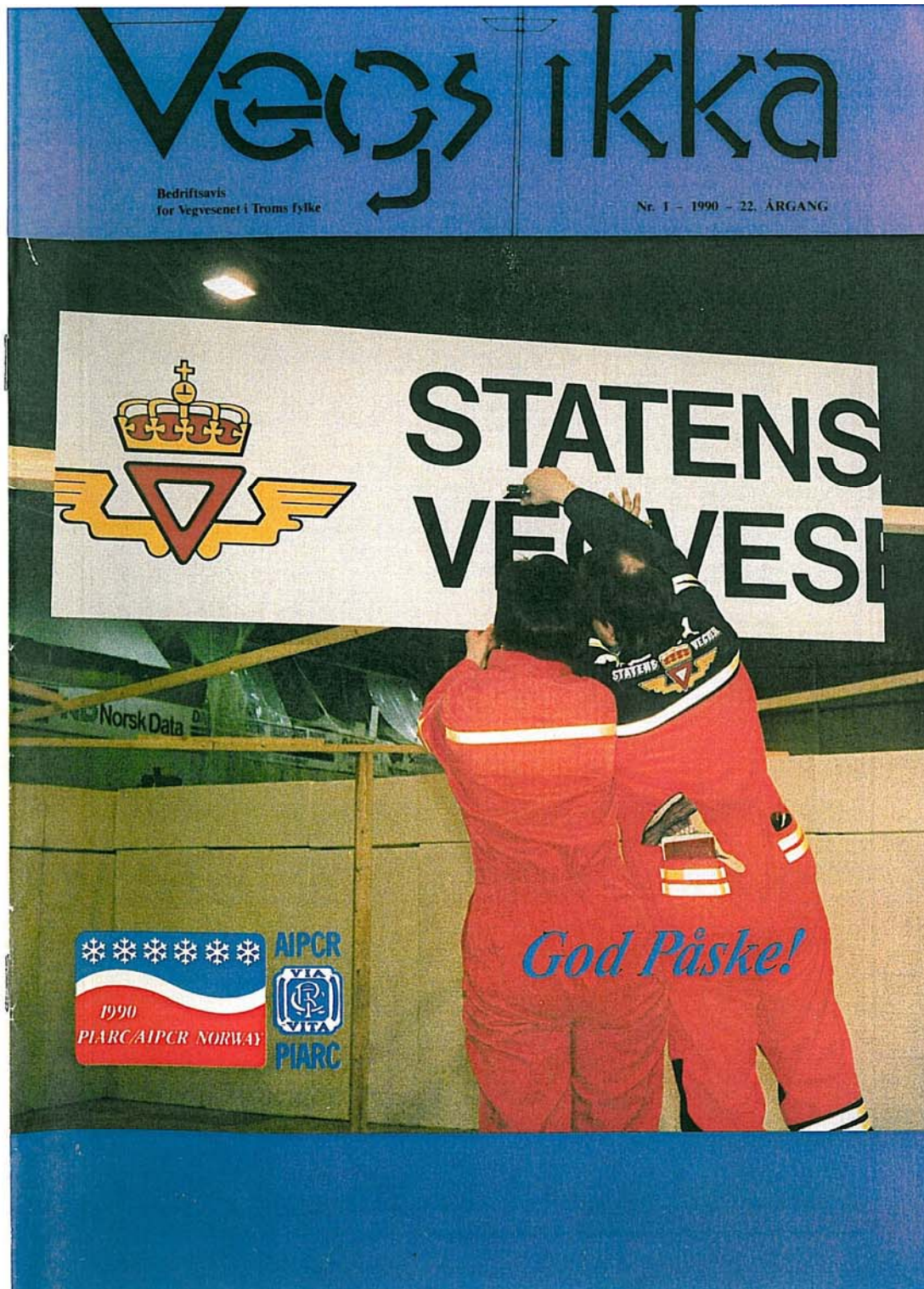


C



«Den gamle og den nye tids!»



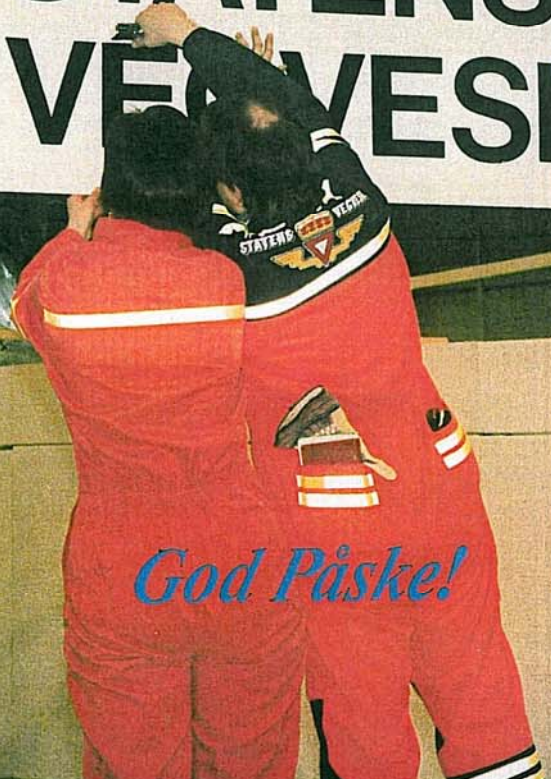
# Veggs ikka

Bedriftsavis  
for Vegvesenet i Troms fylke

Nr. 1 - 1990 - 22. ÅRGANG



## STATENS VEIVESK



*God Påske!*





## BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN TROMS

Nr. 1 - 1990  
22. Årgang

**Redaktør:**  
Lisa Sundström

**I redaksjonen:**  
Rolf Hillesøy  
Anna Birkelund

**Illustrasjoner:**  
Torild Heimdal

**Redaksjonsråd**  
Spesialarbeider Reidulf Sorli  
Konsulent Anna Johansen  
Oppsynsmann Bjørn Eriksen  
Plansjef Tor Hugo Brox  
Overing, Gudmund Reiertsen

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

**Sats og trykk**  
Lundblad Grafisk A.s  
Tromsø

**Opplag**  
1600 eksemplarer

## INNHOOLD

side

Bedriftsavis — avisa for bedriften? .....	3
Utbygging av hovedvegnettet i Tromsø .....	3
Store vegprosjekter i 1990—93 .....	4
Stasjonene har ordet: Vedlikeholdsområde 1, Harstad .....	7
Der det er vilje blir det veg! .....	10
Vegadministrasjonen i endring .....	11
Likestilling — Stønad til utdanning for kvinner .....	12
Tollvesenet overtar .....	13
Speakers corner .....	14
Nye saksbehandlere .....	14
PIARC .....	15
Takk for velgjort jobb! .....	18
Anleggslederskolen .....	19
Sensoropplæring i biltilsynet .....	20
Mausundforbindelsen .....	21
Etatskole for biltilsynet .....	22
Tanker fra en førtidspensjonert vegarbeider .....	23
«Dag og natt som en katt» .....	24
Fra Målselv til fantestibetvinger i Geiranger .....	25
Utvidede biltilsynstjenester på Storslett .....	25
Rusmiddelbruk og AKAN .....	26
Fem i grøftekanten .....	28
Etatsprofilen .....	29
Nye håndbøker .....	29
Sport .....	30
AMU møter for 1990 .....	30
Personalnytt .....	31

## FORSIDEN

To må man være — til arbeid og fest!  
Vi bygger vegvesen stand til PIARC EXPO 90.

Vegstikka kommer ut fire ganger i året. Det neste nummer kommer ut i juni 1990.  
Frist for innlevering av stoff til dette nummeret er 25. mai 1990.



## Bedriftsavis — avisa for bedriften

Fra VEGSTIKKAS opprinnelse har tanken vært at avisa skulle være et bedriftsblad hvor informasjon til de ansatte sto i høysetet.

Fortellinger fra fjern og nær i fylket — og gjerne litt historikk. Men også et «fristed» for tanker og meninger. Det siste har det vært heller labert med de siste årene. For at avisa skal bli et slikt fristed må vi føle oss trygge på at våre meninger ikke blir dratt fram som saksdokumenter i vegvesenets tjeneste.

Vegstikka skal som alltid være en åpen og tilgjengelig avis for alle i etaten — en avis med muligheten til å komme med ditt bidrag — lite eller stort — alvorlig eller underholdende.

Vi ønsker at våre lesere skal delta aktivt i den informasjonen vi formidler videre. Bare på den måten kan vi fortsatt kalle oss en bedriftsavis — avisa for bedriften og de ansatte!

Derfor oppfordrer jeg alle av våre lesere til å bidra med innlegg, tips eller meninger pr. telefon. Vi er åpne for det meste, og starter derfor denne gangen også en spalte som vi kaller «Speakers corner».

Navnet er etter det berømte hjørnet i Londons Hyde Park hvor alle og enhver kan stå fram med sine meninger. Har du noe du vil fylle vårt «corner» med så — ta kontakt!!

Lisa !

## UTBYGGING AV HOVEDVEGNETTET I TROMSØ

av Hallvard Haugan

**M**ED utbyggingen av hovedvegnettet i Tromsø startet gjennomføringen av transportplanen for Tromsø.

Alle de prosjektene som inngår i denne planen er nærmere omtalt i Vegstikka nr. 3-1989.

Her er bare tatt med de anleggene som er med i innværende planperiode 1990 — 93.

Etter en «tjuvstart» med tunnelen i Hansjordnesbukta stiller vi til start på nytt ved årsskiftet 1990/91.

Denne gangen er det videreføring av Breivikatunnelen, Veger i Breivika og Tromsøysundtunnelen til fastlandet som står for tur. I de neste 5 årene skal disse prosjektene bygges ut.



Hallvard Haugan, byggeleder for hovedvegutbygging i Tromsø engasjement



Byggeplaner med anbudsdokumenter for Breivikatunnelen og veger i Breivika er allerede ferdig. Detaljplanarbeidet for Tromsøysund-tunnelen er også startet og ventes ferdig i mai i år.

#### De enkelte parsellene

Breivikatunnelen begynner ved rundkjøringen i fjellet i Hansjordnesbukta, og ender like nord for Tverrforbindelsen (Erling Kjeldsens veg). En luftesjakt kommer opp ved hoppbakken i Doktordalen.

I byggeplanen for denne tunnelen inngår også 750 m veg i dagen. Dette blir forbindelsen til Stakkevollveien og Tverrforbindelsen.

Veger i Breivika omfatter ombygging av Stakkevollveien i Breivika og gang/sykkelveger med bruer og underganger. Parsellen begynner litt sør for Tverrforbindelsen og slutter 150 m nord for vegen til Universitetet.

Avkjørslene til havneområdet og Breivika videregående skole er med, likeledes arm til Tromsøysundtunnelen og omlegging av forbindelsen til Universitetet.

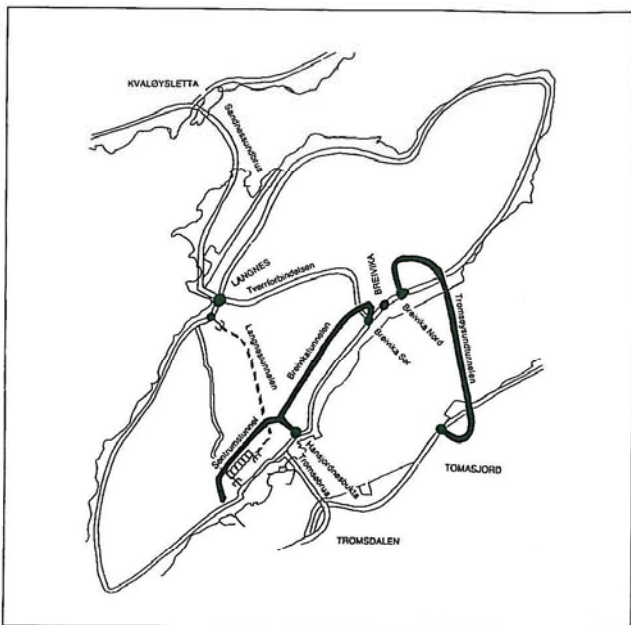
Samlet veglengde blir 850 m. Av dette er det 500 m firefelts veg med midtdeleler. Normalprofilen for denne vegen har 19 m bredde.

Gang-/sykkelvegen i Breivika går vest for Stakkevollveien med forbindelse til havneområdet.

Påhugget for Tromsøysundtunnelen er ca. 100 m nord for Breivika videregående skole. Herfra går tunnelene i kurve under RiTø, og er ca. 50 m under Stakkevollveien idet den går ut under Tromsøysundet. På det dypeste er kjørebanelen over 100 m under havflaten. Tunnelen kommer fram i dagen på Tomasjord ca. 500 m sør for Austad.

Tromsøysundtunnelen prosjekteres nå med to tunneler med to kjørefelt i hver.

Tidligere var det planlagt en tunnel med tre kjørebaneler. Denne løsningen har vist seg å være uheldig for lange og bratte tunneler med stor trafikk.



Det er derfor valgt å gå over til to tunneler og to kjørefelt i hver. Dette er i tråd med de nye vegnormalene. Med enveistrafikk i tunnelene blir ventilasjonen enklere og ved uhell er sikkerheten mye større med to løp.

Riggområdet, hovedriggen, blir lagt til Breivika. Dette fordi den største aktiviteten vil bli der. Vegvesenets prosjektadministrasjon vil også ha kontor der, og vi regner med å være på plass før anleggsarbeidene starter.

