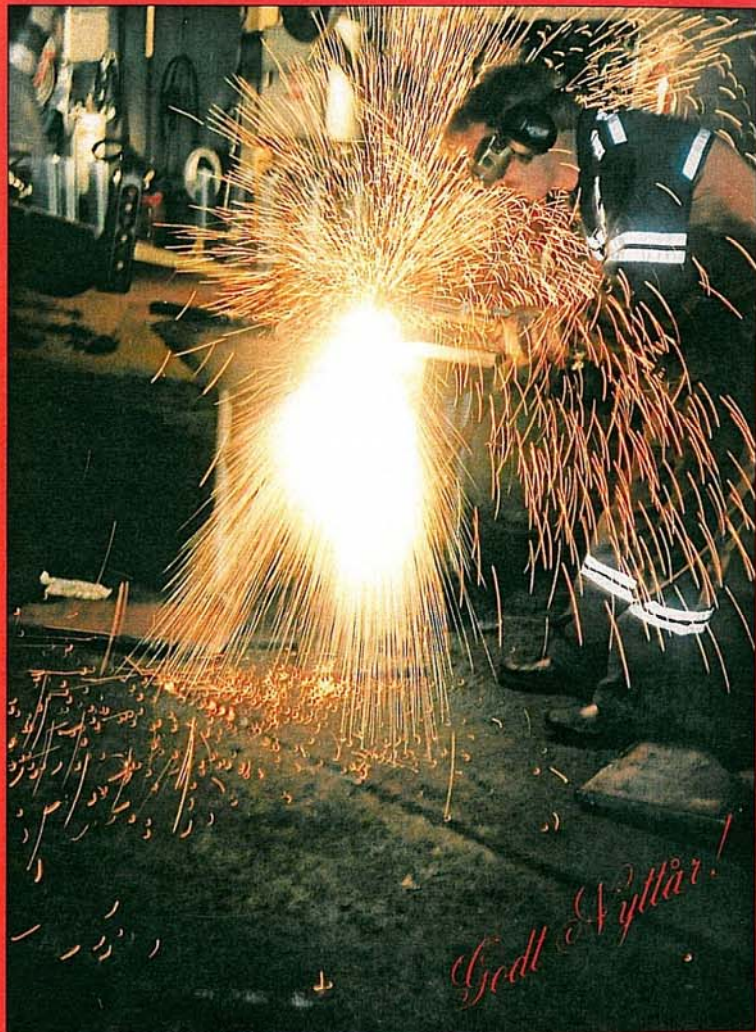




C

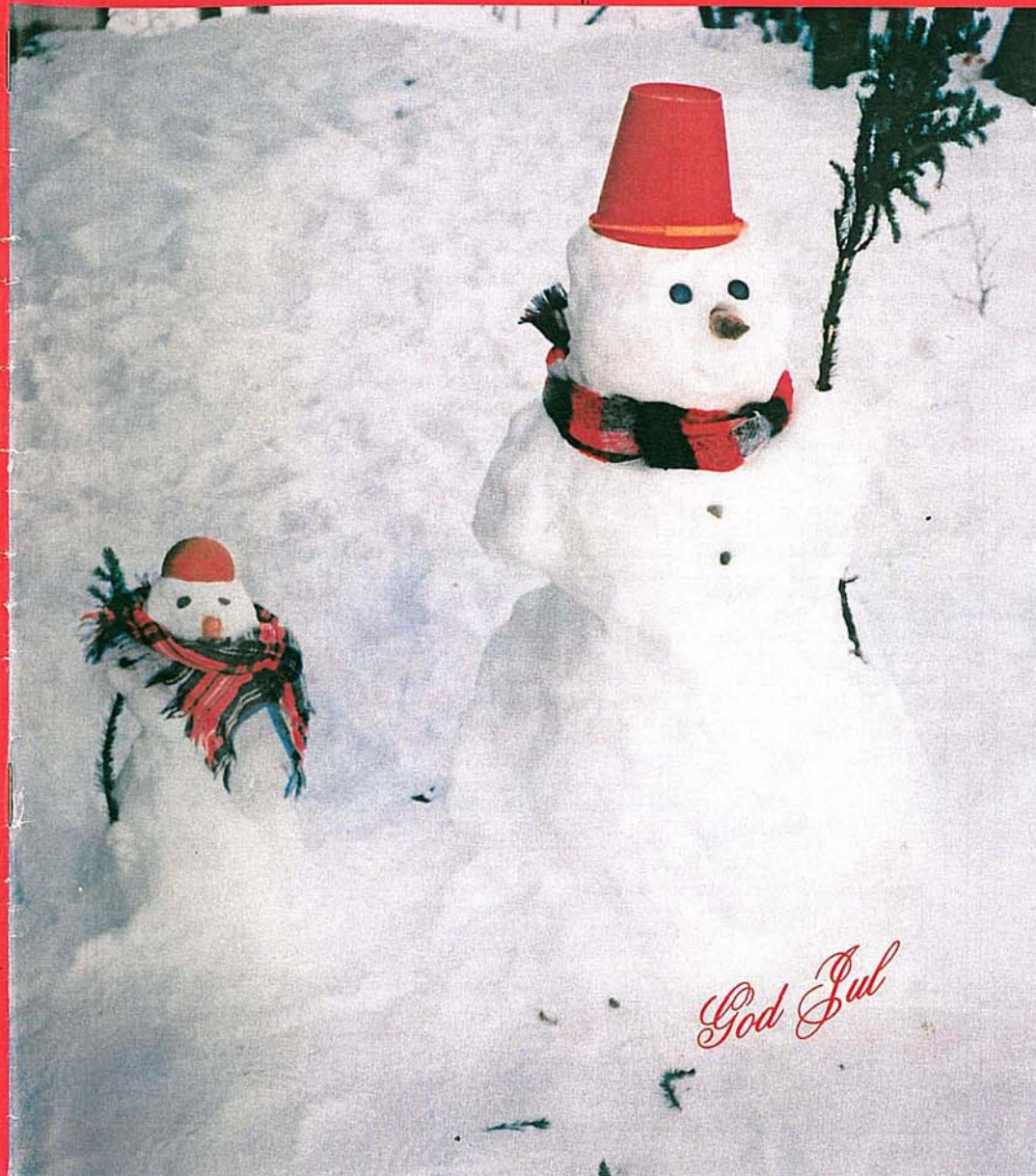


*Godt Nyttår!*

# Vegs ikka

Bedriftsavis  
for Statens vegvesen Troms

Nr. 4 - 1990 - 22. ÅRGANG



*God Jul*

# Vegstikka

BEDRIFTSAVIS  
FOR STATENS VEGVESEN  
TROMS

Nr. 4 - 1990  
22. Årgang

Redaktør:  
Lisa Sundstrøm

I redaksjonen:  
Petter Hildre  
Anna Birkelund

Illustrasjoner:  
Torild Heimdal

Redaksjonsråd  
Spesialarbeider Reidulf Sørli  
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

## INNHold side

Det gamle og det nye året .....	3
Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97 .....	4
«Tromsøtunnelene» - Hva skjer .....	5
Stasjonene har ordet:	
Vedlikeholdsområde 3, Finnsnes .....	6
Dyrøyforbindelsen .....	9
Vegstikkas «grand old man» .....	10
Jentene trår til i utedrifta!! .....	11
Jul på Kvængsfjellet .....	12
Anleggsprogrammet 1991 .....	14
«Har du vond i magen så gå til Per i hagen» .....	15
På tur med AMU .....	16
Musa på Finnsnes .....	18
«Miljø og kultur» - Angår set meg .....	19
Omorganisering av vedlikehold .....	20
Kjempeinnsats fra Troms i VM i orientering .....	21
Sekretærtjenesten .....	22
Finnsnes bedriftshelsetjeneste .....	27/28
Skredsikring på Skaland .....	28
Ny utekontrollstasjon i Norkjosbotn .....	29
Vegvesenet har fått god karakter .....	29
5 i grøftkantene .....	30
Nye biler til biltilsynet .....	31
Personaltyt .....	31

## FORSIDEN

«God Jul for alle på fire og to!»

## BAKSIDEN

Godt Nyttår med Hugo Nilsen på verkstedet Finnsnes.

Vegstikka vil fra 1991 komme ut 6 ganger i året. Neste nummer kommer i februar 1991.  
Frist for innlevering av stoff til februarnummeret er 15. januar.

