll samt instruks for hans arbeidsoppgaver var kommet på plass. Og instruksene må ha vært god den, for den ble ikke opphevet før i 1989.

Allerede 1. februar 1927 tilskrives Rabbe fra sin kollega i Nordland, Arnold Rønning i Bodø med anmodning om å møtes i Tromsø «til drøftelse av fælles interesser». Han ønsket også at det så snart som mulig ble avholdt et billøp i Troms Innland. Den samme Rabbe har forøvrig virkelig vist seg å være en ordensmann. Av hans saksjournaler kan en i hele hans tjenestetid som bilsakkyndig i Troms fram til fratredelse 13. juni 1935 lese hva han har foretatt seg. Videre kan vi lese om spesielle hendelser i hans tjenestetid.

Den 16. april 1928 kjøpte Rabbe seg en Douglas motorsykkel og noe senere en brukt Ford hos Edvin Thorbergesen. Han syntes at vegene i Troms var utrolig bra og fant det derfor naturligt å anskaffe seg motorkjøretøy til sin tjenestekjøring.

#### Biltilsyn til selvkost.

Ansettelsesvilkårene var slik at de bilsakkyndige skulle drive sin virksomhet til selvkost med en garantert minstelønn på 2550,- kroner. Også kontor og kontorutgifter måtte utredes på samme måte. Derfor ble det fastsatt gebyrer for de tjenester som ble ydt. For de første 200 kontrollerte auto-

mobiler som hver for seg ble beregnet til én kontrollenhet skulle den bilsakkyndige beregne seg 15,- kroner. For de neste 300 kunne den bilsakkyndige beregne seg 5,- kroner pr. kontrollenhet og deretter 2,- kr for de neste 700 og så 1,- krone for resten. Som kontrollenhet ble beregnet 1. automobil, 2 motorsykler eller 3 tilhengere for automobil eller 1 førerprøve for automobil, 2 førerprøver for motorsykkel eller 3 prøver til fornyelse selv om førerkortet ble fornyet uten prøve. For enkelte bilsakkyndige førte disse gebyrer til inntekter som kunne bli høyere enn biskoplønninger. I Troms ble det derimot noe magert på grunn av lavt kjøretøytall de første årene. Kjøretøytallet i 1925 var ikke høyere enn 128 stk. Noe høyere var det nok i 1927, men det ble fort misnøye med at innkallingene ble for hyppig. Det kan nevnes at kontorutgiftene i 1929 var på 214,36 kroner.

#### Første kontroll av kjøretøyer.

Mellom 1925 og 1927 må det ha skjedd en fordobling av kjøretøyparken. Rabbe har nemlig i sitt første tjenesteår kontrollert ialt 233 kjøretøyer. Kontroll nr. 1 ble foretatt 1. mars, og det var en Ford med registreringsnummer X-7. Den eides selvfriggelig av fylkets første bileier, Johan Rørbakk. Og helt ok var den ikke, for det ble gitt mangellapp for «manglende baklys» samt ikke påsatt vekt- og avgiftsskilt. Med det var ellers endel bileiere som fikk langt flere pålegg enn det ble gitt på den første utstede kontrollseddel.

At motorvognparken økte adskillig i disse første årene viser kontrolltallene for de påfølgende år som for 28,29 og 30 var henholdsvis 383, 427 og 409, så kanskje lønnen bedret seg etter hvert. Rabbes første kontrollprotokoll er sirlig ført med dato, eier, kjennemerke, merke og med alle mangler og pålegg nøye spesifisert.

#### Stedfortrederer til bilsakkyndige.

Rabbes journal viser at Veidirektøren allerede i slutten av juli 1927 har tatt opp spørsmålet om stedfortrederer for de bilsakkyndige. Den 15. desember



Fylkesmannen i Troms  
Jan. 1940/28.

Troms, 28 Juni 1928.

Herr  
Overingeniøren for veivesenet  
i Troms Fylke.

Veidirektøren har den 12de ds. tilkrevet

sig saaledes:

"Stedfortreder i Troms for den bilsakkyndige.

Veidirektøren tillater sig herved aa meddele at efter forslag av overingeniøren for veivesenet tiltraadt av politimesteren i Troms godkjennes instrumentmaker Johan Krohn som stedfortreder i Troms for den bilsakkyndige, forsaavidt hr. Fylkesmannen ikke har noget aa bemerke hertil."

Hvilket herved meddeles til underretning, med tilføiende at jeg intet har aa bemerke ved den trufne ordning.

Mr. Krohn og politimesteren i Troms er underrettet herfra.

Kopi av brev angående stedfortreder i Tromsø for den bilsakkyndige. Det er med andre ord den første bilsakkyndige i Tromsø.

1927 blir det fra Rabbe gitt beskjed til Overingeniøren for Veivesenet i Troms om at distriktsdyrløge B. Engelhardt, Harstad er godkjent som hans personlige stedfortreder. 23. juni 1928 blir så instrumentmaker Johan Krohn, Tromsø oppnevnt av fylkesmannen etter forslag fra Overingeniøren i Veivesenet og etter tilskrivelse fra Vegdirektøren. Hans funksjonstid i Tromsø varte bare ut året 1928. Etter han ble tannlege Devold fra Tromsø tilsatt, og han fungerte til slutten av 30-årene. I Harstad derimot fungerte disponent Mads Nygård, i Harstad Oppland Rutebil fra midten av 30-årene og helt fram til 1953.

Vi ser tilbake og minnes spesielle dager!

Det er noen episoder under Rabbes tjenestetid jeg vil nevne spesielt.

Den første trafikkulykke av alvorlig

art som er blitt registrert skjedde 29. mai 1934 i Hvedings gate i Harstad. Da har det nemlig skjedd «Overkjørsel av person med automobil X-1». Sjøfåren var Mallvin Oscar Normann Sandnes og den overkjørte var ingeniør Arthur Meyer. I den anledning ga den bilsakkyndige sakkyndig uttalelse.

10. oktober 1933 har overingeniør Smith-Sunde, Veivesenet i Troms fremmet forslag om å overføre registrering av motorvogner fra politiet til de bilsakkyndige. Han var dermed tidlig ute med å forenkle rutiner.

17. mai 1932 søker Eilif Andreassen, Vangsvik om å få kjøre grus for veivesenet på Senja. Med de bilsakkyndiges påtegning ble søknaden oversendt til Smith-Sunde. Søknaden ble formodentlig velvillig behandlet.

10. september 1932 mottar Rabbe anmodning fra lærer Sæterskar, Stall-

gargo om bistand til start av rutebilselskap i Finnmark.

15. januar 1934 behandler overingeniør Smith-Sunde den første «Skrivelse vedrørende Buss for rutekjøring på Tromsøen».

13. juni 1934 søker lensmann Rivertz på Lyngseidet om han kan «få tillatelse til at benytte en Chervolet bil midlertidig inntil kontroll kan finne sted». Tillatelse ble gitt mot at han betalte kontrollgebyret på 15,- kroner samt returnerte registreringsmeldingen. Rabbe måtte imidlertid purre på registreringspapirene flere ganger.

Allerede så tidlig som i 1934 søkte en person fra Gratangen om tillatelse til å kjøre opp før fylte 18 år. Søknaden ble oversendt Vegdirektøren som ga avslag.

**Førerprøvesteder og første kjøreskole i Troms**

Av førerprøvesteder var det mange. Foruten Harstad og Tromsø ble det i de første årene avviklet førerprøver på Setermoen, Sjøvegan, Finnsnes, Gullhav, Skjervøy og sannsynligvis også på Lyngseidet.

1. januar 1932 har Einar Sofus Nielsen, født i København fått byttet sitt danske «førersertifikat nr. 8126 utstedt av Københavns politi IV afdeling, utvidet til også at gjelde for Norge motorvogner». Han startet den første kjøreskole i Troms, de såkalte «Stjernebilene». Ellers rundt omkring i fylket måtte folket lese trafikkregler på egen hånd og få den praktiske opplæring hos kjente. Opplæringen kunne like gjerne skje på lastebil som på personbil.

**Bilbedrifter.**

Den første bilforhandler i Troms var Edvin Thorbergsen, Harstad. Han hadde et «nummerert certifikat for automobil» tatt i Oslo i 1914. Han begynte samtidig med bilreparasjoner. Forøvrig kom A/S Anco's filial i Harstad og Sørbøes Auto, Tromsø på et tidlig tidspunkt. Einar Fjeldstad er bare sporadisk nevnt som bilreparatør i de årene.



Enkelte bilsakkyndige reklamerte for sine egne produkter – fra 1950 – Hamar.

På tross av at bilantallet var lavt, var antall bilmerker overdådig. Det fantes 20 personbilmerker med majoriteten blant Ford og Chevrolet. Av merker som i dag ikke finnes på vårt marked kan nevnes: Rugby, Essex, Cleveland, Oakland, Overland, Nash, Terraplane, Star og Darrag. Av lastebiler var det også en fin blanding av Ford, Chevrolet, Dodge, Fargo, Daimond T. GMC, International, Reo, Citroen, Bedford, FWD og endel flere.

Motorsykkelmmerkene var også mange. Blant vegvoktere og endel oppsynsmenn var det mest Harley-Davidson og Indian som ble brukte.

**Rutebilselskaper.**

Troms Amts Ruteautomobil ble stiftet i 1916 og holdt det gående i et par år med to biler. De åpnet visstnok rutetilbud mellom Setermoen og Sjøvegan i 1918.

Fra 1919 kom så T.I.R.B. – og de kom for å bli. Også det selskapet kjørte i sin startfase mest med Fiat-biler. 4. mai 1920 registrerer Harstad Oppland Rutebil sin første rutebil for personbefordring. Det var en Dodge med kjennemerke X-41. Bare vel et halvt år etter, den 30. august 1923, får Harald Løvhaug også sin Harley David

son registrert med kjennemerke X-43. Begge disse var kjente veimenn på innlandet i Troms.

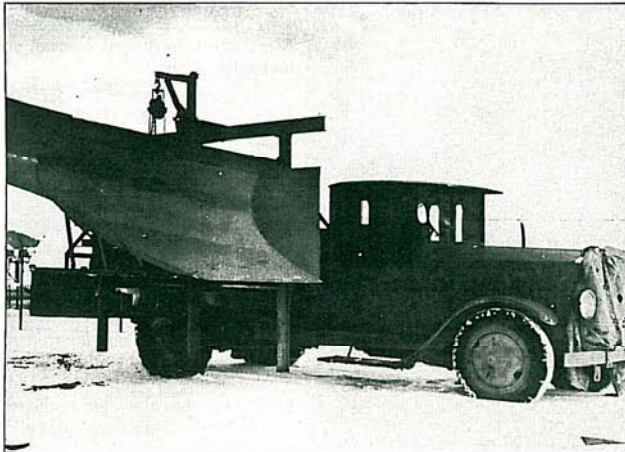
**Pionertiden er over.**

Da Hellig Rabbe forlot som bilsakkyndig i Troms 13. juni 1935 var en pionertid over. Han hadde sørget for at folket fikk førerkort og fikk sine kjøretøyer registrert og kontrollert. Smith-Sunde hadde hele tiden vist seg å være en god «parhest» som hadde bistått med dispensasjoner og tillatelser slik at utviklingen hele tiden gikk stadig framover.

15. juni 1935 får så Troms sin andre bilsakkyndige. Det er sivilingeniør Bjarne Falck fra Trondheim som nå trør til. Det gikk rykte utover bygdene at når han tok på seg «falkeblirket», da var det best å stå over både prøver og kontroller. Det var neppe så mye sannhet i dette, men det viser at publikum hadde en enorm respekt for disse statens folk som kalte seg Statens Bilsakkyndige. Personlig opplevde jeg han imidlertid som en jovial person da jeg tok mitt førerkort som 18-åring i 1944.

**Krigsårene**

Falck var, i likhet med Rabbe, alene sammen med sine stedfortreder. Det eksisterte ingen konkurssjon før andre verdenskrig. Under krigen dukket bensinkortet opp, og dette kontor hadde en viss tilknytning til den bilsakkyndige. Falck var nok med i illegalt arbeid – det var forresten de fleste bilsakkyndige. De satt jo så lagelig til. Av den grunn ble også Falck fengslet for et tidsrom som i førerkortprotokollen viser seg som et åpent felt hvor ingen førerprøver ble avholdt. Like etter krigen sa han opp sin stilling og tiltrådte som bilsakkyndig i Trondheim. Han ble etterfulgt av Brynjulf Akre som tok over i en turbulent tid med takseringsarbeide for tyske etterlatte kjøretøyer som det vrirlet av i Troms.



Strømmen brøytebil — 1932. Bygd av Strømmen Mek. Verksted, Hamar og brukt over Gratangsfjellet.

#### Motorvognkjøretøyparken øker.

Etter krigen skjøt motorkjøretøyparken fart, både når det gjaldt biler og motorsykler. Mange søkte om kjøpetillatelse, og en god del fikk også. Samtidig kostet bensinen 50 øre literen, så utsiktene var lyse. Men samtidig med dette ble nye biler rasjonert slik at Bilfordelingsnemnda med den bilsakkyndige som formann, fungerte helt fram til 1960. Akre fikk særlig mye å henge fingrene i. Han skulle holde styr på en kjøretøypark som økte i hurtig tempo på grunn av alle tyskerbilene. En god del av eierne hadde nok dessverre særlig lite kjennskap til de krav som skulle oppfylles. Samtidig som den bilsakkyndige ble betraktet som en ren «busemann». I hvertfall fungerte jungeltelegrafene til sine tider svært godt, slik at de fleste holdt seg orientert om hvor Akre til enhver tid befant seg når han var ute på tjenestereiser. Men vi må vel ha grunn til å si at Akre i dette bevegede tidsrom gjorde en meget god jobb.

#### Troms fylke deles i to distrikter.

I Akres periode ble også Troms fylke delt inn i to distrikter. Fra 1951 ble det av Vegdirektoratet besluttet at den bilsakkyndige i Harstad skulle ha Harstad, Kvæfjord, Bjarkøy, Ibestad, Skånland, Gratangen, Lavangen, Sal-



Bilverkstedkontroll - 1970.

#### En ny tid i biltilsynet.

Fra 1960 begynte det å skje forandringer. Bilrasjoneringen tok slutt med den følge at salget av nye biler økte betraktelig. På høsten 1960 ble hele bilregisteret flyttet over fra politiet til bilsakkyndige. Samtidig fulgte det også en del kontoransatte med «på lasset», hvorved kontorseksjonen var et faktum. I 1962 kom de første kurs-tilbud til teknisk ansatte ved Statens Teknologiske Institutt. Samme år kom Rasjonaliseringsdirektoratets utredning om bilsakkyndiges virksomhet. Og siden har det gått slag i slag med kurser og seminarer. Videre kom Stortingsmelding nr. 79 om ny organisering av bilsakkyndige til Statens biltilsyn. Med dette fulgte biltilsynsavdelingen ved vegkontoret – og med en biltilsynssjef på toppen. Biltilsynet som helhet ble således integrert i Statens vegvesen. Dette begynte å fungere i Troms fra 1978 med Odd Halvorsen som første biltilsynssjef.

angen, Bardu, Sørreisa, Dyrøy og Tranøy som distrikt, mens den bilsakkyndige med Tromsø som kontorsted overtok resten av fylket.

# ARBEIDSMILJØUTVALGETS LIV OG VIRKE

Av Wiktor Eriksen

**I** FORBINDELSE MED vegvesenets 125-års jubileum kan det være av interesse å ta et tilbakeblikk på verne- og miljøtjenestens tilblivelse og forløperen for dagens AMU. (Arbeidsmiljøutvalg)

#### Samarbeidsutvalget

Organisert verne- og miljøarbeid ved vegvesenet i Troms kan ikke igang før i 1965 da det såkalte verneutvalget ble opprettet. Før denne tid var det samarbeidsutvalget – etablert i 1947 – som var organ for de spredte vernesaker som var på sakskartet. Samarbeidsutvalgets virksomhet ble avsluttet i desember 1980 da man fant utvalget overflødig, idet det nåværende arbeidsmiljøutvalg var kommet godt igang etter demokratiske prinsipper. Verneutvalget var inntil denne tid et underutvalg av samarbeidsutvalget.

#### Det første verneutvalg

Den 12. mars 1965 ble det holdt konstituerende møte i verneutvalget. Utvalget besto av: som verneleder – sivilingeniør Herlev Solberg, som representant for oppsynsmennene – Asbjørn Hansen, som hovedverneombud – Julius Mosbergvik, Storsteinnes. Hovedverneombudets stedfortreder var Ola Kristiansen, Kvesmenes. Solberg var første formann og førstesekretær Olve Reiersen var utvalgets sekretær. Reiersen ble senere valgt som verneleder.