#### Omgivelsene påvirkes

Denne type anleggsdrift i et byområde vil berøre mange, direkte og indirekte. Dette gjelder ikke bare arbeidene i dagen med støy og støv og hvor trafikkavviklingen kan bli vanskelig, men like mye sprengning av tunneler under eksisterende bebyggelse. Dette arbeidet vil sikkert føles ubehagelig for mange i form av rystelser og støy. Vi regner med at den vanskeligste delen blir sprengning av Tromsøysundtunnelene under RiTø.

Vi håper at fremdriftsplan og bevilgninger gjør det mulig å få sprengt denne delen av fastlandsforbindelsen før sykehuset tas i bruk sommeren

1991. Hvis dette ikke skulle bli mulig, er vi allerede i gang med utredning av de restriksjoner vi må pålegge entreprenørene for å kunne gjennomføre tunneldrivingene mens sykehuset er i drift.

Vi regner i det hele tatt med at det blir et omfattende arbeid å følge opp sprengningsarbeidene for å hindre skader og ulemper.

#### Vegvesenets ressurser

Hvor stor vegvesenets prosjektadministrasjon vil bli i anleggsperioden vil variere noe med tiden og etter hvor mange anlegg som går parallelt.

I tillegg til anleggsavdelingens personell vil det være aktuelt å ha med folk fra plan- og grunnseksjonen på anleggskontoret i Breivika.

Dette vil innebære at det i perioder er opptil 6-8 personer fra vegvesenet som er knyttet til prosjektadministrasjonen.

For deler av anleggene kan det bli aktuelt at vi (vegvesenet) vil konkurrere med private entreprenører om oppdraget gjennom egenregikalkyler.

Skulle vegvesenet få en slik kontrakt vil de mannskaper og maskiner som blir engasjert i anleggsdriften komme i tillegg til prosjektadministrasjonen.

#### Ekstra bensinavgift i Tromsø

Spørsmålet om innføring av ekstra bensinavgift i Tromsø er ennå ikke behandlet av Stortinget, men vi venter at dette vil skje i nærmeste framtid. Som kjent er dette forutsatt å være en del av finansieringen av Hovedvegnettet i Tromsø.

Innkrevning og forvaltning av disse midlene skal Tromsø Veg A/S forestå. Dessuten vil Tromsø Veg A/S kunne disponere overskuddsmasser fra tunnelene for salg.

Inntekter fra salg av masser vil også kunne benyttes til utbyggingen av hovedvegnettet.

#### Ut fra dette arbeider vi etter følgende fremdriftsplan:

1. Start Breivikatunnelen ved årsskifte 1990/91.
2. Anleggsstart for veger i Breivika våren 1991.
3. Sprengning av Tromsøysundtunnelen under RiTø starter vinteren/våren 1991 og avsluttes til februar 1991. Driften gjenopptas i 1992.

Breivikatunnelen og veger i Breivika beregnes åpnet for trafikk høsten 1992, mens Tromsøysundtunnelen kan tas i bruk 1995.

På fastlandsforbindelsen kan det bli aktuelt å utsette ferdigstillelsen av den ene tunnelen. Dette vil være avhengig av takten i bevilgninger og trafikkutviklingen. I så fall vil den ene tunnelen kunne tas i bruk mens det andre løpet blir benyttet som «ventilasjonssjakt» og rømningsvei i en overgangsperiode.

Prioriteringsrekkefølgen for den gjenstående delen av hovedvegnettet i Tromsø er ennå ikke fastlagt.

# STORE VEGPROSJEKTER I 1990-93

av Ellif Mathisen

VI ER NÅ så vidt kommet inn i langtidsplanperioden 1990-93. Flere store prosjekter er i vente, også i Troms. Det kan være interessant å sette opp en status for de største, slik vi ser framtidssiktene i dag.

Stortingsmeldingen om Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) 1990-93 hadde en ramme for anleggsbevilgninger i Troms på 776 mill. kr i hele 4-års perioden. Denne rammen er fordelt på de enkelte prosjekter.

Stortinget vedtok i tillegg å øke rammene for hele landet med 1,5 milliard kr, uten å fordele dette beløpet på fylker og prosjekter.

Denne ufordelte rammen har nok skapt mange forhåpninger, også i Troms.

Alle er neppe like realistiske.

For vegvesenets planlegging er det et problem at vi ennå ikke vet hvordan disse tilleggsmidlene skal brukes. Det er ikke nok å tenke bare ett år om gangen når slike store veg- og bruprosjekter skal gjennomføres.

Dersom den «vanlige» fordelingsnøkkel for anleggsbevilgninger legges til grunn, bør vi i Troms kunne regne med 60-80 mill. kr av tilleggssammenheng, men dette er langt fra sikkert.

Så over til de største prosjektene.

#### Skjervøyprosjektet

Dette prosjektet består av 3 deler:
 

- Maursundtunnelen
- Skredsikringstunnel på Kågen
- Veg til Kvitnes med ferjeleie (innkorting av ferjesambandet til Arnøy).

Som kjent er Maursundtunnelen allerede under bygging, og skredsikringstunnelen startes opp i løpet av våren.

Begge anleggene settes under trafikk omkring årsskiftet 1991/92, dersom ikke tunneldriften støter på uforutsette vanskeligheter.

Det var opprinnelig meningen at Skjervøyprosjektet skulle delvis finansieres med bompenger. Men Regjeringen ønsket ikke å gå inn for en slik ordning på grunn av den lave trafikken vi har her.

Dermed «forsvant» de midlene som skulle brukes til bygging av Kvitnesvegen i denne perioden.

Departementet har imidlertid signalisert at dette skal dekkes opp ved økt bevilgning, formodentlig fra den tilleggssammenheng som er nevnt foran. Vi får tro at dette skjer, slik at også denne delen blir ferdig for 1994.



Vegvesenet har for øvrig prioritert dette anlegget høyt dersom det nok en gang skulle bli tale om såkalte arbeidsmarkedstiltak.

#### Mjøsundbrua

I NVVP 1990-93 er ført opp 32 mill. kr til dette anlegget. Med en total kostnad på ca. 170 mill. kr og en byggetid på ca. 3 år sier det seg selv at dette betyr byggestart i 1993.

Men Stortinget ønsket å forsere anlegget, og også her må i så fall den omtalte tilleggsrammen komme inn.

I budsjettet for 1990 er bevilget 7,5 mill. kr til oppstart. Det er foreløpig ikke avgjort hvordan vi skal bruke disse pengene, etter som finansieringsplanen videre er såpass uklare. Det går ikke an å bygge bare deler av ei bru uten å vite når resten skal bygges, så her må vi få en avklaring fra sentrale myndigheter ganske snart.

Fra lokalt hold er det foreslått bompenger også her. Men trafikkgrunnlaget er såpass svakt at vi har frarådet dette. Det kan neppe være riktig å pålegge lokalbefolkningen bompenger i 15 år for å forsere brubyggingen med noen måneder.

#### Transportplanen for Tromsø

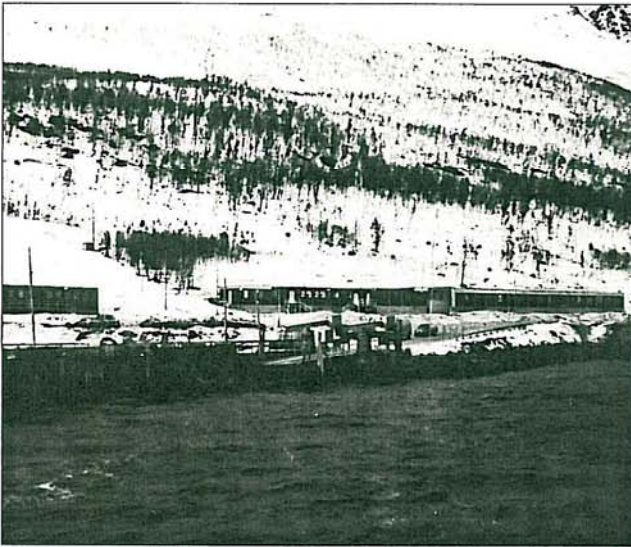
Når dette leses har forhøpentligvis Stortinget vedtatt å innføre ekstra drivstoffavgift på 50 øre pr l i Tromsø, som et delvis bidrag til utbyggingen av hovedvegnettet i byen.

De største prosjektene her er:

- Breivikatunnelen (langs nåværende Stakkevollvegen)
  - Tromsøysundtunnelen (mellom fastlandet og Tromsøya)
  - Sentrumstangenten (rundt sentrumskjernen)
- Breivikatunnelen vil bli påbegynt høsten 1990 og ventes ferdig i 1992.

Samtidig må vi trolig drive de første 600 m av Tromsøysundtunnelen, som vil gå under det nye Regionskehuset. Det blir vanskelig å gjøre dette etter at sykehuset er tatt i bruk, da rystelser ved sprengning kan skade fintfølende instrumenter.

Vi vil også vurdere om det lønner seg å bygge hele Tromsøysundtunnelen



*I dag er det fergeleie og brakkeleir på Flåten. Om to år er dette en saga blott! Maursundtunnelen vil bli vår andre undersjøiske tunnel her i fylket.*

samtidig med Breivikatunnelen. I så fall må selskapet Tromsø Veg A/S forskottere ved låneopptak. Dette blir bare aktuelt dersom besparelsene ved en slik samlet anleggsdrift blir større enn rentene ved et slikt lån.

Som kjent er det nå bestemt at Tromsøysundtunnelen skal bygges med 4 kjørefelt, av sikkerhetsgrunner. Dette blir dyrere enn tidligere antatt, noe som fører til at de Tromsø-prosjektene som kommer etter 1994 (bl.a. Sentrumstangenten) blir skjævet 1-2 år ut i tid.

Dette er gjort for at ikke prosjekter ellers i fylket som allerede er prioritert skal bli rammet av denne kostnadsøkningen.

#### Stamvegene E-6 og E-78

Parsellen Tretten-Klubbenes på E-6 i Nordreisa er som kjent i gang og ventes satt under trafikk i 1991.

Neste anlegg på E-6 blir Tømmerelva-Nordkjotsbotn, som ble utsatt etter Sandbuktraset. Her er ny hovedplan under behandling, og vi regner med at i løpet av 1990 blir det bestemt hvilken linje som skal velges her.

Vi regner også med å gjennomføre omlegging av E-6 forbi Andselv i denne 4-års perioden.

På E-78 fullfører vi parsellen Smalak-Sørbotn i 1990.

Vi håper også å komme i gang med parsellen Nordkjotsbotn-Laksvatnbukt i 1993. Denne strekningen er kanskje den dårligste vi har igjen på stamvegnettet, både når det gjelder linjeføring og bæreevne.

Jeg har her tatt for meg de viktigste riksvegprosjektene i 1990-93.

I tillegg kommer flere mindre tiltak (gang- og sykkelveger, trafikksikringstiltak o.l.).

Perioden er preget av få, men store anlegg. Flere av disse består av tradisjonelle entreprenørarbeider (Mjøsundbrua, Tromsøutbyggingen).

For noen av prosjektene vil vi likevel selv delta i konkurransen gjennom såkalte egenregikalkyler.

Men det innebærer også at entreprenørene får regne på noen av de tradisjonelle egenregioppavene. Så får den som bygger billigst gjøre jobben.

Noen savner kanskje andre store prosjekter som Dyrøybrua, Sifjordura, Toppenevegen osv.

Dette er fylkesvegprosjekter. Fylkestinget skal i mars behandle langtidsplanen for fylkesvegene. Når den er klar, får vi komme tilbake til disse anleggene.

## STASJONENE HAR ORDET:

*I vår nye serie «STASJONENE HAR ORDET» sier vi denne første gangen: Værsågod Harstad vegstasjon!*

# VEDLIKEHOLDS-OMRÅDE 1, HARSTAD

av vegmester Rolf Andreassen

**V**EDLIKEHOLDSOMRÅDE 1 er det minste området i fylket og omfatter kommunene Skånland, Harstad, Kvæfjord og Bjarkøy. Vegstasjonen ligger på Åsegarden, ca. 6 km utenfor Harstad sentrum.

Området har 194 km fylkesveg, hvorav 127 km med fast dekke. Av riksveger har vi 220 km, samtlige med fast dekke.

Når andelen av «svart» dekke er såpass høy, skyldes dette at det i de senere år har vært betydelig anleggsdrift i området. I løpet av de siste 4 årene f.eks., har vi for fylkesvegene fått opprustet og fast dekke på Fv. 116 i Skånland (10 km), Fv. 105 på Kveøy i Kvæfjord (8 km) og Fv. 14 Sørvik-Straumen (21 km) i Harstad og Kvæfjord kommuner.

For sistnevnte veg er det kun en parsell på 5 km som gjenstår og som vil bli ferdig i år.

For riksvegene er i nevnte tidsrom utbedringen av Rv. 829 i Skånland fullført. Rv. 850 Flesnes-Langvassbukt har fått fast dekke, og i fjor ble riksveganlegget 867 Ervik-Stornes fullført.

Sist, men ikke minst er de to storanleggene på den eneste stamvegstrekningen i området sluttført. Disse er ny Rv. 19 Nordland grense v/Evenes-x Rv. 825 ved Tjeldsund bru og ny Rv. 83 Blomjoten-Harstad.