## Det gamle og det nye året

ÅRET 1990 inneholdt flere store enkeltbegivenheter for vegvesenet i Troms.

For å nevne noen:

- Veg til Flakstadvåg ble åpnet 1. februar.

- PIARC's vintervegkongress ble avviklet i Tromsø 14. - 16. mars.

- Drivstoffavgiften i Tromsø ble innført fra 1. juli.

- Gjennomslag i Maursundtunnelen fant sted 18. september.

I tillegg kommer mange andre små og store hendelser som forhåpentligvis bidro til å gjøre tilværelsen lettere både for folk i Troms og de som besøker oss av en eller annen grunn.

De nevnte begivenheter viser noe av spennvidden i vårt arbeid, fra praktiske, jordnære tiltak i små lokalsamfunn til utviklingsarbeid og kunnskapsformidling på internasjonalt nivå.

I vår landsdel er det av og til en tendens til å avfeie nye impulser, enten de kommer utenfra eller fra vårt eget miljø, med at «vi vet selv hva som passer for våre forhold». Det gjelder også i vår sektor.

Men vi er nok ikke så spesielle som vi tror. Derfor er det gledelig når vegvesenet i Troms kan være med og hente nye ideer fra andre og kanskje også gi noe nyttig tilbake.

I 1990 fikk vi også erfare de gode resultatene av den opprusting av de verste fylkesvegene som fant sted året før. Fra enkelte hold har dette tiltaket vært betegnet som nærmest «bortkastet».

Jeg synes at dette er noe av det mest målrettede arbeid som har skjedd på fylkesvegene på lenge. Det må være et

viktig mål i seg selv å sikre at folk kommer seg fram også i teledøssning, selv om vi gjerne skulle ha gjort mye mer. Fylkespolitikkerne fortjener stor honnør for denne prioriteringen!

Men året har også gitt ett klart negativt utviklingstrekk. Etter mange års positiv tendens er trafikkulykkene i Troms økt langt sterkere enn i landet for øvrig.

Vårt viktigste mål i 1991 blir å snu denne tendensen. Her må vi alle bruke fantasien og gjøre vårt, uansett avdeling eller nivå i organisasjonen.

Som en teknisk preget etat har vegvesenet lang tradisjon med trafikkikkerhetstiltak rettet mot veien og kjøretøyet. Mye er her oppnådd, men det kan sikkert gjøres mer.

Ulykkesanalyser synes imidlertid å tyde på at den største innsatsen nå må rettes mot menneskene i trafikken og deres kunnskaper, atferd og holdninger.

Her vil biltilsynets kontroll- og veiledningsarbeid stå sentralt. Vi må i større grad rette denne virksomheten mot høyrisikogrupperne i trafikken, selv om det går ut over kontrollomfanget.

I trafikkikkerhetsarbeidet må vi heller ikke lukke øynene for den konflikthet som finnes mellom bosettingsmønster og transportbehov. Så lenge vegen skal tjene både som fjernttransportåre, boligveg og lekeplass for barn må vi også erkjenne de negative følger et slikt mønster vil få.

En av våre store oppgaver i 1991 blir arbeidet med Norsk veg- og vegtrafikkplan. Her legges grunnlaget for vårt arbeid i mange år framover. Også her vil trafikkikkerhetsmålene være blant de som vil kreve mest av oss.

Men vi skal gjøre mye annet i det året som kommer. Blant annet skal vi

starte flere store anlegg; Breivika-tunnelen i Tromsø, Mjøsfundforbindelsen, E6 i Balsfjord og trolig Dyrøybrua.

Liksom andre deler av offentlig virksomhet er også vegvesenet under omverdenens lupe for å påse at vi er på høyde med framtidens krav. Vi har også selv bedt om å få forenklet våre rammebetingelser, slik at vi kan gjøre en bedre jobb.

Som et ledd i denne forbedringsprosessen skal alle vegkontor i 1991 gå gjennom og effektivisere sin egen organisasjon. Dette arbeidet kan nok føre til en endret arbeidssituasjon for noen, men jeg må presisere at det ikke er tale om at noen vil bli uten arbeid av den grunn.

Jeg håper at alle vil delta i denne prosessen med åpent sinn, og ikke glemme at vegvesenet er til for å tjene samfunnet, ikke for oss selv.