#### Arbeidsmiljøutvalget

I 1975 ble ordet miljø første gang benyttet i vokabularet, idet utvalget nå ble benevnt som verne- og miljøutvalg.

Etter at Arbeidsmiljøloven kom i 1977 ble det vedtatt å opprette arbeidsmiljøutvalg med bakgrunn i lovens §§ 23 og 24 - og i den organisasjonsform vi kjenner idag. Arbeidsgiver og arbeidstaker har like mange representanter i utvalget. Ved

## Arbeidsmiljø anno 1863

DE GODE GAMLE DAGER

Noen hver av oss kan vel synes at utviklingen går for raskt på mange områder, og Arbeidsmiljøloven er blant de saker som har vært særlig sterkt bemerking. I de misse år med dagens situasjon blir særlig stor, er det fristende å hente et tilbakeblikk og se hvordan situasjonen var i tidligere tider. Vi fant et utvalgsreferat fra 1863 i «Troms» bedriftsorgan, og vil gjerne bringe det videre til arbeidstakere som er interesserte med dagens arbeidssituasjon.

Arbeidstilsynsmøter 1863—1873. Med overhåler av personaler.

I Godsfrykt, realitet og poaktighet er forretningsfører for en ordentlig forretningsfører.

II Personell behøver nu bare å være tilstede på hverdager mellom kl. 6.00 morgen og kl. 6.00 om ettermiddagen. Søndag tjener til klærne. Hver morgen er den benyttet på kvartoren.

III De vesen er enhver yder overdragsarbeid, dersom forretningsfører det.

IV Funktionsløst med den halve tjenestekalder er nødvendig for kontoransatte. Alle klergutter og juniorer møder seg hos ham 40 minutter før begynnelsen, og står til disposisjon også etter kontorens stans.

V Enkel påklædning er foreskrevet. Personalen må ikke oppføre seg i lyse klær, og må bare bruke ordentlige strømper. Kalliser og drakter må bæres på seg på kontoret, idet personalen har en øve til disposisjon. Undtatt når det er dårlig vær, er halstøff og huser ikke tillatt. Dermed anbefales personalen som vinneren å bringe med 2 kg. kull pr. dag pr. person.

VI Det er forbudt å snakke i konserten. En funksjonær som søker sigar, syner altså i enhver form, besøker biltilsynssteder og politiske selskaper, og foranledning til å utsette hans ære, uansett, rettsliggjefhet og reddighet i tvil.

VII Det er tillatt å smaa føde mellom kl. 11.30—12.00, men arbeidet må ikke innstilles av den grunn.

VIII Kunder og medlemmer av bedriftsledelsen må møtes med arbeidsgiver og bedriftsleder.

IX Hvert medlem av personalen har plikt til å sørge for bevaring av helse. I sykdomstilfelle søttes lønnsuttbetaling. Det anbefales derfor på den sterkeste at enhver av oss legger en pen som tilhøre for slike sykdomstilfelle, og også for de gamle dager, foras han ikke faller almenheten ut byrde, når han ikke lenger kan arbeide, eller hans kraft er svekket.

#### Arbeidsreglement fra 1863.

stemmelikhet gjør formannens stemme utslaget. Her i Troms har vi en modell med 3 representanter fra hver, samt verneleder som fast medlem i utvalget, men uten stemmerett.



Befaring med AMU i Pollfjelltunnelen 1981. Bedriftsoverlege Adelsten Jensen (nr. 3 fra venstre), besøker Troms vegvesen og deltar på møte og befarings i AMU.

Han har selv sagt talerett. Utvalget har fast sekretær. Formann velges for ett år av gangen, henholdsvis fra ledelse og arbeidstakere (organisasjoner) annen hver gang.

#### AMU's virke og arbeid

Utvalget avholder som regel fire møter i året, med to møter på vegkontoret og to møter i distriktet i forbindelse med befarings. AMU behandler mellom 40 og 50 saker i året. Et par saker var gjengangere i utvalgsmøtene i flere år. Det var problemet med håndholdte boremaskiner og spørsmålet om tildeling av varmedresser i driften. Førstnevnte sak løste seg selv ved at boremaskinene forlengst er ute av bruk.

#### Verneleder

Fra 1975 til utgangen av 1982 var Svein Liland (nå Paulsen) verneleder. Fra 1983 overtok Bjørn Eriksen jobben, og er nå verneleder i full stilling fra 1. januar 1989.

#### Vernearbeid er viktig!!

Fra tid til annen hører man røster om at AMU er et «supperåd» som diskuterer uvesentlige saker. Utsagnet karakteriserer uvitenheten om utvalgets virksomhet. Dette må være en sak for informasjonsmedarbeiderne å rette på. Så kan man spørre: Hvordan har arbeidsmiljøet vært uten verne- og miljøtjeneste i etaten? Vi som har arbeidet med dette på nært hold i en årrekke vet svaret. Heia AMU!

# VEGSTASJONENE - VÅRT ANSIKT UTAD



Harstad

Av Knut Davidsen

## Vegvesenets ansikt utad

I Troms fylke har vi tilsammen 6 vegstasjoner. Disse er plassert i Harstad, Bardu, Finnsnes, Nordkjosbotn, Tromsø og Storslett. Stasjonene er på mange måter etasens ansikt utad. Her kan publikum henvende seg for å få opplysninger om veg- og føreforhold, om fremgangsmåten for søknad om avkjørsler, dispensasjon fra byggeavstand, kryssing av veg med vann-/kloakkledning, veglys, tung/bred/lang transport etc., om planer for fremtidig vegutbygging og utbedringer, – kort sagt alle spørsmål som kan oppstå om en er nabo til veggen eller trafikanter og vegbrukere. Til vegstasjonene kommer publikum med sine klager på dårlig brøyting, glatte veier, endeløse gjørmestier i teeløsningen, manglende vegoppmerking og belysning som svikter.

## Daglig arbeid

Som kontorsted for vegmesteren og hans oppsynsmenn er stasjonen midtpunktet for alt vegvedlikehold i området. -

Herfra dirigeres manuelle og maski-

nelle ressurser til arbeidsoppgaver som enten er nøye planlagt gjennom driftsplaner eller som oppstår uforutsett og bare må utføres på tvers av all annen planlegging. Her holdes driftsmøter hvor arbeidsopplegget diskuteres og problemer søkes løst.

## Kommunikasjon

God kommunikasjon er et helt nødvendig hjelpemiddel for å kunne utføre arbeidet effektivt. Via vårt interne radiosamband formidler vegstasjonen arbeidsordrer fra vegmesteren og informasjon fra våre tjenestemenn ute på veggen. Hver stasjon disponerer mobiltelefon. Her er telefax og datautstyr med tilknytning til vegkontorets hovedmaskin.

## Oppgaver for biltilsynet

Vegstasjonene i Bardu og på Storslett har i tillegg oppgaver for Biltilsynet. Ved begge steder utvikles førerprøver. Bardu har førerkortekspedisjon med utstyr for produksjon av førerkort. På Storslett benyttes verkstedhallen som kontrollhall for kjøretøy.

## Anleggskontor og verksted

I perioder med veganlegg i nærliggende områder benyttes ofte vegsta-

sjonene som kontorsted for anleggssavdelings ingeniører og oppsynsmenn. I tilknytning til vegstasjonene er det et verksted som utfører vedlikehold av vegvesenets biler, maskiner og utstyr. Det er nødvendig med god lagerplass for oppbevaring av skiltmaterieell, rekkverk og annet redskap etc.

## Framtidens vegstasjon

Ser vi framover aner vi en vegstasjon med bemanning døgn rundt, full av elektronisk utstyr som angir vær- og føreforhold forskjellige steder i området, overvåker vegkryss og tunneler, og fjernstyrer signalanlegg, sperrebommer og omkjøringsgskilt. Mye av teknikken er allerede ferdig utviklet.

Det vil neppe gå så svært mange årene før disse framtidsvyer er en realitet.

## HARSTAD VEGSTASJON

Harstad vegstasjon på Åsegarden sto ferdig i september 1975.

Vegstasjonen huser vegmester Rolf Andreassen og ellers 2 oppsynsmenn i vedlikeholdet. I tillegg er det 1 maskinoppsynsmann med 4 mann under seg. Anleggssavdelinga har stasjonert 2 oppsynsmenn og 2 anleggsledere på stasjonen.

«Vegvesenets ansikt utad» på Åsegarden er Helge Pedersen – førstesekretær – og den som tar seg av kontor-drifta.

Vedlikeholdsområde 1, som sorterer under Harstad vegstasjon, har ansvaret for kommunene Harstad, Bjarkøy, Kvæfjord og Skånland. Området begrenser seg i sør til Nordland grense og i nord til Tjuvskjær i Gratangen. Dessuten sorterer øyene Grytøy, Bjarkøy og Sandsøya under område 1. I tillegg hører Godfjorden i Kvæfjord under område 1 – men for å komme dit må man via Nordland fylke.

Fergeforbindelsene er mange i dette vegmesterdistriktet. Det er derfor 11 fergeleier å ta hånd om. Forøvrig har vegmesterdistriktet det daglige oppsyn med 396 km veg.

## BARDU VEGSTASJON

Ernst Hansen er vegmester i vedlikeholdsområde 2 som har sin stasjon på Setermoen. Stasjonen sto ferdig i 1974, og før den tid var folket stasjonert i den gamle brøytestasjonen like ved.

Bardu vegstasjon har kontor plass til 4 oppsynsmenn, og har dessuten hovedtillitsmannen i sin «engere» krets. Jobben som publikums første kontaktperson er delt i to, og innehaes av Unni Helberg og Lovise Evenmo.

Vedlikeholdsområde 2 strekker seg fra Nordland grense til Olsborg på rv. 6, oppover til Skjold på rv. 87 – og utover til Elvevoll på rv. 84 i Dyrøy kommune.

De har med andre ord ansvaret for riks- og fylkesveger i Gratangen, Ibestad, Lavangen, Salangen, Bardu og deler av Målselv – og en liten del av Dyrøy.

4 fergeleier er under dette områdets oppsyn, og ellers har Bardu vegstasjon ansvaret for en høgfjellsovergang – Gratangsfjellet med 424 m over havet.

Tilsammen har område 2 ansvar for 505 km veg.

Bardu vegstasjon har også oppgaver for biltilsynet. De utsteder førerkort, og tar seg ellers av andre oppgaver for



Bardu

biltilsynet. Rent organisasjonsmessig er de underlagt Finnsnes biltilsynsstasjon.

## FINNSNES VEGSTASJON

Finnsnes vegstasjon sto ferdig i 1978. I 1987 ble to vegmesterområder slått sammen til et område, nemlig område 3. Svein E. Paulsen er vegmester. Dessuten er det 3 oppsynsmenn i vedlikeholdet. 1 maskinoppsynsmann med 5 mann på verkstedet.

Anleggssavdelingen er for tiden stasjonert her med 2 anleggsledere og 4 oppsynsmenn. Hovedverneombudet for vegvesenet i Troms arbeider ved stasjonen. Inger Nilsen er stasjonens «ansikt utad».

Området omfatter hele Senja. Kommunene Lenvik og Sørreisa hører med i sin helhet og nesten hele Dyrøy, samt Rv. 855 fra Buktamo til Lenvik grense med tilstøtende fylkesveger. Distriktet har ett fergesamband på fylkesvegnettet.

Tilsammen har område 3 ansvaret for 670 km veg.

## VEGSENTRALEN NORDKJOSBOTN

Vegsentralen på Nordkjosbotn ble bygd i 1968, og påbygd i 1985. Det er en stor stasjon, og har foruten vegstasjon også verksted og laboratorium i sin nærhet.

Sverre Sandstrand er vegmester i område 4 og Jorun Berg er vegsentralens «ansikt utad». I tillegg er Jenny Jernberg kontortilsatt ved vedlikeholdet. Det er dessuten 3 oppsynsmenn på verkstedet og en oppsynsmann tilknyttet laboratoriet. Laboratoriet har ellers 4 ansatte i selve innedriften.

Området 4 strekker seg – med utkanter som Nord-Lenangen, Dividalen, Samuelsberg og Olsborg. Dessuten kan man si at område 4 går fra Finskegrensa til Malangshalvøya. Vedlikeholdsområdet 4 har oppsyn og ansvar for 681 km veg.



Finnsnes



Nordkjosbotn

### TROMSØ VEGSTASJON

Tromsø vegstasjon flyttet fra Troms-dalen i 1982, og kan i dag med rette kalles Tromsø vegstasjon der den ligger på nordenden av øya – nærmere bestemt Skattøra.

I desember 1986 ble 2 vegmesterområder slått sammen til et område, nemlig område 5, som er Tromsø vegstasjon. Området strekker seg til Nordkjos-

botn med tilstøtende veger – d.v.s. Breivikeidet, Jøvik, Sjursnes og Oldervika. I tillegg hører øyene Kvaløya, Ringvassøya, Reinøya, Vannøya, Rebbenesøy, og fergeleiet på Vengsøy til dette området.

Foruten vegmester Inge Iversen jobber 4 oppsynsmenn på Tromsø vegstasjon. Dessuten er det 2 personer stasjonert på verkstedet, herav en formann. Anleggsavdelinga har i tillegg

3 oppsynsmenn for øyeblikket og en anleggsleder på stasjonen.

Ann Jorun Lorentsen og Marit Aspelund deler jobben som kontortilsatte.

Det er mange værharde øyer i område 5 og derfor også mange fergeleier. Tilsammen 9 fergeleier sorterer under Tromsø vegstasjon. Område 5 har dessuten ca. 720 km veg å holde orden på.



Tromsø



Storslett

### STORSLETT VEGSTASJON

Storslett vegstasjon ble ferdig i årsskiftet 1978/79. Den tidligere stasjonen som nå er revet, ble overtatt etter tyskerne i 1945.

Almar Leirbakk er vegmester i område 6. Ellers er det 1 oppsynsmann i vedlikeholdsdrifta, i tillegg 1 maskinoppsynsmann med 5 mann på verkstedet. Han arbeider også delvis for vedlikeholdet. For tiden er 3 an-

leggsoppsynsmenn stasjonert her. Biltilsynet har også plass og utstyr for oppkjøring og kjøretøykontroller på vegstasjonen. Stasjonen utfører en god del tjenester som hører inn under biltilsynet, og fungerer foreløpig som en underavdeling for Tromsøstasjonen.

Margit Pedersen og Anne-Marie Arnesen er publikums første kontaktpersoner og tar seg av det kontormessige.

Vegmesterdistriktet strekker seg fra Samuelsen i sør til Finnmark gr. i nord. Til distriktet hører kommunene Kvænangen, Nordreisa, Skjervøy og Kåfjord. I området finnes en høyfjelsovergang, Kvænangsfjellet på 402 m over havet, samt øyene Uløy, Skjervøy, Kågen, Laukøya og Andnes.

Distriktet har 3 ferger, med 5 fergekaier i riksveg samband og 4 i fylkeveg samband. Tilsammen har område 6 ansvaret for 466 km veg.

# BILTILSYNSSTASJONENS ROLLE OG OPPGAVER

Av Knut Arne Henriksen

**B**ILTILSYNET I TROMS er delt inn i tre biltilsynsdistrikt. Hvert av disse distriktene har sin egen biltilsynsstasjon, og disse er lokalisert til Harstad, Finnsnes og Tromsø.

Biltilsynsstasjonene er i motsetning til vegstasjonene en del av vegadministrasjonen i Troms, og er direkte underlagt biltilsynsavdelingen på vegkontoret.

Biltilsynsstasjonene har som hovedoppgave å arbeide for en bedre trafiksikkerhet på vegene i Troms, og er utvilsomt de distriktvis «tyngdepunktene» innenfor dette området.

Biltilsynsstasjonenes arbeidsområde deles opp innenfor tre seksjonsgrenser med trafikk, kjøretøy og administrasjon og registrering som hovedområder. Kontorseksjonen har registrering av kjøretøy, utstedelse av førerkort og innkalling av kjøretøy til kontroll som hovedarbeidsområde. Biltilsynets virksomhet innenfor kontroll av kjøretøy og tilsyn med kjøretøyverkstedene, hører inn under kjøretøyseksjonen.

Trafikkseksjonens oppgave består i hovedsak av å føre tilsyn med kjøretøkolens føreropplæring og å gjennomføre førerprøveevaluering.