Selv om området er det som har færrest kilometer veg er vegene brutt av mange sund og en dyp fjord - Gullesfjorden.



*Vegmester Rolf Andreassen*

Vi har derfor 11 fergeleier, fordelt med 7 på riksvegsambandet og 4 på fylket. Vi har også noen bruer, der Tjeldsundbrua spesielt kan nevnes. Videre har vi to tunneler, Grovfjord-tunnelen og Mølnåsen tunnel på henholdsvis Rv. 825 og Rv. 83.

Forts. neste side

*Til v.: Arbeid med støyskjermer på innfartsvegen til Harstad — Åsmund Ellefsen og Torstein Korneliussen.*



### Områdets ressurser

Område 1 har 11 spesial-/fagarbeidere, 3 høvelkjørere og 3 arbeidsformenn. Videre har vi 1 kontorfullmektig, 2 oppsynsmenn og vegmester. Alle tilknyttet vedlikeholdsdriften. Maskinparken består for tiden av 8 lagbiler og 2 vegghever tilknyttet driften. Budsjettet er på ca. 15 mill. kr årlig for fylkes- og riksevegne samlet.

### Driften

En omtale av et vedlikeholdsområde er vel ikke helt komplett uten at det er tatt med også de noe mer «ubehagelige ting», både for trafikantene og oss på vedlikeholdet. Dette er selvsagt skredstrekningene.

På fylkesvegene vil jeg nevne strekningen Dale-Alvestad på Grytøya der vi har årvisse snøskred. Det samme kan sies om Rv. 850 mellom Gombogen og Langvassbukt i Kvæfjærd.

I tillegg har vi noen korte strekninger på Rv. 825 mellom Stræte og Tjuvskjær der vi også har steinsprang vår og høst. Helt til slutt skal nevnes Møl-nåsen tunnel der vi har isproblemer på grunn av funksjonsfeil med isolasjonen.

Til tross for dette og til tross for de mange fergesamband med tilhørende landverts kommunikasjonsvansker, kan ikke området sies å være vanskelig driftsmessig.



I trefellingsarbeid på fylkesvegen mellom Sørvik og Straumen — Ingvar Johnsen og Frode Nilsen.

Dette skyldes ikke minst at utarbeiderne til enhver tid er spredt over hele området, og at disse viser stor grad av initiativ og faglig dyktighet.

Vedlikeholdet har vel tradisjonelt dreid seg om å opprettholde en rimelig grad av framkommelighet på våre vegger.

Etter hvert er det i tillegg blitt stadig mer aktuelt med tiltak også fra vedlikeholdets side for å bedre trafikksikkerheten, miljøet omkring vegene og servicen overfor vegens naboer og brukere.

Konkret har dette gitt seg uttrykk i større ressursbruk på bl.a. områder som strøtjeneste, ishøvling, oppsetting og snørydding av buss-skur, skilting, renhold av vegbane, rekkverk, støyskjermer og etablering av rasteplasser med toalett, der vi i de senere årene har fått hele 3 nye i området.

Videre har vi også bestrebet oss på god informasjon overfor vegbrukere lokalt.

Dette har til en viss grad latt seg gjennomføre ressursmessig idet vi som tidligere nevnt etter hvert har fått nytbedret mange vegger i området, og således fått frigjort midler fra det strukturelle vedlikeholdet.



Fortsatt gjenstår en del anleggsarbeid i sørfylket. Hugo Myrbakk og Edgar Haavvik i arbeid med overgangsbru på rv. 19.

**Om VERKSTEDET PÅ ÅSEGARDEN** sier oppsynsmann Leif Bruun at det for tida er 2 ansatte fagarbeidere.

Midt i mars 1990 vil verkstedformann Odd Markussen fra Tromsø vegstasjon tiltre som arbeidende formann her.

På grunn av ressursmangel er en stor del av arbeidene i 1988 og 1989 blitt satt ut til private verksteder.

I løpet av 1990 vil nok arbeidssituasjonen endre seg slik at vi blir å ta det meste av arbeidet selv.

Med de eksisterende mannskaper forsøker jeg på beste måte å legge til rette arbeidsoppgavene med hensyn til prioritering av oppgavene fra anlegg og vedlikehold.

Jeg vil også litt senere, på lik linje med private firmaer (entreprenører) gi inn tilbud på arbeidsoppdrag for etaten, sier Leif Bruun.



Maskinoppsynsmann Leif Bruun tar seg av den daglige drifta av verkstedet på Åsegarden



Erna Nilsen tar seg av renholdet på vegstasjonen.

*Vegstikka tar også med et kunsterisk innslag:*

*Frå Flakstadfolket*

## **TIL DOKKER SOM HJALP OSS**

*I all beskjednehet tilegna:*

*Andreas T. A., William E., Annie H., og Kirsten M.*

*Kor Ytersenja ruver tungt i gneis og rød granitt  
Kor fjordan skjær seg inn i fjell, og rokket danse kvitt  
Her la dem ned sin svette og si kraft – som før oss før  
Tilrettela et cetteland av stein på Herrens jord*

*De rodde hav og rydda stein, og sleit ei stua opp  
ho skalv i rossen frå nordvest, men skjerna sliten kropp  
Vi bor på demmes teiga og vi beer av demmes blod  
for vi har lært at telogmed på steingrunn kan det gro*

*Som åran gjekk og velferd vaks, vi fekk ei anna tid  
men rot som ligg om stein e ikkje lett å slite fri  
Den rota, ho e røyna før – i vind og vintersno  
og ho vil gje si næring tel alt nytt som skal få gro*

*Vi frykta ikkje meir at bygda lakka imot kveld  
for vegen har som viljen sprengt seg fram igjonna fjell  
No kjenne vi så vel at vi har styrke av ei tru  
og bygge ut frå gammel rot mot framtida ei bru*

Se forøvrig artikkelen på neste side.



# DER DET ER VILJE BLIR DET VEG!

## Åpning av veg til Flakstadvåg

av Lisa Sundstrøm

En av våre siste «utposter» i fylket har fått vegforbindelse. Med stor festivitas og bitende vind ble vegen til Flakstadvåg åpnet 1. februar.

**D**ENNE begivenheten skjedde samtidig som åpninga av bompengeringen i Oslo. Begge saker fikk bred omtale i kveldens «Dagsrevy», men som tidligere samferdselsminister William Engseth sa: Det at vi åpner en bompengering er ikke noe nytt – det har vi gjort i flere år. Derimot er vegåpninga til folket i Flakstadvåg en begivenhet av de helt store!

### Trollet i Senja

Og som en stor begivenhet ble også dagen feiret på Samfunnshuset/Skolen i bygda.

Men først var det åpningstaler, båndklipping med tv og radio til stede – og kidnapping av fylkesordfører Kirsten Myklevoll.

Trollene i Senjafjellene har murret lenge under sprengning av tunnelen og bryting av nye vegtraseer.

Men det var godlynte og vel fornøyde troll som tok fylkesordføreren i sin varetekt. Smilende og blid dukket hun opp til kake og smørbrødfest litt senere på dagen.

### Vi feirer nyvegen

Om åpningsfesten i Flakstadvåg kan bare sies: Det var en kosetund vi sent vil glemme. Gjestfrihet og underholdning.

Hvorfor har vi ikke bygd veg til disse folkene før slik at vi har kunnet tatt del i deres livsutfoldelse?

### Turistveg?

Vi vil gjerne bevare stillheten og freden i våre bygder – samt nyte naturen omkring. Men vegen til Flakstadvåg har også åpnet for nye utferdssteder. Selv i bitende vind og vinterkledd kan jeg garantere for at hit ut skal jeg flere ganger. Og jeg blir nok ikke alene!! Så Flakstad blir nok ikke lenger noen bortgjemt bygd for folk.



Fylkesordfører Kirsten Myklevoll åpnet vegen til Flakstad.

**Veg til Flakstadvåg** – også kalt fylkesveg 243 Finnes – Flakstadvåg har en total veglengde på 16140 m.

Vegbredden er 4.0 m og det er anlagt møteplasser med 200 m mellomrom. I strekningen inngår en tunnel – Sifjordskaret tunnel – 940 m lang.

Det er også 4 mindre bruer på strekningen.

Fast dekke vil bli lagt innen 1. september 1990.

Det gjenstår en del mindre arbeid på strekninga fortsatt, men byggetida hittil har vært 1 år.

Kostnadene på vegen har forløpt seg til ca. 34 mill kr.

Aker Entreprenør har vært hovedentreprenør for anlegget og Senja Anleggsteknikk har vært underentreprenør.

Kommunen har stått for grunnervervet.



Agnès og Claes feiret nyvegen. Vil Flakstad bli ei bygd også for nye generasjoner?

# VEGADMINISTRASJONEN I ENDRING

av Kari Hesselberg

Vegkontorets organisasjon har stor sett vært den samme i mange år. Men i vinter har det skjedd en del endringer. Det er avgjort at skrivestua skal legges ned og i stedet skal hver avdeling få eget forværelse med sekretær. Det er opprettet en egen EDB-tjeneste, tre personer skal jobbe på heltid med etatens EDB-anlegg og PC-er. Og ikke minst er det avgjort å ta informasjonsarbeidet i etaten mer på alvor, ved å omgjøre en stilling til informasjonsmedarbeider på heltid.

**A**RBEIDET med organisasjonsendringene ble påbegynt da ledergruppa på vegkontoret samlet seg til møte på Vollaen gjestestue 5. og 6. oktober i fjor. Med ny vegsjef, assisterende vegsjef og administrasjonssjef på plass i ledelsen var det naturlig at det kom fram endel ønsker om endringer i administrasjonen. Det er dessuten flere år siden det sist ble gjort forandringer, og det begynner å bli behov for å tilpasse vegvesenets organisasjon til nye utfordringer.

Ledelsen ble på Vollaen enige om en del felter som det burde arbeides med for eventuelt å finne fram til nye organisatoriske løsninger. Jeg skal fortelle litt om målsettingene og resultatene i endel av de prosjekter som ble satt i gang.

### Sekretærtjeneste på vegkontoret

Vegkontoret produserer i året noe over 6.000 brev. Omtrent halvparten av disse skrives av sekretærene for en saksbehandler. Det betyr at saksbehandlerne på vegkontoret skriver mange brev selv, noe de begynte med etter at taksbehandling kom inn for fullt på vegkontoret. I dag er det derfor mindre behov for personale til skriving sammenlignet med noen år tilbake da sekretærene skrev alle brev. Dette er i korte trekk bakgrunnen for mulighetene til å bruke sekretærene



Hermod Johansen og Halvar Kildalsen har fått ansvaret for driften av Nord-anleggene

også til andre oppgaver. Ledelsen og tjenestemannsorganisasjonene har derfor blitt enige om å flytte de som i dag sitter på skrivestua ut på avdelingene.

Sekretærene skal sitte på forværelsetil avdelingene. De skal ha god kjennskap til det de tilsatte i avdelingen arbeider med, hvor de befinner seg osv. På denne måten håper vi at både servicen overfor publikum utenfor etaten og overfor de øvrige som jobber i vegvesenet skal bli bedre. Dessuten vil forhåpentlig sekretærene selv få en mer variert jobb.

### EDB-tjeneste

EDB brukes i dag på mange områder av vegvesenets virksomhet, i biltilsynet, på vegstasjonene, på anleggskontorene og inne på vegkontoret. Vegvesenet har investert millionbeløp i EDB. Likevel har det vært relativt få som har hatt ansvar for driften av alt dette utstyret. Skal vi få best mulig utbytte av EDB'en må vi også ta godt vare på den. Dette var bakgrunnen for at ledelsen og tjenestemannsorganisasjonene ble enige om å prioritere tjenesten høyere ved å tilsette flere folk til å jobbe med EDB på full tid.

Vi kan benytte anledningen til å gratulere de to som i skrivende stund er blitt tilsatt. Det er: Hermod Johansen og Halvar Kildalsen som skal ha ansvaret for driften av Nord-anleggene. Stillingen som ansvarlig for vegvesenets PC-er var ikke avgjort når denne artikkelen ble skrevet.

### Informasjonstjeneste

Mye av det arbeid som utføres i vegvesenet har stor betydning for folk i Troms fylke. Kravene til informasjon, for eksempel i forbindelse med store veganlegg er åpenbare. Mange har ikke minst derfor lenge følt behovet for en informasjonstjeneste i vegvesenet. I flere år har vi bedt om en stilling til informasjonsarbeid i budsjettet uten hell.

Men nå har ledelsen og tjenestemannsorganisasjonene blitt enige om å bygge opp en informasjonstjeneste ved å omgjøre en stilling til informasjonsmedarbeider.

Redaktøren av Vegstikka, Lisa Sundstrøm, har fått oppgaven å jobbe med informasjon i vegvesenet. Gratulerer!





Lisa Sundstrøm er blitt informasjonsmedarbeider

#### Flere endringer underveis

De tre nevnte områdene er ferdig forhandlet, og med unntak av sekretærstillingene har man i skrivende stund også avgjort hvem som skal ha stillingene. Men det er flere endringer på trappene.

All den tid ledelsen ikke har gjort seg ferdig og sakene ikke har vært drøftet med tjenestemannsorganisasjonene,

vil jeg ikke gå i detalj med de sakene som gjenstår men nevne hvilke felter som står foran ganske snarlige endringer.