Jeg vil takke alle for god innsats i året som er gått. Jeg ønsker alle lesere, både i og utenfor vegvesenet, en riktig god jul og et godt nytt år. Spesielt gjelder det de som er i tjeneste i jule- eller nyttårshelgen.

Blef, Nalle

# Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97

Av Petter Hildre

VI ER ikke før ferdig med behandling av en veg- og vegtrafikkplan før arbeidene med den neste planperioden 1994-97. Tida etter sommerferien har gått med til å utarbeide et strateginotat.

## Strateginotat

Vegdirektoratet har ved hjelp av retningslinjer bestemt hva strateginotatet skal inneholde. Vegkontorene skal beregne hvor mye det koster å nå bestemte mål og standardkrav for vegnettet. For å kunne løfte riksvegnettet opp på den standard som er ønskelig, har vi i Troms behov for mellom 6-7 milliarder kroner til nye investeringstiltsk.

Vedlikeholdet har behov for i overkant av 700 millioner kroner i perioden 1994-97 for å kunne løse sine oppgaver på en tilfredsstillende måte. I tillegg ville 3-5 millioner kroner ekstra hvert år til øket tilskott til ferjedriften ha kommet godt med. Det ville gi flere samband en etterlengtet utvidelse av åpningstida.

Til å løse de oppgavene vegvesenet står overfor har Troms fått en foreløpig fellesramme for anlegg og vedlikehold på 1200 millioner kroner til bruk på riksvegsgida. Dette er til sammen ligning ca. 250 millioner kroner mindre enn det vi forventer å ha til disposisjon i inneværende vegplanperiode. Denne nedgangen skyldes at milliarder som de tre nordligste fylkene har fått som kompensasjon for manglende jernbanetilknypning, nå er oppbrukt. Det kan kanskje være på sin plass med en ny Nord-Norge-milliard.

## Satsingsområder

Denne gang har problemstillinger omkring miljø og trafikksikkerhet kommet mer i forgrunnen enn ved tidligere vegplan revisjoner. Det er tydelig at vegvesenet nå i enda større grad ønsker å framstå som en miljøetat. Det er satt klare mål for reduksjon i antall skadde og drepte i vegtrafikken, og det er på samme måte satt til dels konkrete mål for vegvesenets miljøinnsats.

Arbeidet med strateginotatet har for en stor del be stått i å finne fram til måter/tiltak for hvordan disse målene skal kunne nås. Vesentlig i denne sammenhengen har det også vært å finne fram til hva de nødvendige tiltakene vil koste.

Samme type vurderinger har blitt gjort for bestemte målsettinger innen målområdet framkommelighet. Det er på bakgrunn av disse vurderingene investeringsbehovet og vedlikeholdsbehovet har framkommet. Med den foreløpige økonomiske ramme som Troms har fått å arbeide etter, vil vi få store problemer med å nå vesentlige mål. Vi får bare håpe at vi i det videre arbeid med veg- og vegtrafikkplanen vil få en betydelig høyere ramme å arbeide med. Hvis ikke, må i alle fall ambisjonsnivået for utbygging av riksvegnettet reduseres betydelig.

## Ny inndeling av riksvegnettet

Som forhåpentligvis alle Vegstikkaltesere er klar over har riksvegnettet i dag en to-delning; et stamvegnett og det øvrige riksvegnettet. Stamvegnettet utgjør den transport messig viktigste delen av riksvegnettet. Denne inndeling av riksvegnettet har fungert så bra at det nå er ønskelig med en ny og mer detaljert inndeling av det øvrige riksvegnettet. Grunnen til dette er selv sagt at alle deler av det øvrige riksvegnettet ikke er like viktig som transportrutene.

Den nye vegnettgruppa som bli liggende mellom stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet, er kalt «regionalt riksvegnett». Etter vegkontorets forslag vil dette vegnettet bestå av følgende vegruter:

- Rv. 19 Tjeldsund bru - Nordland grense
- Rv. 84 Fosbakken - Sørreisa
- Rv. 86 Andselv - Silsand
- Rv. 91 Fagernes - Olderbakken
- Rv. 825 Tjeldsund bru - Langmyra
- Rv. 850 Harstad - Langvassbukt
- Rv. 851 Brandvoll - Sjøvegan
- Rv. 855 Buktamo - Finnfjordbotn
- Rv. 862 Storgata - Kvaløysletta (Tromsø)
- Rv. 866 Langslett - Skjervøy



Petter Hildre, vegplansekretær for NVVP.