I tillegg til disse hovedarbeidsområdene utfører biltilsynsstasjonenes personell en rekke andre jobber innenfor de forskjellige fagområdene hvor sakkyndig bistand innenfor trafikkulykkesetterforskning og forbrukerinformasjon er to eksempler på aktiviteter.

Biltilsynsstasjonenes kontakt med trafikanter og servicenæringen i fylket setter store krav til stasjonenes mulighet til å yte en god publikumsservice. Det å sitte i «første linje» og yte god publikumsservice – samtidig som det skal treffes forvaltningsmessige avgjørelser ovenfor publikum, er kanskje den mest krevende og viktige oppgaven for fylkets tre biltilsynsstasjoner.

Biltilsynet er nemlig mer enn de fleste tror. Biltilsynet er ikke bare førerprøve og tekniske kontroller av kjøretøy. Biltilsynet er også en hjelper og rådgi-

ver. En biltilsynsstasjon er et sentrum for teknisk fagkunnskap og trafiksikkerhet.

## Harstad biltilsynsstasjon

Stasjonen holder til på Kanebogen utenfor Harstad sentrum. Der har den vært siden 1976. Før den tid holdt biltilsynsfolket til på Sama og i Harstad sentrum.

Biltilsynet i Harstad har som virkeområde hele sør-vestre del av Troms – til og med Gratangen i nord.

Kristian Øverås er biltilsynssjef. Dessuten har stasjonen en stilling som avdelingsingeniør, en ingeniør og en kjøretøysinspektør. På kontorsiden jobber en konsulent, 1 førstesekretær og 2 kontorfullmektiger i hel stilling og 2 i halv stilling.



Harstad biltilsynsstasjon



Tromsø biltilsynsstasjon

## Tromsø biltilsynsstasjon

Biltilsynet flyttet inn i lokalene på Håpet 1. november 1976. Før den tid holdt de til på Gimle og ennå tidligere i sentrum av Tromsø.

Tromsø biltilsynsdistrikt går fra Kvængangen i nord til og med Balsfjord i sør. I tillegg hører øyene utenfor Tromsø til dette distriktet.

Per Magne Solvoll er stasjonssjef på

Tromsø-stasjonen. I tillegg har stasjonen 3 avdelingsingeniører, 3 ingeniører og 2 inspektører. På kontorsiden jobber 13 kontortilsatte, tre konsulenter, 6 førstesekretærer og 4 kontorfullmektiger. Noen av disse arbeider i halv stilling.

## Finnsnes biltilsynsstasjon

Biltilsynet startet opp på Finnsnes i 1973 og fikk nye lokaler i Finnjordbotn i 1976.

Distriktet omfatter hele Senja, samt midt-fylkets kommuner som Dyrøy, Sørreisa, Lenvik, Bardu og Målselv kommuner, og med Lavangen og Salangen lengst sør.

Boye Yttervoll er stasjonssjef. Stasjonen teller 2 avdelingsingeniører og 2 inspektører på den tekniske side. På kontorsiden er 1 konsulent, 3 førstesekretærer og 2 kontorfullmektiger.

Finnsnes biltilsynsstasjon.



# VEGVESENET I DAG OG FRAMOVER

I disse jubileumstider ser vi tilbake å minnes. Vi blar i gamle papirer og bilder, og smiler nostalgisk over vegarbeideren med spade og spett. Alt var så annerledes «den gang» - det var til og med før edb'en! Men i alle disse historiske «mimrier» er det også naturlig å se på vegvesenet i dag - og vegvesenet i morgen.

## Vedlikeholdet blir stadig mer trafikkrettet

Av Oddmar Ellertsen

NÅR MAN Fyller Runde år er det ganske normalt å sette seg i godstolen å mimre litt over fordums storhetstider og høydepunkter - og som regel komme til at alt var da så mye bedre før, og hvor har egentlig utviklingen ført oss hen? Gjør man det når det gjelder vedlikeholdsdriften i Statens Vegvesen finner noen kanskje at det var bedre før, fordi: Ingen la seg opp i hva vi drev med!

Innenfor rammen av økonomien kunne vi gjøre hva vi ville! Trafikantene var en gruppe som ikke hadde «stemmerett»!

Vegdirektoratet og politikerne var fjerne begreper som man ba om mer penger og som var relativt rause uten at vi trengte å definere behovene særlig klart - og uten at det ble stilt særlig krav til oss.

Den enkelte vegsjef, vedlikeholdssjef, distriktsleder, vegmester, vedlikeholdsarbeider fikk ofte definere sine mål selv ut fra sin egen nese.

Alle mente selvsagt at det man gjorde var det riktige, og for all del, det ble gjort en masse god og velment innsats. Men når samfunnet ikke stilte særlige krav var det lett å sovne av og havne i den innstillingen som så godt beskrives i en vise fra Tramteateret: «Bare jeg får kose meg i bingen min kan de andre gjøre hva de vill!»

Men tidene forandret seg, heldigvis. Årets jublant hadde godt og vel passert de 100 år da samfunnet rundt oss, representert ved politikerne, begynte å

Vegstikka har derfor invitert avdelingslederne til en betraktning om dagen i dag og morgendagen.

Vi forventer oss ingen «science-fiction-utvikling», men etaten er nok i stadig forandring i tida framover!

stille kritiske spørsmål omkring de store pengene som hvert år, relativt uspesifisert ble brukt innenfor begrepet vedlikehold.

«Idyllen» ble brutt, og vi måtte begynne å tenke! Det ble tenkt mye og godt og det ble jobbet mye og godt. Jeg vil påstå at det skjedde mer innenfor vedlikeholdet de siste 15 år enn det skjedde på de 110 år som gikk foran.

Først og fremst vil jeg trekke frem vedlikeholdsstandardprosjektet som startet i 1970-årene - og har ført oss frem til dagens «Vedlikeholdsstandard for riksveger».

Dette dokument er det største som har skjedd oss fordi det stiller klare kvalitetskrav og formulerer målsettingen for vedlikeholdet av riksveger.



Trafikkrettet vedlikehold setter trafikantene i sentrum. Utskifting av nedslitte autovern er en del av vedlikeholdsarbeidet.

### For første gang!

For første gang får vedlikeholdsfolket en klarmelding om at vi skal fremskaffe et produkt og at det stilles klare kvalitetskrav til produktet!

Vi får klare målsettinger om

- Framkommelighet
- Trafikksikkerhet
- Service
- Miljø

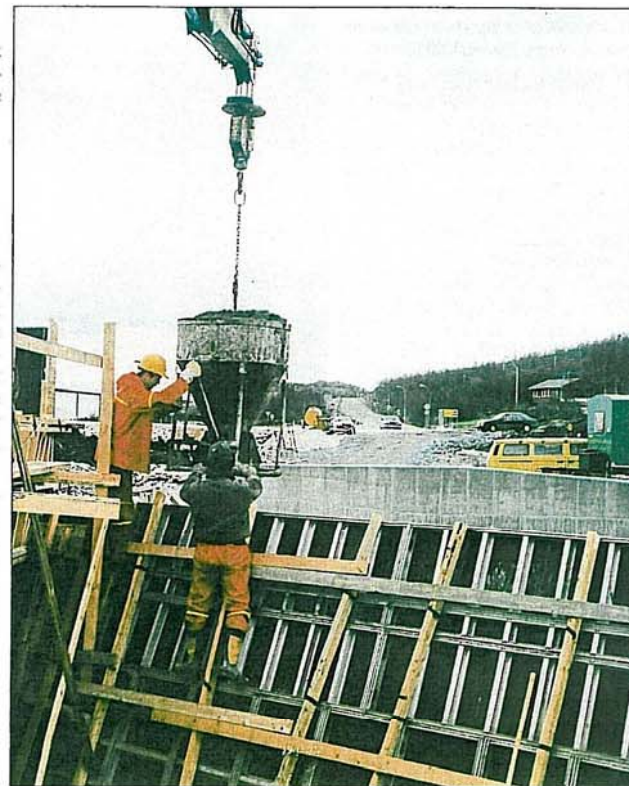
Vi får klart uttalte differensieringskrav om at det er det trafikkrettede arbeid som skal prioriteres, og om at kravene skal være strengere på høyt trafikkerte vegger enn på lavt trafikkerte vegger. Vi får klare krav om at trafikantene skal plasseres på øverste hylle - det er den gruppen vi arbeider for (De som tidligere var «håret i suppa».)

Leser man vegvesenets årsmeldinger finner man at det meste dreier seg om resultatene av investeringsmidlene med bilder av konger og fylkesmenn som svinger saks og kniv. Vedlikeholdsdriften omtales som pengeforbruk. Det samme finner vi i budsjettene - vedlikeholdet opptrer som sekkeposter.

Framtiden vil innebære at vedlikeholdet skal gi halvårlige tilbakemeldinger til Vegdirektoratet og departementet med tilstandsrapporter og med dokumentasjon av måloppnåelse i forhold til de krav som er stilt. Det gjelder f.eks. krav om brøyting til rett tid, til sandstrøing til rett tid, til skiltkvalitet, til spordybde i vegene, til trafikksikkerhet, til publikumsservice osv. Altså dokumentasjon av kvalitet på den jobben vi gjør.

Det er klart at de nye krav til oss betyr at vi må omstille både vår organisasjon og oss selv ganske kraftig. Vi er midt oppe i denne prosessen i jubileumsåret. Det er en prosess som vel i første rekke er en motivasjonsprosess eller en påvirkningsprosess. Denne er ikke gjennomført over natten, og den krever stor innsats fra hele organisasjonen - samt et åpent sinn.

Janne Carlzon i SAS har som bedriftsleder sagt og gjort mye bra, bl.a. har han sagt: «Det nye mennesket kan ikke styres av ordrer og instruksjoner. Gi mennesket i stedet informasjon om målet og vegen dit. Gi det ansvar og myndighet! Da frigjøres en mengde skjult energi!» Dette er vel målsty-



Bygging av ny bru på rv. 19

ringsbegrepet kort og svært godt formulert.

Jeg tror på dette prinsippet, og jeg har hatt gleden av å jobbe med et kurs for samtlige vedlikeholdsarbeidere i Troms, et 3 dagers kurs som i sin helhet er viet det vi kaller trafikkrettet vedlikehold.

Det engasjement og den respons vi har fått på dette kurset gjør at jeg tror at vi er på veg mot en bedre og mer inspirerende arbeidsplass hvor resultatene for trafikantene og for publikum skal vise seg som positive.

Men som sagt er dette en prosess vi er inne i. Skal resultatet bli bra er det helt og fullt avhengig av at målene for vår virksomhet må bli 100% klare for alle i organisasjonen, og at alle på sine nivåer får delegert ansvar for å nå disse målene. At hver enkelt kan finne den linjen, om enn kronglete, som kan knytte hans arbeidsmål til de hovedmålsettinger samfunnet har trukket opp. For denne linjen finnes!

## Hva så med anleggsavdelingen?

Av Ingolf Moan

ANLEGGSVIRKSOMHETEN I TROMS har fram til midten av 80-årene vært preget av høy egenregiandel, forholdvis mange tjenestemenn og anleggsdrift over store deler av fylket.

Utviklingen de siste 4-5 årene har gått mot større konsentrasjon både i tid og geografi, færre tjenestemenn i anleggsdriften og stadig økende bruk av entreprenører.

Sammen med de teknologiske forbedringene bidro denne utviklingen til at anleggene ble utført billigere enn før. Dette sammen med at en del kostnadsoverslag ikke var justert tilsvarende, gjorde at flere anlegg oppnådde store besparelser. Unntatt herfra er anlegg i bymessige strøk hvor den motsatte utviklingen har

funnet sted. Her har vi fått tildels betydelige kostnadsoverskridelser.

Utviklingstrekkene vi ser foran oss vil bare forsterke disse tendensene. Anleggstypen har endret seg. Tradisjonelle veganlegg vil utføres en stadig mindre del av det samlede volum, og anlegg som tradisjonelt har vært entrepriseranlegg – større bruer, undersøiske tunneler o.l. – vil få tilsvarende større andel.

Konsekvensene av dette vil naturlig nok være mindre egenregidrift, færre egne maskiner, færre tjenestemenn, mer pendling og færre personer med tilknytning til regnskap/administrasjon.

Kravene til oss som utførende ledd blir stadig strengere. Det er rimelig å anta at samfunnet rundt oss vil stille stadig strengere krav til kostnadene på våre produkter og til den kvalitet disse har.

For å tilpasse oss denne utviklingen må vi i størst mulig grad bygge opp vår kompetanse både som entreprenør og som byggherre. Nøkkelord i denne sammenhengen er opplæring/skolering. Vegvesenet på landsbasis sitter inne med store kunnskaper og rik erfaring innen feltet vegbygging, men vi mangler et fullgodt distribusjonssystem for all denne viten. Dette må vi gjøre noe med. Et viktig steg i denne retning er opprettelse av en arbeidslederskole fra høsten-89.

Et annet nøkkelord er kvalitet. Det vil bli et krav å systematisere arbeidet med å sikre riktig kvalitet i hele byggeperioden. Det forventes av oss at byggetiden skal være optimal, våre priser skal være konkurransedyktige og i samsvar med gitte prisoverslag, og at produktet skal ha riktig kvalitet.

Det antas ikke å være tilstrekkelig argumentasjon for at vi skal få utføre store deler av vegbyggingen i egen regi – at vi selv sier vi er best skikket. Det blir derfor viktig å måle vårt arbeide opp mot det entreprenørene gjør. Dette kan best skje i direkte konkurranse på samme prosjekt.

For at en slik sammenligning skal bli rettferdig må vi arbeide for å få fjernet flest mulig av de rammebetingelsene som gjør vår drift lite smidig. Det tenkes her på et lite produksjonsfremmende avtaleverk, byråkratiske regler for anskaffelser/kjøp, systemet med



Maskinavdelingen skal ha egen maskinpark bl.a. for å opprettholde og utvikle egen kompetanse

fast ansatte tjenestemenn, ulike lønns- og kompensasjonsordninger for ledergruppene m.m.

Howdan anleggsavdelingen i Troms vil se ut om 5 – 6 år er ikke godt å forutsi. Men dersom vi fortsatt skal drive med egenregidrift vil min antakelse være at vi må få en avdeling hvor hovedtyngden av medarbeiderne er engasjert for det tidsrom det avholdte anlegg varer. Et begrenset antall nøkkelpersonell må imidlertid fortsatt ha fast ansettelsesforhold.

## Maskinforvaltningens situasjon

Av Gunnar Berntsen

VEGVESENET SKAL HA en egen maskinpark av hensyn til:

- beredskap,
- konkurransmessige grunner,
- intern produktivitet og effektivitet,
- opprettholde og utvikle egen kompetanse
- teknisk utvikling av maskiner, utstyr og metoder.

Maskinforvaltningen skal ha som mål å bidra til en effektiv og konkurransedyktig egenregidrift og være en lønnsom servicefunksjon for Statens vegvesen. Mål og mening med egen maskinpark er således ganske klart definert. Men å oppnå målene er ikke alltid like enkelt. En av de største ut-

fordringene til egenmaskindrift er nok konkurranseforholdet til private maskiner, og da spesielt «en-maskin»-eiere – iallefall så lenge timepriser og ikke enhetspriser legges til grunn for sammenligningen. Men vi mener også at ulike rammebetingelser som følge av skattesystem, avgifter og arbeidsmiljølov går i vegvesenets disfavør.

På flere områder er allikevel egenmaskindrift både konkurransedyktig og viktig for utvikling av egen kompetanse og metoder. Her kan nevnes konsentrert anleggsdrift med store spesialmaskiner, tunneldrift og ulike metoder for vedlikehold og produksjon av faste dekker.

I de senere år har maskinparkens sammensetning endret seg vesentlig og antall maskinenheter er betydelig redusert. Årsaken til dette er bl.a.:

- tungt boreutstyr har overtatt etter håndholdte boremaskiner
- behovet for knuste vegbyggingsmaterialer er redusert og dermed også antall knuseverk.
- antall veghøvler og hjullastere er redusert med 35-40%.

Istedet er det kommet spesialutstyr for dekkevedlikehold, asfaltverk, avanserte maskiner for vegmerking, krattrydding osv. Nye maskiner og biler har ofte raffinerte kontroll- og styringsystemer med avansert elektronikk som stiller spesielle krav til førere og vedlikeholdspersonell.

Det lokale behovet for verkstedtjenester er allikevel redusert, og dette har ført til at vi har litt «bygningmessig» overkapasitet i noen områder.