Innkjøp til Statens vegvesen Troms vil bli omorganisert. Ledelsen foreslår at innkjøpsfunksjonen skal legges ned i sin nåværende form og de som er ansvarlige for kostnadene skal selv stå for innkjøpene. Et innkjøpssekretariat, som kan bistå avdelingene, ønsker ledelsen å opprette på administrasjonsavdelingen.

Grunn- og laboratoriseksjonene er i dag uavhengige seksjoner underlagt assisterende vegsjef. Disse ordningene skal ikke fortsette, men avgjørelsen om de skal omgjøres til egne avdelinger eller legges inn under andre avdelinger på vegkontoret, er i skrivende stund ikke tatt.

I vedlikeholds- og anleggsavdelingene

har man som kjent en ordning med distriktsledere. Denne ordningen vil sannsynligvis opphøre i løpet av året. I stedet vil distriktslederne få spesialfunksjoner innenfor vedlikehold- og anleggsavdelingenes arbeidsområder. Trafikksikkerhetsarbeidet og arbeidet med miljøtiltak er uten tvil to områder der samfunnet stiller økende krav til vegvesenets innsats.

Trafikkseksjonens arbeid på disse feltene er ikke minst derfor under vurdering for omorganisering.

Vegkontorets organisasjon vil også framover være under vurdering.

Organisasjonsendringer må være en kontinuerlig prosess ettersom samfunnet stiller endrede krav til vegvesenet, og ettersom man finner fram til mer effektive og moderne metoder å lede og organisere arbeidet på. I tiden framover vil spesielt virksomhetsplanlegging og målstyring stå i fokus.

# TOLLVESENET OVERTAR

av Odd Helge Jensen

FRÅ 1.1. dette år har tollvesenet overtatt og skal administrere avskiltingsarbeidet på skyldig års- og kilometeravgift. Tidligere har politi og lensmenn utført dette arbeidet, ut fra oppgaver/begjæringer fra biltilsynet. Arbeidet har vært lavt prioritert hos politiet, og nærmest knekt sammen de senere år, dog med unntak av noen lensmannskontorer.

Avskiltingsbegjæringene sendes nå fra Toll- og avgiftsdirektoratet, direkte til det enkelte tollsted ved hjelp av edb (MASYS). Til nå har disse blitt sendt via biltilsynet for kontroll mot motorvognregisteret (AUTOSYS), før oversendelse til politi/lensmenn.

Politiet, har som nevnt, ikke prioritert/hatt kapasitet til å effektivere avskiltingsbegjæringene fra biltilsynet. Vi følte vel etter hvert både frustrasjon og oppgitthet, da det fra vår side ble lagt ned mye forberedende arbeid. Feks. gikk det ved Biltilsynet Harstad med ca. 60 dagsverk pr. år til toll- og avgiftssaker. Fortsatt må vi regne med en del etterarbeid, saksbehandling og informasjon, men det reduseres betydelig, kanskje ned mot ca. 20 dagsverk pr. år. Med andre ord — Biltilsynet Harstad tror på en gevinst på ca. 40 dagsverk pr. år, og det monner. Fint å ta med, nå når biltilsynet rustet til økt innsats og satsing på bl.a. ute/miljøkontroll.

I det nye systemet skal biltilsynet fortsatt sørge for at kjøretøy det hefter avskiltingsbegjæring ved, ikke blir omregistrert eller påskiltet før begjært avgift er betalt. Vi må nok også regne med at biltilsynet fortsatt blir «informasjonssenter» i ulike avgiftsspørsmål selv om mer, for ettertiden, kan styres til det lokale tollsted.

Vesentlige oppgaver på avgiftssiden er som nevnt overført fra biltilsynet til tolletaten, men biltilsynet er også tilført en ny oppgave.

Fra 1.1. dette år ble det også innført nytt gebyr (for 1990 kr 300,-). Gebyret skal betales i de tilfeller hvor kjennemerke er inn dratt i forbindelse med oppsøkende virksomhet, og beløpet



Stasjonsjef Kristian Øverås ved biltilsynet i Harstad overrekker «avskiltingsutstyr» til tollinspektør Helge Sellevold

må betales før eventuell omregistrering på ny eier/påskiltning samme. Beløpet skal betales til biltilsynet, og medtas i det ordinære stasjonsregnskapet. Hvor omfattende arbeidet blir, er vanskelig å si. Tiden får vise.

Pr 1.1.90 var det på landsbasis begjæringer for skyldig års- og kilometeravgift på ca. 180 mill. kr. For å bli ajour er tolletaten i år «velsignet» med 30 mill. kr og 32 nye stillinger. Større tollsteder er utrustet med spesialkjøretøy og mobilt datautstyr. Harstad Tollsted som har ansvaret for kommunene som hører til Biltilsynet Harstad, har utestående ca. 1,3 mill. kr på 550 kjøretøy. Tollstedet har nylig fått nytt datautstyr (terminal og skriver), og er on-line med Toll- og avgiftsdirektoratet (MASYS).

Tollinspektør Jan Roar Nikolaisen ved Harstad Tollsted mener at etaten nå er godt rustet og motivert for den nye oppgaven.

Han skisserer opplegget, svært forenklet, på denne måten: Grunnlaget for avskiltning av kjøretøy, med nødvendige opplysninger blir lagt inn i motorvognavgiftssystemet (MASYS) av Toll- og avgiftsdirektoratet. Opplysningene suppleres med data fra andre registre, bl.a. arbeidsgiver/arbeidstakerregisteret og Televerket.

Tollvesenets begjæringsbilde inneholder derfor opplysninger om arbeidsgiver, arbeidssted, telefonnr. (privat og jobb). Tollstedene får derfor større mulighet til å få tak i kjøretøy og eier i arbeidstiden.

Kjøretøyeier kontaktes av lokalt tollsted, og gis en frist med å ordne opp i forholdet. Fristen legges inn i databasen for videre behandling i et internt oppfølgingsystem for tollstedet. Hvis avgiften fortsatt står ubetalt, kan en «kjøre ut» en såkalt oppsøksliste på f.eks. gatenavn, poststed, distrikt, arbeidsgiver m.v. Tjenestemannen gis dermed mulighet for å tilrettelegge/planlegge selve avskiltingsoppgaven fornuftig (alle/flere innenfor et gitt geografisk område).

Selve avskiltingsarbeidet forutsettes utført av tjenestemann ved alle tollsteder, men det er gitt adgang til å gi avskiltingsoppdrag til andre. Det er kun offentlig myndighet som kan engasjeres til å utføre oppdraget på vegne av lokale tollmyndigheter.

Det er en forutsetning at inntekter fra det nye gebyret helt eller delvis skal finansiere avskiltingsordningen.

Men - hvorfor er ikke ansvaret for omregistreringsdelen også overført til tollvesenet?

## LIKESTILLING

### Stønad til utdanning for kvinner

Av May-Gøril Ellingsen

Vegdirektoratet vil i år tilby sju kvinner i Statens vegvesen muligheter for å gjennomføre opplæring som gir formell utdanningskompetanse. Det er en forutsetning at utdanningen er til nytte for etaten.

Følgende utdanning prioriteres: - utdanning på mellomnivå ved distrikthøgskole

- bedriftsøkonomisk institutt eller tilsvarende innen økonomi og EDB

Kvinner med ikke-teknisk bakgrunn, men særlig tilsatte ved kontorseksjonen i biltilsynet og tilsatte ved regnskapsseksjoner prioriteres. (men NB alle kan søke)

Varighet: 1 år fra høsten 1990 til våren 1991. Deltakere beholder

full lønn under utdannelsen med tillegg for borteboere, reise, opphold osv.

Etter endt utdanning er søker forpliktet til å arbeide i etaten det dobbelte av utdanningstiden.

#### SØKNADEN

Søknaden sendes gjennom vegkontoret og må inneholde:

- Navn
- Fødselsår
- Forsørgelsesbyrde
- Utdanning
- Praksis
- Hvilken opplæring søkes gjerne med begrunnelse i arbeidssituasjonen
- Erklæring om pliktjeneste

### SØKNADSFRIST 20. APRIL 1990

Dersom du ønsker flere opplysninger, vennligst ta kontakt med

May-Gøril Ellingsen, Vegkontoret, tlf 083-56211, linje 110



## Speakers corner



*Nytt innslag i Vegstikka!  
Har du noe på hjertet så «syng» ut —  
enten på papir, pr. telefon  
eller når vi møtes!*

*Lisa.*

## NYE SAKSBEHANDLERE



*I januar 1990 startet opplæringa av en ny pulje med saksbehandlere i Troms. Kurset går over 6 måneder og det er 6 samlinger med gruppesamlinger innimellom disse. Saksbehandleropplæringa tar for seg emner som: Politikk og forvaltning, vegvesenets organisasjon og styringssystemer, organisasjonsteori, kommunikasjon, jus/rettslære, personalforvaltning og saksbehandling.*

*Det er i hovedsak folk fra vegadministrasjonen som er deltakere, men også biltilsynet og utedrifta har sine representanter.*

# PIARC

## VERDENS VEGFOLK SAMLET I TROMSØ

*av Lisa Sundstrøm*

**T**ROMSØ by er atter en gang satt på verdenskartet – og denne gangen av verdens vegfolk. Nærmere 900 personer fra 30 forskjellige land var samlet i Tromsø i dagene 14. – 16. mars.

Aldri før har byen vært så preget av vegprat, vegdiskusjoner, vegdemonstrasjoner, vegutstillinger og vegideer.

Fra Canada til Japan, krydret med Sovjet, Iran, Færøyene, Italia og Ungarn – alle var de der – i «Nordens Paris».

Representanter for myndighetene i de ulike landene og produsenter av vedlikeholdsutstyr, var samlet for å diskutere nyvinninger innen vintervegvedlikeholdet og for å utveksle erfaringer.

PIARC-kongressen ble arrangert av Vegdirektoratet, Statens vegvesen Troms og den internasjonale vegkongressorganisasjonen – PIARC.



*Den offisielle åpninga av PIARC-kongressen ble foretatt av samferdselsminister Lars Gunnar Lie.*



*Maskinutstillinga i Polarsenteret ble godt besøkt. Heidi og Edel fra Nordland og Troms vegkontor i samtale med Kjell Levik og Kjersti Billehaug fra vegdirektoratet på vegvesenets stand*

### Godt fornøyd!

PIARC-kongressen har lagt stor vekt på det faglige innholdet, sa formannen i executive committee, Kjell Levik under kongressdagene.

Det har vært stor spredning på innleggene i og med at alle kontinenter har vært representert.

Levik sa seg godt fornøyd med hele arrangementet, og framhevet det sosiale aspektet ved en slik kongress. Det gledelige er at også Øst-Europa gjør seg stadig mer gjeldende i PIARC-sammenheng. Det er forøvrig første gang at en representant fra Sovjet holder foredrag.

### Ny informasjonsteknologi

En av de viktigste tingene som skjer innen vegvedlikeholdsområdet er å formidle informasjon ut til trafikantene og brukerne av vegene.

Innen dette området ser vi de store nyvinninger i og med at vi blant annet har fått meteorologisystemer og vegmeldingssystemer som gir oss informasjon.





Maskindemonstrasjonen ved Tromsøhallen var en unik opplevelse. Arnulf Ingulstad med et av «prydskjøretøyene» — Big John.



Så mange gule maskiner på en gang hadde ingen sett før.

#### Maskinutstilling

I tilknytning til kongressen ble det også avviklet en større maskinutstilling i Polarsenteret. Det ble her vist vintervedlikeholdsutstyr fra en rekke land — og i den sammenheng også mye nytutviklet utstyr.

Ved maskinutstillinga hadde også Statens vegvesen egen stand hvor vegvesenets oppbygging, organisasjon, historie og framtid ble presentert.

#### Underholdende maskindemonstrasjon

Alle «veggutter» store drøm gikk i oppfyllelse torsdag 15. mars ved Tromsøhallen!

Gule maskiner på rekke og rad — i en uendelig mengde. Så mye maskinutstyr hadde ingen sett før. Det var da heller ingen tørre øyne igjen etter at demonstrasjonen var over. Men om det skyldtes gleden over den utmerkede demonstrasjonen eller det faktum at regnet silte uavbrutt ned — nei — se det vet ingen.

For de som ønsket å holde seg tørre gjennom denne fuktige marsdagen var Tromsøhallen en utmerket mulighet. Her ble nemlig hele «showet» kjørt på stor videoskjerm for et entusiastisk publikum.

Ellers sørget Knut Bjørnsen for skikkelig stemning under demonstrasjonen.

Konkurranse mellom fresere ble avholdt, kapasiteten til veggvler ble utprøvd, store moderne maskiner og kraftige maskinkjemper fikk her vise sin kapasitet. Men det som rørte sterkest ved mitt «vegvesen-hjerte» var den gode gamle lastebilen fra 1931 og veggvøvelen fra 1928 som åpnet maskinshowet. Ellers vil jeg også nevne snøfreseren fra 1942 som vi har tatt vare på her i fylket. Hva var vel vegvesenet uten en skikkelig fortid?

#### Sosialt samvær

Selv om det faglige innhold står i høysetet ved en verdenskongress som PIARC er det ikke til å komme forbi at

det sosiale aspektet er vel så viktig. Hva var vel disse marsdagene i Tromsø uten kulturelle innslag, grottemottakelse og bankett?