Etter dette forslaget vil stamvegnettet utgjøre 32%, det regionale riksvegnett 24% og øvrig riksvegnett 44% av fylkets totale riksvegnett.

## Videre vegplanarbeid

Å utarbeide det endelige forslag til fylkets veg- og vegplandokument er et langt lerret å bleike. Strateginotatet er kun en innledende fase. Hensikten med strategifasen er først og fremst å få utført en total behovsvurdering og få vurdert kostnadene som er forbundet med visse mål. For vegkontorene vil dette være et nytt tregrunnlag for det videre arbeid med veg- og vegtrafikkplanen. Vegdirektoratet vil bruke strateginotatene til å utforme endelige mål for vegvesenets framtidige virksomhet. De kan også benyttes til hjelp ved for deling av midler mellom fylkene. Strateginotatet er et internt dokument og skal ikke behandles av instanser utenfor vegstaten.

Neste etappe i arbeidet med veg- og vegtrafikkplanen er å utarbeide vegkontorets endelige forslag til Norsk veg- og vegtrafikkplan for perioden 1994-97. Dette arbeidet skal være avsluttet ut på vinteren 1992.

Vi vil i fortsettelsen holde Vegstikkaltesere orientert om arbeidet.

# «TROMSØTUNNELENE» - HVA SKJER

Av Hallvard Haugan

ARBEIDENE i forskjæringen for Tromsøysundtunnelen er i full gang.

Hovedledninger for vann og avløp er lagt om, gangveger og kabler er flyttet og transportveger er bygd.

Det meste av jordmassene er plassert i depot og nå starter fjellspregningen. Før jula ringes inn skal det være klart til å starte tunnelarbeidene.

## Rigg

Kontorbygget er ominnredet og de funksjonærene som er klare, er kommet på plass.

Det gjenstår å rigge verkstedet og noen brakker samt å få satt opp gjerde rundt anleggsområdet.

## Utførte arbeider

Ca. 400 m hovedledninger for vann og kloakk er lagt. Tilsvarende ledninger som i dag ligger over forskjæringen blir tatt bort. Dessuten er tilsvarende lengde gangveger flyttet, og det er planert et større riggområde og bygd transportveger.

Omleggingen av ledningene har vært noe komplisert i forbindelse med kryssing av veg og andre ledninger, og det har vært nødvendig å justere planene flere ganger. Det er mye som står på spill om vann- og avløpssystemet skulle svikte. Samarbeidet med anleggsseksjonen i Tromsø kommune har gått knirkefritt, og anleggsleder Torbjørn Jørgensen og oppsynsmennene Hugo Fagermo og Tor Jensen har hele tiden hatt situasjonen under kontroll.

Arbeidet med grunnerverv og sikring av arealer for deponering av masser har Liv Nergaard hatt hånd om. Nødvendige arealer er sikret. En avtale med Tromsø Havnevesen om utfylling av et større areal i havneområdet i Breivika er snart i havn. På dette området er det planen å lagre masser for eget bruk og eventuelt salg.



Prosjektleder Hallvard Haugan, anleggsleder Torbjørn Jørgensen og oppsynsmann Tor Jensen betrakter modellen over framtidig vegsystem i Breivika.

Det har vært mange grunneiere og offentlige instanser å forholde seg til. Mye tid har gått med til møter i forbindelse med forhandlinger, informasjon og prosjektering. I tillegg til ca. 40 grunneiere er det et 10-talls offentlige etater og institusjoner å forholde seg til.

Graving, lasting, transport og fjellboring er satt bort til entreprenør.

Registrering av bygninger og rystelsesmålinger har vært på en tilbudsrunde. Hvilket firma som får oppdraget avgjøres i disse dager.

## Start Breivikatunnelen

Nytt forslag til statsbudsjett har en økning i bevilgningen til Breivikatunnelen med 15 mill. kr. Dersom dette forslaget blir vedtatt, blir det større aktivitet i 1991 enn det vi hadde regnet med etter Syse-regjeringens forslag.