Maskinkjøp og mulighetene for fornyelse av maskinparken har i de senere år vært sterkt politisk styrt. Hensikten har vært å redusere egen maskinpark og dermed få en bedre utnyttelse av private maskiner.

Det foreligger imidlertid forslag til et nytt styringssystem for egenmaskindriften. Dette vil i så fall bety at vegvesenet – innenfor godkjent målsetting og strategi – skal kunne bestemme investeringer til maskinkjøp uten direkte politisk styring. Men kravene til effektivitet og konkurransevne vil ikke bli mindre.

## Hvor går planavdelingen i framtida?

Av Tor Hugo Brox

FRÅ STATENS VEGVESEN ble opprettet og fram til funksjonsdelingen ble innført, var planleggingen en integrert del av anleggs- og vedlikeholdsarbeidet. Det var de samme personene som hadde ansvaret for planlegging, anleggsdrift og vedlikehold.

I Troms finner vi planavdelingen som egen enhet fra 1964/65.

Med Vegloven av 1963 og Bygningsloven av 1965 ble det en klar skjerpning av detaljeringsgraden i vegplanene, og nye måter å framstille vegplaner på ble tatt i bruk.

Tidligere ble vegplanene framstilt på blanketter i A3-format, og på en slik blankett hadde vegplanleggeren alle nødvendige tekniske data. Ulempen med disse blankettene var at lekfolk hadde problemer med å forstå det som stod på blankettene, og blankettene egnet seg derfor ikke til bruk i vegplanleggingen når planleggingssprinsippene i de nye lovene, Vegloven og Bygningsloven, skulle praktiseres. Framstilling av vegplaner på kart i målestokk 1:1000 eller på oppfotograferte flyfoto ble nå mer og mer anvendt.

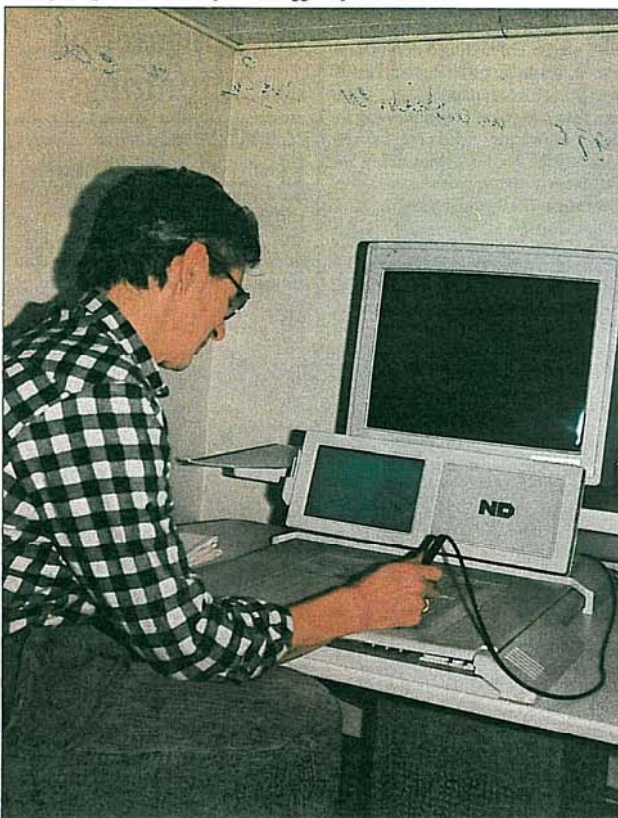
Trolig vil utviklingen innen EDB, maskiner og programvare, føre til at både brukonstruktørene og vegplanleggeren kommer til å gjøre det meste av prosjekteringen ved bruk av datamaskin. Behovet for markarbeid i vanlig forstand vil forsvinne, og når alt er beregnet ferdig, kan planen tegnes automatisk ut på plotter. Med andre ord vil tegneyrket slik vi kjenner det i dag på vegkontoret, komme til å stå i fare for å bli overflødig. Samtidig vil imidlertid behovet for annen arbeidskraft melde seg. Det er nok å nevne arbeidet i forbindelse med automatisk trafikkovervåking som vi skal starte med i år.

Da planavdelingen ble organisert som egen avdeling, fikk den seg tillagt de samme hovedarbeidsområdene som vi finner hos avdelingen i dag. Planavdelingen er nå organisert i en utredningsseksjon, en vegplanleggingsseksjon og en trafikkseksjon. I tillegg

har vi et brukontor, et kartkontor og et tegnekontor.

I plansammenheng kan vi snakke om epoker der en type planleggingsoppgaver ble sterkere fokusert enn andre. 60- og 70-åra var i hovedsak tida for ubedring og forsterkning av gamle vegger samt bygging av nye vegger til veglese strøk. På slutten av 60-tallet og begynnelsen av 70-tallet var planlegging av store bruer en prioritert oppgave. Fra midten av 70-tallet ble trafikkikringssprosjekt fokusert sterkt, og miljøproblemene meldte seg med stor tyngde i siste halvdel av 70-åra. Det samme gjorde kravet om nye innfartsveger til byene og de større tettstedene.

Fra begynnelsen av 80-åra har planlegging i forbindelse med omlegging av stamvegene vært en stor planleggingsoppgave, og en helt ny planleggingssituasjon oppsto da vi på slutten av 80-åra begynte å planlegge undersøiske tunneler.



Data-teknikken overtar stadig mer av planleggingsarbeidet. Her jobber Ingvar Holtas ved den nye DAK-stasjonen.

Hva vil så framtida bringe av planleggingsoppgaver?

Så langt vet vi at også 90-åra vil være preget av trafikksikring og miljøforbedring, og disse to tiltaka vil gi klare rammebetingelser for planleggingen. Vi vet også at det vil bli fokusert sterkt på vegforbedring i byområdene, men samtidig står det ved lag en politisk målsetting om forbedret framkommelighet i distriktene. Avløsning av ferjesamband med bru eller undersjøisk tunnel er en viktig problemstilling. Vi må også være oppmerksom på det arbeid som pågår for å utvikle nye og bedre ferjetyper. Nye ferjer av trimaran-/katamarantypen vil trolig revolusjonere ferjetrafikken på grunn av sin store hastighet og fleksibilitet. Det betyr at vi i 90-åra kan komme til å måtte bygge om flere av våre ferjekaier.

Samfunnet utvikler seg. Mer makt/ansvar til primærkommunene er et ønske. Forenkling i den offentlige forvaltning et annet. Byråkratiet kritiseres for «sendrekthet». Statens vegvesen et er trolig blitt for mektig. Privatisering diskuteres. Lovverket endres. Nytt styringssystem for Statens vegvesen utredes. Quo vadis, Statens vegvesen?

Den første endringen vi planmessig kommer til å merke er overgangen fra Vegloven som planleggingslov – til bare å bruke Plan- og bygningsloven. Enda er ikke premissene klarlagt for hvordan vegvesenet skal delta i den formelle behandlingen av en Vegplan, men blir utfallet at kommunen skal forestå den formelle planbehandlingen alene, vil vegvesenet innen kort tid ha tapt denne delen av fagkompetansen.

Når det gjelder byggesaker, går forslaget ut på at dispensasjons- og avkjørselsøknader skal behandles i samsvar med plan- og bygningslovens bestemmelser om reguleringsplaner.

I så fall blir Statens vegvesen bare en høringsinstans, og spørsmålet om å redusere vår bemanning på dette saksområdet vil være nødvendig å ta stilling til.

Privatiserings-/fristillingstanken kan resultere i at planleggingsvirksomheten til Statens vegvesen organiseres som konsulentvirksomhet. På lands-

basis kan dette opplegget resultere i bemanningsreduksjon for vegvesenet.

Blir planavdelingen organisert som en konsulentbedrift, det vil si den delen som utfører vegplanlegging, vil den forvaltningsmessige delen av planavdelingen som blir igjen være så liten at det neppe er aktuelt å opprettholde den som egen avdeling. En naturlig konsekvens vil være å legge denne delen til vedlikeholdsavdelingen, og planavdelingen som egen avdeling vil dermed være historie.

Framtida for vegvesenet sin planleggingsvirksomhet vil derfor i sterk grad være avhengig av Staten sitt ønske og behov når det gjelder å styre samferdstilbudet i landet.

## Biltilsynet i 90-åra nye oppgaver og nye utfordringer

av Trond R. Larsen

**B**ILTISSYNET HAR – tross lange tradisjoner som fagetat – ei relativt kort historie som «fullverdig» avdeling i Statens Vegvesen. Det er vel 10 år siden Statens Vegvesen fremsto som en samlet Veg-og trafikketat ved at Biltilsynet ble faglig underlagt vegvesen. Den korte tiden til tross; Biltil-

synet er i ferd med å vokse inn i vegvesenet, og biltilsynet fremstår etter hvert som en avdeling med store og utfordrende oppgaver innenfor såvel trafikksikkerhets-, som miljø- og serviceområdet.

Teknisk kontroll av kjøretøyene, tilsyn med føreropplæring og forvaltning av motorvogn- og førerkortregisteret vil være hovedpillarene i biltilsynets virksomhet, også i 90-åra. Etatens ambisiøse trafikksikkerhetsmål og samfunnets forventninger til effektivisering av offentlig forvaltning, tilsier imidlertid at også biltilsynet må være på leting etter nye måter å løse oppgavene på.

Med dette som utgangspunkt vil biltilsynet bl.a. måtte legge om innkallingsrutinene til kontroll i hall slik at vi i større grad kontrollerer de «riktige» kjøretøyene. Utekontrollen vil fortsatt ha høy prioritet, men dreies enda mer i retning av at vi kontrollerer tunge kjøretøy.

Tilsynet med kjøreskolens virksomhet vil komme ytterligere i fokus all den tid det investeres stadig mer i opplæring som ulykkesforebyggende tiltak.

Videreutvikling innenfor området informasjonsteknologi, vil gjøre kontorseksjonen enda bedre i stand til å møte kravet om rask og ajourført informasjon om kjøretøy- og førerkortforhold. Men mens begrepet sikker-

hetskontroll er blitt knyttet til biltilsynets kontrollvirksomhet i 80-åra, så vil begrepet miljøkontroll bli innarbeidet i 90-åra.

Skjerpede avgasskrav til såvel lette som tunge kjøretøy – krav som i dag bare kan møtes ved hjelp av katalysator teknologi- tilsier at det må bygges ut et kontrollapparat.

Biltilsynet peker seg klart ut som kontrollinstans på dette feltet. Vi har lang tradisjon i bilkontroll, vi har teknisk personell som med tilleggsqualifisering fullt ut er kompetente til oppgaven, og vi har en desentralisert infrastruktur i form av kontrollhaller. I tillegg forvalter vi motorvognregisteret, og har allerede i dag tidsmessige, EDB-baserte rutiner for innkalling av kjøretøy til kontroll.

God publikumsservice har lenge vært Biltilsynets «fanesak».

Det har gjennom flere år vært ei uttalt målsetting at såvel førerkortutstedelse som kjøretøyregistrering skal skje uten nevneverdig ventetid for publikum. Kravet om korrekt opptreden er blitt fokusert, og publikums forventninger til ei rask og profesjonell saksbehandling er ikke blitt mindre med årene.

Også 90-åra vil preges av at målet om god publikumsservice står sentralt i Biltilsynets virksomhet. Utvidet åpningstid, større vektlegging på veiledning av publikum og ei mer offensiv satsing på etatsopplæring er viktige stikkord i denne sammenheng.

Kanskje vil vi likevel få ei mer «edruelig» holdning til kravet om god publikumsservice i biltilsynet enn tilfellet har vært hittil. Målet om god publikumsservice vil kanskje måtte avstemmes bedre mot andre prioriterte mål og sammenholdes med arbeidsmiljømessige krav så som de tilsattes helse og trivsel.

## Administrasjonens rolle i nåtid og framtid

Av Oddvar Nilsen

**A**DMINISTRASJONS- OG ØKONOMI-avdelingens rolle blir ofte definert som en serviceavdeling som skal

legge forholdene til rette slik at vegvesenet skal nå sine mål. Dette skal gjøres ved at vi yter hjelp innen vårt arbeidsfelt som i hovedsak er:

- juridisk bistand
- regnskap
- budsjett
- økonomisk utredningsarbeid
- personalarbeid
- personalutvikling/opplæring
- organisasjonsutvikling
- helse- og miljøarbeid
- fellestjenester
- EDB

Med utgangspunkt i ovennevnte kan man si at avdelingens viktigste målsetting er å kunne medvirke til en best mulig produksjon i vegvesenet med minst mulig ressursbruk.

I Statens vegvesen såvel som i andre offentlige etater, merker vi at kravene om en mer effektiv administrasjon øker. De tjenester administrasjons- og økonomiavdelingen skal tilby brukerne må være i samsvar med det brukerne trenger. Dagens vegvesen må i større grad enn tidligere vise tilpassningsdyktighet og evne til omprioritering og intern ressursutvikling. Det er derfor viktig at vi og de som arbeider med etatens primæroppgaver ser framover og gjør oss best mulig i stand til å møte framtidens utfordringer.

Satsingsområdene for Statens vegvesen i 90-årene er beskrevet i Norsk Veg – og Vegtrafikkplan 1990 – 93, som

er etatens overordnede plansystem. Satsingsområdene er i store trekk fokusert på vedlikehold, investeringer, biltilsyn og ferjedrift. For at avdelingene som arbeider med disse oppgavene skal nå sine planlagte mål, stilles det også krav til administrasjons- og økonomiavdelingen. Vi vil i løpet av 1989/90 utarbeide en strategisk avdelingsplan hvor vi vil innrette vår virksomhet for å møte de nye kravene som stilles.

I avdelingsplanen må vi ta hensyn til de signaler som kommer fra brukerne. Vi vil da ha større mulighet til å gi brukerne de «riktige tjenester», samtidig som vi får et plansystem som er hensynsmessig å bruke for styring av vår egen avdeling.

En av de viktigste oppgaver avdelingen står foran er å dra i gang arbeidet med revisjon av personal- og organisasjonsplanen for vegadministrasjonen i Troms.

Vi vil i den forbindelse vurdere dagens organisering med tanke på hvordan avdelingen fordeler oppgavene, hvordan man ønsker å fordele oppgavene, og hvilke oppgaver som spesielt skal prioriteres. Målet for dette arbeidet er å få organiseringen av administrasjons- og økonomiavdelingen i overstemmelse med avdelingens og vegvesenets målsettinger og oppgaver. Videre er det å komme frem til en hensiktsmessig organisering og ansvarsfordeling.



Biltilsynets folk — alltid smilende på veien. Her i kontrollarbeid med politiet.



Smilende sentralbordbetjening på vegkontoret – Anne-Mari, Bente, Nina og Gunn.



# FRAMTIDSUTSIKTER FOR STATENS VEGVESEN

Av vegsjef Eilif Mathisen

**S**TATENS VEGVESEN har overlevd 125 år som egen etat. Om vi vil overleve de neste 125 år, tør neppe noen spå i dag. For en som bare har deltatt i 20 av de 125 årene som er gått, kan de neste 20 år være et tilstrekkelig langt perspektiv når en skal se framover. Typiske utviklingstrekk hittil har vært:

- Meget sterk trafikkvekst i de siste to-tre tiårene, noe som skyldes både omlegging fra sjø- til landtransport og at bilen og førerkortet er blitt allemannseie.
- Sterk vegutbygging, særlig på riksvegene, både når det gjelder nye vegforbindelser og standardheving på «gamle» vegger.
- Sterk mekanisering av vegarbeidsdriften. Vegarbeid som «sysselsetting» er nærmest historie.
- Kjøretøyenes tekniske utforming har egentlig endret seg lite. Hovedprinsippene er de samme som for 50 år siden.
- Publikums interesser for vegger og vegtrafikk er ikke blitt mindre. Det gjelder både positive og negative sider.

Vi vil neppe få samme trafikkvekst i årene framover, av tre hovedårsaker:

- Stagnasjon i folketallet.
- Ikke lenger noen store befolkningsgrupper som mangler førerkort og bil.
- Restriksjoner på bilbruken av miljøhensyn.

Etter hvert som strengere krav til miljø og sikkerhet slår igjennom internasjonalt, vil trolig kjøretøyenes tekniske utforming og utrustning bli endret for å imøtekomme disse kravene. Dette gir nye oppgaver for oss på kjøretøy- og trafikksiden. Publikums krav og forventninger til vegvesenet vil øke.

Biltilsynet har i dag et servicenivå som få andre offentlige organer. Likevel er det vedlikeholdets tjenester som folk flest møter oftest, og det er vår hovedinnsats for et bedre servicenivå bør settes inn i tida framover.