For vel utveksler vi erfaringer både innen salting, meteorologi, nye maskintyper og annet nytt utstyr, men ingenting er som å høre to nordmenn, to russere og en finlender synge «Stenka Rasin» en sen nattetime.

Da utvikles vennskap og varige forbindelser!

#### Et perfekt arrangement er over

Når vi nå i ettertid ser på PIARC-dagene i Tromsø kan vi bare fastslå:

Arrangementet ble avviklet til alles tilfredshet. Og dette kan vi si med bakgrunn i de lovord som kom fram under kongressen.

Selv om det fine marsværet vi hadde første dagen ble omgjort til skikkelig slapsføre i løpet av maskindemonstrasjonen synes vi at dette gikk utrolig bra, sier Oddvar Nilsen.



Glade vegvesen-representanter: Norwegian Show How, Nordland representert ved: Karl Melby, Arne Løvmo og Kåre Rønning.



Ved avslutninga av kongressen overrekkes PIARC-flagget til neste arrangør — Østerrike og Seefeldt.



# TAKK FOR VELGJORT JOBB!

av Eilif Mathisen

Vintervegkongressen er nå vel overstått. Mitt inntrykk, som også bygger på samtaler med mange kongressdeltakere, er at det har vært et meget vellykket arrangement.

Det er som regel arbeidet med detaljene som avgjør om en slik kongress blir vellykket eller ikke. Feil eller manglende informasjon, unødig ventetid, lysbildeframvisere som klikker osv. er ting som irriterer og blir husket av deltakerne. Så vidt jeg har registrert, har vi unngått slike episoder.

Svært mange i vår egen etat, både på vegkontoret, i biltilsynet og i utedriften har på et eller annet vis vært med i forberedelser og gjennomføring av kongressen. Dere har alle bidratt til det gode resultatet.

Det var også gledelig at så mange av våre egne kunne besøke utstillingen og maskindemonstrasjonen. Dette bidro i høy grad til å skape stemning rundt et arrangement der værgudene ikke var på vår side. Jeg tar også denne deltakelsen som et tegn på stor interesse for sitt eget fag og den utvikling som der skjer.

Personlig har jeg også satt stor pris på at vi har kunnet gjennomføre en så krevende oppgave som denne kongressen uten at det har gått ut over våre «vanlige» tjenester overfor vegbrukerne.

Jeg vet at jeg har hele kongressledelsens tilslutning når jeg nå sender en hjertelig takk til dere alle for den innsatsen dere har gjort.



Oddvar Nilsen — Troms fylkes «PI-ARC-mann» hadde mange og lange arbeidsdager før og under kongressen.



Det var mye arbeid med Statens vegvesens stand — Lisa og Edel!



Tore Gunnar Karlson — vår mann på maskinsida under PIARC-dagene



4 kongressvertinner — Gunn, Bente, Gunnhild og Liss holdt styr på brakkeleira i Breivika.

# ANLEGGslederskolen

av Anna Birkelund

Nå er det anleggsledernes tur til å «sitte» på skolebenken. Høsten 1989 startet første prøvekurs i dette utdanningstilbudet. Skolen avsluttes i juni 1990. Anleggslederskolen skal styrke den profesjonelle anleggsdriften i Statens vegvesen.

TILBUDET er myntet på anleggsledere og byggeledere. På kurset skal det være deltakere fra alle fylkene. Blant elevene på det første kurset finner vi både oppsynsmenn og overingeniører.

Fra Troms er oppsynsmann Reidulf Broderstad opptatt som elev. Broderstad er anleggsleder i Balsfjord/Nordreisa. I likhet med Vegmesterskolen er det Vegdirektoratet som er arrangør.

Dette opplæringstiltaket skal bidra til at vi til enhver tid og ved hvert anlegg stiller med en anleggs- og byggeledelse som utfører sin jobb profesjonelt. Våre folk skal være faglig oppdatert innenfor sitt område, heter det i målsettingen.

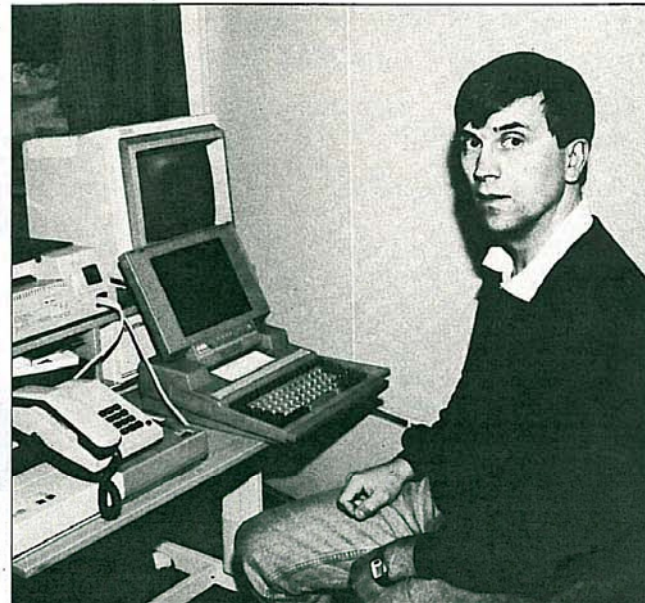
Undervisningen stiller høye krav til deltakerne. Undervisningsnivået kan sammenlignes med EEU-kursene ved NTH.

Anleggslederskolen er lagt opp som et 13 ukers læringsprogram med 8 samlinger på forskjellige steder i landet.

Endel emner avsluttes med prøve eller eksamen som bestemmer om eleven får gå videre. Deltakerne har vanlige arbeidsoppgaver mellom samlingene og skolen legger ikke opp til store oppgaver i mellomperioden.

Innholdet i opplæringen har disse hovedemner:

- ledelse
- kvalitetssikring av gjennomføringen av prosjektene (økonomi, teknologi og EDB)
- regelverk, rammebetingelser



Reidulf Broderstad.

## Et godt kurstilbud

Vi finner Reidulf Broderstad på anleggskontoret som er oppført ved siden av Storslett vegstasjon.

- Hvordan går det? Svarer kurset til forventningene?
- Vi er vel halvveis, og hittil gjør det det.

Det er både trivelig og lærerikt å være med på dette. Spesielt positivt synes jeg det er med vekslingen mellom de vanlige arbeidsoppgaver vi har, forelesninger og gruppearbeid.

Vi treffer kollegaer fra andre fylker og kan utveksle meninger og erfaringer. Det er lærerikt å høre hvordan andre takler oppgaver og problemer.

Kursstedene skifter fra fylke til fylke. Vi får se og oppleve vegvesenet på andre steder. Det er viktig og gir impulser.

Vi har brukt flere helger til ekskursjoner i de fylkene vi har vært.

Det kan bli lange dager. Vi starter kl. 08.30 og avslutter kl. 19.00.

Hvis det er arbeidskrevende gruppeoppgaver som skal gjennomføres har klokka blitt både 22.00 og 23.00 på kvelden før vi har blitt ferdig.

Spesielt hadde vi mye å gjøre under en samling i Tønsberg. Da hadde vi en gruppeoppgave i kvalitets- sikring. Men gruppearbeid er etter mitt syn en god måte å lære på.

- Hvor blir neste kurssted?
- Det blir en uke på Veglaboratoriet i Oslo og 1 uke på Nordsjø turisthotell i Telemark. Da er det vegteknologi som er temaet.

## Besøk i Troms

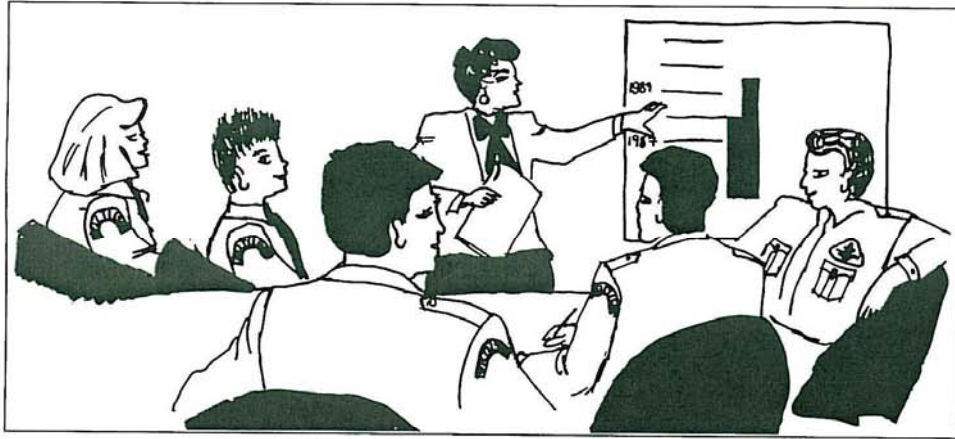
En uke skal brukes til befering i Nordland og Troms. Søndag 22. april møtes hele klassen i Mosjøen. I Troms skal vi besøke anlegg i Nord Troms, blant annet Mårsundforbindelsen. Turen avsluttes i Tromsø.

Ellers kan jeg fortelle at vi skal ha en praksisperiode fra 30. april og til 11. mai. Det vil si at to og to skal plasseres ut på et anlegg.



# «Den nye førerprøven»

## SENSOROPPLÆRING I BILTILSYNET



av Steinar Utby

Samtlige av biltilsynets sensorer i landet gjennomgår i perioden 1989-91 en 3 ukers obligatorisk utdanning. Målgruppen er personell som arbeider aktivt med førerprøver og tilsynsvirksomhet overfor kjøreskolene.

«Den nye førerprøven»  
Sensor-utdanningen danner starten på en ny førerprøvetodikk. Det nye

(forts fra forrige side)

Det blir anlegg i Sverige, Akershus, Hedmark, Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Nordland og Troms. Det blir Sverige på meg. Jeg skal til et motorveganlegg 8 mil vest for Stockholm. 21. og 22. mai skal vi tilbake til Holmestrand og da skal vi ha ferdig en rapport om anleggsopp- holdet som skal legges fram for klassen.

Muligens blir det også en tur til Frankrike - til Paris. Det er i allefall sagt fra kursledelsen at vi kan regne med det.

- Anbefaler du kurset til andre?  
- Det gjør jeg så absolutt. For å få best mulig nytte av kurset er det viktig med allsidig anleggspraksis. Likeså godt kjennskap til de anleggsprogrammene vi har på EDB.

Vel, lykke til og velkommen til Troms med dine medstudenter!

ligger i standardisering av den praktiske prøvens omfang, innhold og vanskelighetsgrad.

For å oppnå nødvendig likhet og sikkerhet vil prøvene i framtida utvikles etter fastsatte ruter, med standard tilsigelsler - og vil bli vurdert i henhold til fastsatte vurderingskriterier.

Ved prøvens avslutning skal sensor, foruten sin subjektive vurdering, avgjøre prøven etter de registrerte scoringer og feilpoeng som har påløpt under prøven.

Følgende momenter vurderes og nedtegnes gjennom hele prøven:

- Tegn/informasjon
- Observasjon
- Fartsavpassing
- Plassering
- Trafikktilpassing

Et system med kart og vurderingsskjema gjør at prestasjonene i ettertid kan registreres og analyseres. Det foreligger planer for EDB-behandling av dette materialet.

**Tilsynsdelen** Først og fremst det forholdet av kjøreskoledrift er privat virksomhet basert på fri konkurranse-prinsippet, gjør effektivt tilsyn og oppfølging nødvendig. Kjørelederne (i hvert fall de fleste) ser etterhvert ut til å ha innsett behovet for vår tilsynsvirksomhet.

I kurset legges det opp til undervisningspårer som etterfølgende veiledning både i bil og klasserom. Kjørelederne har da også, nærmest uten unntak, stilt seg positivt til å ha påhør på sin undervis-

ning under kurset. Dette synes jeg er en sporty innstilling som lover bra fremover.

### Målsetting

Kursene har to hovedmålsettinger:

1. Øke førerprøvens gyldighet/pålitelighet og sensorenes faglige nivå.
2. Dyktiggjøre sensorene innenfor fagfeltet faglig tilsyn og veiledning av kjøreskoler.

### Arrangør

Opplæringen går i Vegdirektoratets regi med Statens Trafikklaererskole (STLS) som faglig ansvarlig. Avviklingen skjer desentralisert med Bodø og Tromsø som kurssted for de tre nordligste fylkene. Ansvar for praktisk tilrettelegging i Tromsø har vært ved undertegnede.

Tromsøkurset utvikles ukene 11 - 13 mens kurset i Bodø ble avviklet i uke 6-8.

### Gjennomføring

Ved en vekselvirkning teori/praktiske øvelser er utdanninga gjort så «matnyttig» som mulig.

De praktiske øvelsene i tilsyn/veiledning involverer 25-30 kjøreledere fra Tromsø-distriktet i ordinære undervisningssituasjoner. 64 ordinære førerprøver utvikles som en del av sensor-kurset. Dette gjør kurset ekstra «matnyttig» for oss i Tromsø. På den annen side har tilrettelegging og forarbeid krevd svært mye tid.

Lærerkreftene til kursene hentes først og fremst fra STLS men også SINTEF og Vegdirektoratet bidrar noe på den faglige siden.