Vi forbereder oss nå på en tidlig start og vurderer også alternativer for en

forsert drift. Forskjæringen for Breivikatunnelen vil gå ut på anbud i nærmeste fremtid.

## Erfaringer

Erfaringene så langt viser at det var helt riktig å ta arbeidene med omlegging av ledninger og gangveger i egen regi. Når spregningen under RiTø er gjort, får vi summere opp på nytt, men vi tror at konklusjonen vil bli den samme også da.

Å bygge veg i et område hvor det ligger så mange installasjoner i grunnen er komplisert. Selv med nitid planlegging og registrering er det vanskelig å unngå uforutsette situasjoner. Det er først når kabler og rør er avdekket at man har full oversikt. Når noe skal forandres, er det mange «vesener» som må være med i planlegging, kontroll og drift.

Vi har fått en forsmak på det å drive veganlegg i byen. Dette er erfaringer som er gode å ha med når vi starter vegarbeidene i Breivika for alvor.

## STASJONENE HAR ORDET:

Denne gangen er det vedlikeholdsområde 3, Finnsnes, som presenterer seg.

# VEDLIKEHOLD SOMRÅDE 3, Finnsnes

Av vegmester Svein E. Paulsen

VEDLIKEHOLD SOMRÅDE 3 er et av de største områdene i fylket, ikke geografisk, men regnet i antall kilometer veg. Området ligger midt i Troms fylke og grenser for det meste mot kysten. I området inngår bl.a. Norges nest største øy SENJA. Senja er i markedsføringen kalt oppdagelsesøya, eller lokalt på folkemunne «fri-staten Senja».

Område 3 omfatter kommunene Berg, Torsken, Tranøy, Lønvik, Sørreisa, Dyrøy og vestre deler av Målselv. Vi betjener et befolkningsgrunnlag på ca. 22000 mennesker.

Vegstasjonen ligger i Finnsnes sentrum, nærmere bestemt Sjøgata 40.

Vegvesenets verksted ligger også under samme adresse, mens biltilsynets Finnsnes-avdeling ligger ca. 4 km fra vegstasjonen ved rv. 855 i Finnfjordbotn. Finnsnes er regionsenter i området, og innfartsvegen til «byen» har en ÅDT på over 5000. Vegstasjonens sentrale beliggenhet medfører at vi har et forholdsvis stort publikumsbesøk.

Området har 297 km riksveger hvorav 1,7 km er grusveg, og 391 km fylkes-



Alf Arne Eidissen og Inger Nilsen tar seg av «kontordrifta» på Finnsnes.

veger hvorav 122 km er grusveg. Til sammen er det 688 km riks- og fylkesveger, hvorav 82 % av det totale vegnettet i området har fast dekke. Langs riksvegene er det bygd 8 km gang-sykkelveger, og ytterligere utbygging pågår. Langs fylkesvegene er det bygd ca. 2,5 km.

### Tunnel-område

Vi kan si at område 3 også er et tunnelområde med hele 14 tunneler, herav 12 tunneler på fylkesvegnettet. I tillegg finnes en rørtunnel i forbindelse med skredsikring. Alle tunneler unntatt Bjørgatunnelen befinner seg på Senjavegene. Med de forestående sikringsarbeider som er planlagt vil antallet tunneler øke på sikt. Området har ett ferjesamband, Brøstadbotn-Langhamn i Dyrøy kommune. Dette sambandet «synger» snart på siste vers, i og med at arbeidet med Dyrøybrua er like rundt hjørnet. Av bru er Gisundbrua den største på 1147 meter.

Den forbinder Senja til fastlandet. Brua inngår som en del av rv. 86, som er den viktigste vegrutene i området.

### Klimatiske forhold

Selv om det vesentlige av området ligger ved kysten er det store variasjoner



i de klimatiske forhold. På Senja kan f.eks. forholdene mellom ytre og indre del av øya være som dag og natt, spesielt vinterstid.

### Skredfare

På riksvegene har vi skredfarlige partier ved rv. 86 Ballesvik- Gryllefjordbotn. Her er det på sikt planer om sikring med tunnel.