Den spredte anleggsdrifts tid er forbi, i alle fall på riksvegene. Bevilgninger og annen tilleggsfinansiering vil bli konsentrert om store prosjekter.

Vi må også regne med større svingninger mellom fylkene i omfanget av anleggsdriften de enkelte år. Dette stiller større krav til fleksibilitet og mobilitet på alle nivået i vår egen anleggsorganisasjon.

Konkurransen med det private marked om utførelsen av våre produksjonsoppgaver vil bli skjerpet. Det synes å være stor politisk enighet i dag om at arbeidet bør utføres av den som får mest gjort for pengene.

Effektivisering av vegbyggingen i framtida vil neppe skje ved økt mekanisering i samme grad som før, men mer ved bedre organisasjon, bedre driftsplanlegging og mer rasjonelle tekniske planløsninger. Kvalitetssikring vil få en bedre plass.

Det er på stamvegnettet det meste av transportarbeidet utføres og våre transportkostnader påløper, enten vi bor i sentra eller i utkantstrøk. Betydningen av stamvegene vil bli større ettersom næringslivets kontakt med markeder utenom fylket vil øke.

Trolig vil trafikantene, og særlig de store vegbrukerne, få en sterkere innflytelse i valg av vegløsninger på disse vegene, kanskje på bekostning av lokale grunneier- og næringsinteresser.

Utvikling av nye ferjetyper med lang transportkapasitet og hastighet er i full gang. Dette kan føre til at enkelte ferjeavløsningsprosjekter må vurderes på en annen måte enn i dag.

Trafikksikkerhet er allerede et viktig arbeidsfelt for vegvesenet. Miljøvern vil bli den nye store oppgaven i årene framover.

Begge disse arbeidsfeltene er nært knyttet til planlegging av arealbruk og bosetting. Her bør vegvesenet med sin erfaring og kompetanse, ha en sen-

tral rolle å spille, i samarbeid med andre etater og politiske myndigheter.

Jeg ser ikke bort fra at vi i framtida vil oppleve en økt konflikt mellom ønsket om bedre miljø og trafikksikkerhet på den ene siden, og ønsket om et sterkt desentralisert og bilavhengig bosettingsmønster på den annen.

Mye av miljødebatten er i dag preget av tro og ideologiske holdninger. For vegvesenet må det være en oppgave å utvikle faktiske kunnskaper om de miljøspørsmål som berører vegger og vegtrafikk.

Standardgapet mellom riks- og fylkesvegger synes bare å øke. Vi må arbeide videre med å utvikle enkle og billige løsninger for standardheving på fylkesvegger.

Likevel tror jeg at den store standardforskjellen er så pass uforståelig for folk flest at det siste ord neppe er sagt om hvordan ansvaret for vegnettet skal inndeles.

Mitt inntrykk er at vegvesenet har en sterk posisjon i samfunnet i dag. Jeg tror det har tre hovedårsaker:

- Et godt planleggings- og styringsystem (særlig ved Norsk Vegplan), som gir mulighet for entydige politiske prioriteringer og klare arbeidsmål for oss selv.
- En vel utbygd og desentralisert organisasjon, med medarbeidere i alle lokalsamfunn, som selv kan gjennomføre oppgaver, ikke bare bestemme at de skal gjøres.
- En sterk «entreprenørtradisjon», der vi selv tar initiativ og setter opp nye utfordringer, ikke bare venter på utspill fra andre.

Disse sterke sidene må vi ta vare på, utvikle videre og tilpasse de nye utfordringer vi stilles overfor. Klarer vi det, vil nok Statens vegvesen også etter år 2000 fortsatt være landets ledende veg- og vegtrafikketat.

## PIARC

### Pressetur til kongressbyen Tromsø for den internasjonale fagpresse



Vellykket pressetur til Tromsø. Deltakere fra den europeiske fagpresse under orienteringsmøte om PIARC - Frankrike, Østerrike, Vest-Tyskland, Finland, Vegdirektoratet og Norge.

Av Lisa Sundstrøm

**Alle store arrangement med et viss ry holder et «Prøve-OL», så også vår vintervedlikeholds-kongress i 1990 - PIARC! 7. og 8. mars hadde vi besøk av den internasjonale fagpresse.**

**P**IARC - hva er så dette ordet vi hører stadig mer om i vegvesenet - men som så få ennå har fattet?

PIARC er (for å gjenta oss fra tidligere) en internasjonal vintervedlikeholdskongress med deltakelse fra alle land som i større eller mindre grad har vinter. Ordet PIARC er en forkortelse av Permanent international Association of Road Congress.

**Om et år braker det løs!** På denne tida neste år har vi allerede avviklet et forhåpentligvis vellykket

arrangement. Vi står da igjen med smilende ansikt og vel fornøyd over å ha markedsført både vegvesenet, Tromsø og hele Norge for en stor del av verden.

**Presse-tur**

Og vellykket skal det bli. Det var hvertfall Presse-turen som ble avviklet i mars i år. Representanter fra den internasjonale fagpresse var invitert til et 2 dagers opphold i Tromsø. Koordinator for PIARC, Olav Werner Ruud sier seg godt fornøyd med dagene i Tromsø. Det gikk absolutt etter planen, og det var et vellykket arrangement sier Ruud.

Det var pressefolk fra Norge, Finland, Danmark, Tyskland, Østerrike, Frankrike og England som besøkte «Nordens Paris» for å ta kongressbyen vår i nærmere øyensyn.

Og programmet for marsdagene i år tok for seg en orientering om PIARC 1990. Dette skjedde umiddelbart etter

at pressefolkene hadde ankommet Tromsø om kvelden 7. mars.

Den 8. mars var det sightseeing til lokalitetene som skal brukes i forbindelse med kongressen, samt sightseeing til Kvalsundtunnelen og Sørskaret på Kvaløya.

I håp om at den internasjonale fagpresse skulle få et skikkelig vinterrinntrykk av Nord-Norge i mars, hadde vi bedt til både vagnruder og andre guder om at denne årstida måtte tre fram med sine utallige kontraster på to dager. Men ei - det var sol - litt vind, og altfor mange plussgrader. Likevel - det syntes som om våre naboer rundt om i Europa var vel fornøyd med orienteringsturen.

Så får vi håpe at besøket i «Nordens Paris» har gjort et så uforglemmelig inntrykk på våre venner fra «det store utland», at vi blir behørig omtalt i den internasjonale fagpresse i tiden som kommer fram mot mars 1990.

# DATA-ALDEREN GJØR SITT INNTOG I STATENS VEGVESEN

Av Geir Berger/Lisa Sundstrøm

EDB som hjelpemiddel har vært brukt i Statens vegvesen Troms siden slutten av 60-tallet. De første 15 år gikk ikke utviklinga så veldig raskt. Imidlertid har det skjedd en liten revolusjon etter at den første såkalte minimaskin fra Norsk Data ble installert her på vegkontoret høsten 1984. Minimaskin er en såkalt flerbruker datamaskin, der flere kan arbeide mot den samtidig. I dag har vi 2 slike minimaskiner med ca. 80 terminaler tilkoblet. I tillegg har vi til sammen 14 forskjellige skrivere samt 2 plottere knyttet opp mot maskinene.

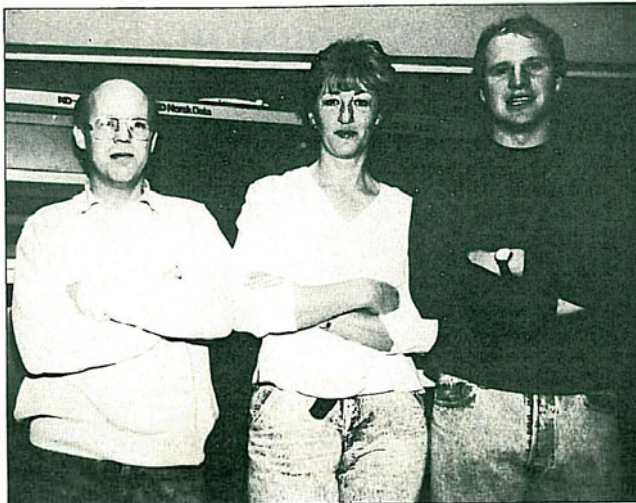
**E**DB BRUKES I DAG som hjelpemiddel ved samtlige avdelinger i vegvesenet i Troms. Jeg vil her trekke fram noen felt der EDB har vært brukt de siste 20 år, og vise litt av den utviklinga som har skjedd i løpet av disse åra.

## Regnskap

Fra 1970 har regnskapet i Statens vegvesen vært behandlet på EDB. Da ble det såkalte PRR-systemet tatt i bruk. Vegkontorene fikk da såkalte punchemaskiner, der regnskapsdata (faktura og lønn) ble punchet på hullkort. Disse hullkortene ble behandlet på kommunedatasentralene - Kommunedata Nord-Norge i Tromsø for de 3 nordligste fylkene. EDB-lister og utbetalingskort for lønn og fakturaer ble sendt tilbake til vegkontorene.

I 1978 ble hullkortpunchmaskinene byttet ut med diskettpunchmaskiner. Diskettpunchmaskinene var mer miljøvennlig, idet de støyet adskillig mindre enn de gamle hullkortmaskinene.

Da vi fikk minimaskinen i 1984 kom det også program for registrering av regnskapsdata på denne. Stadig mer regnskapsdata blir nå registrert via terminal mot minimaskinen, men ennå i dag blir en diskettpunchema-



Driftsgruppa ved Troms vegkontor: Hermod Johansen, Ann-Sylvi Hansen og Halvar Kildalsen

skin brukt. Dette fordi ikke alle regnskapsprogram er lagt over på minimaskin. Selv om regnskapsdataene blir registrert på vegkontorets egen minimaskin, blir beregningene og utkjøringa av EDB-lister og utbetalingskort ennå foretatt av kommunedatasentralene. Disse beregningene krever stor maskinkapasitet. Det er derfor ikke realistisk at all behandling av regnskapsdata kommer til å skje lokalt på vegkontorene - i alle fall ikke de første åra.

## Vegplanlegging

EDB-teknologi i vegplanlegging ble tatt i bruk på slutten av 60-tallet. Det kom da program for linjeberegning og utsetningsberegning. Disse beregningene ble utført i Vegdirektoratet og på NTH. Masseberegninger ble punchet i Vegdirektoratet på grunnlag av profileringsbøker som ble sendt dit.

Rundt 1973-74 kom et stort framskritt, i det planavdelinga fikk en maskin som kjørte på telefonlinje mot større sentraler i Oslo. Her ble alt av linjeberegninger kjørt.

Telefonregningene kunne imidlertid bli ganske store til daværende administrasjonssjefs store bekymring. Der-

som beregningene ikke gikk igjenom med en gang, måtte hele jobben kjøres på nytt fra begynnelsen. Dette var også tilfelle dersom det ble linjebrydd, noe som ikke var et helt sjeldent fenomen. For å unngå linjeproblemer, ble ofte disse jobbene kjørt på kveldstid og i helgene.

På begynnelsen av 80-tallet ble digitaliseringsbord og plottet anskaffet. Disse bruker landmålerne på grunnseksjonen mye til arealmålinger. Den store «revolusjonen» i EDB-bruk i vegplanlegginga, har skjedd i løpet av de siste 4-5 åra. Etter at vegkontorene fikk sine første egne minimaskiner, har en hel rekke program for bruk i vegplanlegging dukket opp.

Alle tekniske beregninger vi har bruk for kan i dag utføres fra terminal her på vegkontoret. Kart som tidligere ble tegnet for hånd, blir nå skrevet ut på plottet.

En spesiell programpakke for vegplanlegging, kombinert med kart laget for EDB-teknologi (såkalte digitaliserte kart), gjør at vegplanleggerne i prinsippet faktisk kan sitte inne på kontoret foran terminalen å planlegge og få tegnet ut veger- uten å være ute i feltet.

Dette programmet har kun vært tilgjengelig på minimaskinene, men blir nå også tilgjengelig på personlige datamaskiner - såkalte PC'er. Framover ser det ut som om vi i mindre grad blir avhengig av minimaskinene i vegplanlegginga. Stadig flere program blir nå tilgjengelig PC'er, og det ser ut som om det er her utviklinga kommer til å gå raskest i åra framover.

Et annet hjelpemiddel som har gjort arbeidet lettere og raskere, er den såkalte DAK-stasjonen planavdelinga kjøpte i 1988. DAK står for DataAssistert Konstruksjon. Denne stasjonen brukes først og fremst til brukonstruksjoner o.l. I det året vi har hatt denne stasjonen, har utgiftene til bruker konstruert av eksperter konsulenter, blitt halvert. Dette viser at vegvesenet har hatt stor nytte av DAK-stasjonen.

## Biltilsynet

I biltilsynet kom de første terminalene ute på biltilsynsstasjonene i 1982. Det var på Tromsø biltilsynsstasjon. Disse terminalene var oppkoblet mot det sentrale motorvogn- og førerkortregister (Autosys) på Statens Datasentral i Oslo.

Biltilsynsstasjonene i Harstad og på Finnsnes tok i bruk Autosys først i 1985.

De første åra kunne biltilsynsstasjonene kun gjøre oppslag mot denne sentrale databasen. I 1988 var man imidlertid kommet så langt at direkte oppdatering fra biltilsynsstasjonene på de sentrale motorvogn- og førerkortregistrene, ble tatt i bruk.

Videre blir nå vognkort og førerkort utskrevet maskinelt på spesielle EDB-skrivere på samtlige biltilsynsstasjoner.

I løpet av 1986 og 1987 tok samtlige biltilsynsstasjoner i bruk et eget EDB-system for kontoradministrative rutiner. Det inneholder system for innkalling av kjøretøy til kontroll, eierskifte og oppkjøring til førerprøve. Programmet er laget i Hordaland, og Troms var et av de første fylkene som tok det i bruk. I dag brukes det i de fleste fylkene i landet.

## Hvordan har så dataalderen påvirket menneskene i etaten?

Vi har «vandret» litt rundt i etaten og sett på forskjellige arbeidsplasser. Hvordan har edb-utviklinga virket inn på de forskjellige felt og arbeidsområder i statens vegvesen? Vi har i den anledning snakket med «et snitt» av våre ansatte, og spurt om:

- Hvor lenge de har vært i etaten?
- Hvilken innvirkning edb-utviklinga har hatt på den enkeltes arbeidssituasjon, og hvordan samme jobb ble utført tidligere?
- Fordeler og ulemper med «edb-inntog» i Statens Vegvesen, og
- Hvordan de tror at dataalderen vil påvirke oss i tida framover?



Ann-Sylvi Hansen, førstesekretær, Felles kontortjenester, Vegkontoret:

- Jeg har jobbet i vegvesenet siden 1972. Dengang brukte vi manuelle skrivemaskiner, med så stor avstand mellom tastene at fingerene forsvant i tastaturet! Det var stor arbeidsmengde og en jevn flyt av brev som skulle skrives. Når det ble feil ved skrivinga var det å bruke viskelær, og etter det - sjablonger. Senere tok vi i bruk såkalt rette-tape, først på en rull og senere direkte påkoblet de nyere og moderne skrivemaskinene.

Så i november 1984 kom terminalene inn i skrivetjenesten og forandret vår arbeidssituasjon totalt. Det ble en helt annen måte å jobbe på - lettere både med redigering, og samtidig et penere produkt. Dataen ga oss innblikk i andre arbeidsmetoder, og har så absolutt vært utviklende. For meg har «dataalderen» betydd en personlig utvikling. Som driftsansvarlig har dette vært både en lærerik og interessant tid. .

Men selv om vi i dag kan produsere et langt penere produkt, og at arbeidet vårt er blitt både lettere og mer spennende, så ser jeg klare ulemper.

Dersom edb-utviklinga i Statens vegvesen fører til at vi blir overflødige og fratras våre arbeidsplasser - vel så er det jo heller ingen fordel med denne utviklinga.

Skjønt jeg tror nok at våre overordnede har både kunnskaper og fantasi nok til å bruke de ressurser vi innehar etter mange års arbeid i etaten.



Unni Helberg, førstestorkontorfullmektig, Bardu vegstasjon:

- Jeg begynte å jobbe i vegvesenet i 1983. Vi brukte skrivemaskiner til kontorarbeidet, og det arbeidet vi gjorde for biltilsynet ble også gjort manuelt, f.eks. utstedelse av førerkort. Men etter at dataen kom til vegvesenet har det vært et utrolig utvikling. Autosys innen biltilsynet har ført til en rekke lettelsler i arbeidssituasjonen. Vi oppdaterer bl.a. førerkortene direkte.