# MAURSUNDFORBINDELSEN

av Ingvald Reiertsen

**TUNNELDRIFTEN** ved anlegget har etter hver kommet i godt gjenge, og ved utgangen av uke 12 var ca. 1097 m av tunnelen (råsprengt) drevet. Dermed gjenstår det knapt 1000 m.

På bakgrunn av de ingeniørgeologiske tilleggsundersøkelsene som ble gjort i høst fant vegkontoret å kunne redusere fjelloverdekningen til 20 m på Kågensida, 35 m i djuprenne og 27 m på Hamneidesida. Dette medførte at tunnelengden ble redusert med ca. 200 m i forhold til det opprinnelige detaljplanoverslaget. I forhold til hovedplanen er tunnelen som en følge av økt stigning fra 80 til 100 promille og redusert fjelloverdekning, blitt mer enn 900 m kortere, noe som gir en betydelig kostnadsbesparelse.

Fjellkvaliteten på Maursundtunnelen har medført mer arbeidssikring (rensk, bolting og sprøyting med fiberarmert betong) enn forventet.

Dette har også medført at inndriften har blitt noe mindre enn vi hadde forventet.

Drivinga på Hamneidet-sida vil bli avsluttet i månedsskiftet april/mai. Resten av tunnelen vil deretter bli drevet fra Flåtensida. Dersom drivinga går uten for store problemer, forventer vi gjennomslag i månedsskiftet august/september i år. Mannskap og riggen på Hamneidesida vil deretter bli overført til Rassikringstunnelen.

Arbeidet med forskjæringene til Rassikringstunnelen er i gang, og forventes avsluttet før månedsskiftet mai/juni.

Arbeidet utføres i entrepris av Tor og Bjørnar Workinn. Søndre påhugg skal klargjøres først slik at drivinga av tunnelen kan starte der i begynnelsen av mai måned.

Som en følge av den reduserte fjelloverdekningen for tunnelen er oppfølgingen på stuff mer nitidig enn den ellers ville vært. Vi har også lagt opp et beredskapsopplegg som skal gjøre oss i stand til å takle de problemer som måtte oppstå.



Kokk Astrid Antonsen til v. og rengjøringsbetjent Synnøve Arild. I brakkeleiren er det for tiden et fast belegg på 22 personer. Det er nok å henge fingrene i. Medarbeidere for øvrig er kokk Julieta Bakkeli og rengj. betjent Hjørdis Gamst.



Fire personer fra Nordland vegvesen jobber ved anlegget. Dette som en følge av ønsket om å bedre byggherre-kompetansen innen vegvesenet på undersjøiske tunneler. Fra venstre ser vi Vebjørn Hoff, Oskar Nilsen og Viggo Stabforshei. Oppsynsmann Finn Johansen var på kurs da bildet ble tatt.



# ETATSKOLE FOR BILTILSYNET

Anna Johansen

VÅREN 1988 nedsatte Vegdirektoratet 3 arbeidsgrupper med en styringsgruppe på toppen som skulle utarbeide opplæringsplaner for etatsoplæringa i biltilsynet. Bakgrunnen for dette var et sterkt ønske fra de tilsatte i biltilsynet samt biltilsynsutvalgets syn på opplæring for biltilsynet.

I biltilsynsutvalgets innstilling 1987 ble det skissert et nytt system for opplæring av tilsatte i biltilsynet.

Det ble lagt vekt på et system som skulle være planmessig og systematisk. Det skulle også være et forpliktende system fra begge sider. Systemet gjelder nytilsatte, og arbeidstakerorganisasjonene har gitt sin tilslutning til opplegget.

Arbeidsgruppene ble delt opp i følgende:

- 1 arbeidsplassopplæring
- 2 prosjektgruppe kontor
- 3 prosjektgruppe kjøretøy

Gruppene arbeidet selvstendig med sine planer og kom sammen av og til for å samkjøre planene i en felles opplæringsform. Opplæringsystemet omfatter følgende:

## Grunnopplæring

- arbeidsplassopplæring med en individuell opplæringsplan (opplæringskort) som igjen omfatter arbeidsoppgaver, veiledning, hospitering m.v.
- Lokale grunnkurs
- Seksjonsvise grunnkurs sentralt
- Tilleggskurs sentralt
- Spesialkurs sentralt
- Tilleggskurs lokalt

## Etteropplæring

- Spesialkurs og eksterne kurs sentralt
- Kurs lokalt

Høsten 1988 starta gruppene arbeidet med å utarbeide detaljene i opplæringsmodellen som biltilsynsutvalget trakk opp. Rapportene fra disse gruppene ble så samlet i et felles system som ble kalt «Etatskole for biltilsynet» som kom våren 1989.

Opplæringen for den enkelte tilsatte i biltilsynet skal bygge på en individuell behovsvurdering. Opplæringsplanen



Anna Johansen

må derfor bygge på den kompetansen den tilsatte har i tilsettingsøyeblikket og den kompetansen som trenges for å løse de oppgaver som er tillagt stillingen.

Den konkrete opplæringsplanen skal derfor inneholde hva vedkommende skal opplæres i, hvem som skal gjøre dette og tid for opplæringen. Som vi ser av dette er gjennomføring av opplæringsystemet nøye knyttet til planlegging, tildeling av ressurser og gjennomføring både lokalt, regionalt og sentralt.

Ved biltilsynet i hvert fylke er det av Vegdirektoratet anslått at det vil gå med 0,5 - 1 årsverk til opplæringsarbeid.

Det er meget viktig at vegkontorene setter seg inn i opplæringsystemet og ikke lar «Etatskolen for biltilsynet»

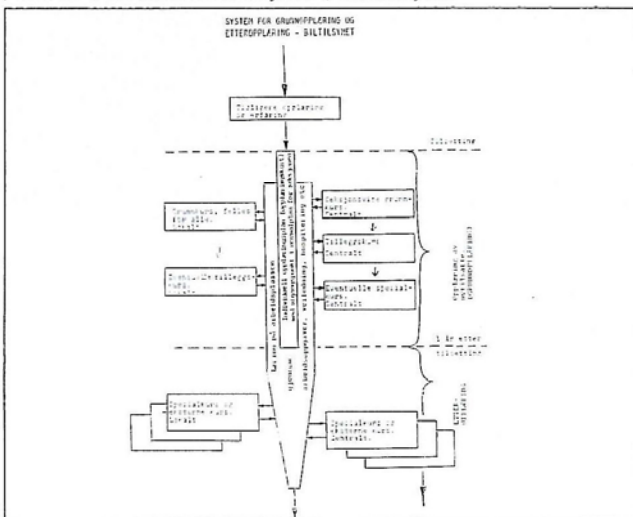
støve ned i en hylle. Det må gjennomføres en systematisk kartlegging av opplæringsbehovene for den enkelte tilsatte (spesielt nytilsatte).

Vegdirektoratet har bedt om at vegkontorene setter klare mål for opplæringen i biltilsynet og at gjennomføring av lokale felles grunnkurs iverksettes så snart som mulig. For vårt fylkes vedkommende, har det vært arrangert lokalt grunnkurs tidligere og vil også bli det i 1990.

Til slutt vil jeg bare oppfordre alle til å sette seg inn i opplæringsystemet ved å gå gjennom ringpermen for «Etatskole for biltilsynet». Der vil du se detaljene er beskrevet i alle kursene som er planlagt - også det lokale grunnkurset. Jeg tror nok at når systemet har fungert en tid, vil det muligens måtte suppleres og/eller endres noe.

Dette vil da foregå som en utskifting av de enkelte sider i ringpermen etter at kursene er evaluert av prosjektgruppene.

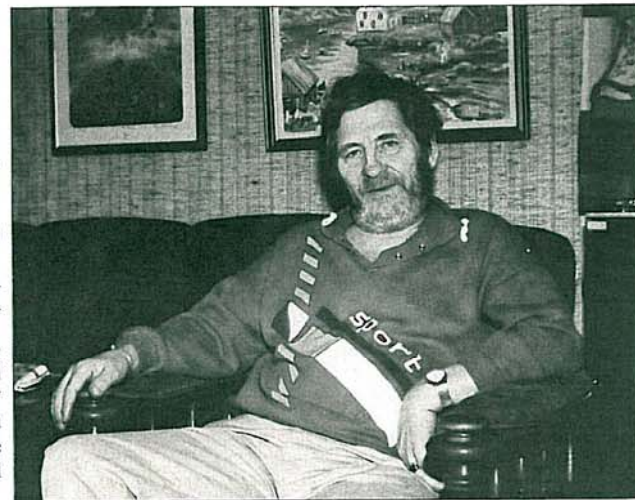
For dem som savner prosjektgruppe for «Trafikk», kan nevnes at det allerede var laget et opplæringsystem i form av kurs ved Trafikklærerskolen, sensorkurs osv. Imidlertid er også trafikk tatt med i arbeidsplassopplæringen samt det felles lokale grunnkurset for biltilsynet.



# Tanker fra en førtidspensjonert vegarbeider

av Lisa Sundstrøm

Vegstikka besøkte Gullik Langstrand en fin vinterdag, og vil i den anledning presentere en av våre vegarbeidere som på grunn av sykdom har måttet avslutte sin aktive arbeidsdag i god tid før pensjonsalder.



Gullik Langstrand

GULLIK har arbeidet i vegvesenet siden 1975. Før den tid jobbet han i bygg og anleggsbransjen, blant annet i NVE. I vegvesenet startet han med vedlikeholdsarbeid, men søkte seg over til anlegg for ca. 9 år siden.

Når jeg nå ser tilbake på årene i vegvesenet ser jeg på en god og sikker arbeidsplass, sier Gullik.

I det daglige arbeidet har arbeidsgiver ansvar og plikter ovenfor arbeidstakerne. Men vi må ikke glemme at vi som arbeidere også har et ansvar.

Vi kan ikke bare kreve, men må også yte noe. Jeg har vært organisert siden jeg var 17 år så jeg vet hva arbeidslivet dreier seg om. Derfor vil jeg si, spesielt til de unge i Statens vegvesen at de må ta godt vare på sin arbeidsplass.

Samfunnet utvikler seg - og vi med det. Men jeg er en del bekymret for privatiseringa i vegvesenet. Det har vist seg at vegvesenet kan gjøre en like god jobb som de private - og mange ganger billigere.

Dessuten skjer det ofte at vegvesenet må gjøre etterarbeid når de private er ferdige med sin jobb.

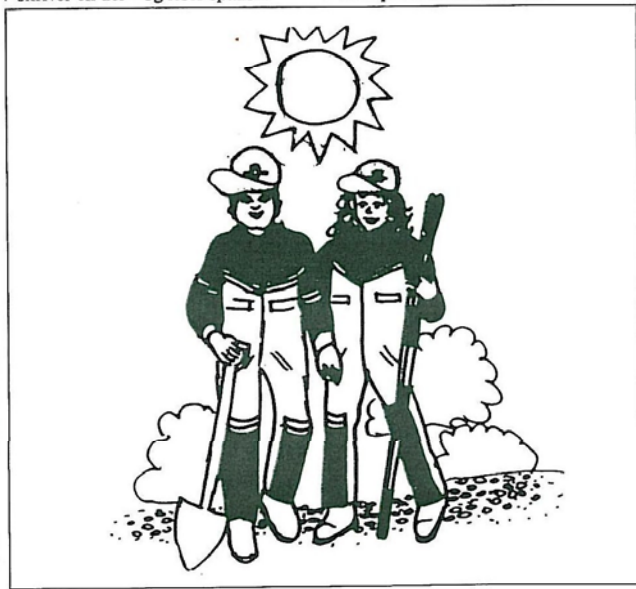
Men planlegging er viktig for å få en skikkelig jobb gjort. Derfor må samarbeidet mellom ledelsen og arbeider være perfekt. Og samarbeid er ikke bare arbeid, men også trivsel. Det må være glede i hverdagen og ikke bare stress, sier Gullik.

Dagene går som vanlig etter at Gullik sluttet i vegvesenet. Han koser seg hjemme tross sykdomsplager. Han skriver en del - og leser spansk.

Gullik trives på sydlige breddegrader. Ellers koser han seg med barnebarna i Harstad.

Og til slutt sier Gullik: - Jeg vil benytte anledningen til å takke ledelsen for den velvillige innstilling som er vist meg ved mine problemer.

Han ønsker alle i Statens vegvesen, med ledere og arbeidere - en sikker arbeidsplass i tida framover.





# «Dag og natt – som en katt»

## I TRAFIKKSIKKERHETENS TJENESTE

av Lisa Sundström

Å besøke en barneskole for å glede noen barnehjerner er noe av det mest takknemlige Statens vegvesen kan gjøre.

SLETTAELVA skole på Kvaløya hadde i midten av januar besøk av biltilsynssjef Trond Larsen og distriktssekretær Hans Tore Hansen fra Trygg Trafikk.

Det var en nærmest julaften da Hans Tore og Trond delte ut refleksvester til førsteklassingene på Slettaelva skole. Skikkelig fint utstyr med teksten «Dag og Natt – som en katt». Og slik er det vi ønsker å se våre små fotgjengere – som en katt i mørket – trygt opplyst for bilistene.

Andreklassingene ved Slettaelva skole måtte si seg fornøyd med blyantspisere og timeplan. Det var dessverre ikke penger til å kjøpe inn refleksvester til alle skolebarna.