Videre har vi skredfare ved rv. 864 Straumsbotn-Bergsbotn. Her foregår det for tiden skredsikringsarbeid. På fylkesvegene har vi flere vegruter som er skredfarlige. Den aller farligste vegrutene i området har vært «Fjordgårdvegen». Denne er nå sikret med tunnel på 2245 meter, samt rørtunnel på 170 meter. Under ugunstige forhold kan vi selv med nevnte forebyggende tiltak ikke være 100 % trygge.

Videre er de mest utsatte vegrutene fv. 232 Sifjordura, fv. 252 Mefjordaksla-Senjehopen, fv. 253 Skaland-Ersfjord og ny fylkesveg 243 til Flakstadvåg på strekningen Sifjordbotn-Finnes.

Grusdekkene på enkelte fylkesvegparseller har vært i elendig forfatning. I 1989 ble det gjort et kjempe-løft med utbedring av 6 vegruter i området. Dette har gitt mye bedre fremkommelighet for trafikantene særlig i teleløsningen, og vegvesenet har fått et lettere vedlikehold både sommer og vinter.

### Ressurser i området

Ved vegstasjonen er det 1 vegmester, 3 oppsynsmenn og 2 kontortilsette. De kontortilsette har arbeidsoppgaver innenfor vedlikehold, anlegg og maskinavdelingen.

I utedriften har området 3 formenn, 11 maskinførere, 5 fagarbedere og 5 spesialarbeidere. Vi har 3 vegghever, 1 MB-track, og 10 lagbiler.

(Forts. neste side)

## STASJONENE HAR ORDET:

I utedriften har området 3 formenn, 11 maskinførere, 5 fagarbedere og 5 spesialarbeidere. Vi har 3 vegghever, 1 MB-track, og 10 lagbiler.

Området har ingen brøyting i egen regi. I vinterhalvåret har vi på Senja stasjonert 2 hjullastere med fres. En på Nord-Senja (Tverrbotn) og en på Svanelvplass. Disse inngår i vinterberedskapskapen. Til brøytingen har vi kontrakter med 26 private kontraktører.

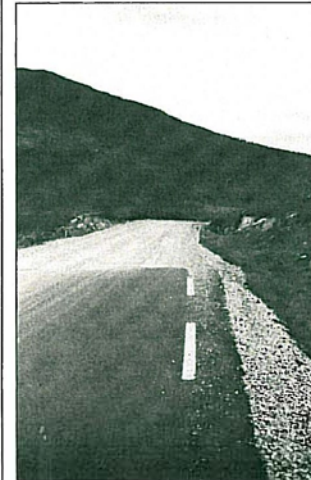
Total bevilgning til området er på ca. 21 mill. kroner. Dette gjelder bare det ordinære vedlikeholdet. Til dekkelegging ble det i 1990 brukt ca. 11,3 mill. kr. Videre er det utført større reparasjon på Gisundbrua til 3,2 mill. kr.

### Organisering og drift

Høsten 1979 flyttet vegvesenet inn i ny vegstasjon på Finnsnes. Da ble samtlige avdelinger samlet under ett tak. Dette medfører bedre samarbeid og koordinering av ressursene til det beste for alle parter.

Etter omorganiseringen med sammenslåing av to tidligere områder (3 og 4) er område 3 blitt et stort område med store avstander. Utedriften er organisert i arbeidslag med geografiske områder.

Arbeidslagene overlapper hverandre etter behov. I barmarkperioden har



Siste riksvegbit med grus i fylket - 2 km av rv. 84, Elvevoll - Tungen gjenstår på grunn av manglende bevilgning.



Vegmester Svein Paulsen.

vi spesiallag som utfører arbeidsoppgaver i hele området. Vi avgir også tjenestemenn til dekkeleggingen i egen regi.

Område 3 er for tiden med i et prøveprosjekt for å få til en vedlikeholdsstandard også for fylkesvegene. Prøveprosjektet vil vare ut april 1991.

Vinterstandarden på vegnettet har generelt vært lik både for riksveger og fylkesveger. De siste åra har vi bevisst styrt mot en mer differensiert standard. Det vil si at viktige vegger med stor trafikk skal ha høyere standard enn vegger med mindre trafikk.

Strøsandtjenesten i området utføres av 5 brøytekontraktører. Vi har for tiden 3 strøsandlagre. På dette området er enkelte kommuner interessert i samarbeid.