Det er ellers mye artigere å utføre jobben nå enn før. Vi har fått mange arbeidsoppgaver som vi ikke hadde tidligere. Blant annet følger vi med i budsjettarbeidet på en helt annen måte. Det å få et helt nytt innblikk i arbeidet, gjør at også arbeidet får en annen mening. Du ser resultater av det du gjør.

Data'en er kommet for å bli. Jeg ser heller ingen ulemper med denne utviklinga. Vi får stadig mer å gjøre og stadig mer interessante arbeidsoppgaver. Og jeg tror aldri at vi blir overflødige. Det vil alltid være behov for menneskene midt oppi all dataen.

Jeg tror forøvrig at vegvesenet stadig vil utvikle nye arbeidsoppdrag innen data. Både når det gjelder maskinrapporter og budsjett, lønn og faktura, så tror jeg at edb'en blir tatt mer i bruk. Og enkelte arbeidsoppgaver vil nok også bli gjort på en enklere måte.



**Ernst Hansen, vegmester, Bardu vegstasjon**

– Jeg begynte i vegvesenet i 1953 og, utviklinga fra den tid og fram til i dag har vært utrolig. Jeg kom jeg borti edb for første gang på vegmesterskolen i 1985/86. På den måten kan jeg si at grunnkunnskapene mine ble skapt den gang. Jeg har siden den gang hovedsakelig brukt edb i arbeidet med planlegging. Og jeg ser utrolig mange fordeler i arbeidet når det gjelder bruk av edb. Vi legger inn tilbuds- og anbudsdokumenter på data, – priser, – ferielister, – registrering av grøfter og stikkener.

Men vi bør i framtida også få mer av de oppgavene som hører inn under vegstasjonens arbeidsområde. Oppgavene bør avgjøres der tingene skjer. Folkene ute på stasjonene kjenner til prosessene bedre. Punchearbeidet bør tilligge oss. Slik sett kan vi unngå en god del feilpunching, og vi kan fordele arbeidet bedre tidsmessig.

Når jeg tenker framover vil jeg si at skal man følge med i samfunnet, må man tenke framover og ikke bli akterutseilt. Jeg anser det ikke som min jobb å sitte å trykke på dataknappene i framtida, men mener at langt flere oppgaver innen edb bør tilligge vegstasjonene. Og vi må få en bedre registrering over de oppgaver vi skal jobbe med i tida framover.



**Odd Helge Jensen, konsulent, Biltilsynet Harstad:**

– Jeg har jobbet i vegvesenet siden høsten 1980. Vi hadde kun et forenklet «edb-system» den gangen. Det var en form for mikromaskin hvor vi kunne finne opplysninger om kjenne-merke og navn, men ingen detaljopplysninger.

Utviklinga siden den gang har vært fantastisk, spesielt de siste årene etter at vi har fått Autosys.

Edb'en har lettet arbeidet utrolig mye, og arbeidsoppgavene er blitt mye mer givende for folk. Det har vært en lærerik tid. Utviklinga innen edb har vært fin og gjort i riktig rekkefølge. Det virker som det har vært nøye gjennomtenkt det som skjer.

I «Vegen og Vi» har det kommet en del kritikk angående opplæringa for biltilsynets personale. I den sammenheng vil jeg si at for Troms' vedkommende har det vært både god informasjon og opplæring. Og vi føler at vi har blitt tatt med på råd der vi har kunne bidra med noe.

I tillegg har også det fysiske miljøet omkring folk blitt bedre. I form av innkjøp av nytt utstyr har vi fått det langt bedre også miljømessig.

Av ulemper kan nok nevnes at folk blir låst fast til skjermen. Det sosiale samkvem blir redusert fordi det blir lite muntlig kommunikasjon. Det blir bare «jeg og skjermen».

Men fordelene er så absolutt i flertall, og når man tenker framover så tror jeg nok at det groveste innen edb-utviklinga for biltilsynet er gjort, selv om det nok kan forbedres på enkelte punkter. Vi har forøvrig et lokalt oppfølgingsystem som kjøres mot en maskin på vegkontoret, et system som

er spesielt for Troms. Dette systemet skal i en senere fase kobles sammen med Autosys.

Ellers tror jeg nok at det i framtida kan kobles på andre brukere enn de vi har i dag – kanskje forsikringsselskaper, parkeringskontor og andre offentlige kontor – hvem vet?



**Hermod Johansen, førstesekretær, regnskap og driftsansvarlig på heltid, Vegkontoret**

– Jeg har vært i vegvesenet siden 1972, og har jobbet på regnskapsavdelinga hele tiden. Regnskap var nok blant de første som hadde noe som lignet på edb. Vi gjorde all registrering på hullkortmaskiner. Men arbeidet var mer konsentrert tidsmessig tidligere. Registreringa i dag er langt mer spredt over tid. Og egentlig er det samme mengde som blir registrert i dag som tidligere, skjønt litt innskrenking kan det vel være snakk om.

For regnskapsavdelinga kan det sies at vi har gjort oss 100% avhengig av data. Alt må fungere for at vi skal få utført vår jobb. Avhengighetsforholdet må nok sees på som en negativ faktor. Men vi får håpe at vi er blitt mer effektivt likevel.

Personlig har edb-utvilninga vært en stor utfordring. Siden høsten 1984, da vi innførte data på vegkontoret, har jeg gjennomgått en større personlig utvikling enn alle de årene tidligere i vegvesenet.

Jeg tror at edb-utviklinga vil øke fortsatt framover i vegvesenet. Det vil stadig bli mer som kobles til data.

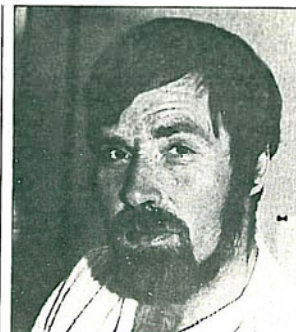
Og vi skal ikke være redd for å miste arbeidet. Jeg tror at det er arbeid til alle fortsatt. Skjønt vi må være villig til å forflytte oss dit arbeidsoppgavene er.

**Jan Indseth, avdelingeniør, plan, vegkontoret**

– Siden jeg begynte i vegvesenet i Finnmark i 1970 har arbeidsoppgavene endret seg ganske enormt. Vi regnet alt manuelt i tidligere tider, men da jeg begynte i Troms vegvesen i 1973 var vi allerede begynte å bruke hulltapemaskiner her. Linjeberegninger og slikt ble kjørt på den.

I dag har vi omtrent ikke behov for tusjpen!

Men først i den senere tid føler vi at vi har full utnyttelse av dataprogrammene. Det vil alltid være problemer når ting er nytt. Og det har vært mye



arbeid med de nye programvarene. Men vi har vært vant til profilering helt fram til 1988 – mye manuelt arbeid som måtte punches inn på data. Med digitale kart som vi har nå er punchearbeidet utrolig lettere.

Fordelen med data'en er nok at vi gjør arbeidet mye fortere. Vi kan bruke tida til å få bedre planer og gjøre mye

mer detaljarbeide. Endringer er raskere å utføre, og planene blir mer komplett. Vi lager med andre ord et langt bedre produkt i dag. Med edb-utviklinga kan vi komme langt mer ajour. Vi har hittil ligget på etter-skudd med planarbeidet.

Av ulemper vil jeg nok nevne at det kan bli vel mye «stirring» i dataskjermen. Det er ikke av det gode.

I tida framover vil rutinearbeidet bli betydelig redusert. Vi vil bruke mer tid til å finne alternativ – med andre ord – bruke mer tid til å tenke. Ellers tror jeg nok at edb-utviklinga framover vil skape mindre behov for planleggere. Om ca. 10 år kan nok personellbehovet på planavdelinga være redusert. Men omverdenen krever stadig mer detaljer i planarbeidet, og det krever mer av oss. Så det er fortsatt mye arbeid. Og selv om vi er sjeldnere ute på vegene, så er det stadig behov for kontakt med folk.

## LEDERGRUPPA

Av Lisa Sundstrøm

**Ledermøtet – ledergruppa – samt en rekke initialer som stadig kan leses på referat og notat. Men hvem er disse «myndige» menn? Hvilken makt og påvirkning har de – og hva diskuteres i denne vel ansatte «klubben»?**

LEDERGRUPPA er vegsjefens rådgivende organ, men har ingen beslutningsmyndighet. Ledergruppa består foruten vegsjefen, for tiden av avdelingslederne: driftsjef, vedlikeholdssjef, anleggssjef, maskinssjef, plansjef, biltilsynssjef og administrasjonssjef. I tillegg møter vanligvis leder for trafikkteknisk seksjon på ledermøtene.

Møter holdes jevnlig – det vil med andre ord si ca. en gang i måneden, eller dersom det av andre grunner dukker opp saker som ønskes diskutert.

Av de ting som taes opp til diskusjon og vurdering er:

– Saker av litt overordnet karakter der det er naturlig for vegsjefen å søke råd i ledergruppa.



Bak fra v: Oddmar Eilertsen, Oddvar Nilsen, Gunnar Berntsen, Trond Larsen, Ivar Vik, Knut Danielsen, Almar Aronsen. Foran: Tor Hugo Brox, Eilif Mathisen, Ingolf Moan.

– Saker som enkelte avdelingsledere ønsker å ta opp, og som berører flere avdelinger.

– Informasjon om en del viktige spørsmål som både vegsjefen og avdelingslederne ønsker å gi de øvrige i ledelsen.

# EN VEG BLIR TIL

Av Petter Hildre

VI SKAL I DENNE ARTIKKELEN se litt på den prosessen et vegprosjekt må gjennomgå fra idéen om en ny veg blir unnfanget til den første bilen kan kjøre på nylagt asfalt.

## Forskjellige plannivåer

Vegvesenets vegplanlegging skjer på 4 forskjellige plannivåer. I den tidlige planfase blir det utarbeidet det vi kaller vegutredning og hovedplan. Senere kommer detalj- og byggeplan. De tidlige planene foretar en vurdering av flere prinsipielt forskjellige løsningsforslag, mens de senere planene viser detaljerte løsninger for kun ett av alternativene.

## Planprosessen

Under hele planprosessen har vegvesenet kontakt med enkeltpersoner, offentlige etater og politiske organer. Disse får planene til vurdering. På denne måten har enkeltpersoner og andre mulighet til å påvirke resultatet av den endelige planen. Forslag om endringer av planen kommer fra mange, og nye løsninger blir kastet inn i diskusjonen. Planleggeren må hele tiden foreta økonomiske og tekniske vurderinger av nye forslag. Planene blir på denne måten stadig korrigert og forbedret – og er hele tiden under forvandling mot det endelige resultatet. Det må derfor være riktig å si at vegprosjektene blir realisert mange ganger på papiret før maskinene kan slippes løs på terrenget.

## Målsetting

Vegvesenets målsetting med bygging av nye veger ved siden av overordnede krav om god framkommelighet og høy trafiksikkerhet, er flest mulig fornøyde kunder. Vegvesenets kunder er i denne sammenheng brukere av vegnettet og grunneiere som blir berørt.

For å kunne nå dette målet er det viktig at disse gruppene blir trekt med i planlegginga tidligst mulig. Som tidligere nevnt er planprosessen inndelt i 4 plannivåer.

Vegutredning er det første plannivået. En vegutredning tar ofte opp til vur-



Et vegprosjekt gjennomgår en lang prosess fra idéfasen til ferdig veg. Her fra planleggingsfasen – Anne Kari Pedersen.

dering spørsmål som gjelder valg av framtidig vegstandard og utbyggingsbehov, og vurderer fordelene og ulemmene av framtidige prosjekter. En vegutredning utarbeides gjerne 8-12 år før byggestart.

Hovedplan bygger ofte på en vegutredning. Hovedplanen er en oversiktsplan som skal vise virkningene av forskjellige utbyggningsalternativ. Planen skal ende opp i bindende vedtak om hvilket utbyggningsalternativ som skal velges – og dermed legges til grunn for den videre planlegging. Hovedplanlegging skjer ofte 3 – 7 år før byggestart.

Detaljplan bygger på hovedplan. Detaljplanen skal vise vegens endelige utforming og beliggenhet i terrenget. Planen skal gi svar på hvilke arealer som veganlegget trenger, samt å avklare alle forhold ovenfor grunneiere og andre rettighetshavere. Detaljplanlegging skjer ofte 1 – 3 år før byggestart.

Byggeplan inneholder de nødvendige tegninger og beskrivelser som er nødvendige for å gjennomføre et veg-

anlegg. Byggeplanlegging skjer 3 – 12 måneder før anleggsstart. Parallellt med byggeplanleggingen pågår grunnerverv.

Vi har sett at vegplanlegging starter bredt i den tidlige planfase, og planene blir mer konkret og detaljert etterhvert som byggestart nærmer seg. Det er derfor meget viktig at den som vil påvirke utformingen av en vegplan engasjerer seg i arbeidet på et tidlig stadium. Det er nemlig her muligheten for påvirkning er størst.

Selve arbeidet med å bygge en veg tar ikke mer enn 1 – 3 år, mens den totale planleggingstiden er ofte 4 ganger så lang.

Det må derfor kunne hevdes at prosessen ved å planlegge og bygge en veg er både lang og kronglete.



# BRØYTING – ET OMDISKUTERT EMNE PÅ VINTEREN

Av Ole F. Wikstrand

ITROMS I DAG har vi 119 private kontraktører som brøyter med bil og plog. Vegvesenet brøyter til sammenligning 10 roder med eget mannskap. I tillegg finnes noen få spesialroder som brøytes med annet utstyr, f.eks. traktor med plog.

## Standard for vedlikeholdsmessige tiltak

For riksvegene har vi høsten 1988 fått en standard som forteller når vedlikeholdsmessige tiltak skal iverksettes. Når det gjelder brøyting er det avhengig av trafikkmengden som vi vanligvis måler i årsdøgntrafikk = ÅDT (ÅDT er det totale antall kjøretøy som passerer et snitt på veggen i begge retninger i løpet av et år, dividert med 365!)

Standardens krav er at på veger med ÅDT større enn 1500 skal brøyting settes i gang når det er 2 cm snø på vegen enten snøen er tørr eller kram. For veger som har ÅDT mindre enn 1500 skal brøyting settes i gang når det er 5 cm tørr snø eller 3 cm kram snø. Videre heter det at på de sterkeste trafikerte vegene skal ikke snømengden bli mer enn 10 cm, og på de mindre trafikerte vegene 15 cm før vegen er gjennombrøytet.

## Brøyting tidlig på morgenen

Vegen skal være gjennombrøytet til kl. 06. Utbrøyting til full bredde og av kryss og busslommer skal utføres umiddelbart etterpå. Fortau og gangbaner skal være gjennombrøytet innen kl. 07.

## Snøfokk

Standarden tar også hensyn til snøfokk som like ofte som snøfall er årsak til brøyting. Tiltak iverksettes når snøskavler som kan komme overraskende på en bilfører, strekker seg mer en halvveis over ett kjørefelt.

I perioder med mye snøfokk, og når det bygges seg opp skavler mer eller mindre sammenhengende kan kravet senkes: Når ÅDT er mindre eller lik 300 (som en alminnelig fylkesveg): Tiltak settes i verk dersom dybden på snøskavlen midt på vegen blir mer enn 15 cm.

Når ÅDT er større enn 300, men mindre eller lik 1500 (veger vi finner på ganske stoler deler av vegnettet i Troms): Tiltak settes i verk dersom snøskavler dekker mer enn ¾ av ett kjørefelt.

## Farbar veg til enhver tid

Dette var kravene som beskrevet i standarden. Gruppen bak standarden har hatt som sin hovedmålsetting for brøytingen – at vegen til enhver tid skal være farbar for bilister som er normalt utstyrt for vinterkjøring. Under særlig vanskelige værforhold kan imidlertid målsettingen fravikes. Standarden kan reduseres om natta på mindre trafikerte veger.

## Fortau/gangbane

Fortau/gangbane skal brøytes minst så godt at fotgjengere ikke velger å gå i vegbanen. Det må til enhver tid være

mulig å trille barnevogn på fortauet/gangbanen.

## Hva så med fylkesvegene?

Alt som her er nevnt som standard gjelder altså riksvegene. For fylkesvegene er vi i ferd med å fremskaffe en standard tilpasset trafikkgrunnlag og tildeling. Om et par år har vi antakelig også en standard for fylkesvegene.