### Penger fra TFTU

Troms fylkes trafikksikkerhetsutvalg har bevilget penger til denne aksjonen. Det er satt av 6000 kr til skole-



Trond Larsen overreker blyantspisere og timeplan til andreklassingene.

barna her i fylket til innkjøp av refleksutstyr. Hensikten med aksjonen er å få barn til å bruke mer refleks.

Statens vegvesen Troms, biltilsynet og Trygg Trafikk i Troms har ansvaret for TFTU's aksjon.

Moten svinger opp og ned – så også

refleksmoten – men årets «gusje-grønne» vester må være absolutt siste nytt.

Så får vi bare håpe at de som har barn som ferdes langs våre vegger ser nytten i å kjøpe årets mote – refleksvesten – som redder liv!!



Fornøyde førsteklassinger



Camilla har fått ny vest

# FRA MÅLSELV TIL FANTESTIBETVINGER I GEIRANGER

av Olve Reiersen

SÅ DU TV-programmet nyttårsaftnen om Geirangervegen – «Fra fantesti til turistveg»? Kjennte du igjen navnet på byggelederen? Harald Haarfagre Rosenquist – mannen som begynte sin karriere i vegvesenet i 1853 i Målselvdalen som veginspektør som det het dengang, og som ble omtalt i artikkelen om vegvesenets historie i Troms i «Vegstikka» nr. 2 – 1989.

Rosenquist var utdannet offiser i 1852, men det var vegundersøkelser og vegbygging som skulle bli hans yrke, og han tjenestegjorde i vegvesenet i årene 1853 – 1890. Etter tjenesten i Målselv ble han vegbestyrer i Roms-

dals og Bergenhus amter – i alt bestyrte han 30 anlegg i sin tid i vegvesenet og deriblant byggingen av Geirangervegen med sine 29 svinger og 5354 stabbesteiner, og som det tok 9 år å fullføre. Han deltok også i planleggingen av denne vegen, men hovedmannen bak hele planen og i ustikkingen av traseen var selveste vegdirektør Hans Hagerup Krag.

Geirangervegen har også fått navnet Norges første trafikkmaskin, idet en av sløfene er bygget i steinhvelvbru over en av de andre sløfene (kalt Knuten). En modell av vegen fikk for øvrig gullmedalje på verdensutstillingen i Paris 1889.



Krag hadde sett behovet for en veg mellom Øst- og Vestlandet, som Geirangervegen ble en del av, men også byggeleder Harald Haarfagre Rosenquist hadde sine visjoner.

«Dette skal bli Norges viktigste turiststrute» proklamerte han, og reiste en bauta på vegens høyeste punkt til minne om vegdirektør Krag og – seg selv!

Og sannelig fikk han rett – og bidrog til å samle landet – herr Haarfagre. Og ikke nok med det – det var han og hans rallare som førte kaffen til Geiranger!

## Utvidede biltilsynstjenester på Storslett

Biltilsynet har fått fast kontorbemannning på Storslett. De tar seg av alt innen førerprøveadministrasjon og førerkortutstedelse.

Anne Marie Arnesen og Margit Pedersen – biltilsynets ansikt utad på Storslett.





# ALKOHOLEN - EN TRUSSEL MOT FOLKEHELSEN!

## Rusmiddelbruk og AKAN

av bedriftssykepleier Liv Rigmor Jørgensen

ALKOHOL er uten tvil den rusgift som er mest utbredt i den vestlige verden. Den har vært til glede og sorg for folk i hundrevis av år. Slik har alkoholen lange tradisjoner og dype røtter i vår kultur, og det vil den sikkert ha også i fremtiden. Vi må derfor se i øynene at vi må leve med den, men det har vist seg vanskelig å leve med alkoholen, snart som venn, snart som fiende. Den er vår trøster og tyrann.

Det er blitt mer og mer klart at alkoholen's skadevirkninger er omfattende, både for den enkelte alkoholbruker og for samfunnet.

Det snakkes om alkoholen som en trussel mot folkehelsen. Samtidig vil folk flest ha muligheten til å bygge seg med alkohol, gjerne i samsvar med andre. Dette er blitt mer vanlig enn før, og alkoholforbruket har økt sterkt hos den norske befolkningen etter krigen. Den enkelte vil selv bestemme sitt konsum, mens samfunnet vil begrense det.

Fordi alkoholbruken er blitt så alminnelig og omfattende, kan de fleste av oss regne med å møte problemet før eller senere. Vi kan selv få problemer, og det kan hende våre pårørende, venner eller arbeidskamerater. Alkoholproblemer gir alltid ringvirkninger, de nærmeste og omgangskretsen blir trukket inn på forskjellige måter.

Når det gjelder misbruk av rusmidler som oppsigelsesgrunn synes det klart at alkoholisme og narkomani ikke omfattes av Arbeidsmiljølovens § 64, oppsigelsesvern ved sykdom, selv om slike tilstander trygdemessig er å regne som sykdom.

Vi kjenner vel alle til det mønster som har vært vanlig og stort sett følges på arbeidsplassene der det oppstår tilfeller av alkoholmisbruk.

Arbeidskamerater som er i sterk bakrus eller ikke helt edru, blir vanligvis beskyttet av oss andre. Formann, avdelingsleder eller hvem den eventuelle overordnede er skal ikke merke noe.

Engangstilfeller er neppe noe særlig problem, men så utkrystalliserer det seg enkelte arbeidskamerater som vi med sikkerhet vet har alkoholproblemer i den forstand at det går ut over arbeid og familie - og med alle de tragiske virkninger som følger i kjølvannet.

Den alkoholskaddes situasjon blir ikke bedre med beskyttelse, snarere tvert imot blir det vanskeligere å komme bort fra alkoholismen.

En av årsakene til at arbeidskameratene kvier seg for å blande seg inn er at det er en alminnelig akseptert sosial foreteelse å ta seg en drink. Det kan være vanskelig å vurdere hvor grensen går mellom bruk og misbruk.

Et annet forhold er vel det faktum at de fleste arbeidsplasser har bestemmelser om at vedkommende rett og slett får sparken. Ingen ønsker å oppføre seg som «angiver».

Denne problematikken lå til grunn for at AKAN (arbeidslivets komite mot alkohol og narkotika) ble stiftet i 1963. LO og NAF var initiativtakere til dette. Man kan si det så enkelt som at AKAN er et alternativ til oppsigelse.

AKAN's MÅLSETTING ER Å FOREBYGGE ALKOHOLMISBRUK OG NARKOMANI OG HJELPE ALKOHOLSKADDE OG NARKOMANE TIL ET NORMALT LIV

Hvordan «starte» et AKAN-system? - spørsmålet tas opp av en av partene i AMU - eller i et annet organ i bedriften

AKAN

ARBEIDSLIVETS KOMITE  
MOT ALKOHOLISME OG  
NARKOMANI

- innhente informasjon om AKAN-opplegget og realitetsdrøfte om bedriften skal innføre AKAN
- nedsette en arbeidsgruppe med mandat til å utarbeide forslag til AKAN-retningslinjer

Arb.gr. kan f.eks. være sammensatt slik:

- \* ansatte
- \* bedriftshelsetjeneste
- \* ledelse

- forslaget går til høring i organisasjonen og ledelse
- realitetsbehandles i AMU
- velge ut representanter til AKAN-utvalget
- organisasjonene (i samarbeid med ledelse/AMU) finner frem til en person som er egnet til hovedkontakt

AKAN's virksomhet kan deles inn i 2 hovedfunksjoner:

1. Øke kunnskapsnivået om alkohol og narkotikaspørsmålene i arbeidslivet.
2. Utarbeide retningslinjer og utvikle samarbeid i arbeidsmiljøet med det siktemål at den enkelte arbeidstaker med problemer kan fortsette i sitt arbeid. Utvikle et samarbeid mellom behandlende organer av alkohol/narkotikaproblemer og arbeidsmiljøet.

### AKAN-utvalget

AKAN-utvalget deltar ikke i behandlingen av enkeltindivid, men har ansvar for informasjon og opplæring av nøkkelpersoner, samt legge forholdene til rette slik at AKAN-arbeidet kan gjennomføres på en forsvarlig måte i bedriften.

Utvalget er det organ som organiserer arbeidet ved bl.a. å påse at hovedkontakter opprettes. Videre må utvalget til enhver tid påse at retningslinjene blir fulgt, slik at de som har behov for hjelpetilbudet får tilbudet i rett tid.

### Hovedkontakt

I tillegg til regningslinjene er det nødvendig med noen faste medarbeidere i selve behandlingsopplegget.

I alle AKAN-opplegg skal det være en hovedkontakt som har til oppgave å koordinere AKAN-opplegget i bedriften. Hovedkontakten skal være medlem av AKAN-utvalget og samarbeide med bedriftshelsetjenesten og andre i behandlingsopplegget.

Det er viktig at hovedkontakten er motivert og interessert i arbeidet, da det er denne som er ansvarlig for at det blir fulgt opp med et aktivt hjelpetilbud for den med rusmiddelproblemer.

Hovedkontakt har også til oppgave å informere ansatte på alle plan i bedriften, i samråd med AKAN-utvalget.

### Personkontakt

Personkontakten (støttekontakt) er et viktig ledd i hjelpetilbudet.

Dette kontaktleddet er «anonymt» og velges ut av vedkommende som er i behandlingsopplegget. Bedriften bør likevel «skolere» noen interesserte kontakter slik at det er noen som står til disposisjon når vedkommende ikke har noen å velge. Personkontakten har en sentral rolle når det gjelder å bygge opp en edru tilværelse både i og utenfor arbeidsmiljøet, og skal derfor ha daglig kontakt med misbrukeren.

Personkontakten bør være av samme kjønn som misbrukeren, være interessert for oppgaven, samt være en person som den som følger opplegget har tillit til. Personkontakten bør selvfølgelig ikke ha alkoholproblemer selv, slik at denne heller blir en «svirebror» istedet for en støtte.

### Bedriftshelsetjenesten

Bedriftshelsetjenesten har ansvar for behandling og opplysning.

Legen gjør medisinske undersøkelser og vurderinger, og er ansvarlig for et behandlingstilbud/opplegg sammen med hovedkontakten.

Den som følger et opplegg går som oftest til regelmessige motiverende samtaler ved bedriftshelsetjenesten, eller bedriftshelsetjenesten søker ved behov plass på en behandlingsinstitusjon.

### Hva viser erfaringene?

Erfaringene viser at informasjon er et nøkkelord når det gjelder AKAN-arbeid. Uten god og nødvendig informasjon vil AKAN-arbeidet fungere dårlig, og det hele blir sett på som «snusing og angiveri».

Det viser seg også at bedrifter som har gjennomført et godt informasjonsarbeid om AKANs virksomhet klarer å redusere «dekkingen» betraktelig, og den enkelte misbruker får hjelp på et tidlig tidspunkt.

Videre kommer det frem en holdningsendring til selve problemområdet og den enkelte misbruker. Denne holdningsendringen tror jeg har stor betydning for et tidlig behandlingsopplegg. Det er galt å tro at du gjør en kollega en tjeneste ved å dekke over vedkommedes misbruk, tvert imot gjør du vedkommende en bjørnetjeneste, da denne dekkningen bare fører til at vedkommende får utvikle sitt misbruk. Når en misbruker ikke lenger klarer å skjule sitt problem på arbeidsplassen, er det meget sannsynlig at misbruket har foregått over flere år på fritiden.

### AKAN - opplegg i praksis

Når en person følger et AKAN-opplegg blir det ofte inngått en skriftlig avtale om dette. De instanser som tidligere er omtalt blir koblet inn, og misbrukeren får et tilbud om hjelp.

Så lenge en person følger et AKAN-opplegg og ikke bryter AKANs retningslinjer, blir ikke personalkontoret koblet inn. Det er altså ennå ikke blitt en personalsak.

Ved brudd på avtalen, dvs. at vedkommende møter beruset på arbeid eller inntar rusmidler i arbeidstiden vil det bli gitt en muntlig advarsel, ved gjentakelse blir advarselen gitt skriftlig og ved 3.

gangs gjentakelse går det kopi til personalavdelingen og saken blir behandlet som en vanlig personalsak.

Alle som følger et AKAN-opplegg skal vite at en hele tiden har et hjelpe/støtteapparat rundt seg, men misbrukeren selv må være motivert for at opplegget skal gi resultater.

Til slutt et kort sitat fra AA's råd til arbeidsgivere:

*«Ingen mann bør sies opp bare fordi han er alkoholiker.  
Vil han holde opp å drikke bør han få en rimelig sjanse.  
Kan eller vil han ikke holde opp, bør han settes på porten.  
Dette er en regel med uhyre få unntak.»*



REPARERER DU?  
DA STYRER FLASKA DEG!



# 5 i grøftekanten

av Lisa Sundstrøm

## LIKESTILLING

**V**I SKRIVER 1990 og ulikhetene i arbeidslivet på grunn av kjønn har vi forlatt for lenge siden – i hvertfall på papiret.

Lik lønn for likt arbeid – så langt er vi ihvertfall kommet – i staten! Vi oppfordrer jenter til å ta «gutteutdannelse» – stå på – vi er like gode! Vi prøver å oppdra barna likt – uansett kjønn – nå kan også gutter gråte!

Men alt dette sier vi – tror vi kanskje også på – men hvordan føler vi det innerst inne?