## Kostnader

Brøytekostnadene var i 1988 kr 11.800,- pr. km riksveg og kr 10.673,- pr. km fylkesveg. Som man ser brukes det nesten like mye pr. km fylkesveg som riksveg. Hvis vi sammenligner dette med tildelte midler der fylkesvegtildelingen bare utgjør 43% pr. km i forhold til riksvegtildelingen, så skulle vi egentlig bare ha brukt kr 5.074,- pr. km fylkesveg til brøyting.

# BRØYTE-REGLAR:



ALL SNØ PÅ OFFENTLEGE VEGAR ER STATEN SINE EIGEDOM, OG MÅ IKKJE EIERAST UTAN LÅVVE. FØR GÅMÅL SÅ SOM ER VORTEN SKITEN, KAN VEGRØYTAREN VERTAKA UTAN TREKK I LÅN I (JMF. LOVI OM FORDELAR AT STATEN SINE ANSÅTTE)

VERT SNØEN SO ØVUP AT VEGVESENET SINE BILAR NEV VANSKAR MED Å TALA SEG FRAM, KAN VEGSJEFEN I YMSE HØVE GJERA FRAMLEGG OM BRØYTING AV VEGANE!

VERT EIT SLIKT FRAMLEGG HANDSAM AV STYRESMAKTENE, OG DET LIGG FÅRE LÅVVE I HVAN MIDTSJUMARS, LYT EIV BYRJA TENKJA PÅ REIDSKAPEN.

EIN VIL I SO MÅTE PEIKA PÅ SNØPLOGEN SOM EIT SERS DUGANDE REIDSKAP I HØVE BRØYTING. EIN VIL GJERA HERKSAM PÅ AT SNØPLOGEN BØR SPENNAST FØRE TREKKVØGNI, OG IKKJE ETTER SOM NÅR EIN NYTTAR HEST.

UNDER BRØYTING SKAL EIN FREISTA HALDA SEG MILLOM SNØSTIKKORNE, OG IKKJE LAGA SINE EIGNE VILLE VEGAR GJENOM KRATTSKOG OG UTLØER, TIL STOR HARME FOR GRUNNEIGARANE.

EIN VIL NYTTA HØVET OG VNSKJA GOD JOL, PINSE OG PÅSKE!

VEGSJEFEN



# HVA SKJER NÅR JEG SKAL SØKE OM AVKJØRSEL

## Søknader og behandling

Av Svein Stormo/Fritz Aagesen

Vi får årlig mellom 700 og 800 søknader om avkjørsel fra riks- og fylkesveg. Men hvordan er saksgangen? Dette er det nok en del som undres på. På vegkontoret er vi fire saksbehandlere på dette saksfeltet.

### Samarbeid med vegstasjonene

For å nå ut i disktrikket har vi et nært samarbeid med vegstasjonene. Derfra foretas befarung i alle avkjørselssaker, og de foretar sikt- og stigningsmåling ved omsøkt tilknytningssted. Det kan her være naturlig å nevne at fylket er delt opp i seks vedlikeholdsområder og med tilhørende vegstasjoner. Disse befinner seg i Harstad, Bardu, (Setermoen), Finnsnes, Nordkjøsbotten, Tromsø og Nordreisa (Storslett).

### Hvor skal søker henvende seg?

Som naturlig er, må befarung foretas før søknadene tas opp til avgjørelse her ved vegkontoret. Men for å begynne i riktig ende - hvor skal søker henvende seg for at saken skal få raskest mulig behandling? Og det naturlige vil være til vedkommende vegstasjon hvor en også får søknadskjema.

### Utfylling av avkjørselsskjema

Skjemaet er greit å fylle ut. Det må oppgis gårds- og bruksnummer og hva søknaden gjelder: Om det er ny avkjørsel eller utvidet bruk av eksisterende avkjørsel, og hvilket formål det søkes til, bolig, hytte, naust etc. Til slutt oppgis adresse, selvfølgelig, men også det kan det en sjelden gang hende er glemt.

Videre må det legges ved kartutsnitt, helst i målestokk 1:1000. På kartet må inntegnes bygning og avkjørselens beliggenhet. Videre må det angis avstand til allment kjent sted, dersom det ikke direkte framgår av kartet. Hvis ikke kan det bli vanskelig å finne fram til stedet ved befarung.



Kirsti Stokmo er en av saksbehandlerne på avkjørselsektoren.

For ordens skyld skal nevnes at den som ønsker å bygge nærmere riks- eller fylkevegmidte enn henholdsvis 30/12,5 meter, må søke om dispensasjon fra veglovens §29. Til dette bruker en samme søknadskjema som ved avkjørselssøknad.

### Behandling av søknaden

Tilbake til avkjørselsbehandlingen. Etter at søknadsstedet er befart og nødvendige målinger er foretatt fra vegstasjonene, sendes søknaden til vegkontoret for avgjørelse. Der blir saken forelagt en avkjørselsnemnd på fem personer som vurderer søknaden ut fra gjeldende lov og regelverk, forutsatt at nemnda ikke finner at det må innhentes supplerende opplysninger. I så fall må disse innhentes fra søker og/eller vegstasjon eller kommunen. Dette tar nødvendigvis noe tid, så for at en søknad skal få raskest mulig behandling, er det viktig at alle relevante opplysninger følger søknaden.

### Kriterier for avgjørelse

Så kan en spørre etter hvilke kriterier avgjørelsen fattes. Lovhjemmelen finnes i veglovens §§40 til 43. I tillegg er forskrifter til nevnte paragrafer gitt av

Vegdirektoratet i 1964. Samferdsdepartementet har gitt retningslinjer for behandling av avkjørselssaker i 1982 og med utfyllende kommentarer og bestemmelser fra Vegdirektoratet samme år.

### Rammeplanen for avkjørsler i Troms

Det vil føre for langt å gå inn på detaljer i disse retningslinjer her. De mest detaljerte retningslinjer finner vi i Rammeplanen for avkjørsler i Troms. Planen er politisk behandlet i kommunene og Troms fylkeskommune, og er ment å være rettleidende for behandling av avkjørselssaker i fylket.

Bakgrunnen for planen finner vi i den nære sammenheng mellom utbygningstype, ulykkesrisiko og transportstandard. Disse hensyn er søkt avveid og prioritert ved å inndele riks- og fylkesvegene i fire holdningsklasser for behandlingsregler. I sammenheng er holdningsklassene slik:

1. MEGET STRENG HOLDNING. Nye avkjørsler og utvidet bruk av eksisterende avkjørsler tillates kun etter stadfestet reguleringsplan eller godkjent vegplan. Avkjørsler til gårdsbruk blir vurdert særskilt.

### 2. STRENG HOLDNING.

Nye avkjørsler behandles som for holdningsklasse «meget streng». Utvidet bruk av eksisterende avkjørsler kan gis når avkjørselen fra før har flere brukere.

### 3. MINDRE STRENG HOLDNING.

Nye avkjørsler begrenses. Mulighet for samling av flere avkjørsler er vik-

tig også her. Utvidet bruk av eksisterende avkjørsler blir normalt gitt.

### 4. LITE STRENG HOLDNING.

Nye avkjørsler blir normalt tillatt når krav til sikt- og stigningsforhold er oppfylt. Felles bruk av eksisterende avkjørsel kan kreves når forholdene ligger til rette for det.

Søkere som kan tilpasse søknadene til

Rammeplanen, vil lettere nå fram med sin sak. Rammeplanen har vi tegnet inn på kart over Troms som kan fås ved henvendelse til vegstasjon eller vegkontoret.

Virker denne redegjørelse avvisende på deg som er avkjørselsøker? La oss da til slutt vise til at statistikken for 1988 viser at 73,5% av avkjørselssøknadene ble innvilget.

## Mange vil ha sommerjobb

Av Anna Birkelund

DET ER UTROLIG MANGE som har søkt sommerjobb hos oss i år. Hele 1287 søknader innkom til søknadsfristens utløp som var 1. mai. Riktignok gjelder dette for hele fylket, og eneste kvalifikasjonskrav for å komme i betraktning var satt til en nedre aldersgrense på 16 år. Likevel, vi synes interessen har vært enorm.

Det er første året vi har annonsert at vi trenger sommerhjelp. Det har alltid vært mange å velge mellom likevel. Tross dette valgte vi å annonsere. En av grunnene var tanken om at alle burde få samme sjansen.

Mange vil nok bli skuffet. I fjor tok vi inn ca. 90 personer. I år regner vi med å ta inn omtrent det samme. Endel av de arbeidsoppgavene vi har er ørmerket elever fra tekniske høgskoler.



I år kom det inn 1287 søknader! Bente Halvorsen har vært med på arbeidet med å registrere søknadene.

## Ferie og fritid i driftsbygninger, hytter, hus og naust

Bruk av vegvesenets eiendommer til velferdsformål - utleie på tvers av fylkesgrensene!

NÅ KAN DU LEIE brakker, driftsbygninger og hytter i nesten hele landet. Dette er blitt en realitet på bakgrunn av et premiært forslag fra Vegdirektoratets tilsatte. De har ytret ønske om å benytte seg av vegvesenets eiendommer i hele landet i forbindelse med feriereiser eller andre anledninger.

Etter uttalelser fra forslagsnemnda, litt «skriverier» og forespørsler til alle

vegkontorene samt Vegdirektoratets hytteforening, uttalelser fra de forskjellige vegkontor og enda litt mer arbeid, har Kontor for personalutvikling i Vegdirektoratet utarbeidet en liste for hele landet.

Denne inneholder aktuelle utleiesteder og en kontaktperson i hvert enkelt fylke. I Troms fylke kan du ta kontakt med Steinar Norum dersom du ønsker flere opplysninger i saken.



# S M Å P L U K K

Samlet av Olve Reiersen

## Bestikkelser?

Oppsynsmann Joramo blir sendt syd- over om vinteren for diverse oppdrag, det gjelder å skaffe folk og nye og høvelige redskaper, bl.a. «betinget 3 Gruskjærrer leveret paa Dampskibsbryggen for 13 Spd 60/» og «Jeg har 5 Mand med, deriblandt en Smed». Dette skriver han fra Trondheim i mars 1876, og han nevner også «Med Dampskipet Haakon Adelsten sendes en liten Budt Smør merket Hr Ingeniør Tygen, Tromsø».

Konen på Dombaas som jeg kjøbte den af har begyndt at bruge af den da jeg kjøbte den og det er saaledes taget Hul i Smøret». Så det var mange slags oppdrag en tjenestemann fikk i de dage.

Men så har det nok hersket et særdeles godt forhold mellom ham og sjefen, i midten av desember samme år skriver han i forbindelse med en arbeidsrapport:

«Med Dampskibet Senjen sendes i dag nogle Ryper til Erindring om den snart forestaaende Jul».

## Gode veger i Troms

Stortingets jernbanekomité var i 1920 på befarig i Troms. Amtsingeniør Saxegaard deltok, og han nyttet høve til å tale varmt for statsstøtte til rutebildrift.

Dette ga ikke komiteén svar på, ei heller om vår man kunne forvente en jernbane på disse kanter, men Stortingspresidenten uttalte seg overordentlig rosende om vegene i Troms. Komiteén var enig om at de var de beste de hadde sett!

## Riktig prioritering

Vegbestyrer Tygen forsto å prioritere sine oppgaver riktig i den travle sommertid skjønner vi når han «taler byråkratiet midt imot» - lar rapporter og regnskaper være for å gjøre nødvendig markarbeid mens det er snøfritt. Den 23. juni 1877 - på selve St. Hansaften - får han seg en skriftlig dragelese av Vegdirektøren for manglende repsept for «Veiinstrukxen af 19. juli 1875 B. 4 og C. 14» Det skrives: «Men at De, efter i Kontorchefens Paategning under 22. Februar d.Aa samt min Skrivelse af 19. April, hvormed fulgte det Kgl. Departements Skrivelse af 18. April, at have været paa mindet derom, endnu ikke har oversendt hverken Rapporten eller Regnskaber for hele Aaret 1876, og heller ikke kan oversende samme før i Juli Maaned, kan ikke billiges».

Men Tygen er en hård negl - svarer ikke med rapporter og regnskap før over nyttår 1878!

## God Jordarbeider

Arbeidskraft måtte ofte hentes fra sydligere deler av landet og Tygen får denne referansen om en arbeidssøker fra den stedlige lensmann i Nord-Trøndelag: «Efter aktverdige Folks Beretning, er han drikfædig. Han har levet og lever i Concubinaten med en Quinde med han har avlet 2 Børn. Han skal dog være en god jordarbeider».

## Proviantering

Oppsynsmann Østlyngen nivilerer parsellen Sjøvegan - Rognså og skriver til vegbestyrer Tygen i 1877: «Under Nivileringen laante jeg 2 Flasker Akevit, og herfor skal jeg bede Dem besørge mig 2 Flasker tilsent for at tilbagebetale det laante Brændevin». Det ble sikkert ordnet for Tygen var en mann med sans for realiteter.

## Et apropos til dagens klager på vegtilstanden

Vegvesenet som etat og vegsjefene som dens leder er ofte skyteskive i avispartiene og mann og mann imellom. Men dette er ikke noe nytt fenomen. Således skriver en generalveimester på 1700-tallet at såsnart det var det minste å klage over, «da tales straks om Veiene én general og raabes det korsfæste over Generalveimesteren, saavel i de store Gæstebuder, Assembléer og Klubber, som i Ølkipperne, og tykkes sig den bedste Orator at være, som bedst kan paafinde de elokventeste Ord at gennemhagle Generalveimesteren og fælde dom over ham for at faa den Bestilling ophævet og delt imellom Fogderne, som gærne vil have Lønnen».

## Vegvesenet som gårdbruker

Det var mangt å passe på for vegbestyrer Tygen - i 1875 skriver han til handelsmann P.B. Giæver på Alteidet:

«Da Veiarbeider Ole Bentalen, som ønskede at leie Brødskeftet og at flytte derhen med sin Familie, ikke fortiden vil komme til at benytte sig af det hans i samme Anledning givne Løfte, saa bemyndiges De herved til at bortleie Veivæsenets Ret til at indhøste Græsset i aar paa nævnte Eiendom - Nogensomhelst Ret til at benytte Huset derstedts maa herved ikke gives. - For Leiesummen, der bliver at indbetale til Dem inden 1. oktober d.å. eller inden dette Aars Vei-Regnskab maa indsendes, maa der stilles Sikkerhet, hvis Vedkommende ikke maatte være vederhæftig».



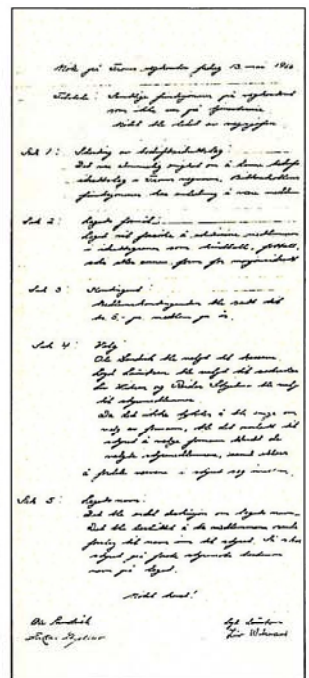
## SPORT

# Bedriftsidrettslaget «VEG» - en naturlig del av etaten!

Av Anni Kari Pedersen og Ole Sandvik

VEGETATEN HAR I ALLE ÅR hatt en rekke gode idrettsutøvere innen ulike grener, men spesielt innen fotball og ski.

Etterhvert som årene gikk og staben økte kom tanken om oppstart av et bedriftsidrettslag. Vi ville holde oss i form til enhver tid.



Protokoll fra stiftelsesmøtet

Et nytt bedriftsidrettslag så «verdens lys» B.I.L. VEG ble stiftet 13. mai 1966. Vegsjef Bjarne Haugmoen ledet møtet. Etter det møteprotokollen sier: var «alle funksjonærer som ikke var på tjenestereise» tilstede på stiftelsesmøtet.

Bedriftsidrettslaget har med andre ord eksistert i 23 år.

## Vegmestere i fotball

Størst interesse har nok fotballen hatt, og «VEG» har gjort seg bemerket med seriemesterskap i flere divisjoner - også i 1. divisjon. Men toppen var da vi vant «Vegmesterskapet» i 1974.

I de senere år har det ikke gått så veldig bra. Vi har hatt problemer med å kvalifiseres oss til sluttspillet. Men dette ser ut til å endre seg; «veg-gutan» våres har gjort det veldig bra den siste tida.

Norgesmesterskap innen fotball i etaten har vært arrangert siden 1972. Her deltar alle landets 18 fylker samt Vegdirektoratet.