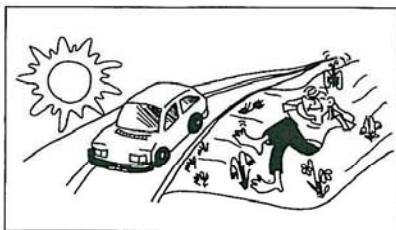
Er vi for eksempel likestilt i dagens vegvesen? Har vi like muligheter til å utvikle oss? Og vil ei jente bli en like god tunnelarbeider som en sterk og tøff gutt?

Vi har stilt disse spørsmålene til en del av våre «gutter og piker» – inne og ute – med ulik bakgrunn:



**Ole W. Hanssen, vedlikeholdsarbeider, Storslett**

Lik lønn for likt arbeid – så langt er vi nok kommet. Jeg tror også at ei jente kunne blitt både vegsjef eller vegmester dersom hun bare hadde rette utdannelse. Men når det gjelder tunge tak er jeg mer skeptisk. Vi ville nok foretrukket en mannlig tunnelarbeider og en mannlig maskinkjører selv om jeg tror at jentene kan gjøre en like bra jobb.



**Mona Marthinussen, kontorfullmektig, Harstad biltilsyn**

Det skal jo være like forhold og burde være det. Men i vegvesenet er det nok for få jenter som søker på en del av jobbene, og kjønnsfordelinga blir da ulik. Fra gammelt av er det mange ting som regnes som typisk mannsarbeid – og dette henger nok i. Til og med på kontorsida der jeg jobber er jeg redd for at en mann ville bli foretrukket i en lederjobb – selv om det er flest jenter som jobber der. Vi er nok ikke kommet lenger i likestillinga i våre dager.



**Almar Leirbakk, vegmester, Storslett vegstasjon**

Jeg tror at det er full likestilling i dagens vegvesen. Men blant søkere til nye stillinger i utedriften er det sjelden eller aldri kvinner som søker. Forøvrig tror jeg at den dyktigste alltid vil bli foretrukket – uansett kjønn. Vi kan like god ha en kvinnelig vegmester eller oppsynsmann – hvorfor ikke? Det hadde også vært berikende for et så mannsdominert miljø som vårt at det var flere kvinner. Dessuten er det stadig mer mekanisering i vegvesenet, så tida med de tunge løft er

nok mer eller mindre over. I sommermånedene tar vi inn 50/50 med jenter og gutter, og det går utmerket.



**Inger Johanne Karlsen, konsulent, Vegkontoret**

Selv om vi på papiret skal være likestilt så tror jeg nok at det ligger nedavet i systemet at menn går foran. Dette gjelder ikke bare vegvesenet. Jeg tror at menn stiller sterkere, uansett, og særlig til høyere stillinger. Forøvrig tror jeg ikke at det finnes jobber i dag som ikke også en kvinne kan utføre like godt. Fysisk styrke er ikke avgjørende lenger.



**Trond Fosshaug, oppsynsmann, Harstad vegstasjon**

Jeg tror at det er like forhold for kvinner og menn i vegvesenet. Derfor tror jeg at en kvinne like godt kunne få en oppsynsmanns- stilling som en mann. Men grunnen til at vi ikke har kvinner i slike stillinger er at de ikke søker. Forøvrig er det nok enkelte tunge arbeidsoppdrag som menn egner seg bedre til enn kvinner. Men i praksis tror jeg at likestillingen fungerer fint i vegvesenet. – Så du synes at kvinnen er like bra som mannen? – Nei – de er bedre !!



Navn: Kirsti Stokmo  
Alder: 36 år  
Stilling: førstesekretær  
Bosted: Kvaløysletta  
Arbeidssted: Vegkontoret



**K**IRSTI begynte i vegvesenet i august 1973. Det var ca. to år før vi flyttet ut av Fylkeshuset. Hun begynte i arkivet på vegkontoret som kontorassistent. Det var mindre folk den gangen, og derfor også et bedre miljø. Vegkontoret stasjonerte i to etasjer og alle kjente alle. Vi kom tettere inn på hverandre, synes Kirsti og sier at i dag er vegkontoret stort og uoversiktlig.

På arkivet var hun i 3 år før hun tok svangerskapspermisjon.

Da hun kom tilbake var hun et par måneder på skrivestua før hun søkte seg til trafikkavdelinga – og har siden 1977 vært der.

De arbeidsoppgavene Kirsti har hatt i sin tid i vegvesenet har nok endret seg en del. Om arkivarbeidet sier hun at den vesentligste endringa er kommet de senere år etter at data- alderen fikk sitt inntog også på arkivet. Ellers vil jo arbeidsrutinene være de samme.

Når det gjelder saksbehandlerjobben

på trafikkavdelinga er det i dag mye mer å holde styr på enn i den første tida Kirsti jobbet med avkjørsler. Det er andre kriterier for avkjørselsaker i dag. Folk godtok mer av byråkratiet tidligere.

I dag kreves det av oss at vi kan bedre begrunne våre avgjørelser, og at vi har skikkelig kunnskap om det vi driver med, sier Kirsti.

I disse dager omorganiserer vi store deler av vegetaten. Om denne utviklinga sier Kirsti at hun i dag ikke vet hva dette vil bety for henne personlig. Men hun tror nok at vi kommer godt ut av det hele til slutt.

Vegvesenet må omorganiseres i takt med samfunnet ellers, sier Kirsti. Vi skal være en god etat utad, og vi må markedsføre oss slik. Men om vi når det målet med den omorganiseringa som nå skjer i vegvesenet – det er en annen sak!

Kirsti trives i vegvesenet – ellers hadde jeg vel ikke vært her så lenge, sier hun. Om tida framover sier hun at hun håper at det blir ei framtid både for etaten og for henne i den.

Når dagen på vegkontoret er over vier Kirsti sitt liv til hjem og familie. Og hun trives med håndarbeid på fritida.

## NYE HÅNDBØKER

**151 - Styring av store anlegg**  
Retningslinje - 48 sider

Håndboken inneholder retningslinjer for gjennomføring og styring av store anlegg og eksempler på anleggsprotokoll. Retningslinjene er i prinsippet allmenngyldige, men forutsettes brukt på veganlegg med totaloverslag på over 100 mill. kr.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken for kr 25,- pr. eks. + forsendelse.

**152 - Personalpolitikk**  
Retningslinje 24 sider

Retningslinjene bygger på gjeldende rammebetingelser for forholdet mellom arbeidsgiver- og arbeidstakersiden i staten. De legger vekt på de holdninger og samarbeid m.v. som ligger nedfelt i arbeidsmiljøloven og i hovedavtalen.

**027 - Minimumskode-bruer**  
Retningslinje 46 sider

«Minimum prosesskode bruer og kai» er et forkortet utdrag av Prosesskoden (håndbok nr. 26) og er en kodeplan for kontering av kostnader ved bygging og vedlikehold av bruer og kai.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken for kr 15,- pr. eks. + forsendelse.

**149 - Kjøre- og hviletider**  
Forskrifter 34 sider

Denne forskriften gjelder for fører og mannskap på norske og utenlandske kjøretøyer i internasjonal vegtransport i Norge. For fører og mannskap på norskregistrerte kjøretøyer gjelder denne forskrift også kjøring i land tilsluttet AETR selv om kjøringen ikke innbefatter noen grensepassering.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken for kr 20,- pr. eks. + forsendelse.

**153 - EDB-sikkerhet**  
Retningslinje 57 sider

Håndboken er retningslinjer for bedring av datasikkerheten i Statens vegvesen. Den viser hvilket minstenivå datasikkerheten bør ha, hvordan dette kan oppnås og hvordan det kan sikres tilgang til, og rettmessig bruk av elektronisk lagret/behandlet informasjon.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken for kr 30,- pr. eks. + forsendelse.



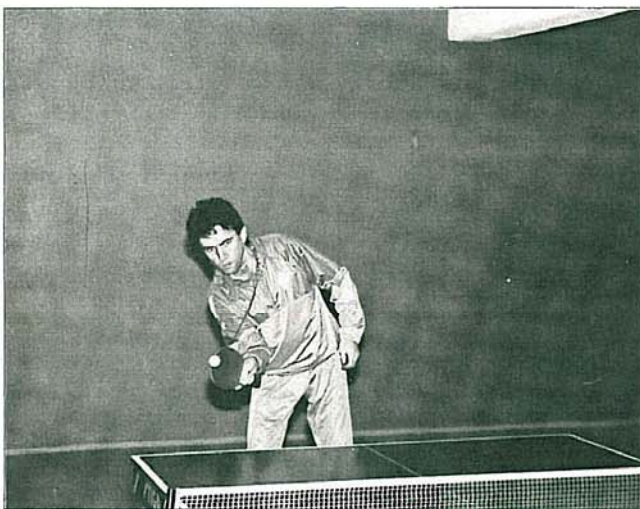
## VOLLEYBALL

av Gunnar Stiberg

B.I.L. Veg har i sesongen som gikk stilt lag i både dame- og herre-serien, i hhv. 2. og 3. divisjon. Det har ikke vært den helt store suksessen, rent sportslig.

Etter tre seire og seks tap, må nok damelaget innstille seg på å bekle en av plassene på den nedre delen av tabellen. Så mye bedre har det ikke gått for guttene. Etter en noe trang start på sesongen, kom vi sterkere tilbake mot slutten, og det endte opp med fem seire og fem tap på herrelaget. Dette skulle gi en plass rundt midten av tabellen.

Sluttåbninger foreligger ennå ikke hverken for dame- eller herreserien. Vi har også deltatt i cupen med både dame- og herrelag. Heller ikke her oppnådde vi resultater det var verdt å skrive hjem om. Både dame- og herrelaget ble slått ut relativt tidlig i turneringene.



Den nye Bjørn Borg — eller er det «bordtennisvirtuosen» Tore Leirstein?

Det ser imidlertid ut som om årets sesong vil bli jevnere enn hva den har vært på lenge.

Laget har til nå vunnet 4, og tapt 2 kamper, og ligger 2. plass i serien.

Årsaken til at laget ikke toppe serien, kommer hovedsaklig av at det har vært problemer med å stille med det beste mannskapet til alle kamper.

Serien er imidlertid ikke ferdigspilt, så mulighetene for ett nytt seriegull er i teorien fortsatt til stede.

I cupen er det derimot ikke tvil. Såfremt vår bordtennisvirtuos Kjell Trymbo får holde seg skadefri, vil han også i år knuse all motstand, og atter «smashe» hjem ett nytt cuptrofe for vegkontoret.

Hil

## BORDTENNIS

Fra bordtennisfronten meldes det at man der er kommet godt i gang med årets sesong.

Vegkontoret har fra tidligere år gode resultater å vise til når det gjelder bordtennis.

Bordtennisgutta har de to siste årene vært helt suverene, både i serie og cup. Vegkontoret stiller i år med kun ett lag i serien, hvor det i alt er ni lag med. Det er tre spillere på hvert lag, og en seriekamp avgjøres av ni singlekamper.

I og med at vi de siste årene har vært så suverene, førte dette til at laget i forkant av årets sesong fikk et favorittstempel på seg.

## AMU melder:

## AMU MØTER FOR 1990

Det vil bli avholdt møter i  
Arbeidsmiljøutvalget som følger:

Uke 23, i Nord-fylket

Uke 37, i Sør-fylket

Uke 51, på Vegkontoret

## Tiltredelser:

Vegkontoret:



May Gøril Ellingsen, personalkonsulent, pers. og adm.seksjonen



Arve Hegseth, overingeniør, planavdelinga



Ole-Andre Helgaas, overingeniør, laboratorieseksjonen, vikariat



Roar Hanssen, bud/kontorassistent, vikariat

Utdriften:

Odd Knutsen, oppsynsmann, Nordkjosbotn sentralverksted  
Espen Nordstrøm, spesialarbeider, vedlikeholdsområde 6

Solbjørg Meier, renholdsbetjent, Finnsnes vegstasjon

Biltilsynet:



Stein Marvin Bøe, trafikkpedagog

## Fratredelser med pensjon:

Annie Skoglund, Biltilsynet, Harstad delinga

Utdriften:

Gullik Langstrand, Harstad  
Einar Hansen, Hamnvik  
Trygve Friborg, Nordkjosbotn

## Fratredelse:

Overingeniør Henning Sunde, Vegkontoret

## Vi gratulerer:

Med 50 år:

Reidar Berg, Lauksletta 17.03  
Inger Nilsen, Aspplund 06.04

Med 60 år:

Erik Eriksen, Medkila 07.02  
Einar Karlsen, Ramfjordbotn 01.03  
Terje Åsheim, Bakkehaug 08.03  
Karl Karlsen, Skognes 29.03  
Kåre Løvberg, Bakkehaug 09.04  
Martin Eriksen, Tromsø 15.05

Med 25 års tjeneste:

Harald Thobiassen, Engenes 01.04  
Olav Andersen, Evenskjer 01.05  
Rolf Lunde, Bardu 01.05

NY PERSONAL  
DIREKTØR I VEG-  
DIREKTORATET

Samferdselsdepartementet har tilsatt Roald Skøelv som ny personaldirektør i Vegdirektoratet etter Olav Baastad.

## TAKK

for oppmerksomheten i anledning min 60-års dag.

Erik Eriksen

## TAKK

Jeg takker hjerteligst for oppmerksomheten i anledning min 50-års dag.

Eidar Rasmussen

## TAKK

Jeg takker for oppmerksomheten som ble vist meg ved min avgang.

Petter Nilsen