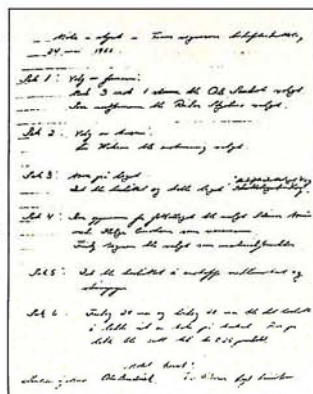
Fra første år har «VEG» vært i toppen, og i finalen både i 1972 og 1973.

## Roing - et avsluttet kapittel??

Roing er en idrettsgren som vi ikke har deltatt i i de senere år. Tidligere hadde vi både dame og herrelag med i den årlige regattaen som ble arrangert på Tromsøundet. Vi har i år prøvd å få liv i denne idrettsgrenen, men har ikke ennå ikke lykkes.



74-årgangen av ro-damelaget til «Veg»



Protokoll fra første styremøte

## Ski

Ski er en aktivitet som det ikke er så stor oppslutning om. Tidligere var det mange som deltok i denne idrettsgrenen. Det ble arrangert skidager og skirenn. Vi har i de siste år prøvd å arrangere skidag, med mer eller mindre hell.

## Friddrett

Innen friddrett er det løpingen som har vært mest populær. De ansatte har ikke vært redd lange etapper, og «Malmrushen» - løpet som går fra Kiruna til Narvik, har vi deltatt i de tre siste gangene stafetten har vært arrangert. Og med meget godt resultat - siste år en 6. plass.



Skiskyting er en stadig mer populær aktivitet innen bedriftsidrettslaget – her Ann Kari.

#### Handball

Også i håndballen har vi vært aktive i flere år. Både herre- og damelag har deltatt i bedriftsserien og i cupen. Årets høydepunkt for håndballutøvere er «Hallingkastet» på Gol i

Hallingdal. Der møtes samtlige vegkontor til en årlig dyst, og forenes i idrett, glede og fellesskap.

#### Framtidsvyer

Dagens B.I.L. VEG er forandret i for-

hold til hva det var i 1966 da det ble stiftet. Nye folk har kommet inn i laget og tidene endrer seg.

Tidligere var det mulig å samle de ansatte med familier til skidager utenfor Tromsø; er det mulig å gjøre det samme i dag .....? Er dagens samfunn mer oppstresset og er det derfor vanskeligere å samle folk i fritida slik man gjorde tidligere? Det er opp til oss i idrettslaget å motbevise dette og prøve å ta opp aktiviteter som i dag er lagt ned.

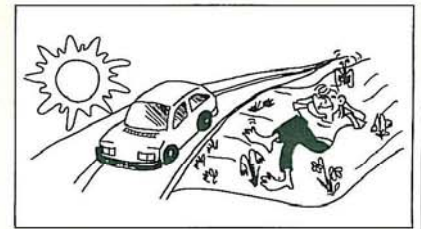
Det som i dag er realiteten er at vi har så mange flere aktiviteter nå enn tidligere. I 1966 var det hovedsaklig ski og fotball som var idrettsgrenene. I dag har vi rundt åtte forskjellige aktiviteter. Har vi i vrømmelen av aktiviteter mistet det som var tanken bak idrettslaget, og er det blitt for mye alvor....? For det som var tanken da laget ble stiftet var det sosiale, – å være sammen i fritiden.



«Vegmestrene» av 1974!

# 5 i grøftekanten

Av LISA SUNDSTRØM



## STATENS VEGVESEN – HVA ER NÅ DET?

«Statens uvesen» og «Statens vegvesen – i veien for alle» – Kjært barn har mange navn! For hvem er vel mer hatet og elsket enn akkurat Statens vegvesen? Vi er høyt elsket når vegen er brøytet, når nye og glatte vegparseller smyger i nye terreng, når farta øker på km-skiltene, og når rasteplassene står der innbydende å venter på oss. Men du verden så hatet når alt går på skeive – når veien er uframkommelig på grunn av snøfall, når man «kruser» bilen i altfor store huller, og for ikke å snakke om når teleløsninga setter inn! Men hva føler egentlig det vanlige hverdagsmennesket – brukere av vegene våre? Er fortsatt vegvesenet «han som sover på spaden» eller «vegen som aldri blir ferdig»? Har vi vært flinke nok til å fortelle om hva vi driver med – hvem vi er – og at vi er der for å gjøre det best mulig for de vegfarende? Vi har stilt spørsmål til noen tilfeldige forbigående i Troms fylke om hva de forbinder med Statens vegvesen:



Ann Helga Sneve, damefrisør, Øvre Salangen

– Jeg vet lite om hva vegvesenet egentlig står for, og kan ikke akkurat si at jeg forbinder hverken noe negativt eller positivt med etaten.  
– Men jeg forbinder vel ofte vegvesenet med den gule bilen som står parkert med noen som drikker kaffe!  
– Likevel vil jeg si at jeg stadig blir overrasket over hvor gode vegene er blitt de siste årene. Jeg kjører ofte fra Sjøvegan til Setermoen, og synes at jeg har merket forskjell til det bedre de siste 3 årene. Om vinteren er det godt brøytet, og når det er holkeføre har det alltid vært strødd.



Ingrid Alvestad, Kanebogen

– Vegvesenet er både kjekk og grei! – Og vegvesenet gjør sitt bare de får penger nok!

Folk føler nok ofte at mindre veger blir oversett, men man tenker sjelden på at det koster penger.

– Og folk klager, men tenker ikke på alt som skal rekkes over.

– Jeg synes vegvesenet har vært flinke til å lage rasteplasser med toalett, men dessverre ødelegger folk så altfor mye. Det mangles respekt for det som skal være til alles nytte og glede. Det er så mange fine plasser mellom Tromsø og Harstad, men de blir altfor ofte ramponert.



Viggo Vatne, selvstendig næringsdrivende, Tromsø

– Jeg vet at vegvesenet er de som administrerer vegbygging og vedlikehold av vegene.

– Vegvesenet jobber under gitte forutsetninger, og bruker sine penger etter prioritering. Men det vil alltid være særinteresser og diskusjon om hvor midlene skal gå.

– Vegvesen! Dere burde funnet et annet navn – for et vesen forbinder man med noe negativt, og det fortjener ikke vegvesenet!!



Roy Johansen, ekspeditør, Skibotn:

– Når jeg tenker på vegvesenet – da ser jeg i første rekke for meg mange gule biler og maskiner. Vegvesenets folk er forresten ofte innom på bensinstasjonen vår for å tanke.

Det virker som om vegvesenet er en sikker arbeidsplass. De folkene som jeg vet jobber der, har vært ansatt i mange år.



Elisabeth Østerholm, husmor, Storslett:

– Vegvesenet – vel – jeg har aldri hatt noe direkte med dere å gjøre. Men jeg vet at det er en vegstasjon på Storslett. Og som navnet tilsier – vegvesenet stiller med vegene...



Navn: Nelly Andresen  
Alder: 73  
Stilling: Vikar sentralbord/  
pensjonist  
Bosted: Tromsø  
Arbeidssted: Vegkontoret

**V**EGVESENETS STEMME UTADI – Det kan vi med rette kalle Nelly Andresen. I sin virketid i vegvesenet har hun i alle år – til hun gikk av i 1985 – vært den stemmen folk ute og hjemme først fikk kontakt med når de ringte vegkontoret.

Nelly er like gammel i etaten som vegkontoret i Tromsø. Hun begynte nemlig i oktober 1960 – da vegkontoret flyttet hit fra Harstad.

– Vi flyttet inn i Fylkesbygget, men kontoret var langt fra ferdig. I de første ukene bodde Harstadværingene «under» kontorpuhlen. Det var forresten ei fin tid i vegvesenet – egentlig den artigste tida jeg har hatt i etaten. Miljøet var mer intimt i de dager, gjengen var kameratslig. Men det var vel naturlig siden miljøet også var mindre enn i dag, forteller Nelly.

Moi var forresten vegsjef den gangen. Nelly Andresen har med andre ord opplevd forskjellige «toppledere» i sin virketid i vegvesenet.

#### Sentralbordet!

Det er i sentralbordet hun har hatt sin arbeidsdag, selv om hun også i begynnelsen var ei tid innom lønningskontoret. Men sentralbordet i 1960-årene var mer variert arbeid enn i dag. Vi hadde utgående post hver dag – og det kunne til tider bli hektisk ved siden av å svare på telefonen. Dessuten hadde vi litt maskinskriving, sier Nelly. Men det er jobben som telefondame som står hennes hjerte nærmest.

– Jeg har trivdes i den jobben i alle år. Det har vært en hyggelig oppgave å ta seg av. Og folk har vært trivelige.

Sjelden eller aldri har jeg opplevd folk som har vært direkte ubehagelig. – Selvsagt har det vært ganger da pulsen har slått litt fort i andre enden av telefonen, – det kunne være en avskjærsel som var blitt avslått eller en veg som var vel mye humpete. Men jeg har alltid prøvd å roe ned situasjonen. Det hjelper å snakke til folk – da løser problemene seg stort sett.

– Og jobben i ekspedisjonen har også bydd på direkte kontakt med folk som har oppsøkt kontoret får å få hjelp. Da gjør man jo det ytterste man kan for å få tak i den rette personen. Men det har vært ganger da jeg først har tatt den besøkende ned i kantina til en avslappende kopp kaffe. Man lærer seg å være diplomat. – Litt menneskelig innsikt skal man jo også ha i en slik jobb. Man skal ikke glemme at de man jobber sammen med er hverdagsmennesker som har sitt både hjemme og på jobb. Slikt sett har jeg opplevd at redde «alene-hjemmungen» har ringt kontoret for å få tak i pappa eller mamma. Og da er det bare å gjøre det beste for å hjelpe til. Det er jo det man er der for – i en ekspedisjon og i et sentralbord, sier Nelly.

#### Trivsel?!

– Det har vært 26 fine år i vegvesenet – en trivelig arbeidsplass. Folk kjenner meg igjen på stemmen – det blir gjerne slik etter mange år i «ørret». Og kontakten med vegstasjoner og folk uten i etaten har alltid vært fin. Det er derfor koselig når jeg nå vikarierer her i blant. Plutselig er det en i andre enden som sier «Er det du – er det virkelig du?» Joda – det er nok meg!

Og slik skal det være på en arbeidsplass – god kontakt mellom de inne og ute, og en lett tone. Selv om vegvesenet har vokst seg stort gjennom årene skal man ikke glemme den gode tonen og det fine kameratskapet.

#### Vegvesenet i dag?

Hvordan ser Nelly på vegvesenet i dag – tingene har jo tross alt forandret seg gjennom 26 år?

– Jeg synes folk har mindre tid til hverandre. Det blir sjelden tid til en skikkelig prat – alt virker så stressende.

Men det vil vel gjerne bli slik ettersom det blir flere folk og ettersom det blir



stadig mer å gjøre. Men den upersonlige stilen som gjør seg stadig mer gjeldende har hun liten sans for. Utviklinga har gått raskt framover – edb er et ord vi hørte lite til på 60-tallet.

– Angående framtida – vel så blir det vel slik til slutt at alle sitter å trykker på hver sin knapp og får de svar de vil ha. Men hvor blir det av menneskene i et slik jobb-samfunn, undres Nelly?

Hva så med framtida – pensjonisttilværelsen? Blir hun stadig å finne i telefonen langt inn i 90-årene?

– Pensjonisttilværelsen trives jeg med. Det er godt å ha litt mer tid å ta av, men det kan selvsagt blir langsomt til tider. Spesielt vinteren kan føles isolerende. Det er nemlig en stor bragd å ta seg ut på Tromsøs vintergater for en dame i 70-årene!

– Så jeg liker best den lyse årstid, sier hun.

– Og sentralbordet!

– Vel vegvesenet installerer jo nytt bord i disse dager – så framtida får vise om det er behov for meg der.

Jeg har i grunnen alltid sett på jobben som en adspredelse.

Noen ser på det som en plikt, men jeg har alltid trivdes på vegkontoret. Så hvem vet!

#### Fritid?

– Jeg har oldebarn og barnebarn. Familien betyr mye for meg – og det er nok å holde fingrene i.

Ellers har jeg venner og bekjente – husarbeid og hagearbeid. Så det er nok å gjøre! Men jeg liker å treffe folk – så jeg blir nok fortsatt å treffe på i korridorane på vegkontoret, avslutter Nelly.

## PERSONALNYTT



Vegsjef Eilif Mathisen tiltrådte 14. april.

#### Tiltredelser:

##### Vegkontoret:

Vegsjef Eilif Mathisen, 14. april  
Administrasjonssjef Ivar Vik, fra 2. mai

Administrasjonssjef Ivar Vik har tidligere arbeidet i Hardanger Sunnhordlandske Dampskibsselskap. Dessuten har han drevet Tromsø Skipsekspedisjon i 9 år, samt drevet Nordnorsk Venture i 2½ år. Han har også jobbet med egen konsulentvirksomhet innen bedriftsutvikling.

Vik er utdannet skipsingeniør fra Bergen Tekniske skole og siviløkonom fra Norges handelshøyskole.

Vegsjef Eilif Mathisen var ferdig ved NTH i 1968. Siden da har han stort sett vært tilknyttet vegetaten. Etter noen år i Vegdirektoratet og Finnmark vegvesen begynte han i Statens vegvesen Troms som avdelingsingeniør 10.07.72.

Fra 1.08.77 til 1.08.79 jobbet Mathisen som overingeniør ved anleggsavdelinga i Vegdirektoratet. Han har også vært ansatt i SINTEF i Trondheim – fra 31.01.81 og til 5.10.81.

Forøvrig har Mathisen vært anleggsbestyrer ved anleggsavdelinga i den tida han har jobbet ved Troms vegvesen. I oktober 1981 tiltrådte han som driftssjef, og denne stillingen hadde han inntil vår tidligere vegsjef, Herleif Solberg, døde. Mathisen har siden da fungert som vegsjef, inntil han 14. april i år ble utnevnt som ny vegsjef ved Statens vegvesen Troms.



Administrasjonssjef Ivar Vik tiltrådte 2. mai.

#### Fratredelser:

##### Vegkontoret:

Traffikkpedagog Torbjørn Tronsmoen 10/5  
Konsulent Signe Moeng 1/7  
Førstekonsulent Jan Pettersen 1/9

#### Utedriften:

Jens Rasmussen, Skrolsvik

## Nytt sentralbord på vegkontoret

**S**ERVICEN SKAL BLI BEDRE – både for publikum og for de som jobber på kontoret.

Vegkontoret har nemlig den siste måneden tatt i bruk nytt sentralbordanlegg.

Det er Scanvest-Ring som har levert hele anlegget, og denne spesielle sentralen ble valgt fordi den har alle de funksjoner som en moderne hussentral har behov for. I tillegg ansees denne sentralen for svært driftssikker – og det kan være godt – etter stadige feil og problemer på «gamme-lanlegget». Den nye sentralen har gitt oss 2 ekstra bylinjer samt flere internlinjer. Det er også muligheter til utvidelse ved behov.

I løpet av juni vil det bli 2-trinns innvalg. Det vil si at man ved å ringe et

## Vi gratulerer:

#### Med 60 år:

Arne Dahl, Ivar Walnumsvet 11, Tromsdalen 2/6  
Johannes Kvammen, 9220 Moen 10/6  
Gunnar Berntsen, Risøyvn. 7, Tromsdalen 10/7

#### Med 50 år:

Arnulf Antonsen, Slettmo, Silsand 17/5  
Trygve Johnsen, 9055 Meistervik 3/7  
Karl J. Sivertsen, Storslett 24/7

## Til alle ansatte i Vegvesenet i Troms

Tusen takk for blomster og lykønskninger i forbindelse med utnevnelsen som vegsjef. Det vil nok sikkert komme godt med i arbeidet framover.

Eilif Mathisen

## Hjertelig takk

for oppmerksomheten i anledning min 60 års dag 22. mars.

Hilsen Arnulf Høyvåg.

bestemt nummer kan komme direkte til et kontor uten å gå via sentralbordet. Det er derfor å håpe at det i framtida vil bli lettere å betjene folk som ringer inn. Det finnes nemlig mange tjenester i systemet. Men for at det skal fungere best mulig forutsetter det at alle på vegkontoret bruker de tjenester som de har fått opplæring i.

Det nye sentralbordet koster 370.000 kr. – da er sentralen og alt av installasjoner regnet med. Foruten dette kommer telefonapparatene.

«Go' morn' – det er vegkontoret!!»