### Servicetiltak

Vi har fire vegruter i området som kan stenges med bom. Det gjelder Kaperdalsvegen og Husøyvegen på fylkesvegnettet, samt Gryllefjordvegen og Skalandvegen på riksvegnettet.

Ved bruhodet på Silsand har vi satt opp ei lystavle som varsler trafikantene hvilke vegger på Senja som kan være stengt. Det er ti vegruter som inngår i denne ordningen. Tavla kan styres via telefon og VHF-sambandet fra vegstasjonen eller den oppsynsmann som har beredskapsvakt.

I Finnsnes og Sørreisa sentrum har vegvesenet vedlikehold av en del for-

tau. Snørødding av fortauene utføres i samarbeid med kommunene.

Servicetiltakene langs vegene er blitt bedre, og vi vil fortsatt utvide denne servicen der behovet er til stede. Vi har mange henvendelser fra kommunale utvalg og organisasjoner om ytterligere etablering av busslommer/leskur, rasteplasser og toalett.

De to - tre siste åra har området gjort et stort løft med å bedre skiltingen langs vegene. Det meste er utført for riksvegens del, og vi fortsetter nå med skiltutbedring for fylkesvegene.

## Anleggsområde 2

Av Knut H. Grimstad

OMRÅDET har kontor på Finnsnes vegstasjon, hvor vi pr i dag er 1 anleggsleder og 3 oppsynsmenn. Sist sommer var det 5 oppsynsmenn i området, noe som skyldtes mer spredt drift enn vi får i vinter. Likeså hadde vi i sommer ca. 20 mann i arbeid, mens vi til vinteren vil ha 10 mann på mannskapsplanen.

Anleggene som har gått i sommer og som til dels ennå har drift er: - Rv. 860 i Sollia på Senja som nå er ferdig utbedret, delvis omlagt.

- Rv. 84 Elvevoll-Tangen, utbedring. Her gjenstår 2 km, men på grunn av manglende bevilgning kan det gå flere år før vi kan fullføre dette partiet.

(Forts. neste side)

## STASJONENE HAR ORDET:



Arbeid med rekkverkoppsetting på rv. 84.

- Fv. 212 Dyrøyforbindelsen hvor tilførselsvegen på fastlandssida nå nærmest er ferdig opprustet. Her vil fyllingsarbeidene i sundet pågå i vinter.

- Gang-/sykkelveg langs E6 i Sundlia i nedre Bardu, og her gjenstår nå bare bygging av ny bru over Skoelva. Denne blir bygd i vinter.

- Gang-/sykkelveg langs Rv. 855 på Finnfjordeidet har fått en oppstart i høst, men blir videreført til Fagernes skole neste sommer.

- Fv. 243 Flakstadvågvegen ble fullført i sommer (entreprise).

Vinteren 1991 vil vi bare ha drift på Dyrøyforbindelsen. Her vil 10 mann være beskjeftiget med fjelluttak i sidetak og fylling utover Dyrøysundet. Tre oppsynsmenn vil ta seg av dette i vinter, derav vil en særlig stå for kvalitetskontroll/produktivitetmåling.

## Verkstedet

Av Arne Storhaug

VERKSTEDET på Finnsnes har for tiden 5 tilsatte på heltid til den daglige verksteddrift. Som oppsynsmann har jeg tilsyn med driften både på Finnsnes og i Bardu. Jeg pendler mellom disse områdene 2-3 ganger i uka, så arbeidsdagene kan bli travle.

På Finnsnes verksted er det 1 arbeidende verkstedformann, 1 service-mann, 1 mekaniker med elektrisk kompetanse (korttidstilsatt), 1 lagermann og 1 arbeider som tar seg av maskinreparasjoner og sveising. Med dette mannskap prøver jeg å tilrettelegge arbeidsoppgavene i prioritert rekkefølge så godt som mulig.

I området som verkstedet Finnsnes dekker har vi 3 veghøvlere, 1 borvogn, 1 beltelaster, 4 hjullastere og 12 lagbiler. Dessuten har vi stimpkjeler og ca. 45 ploger til private brøytekontraktører og dette medfører hektisk aktivitet i perioder med mye arbeid på verkstedet i vintersesongen.

Nå i høst har det vært mye arbeid med ploger som skulle være reparert til den første snøen kom, og det har fått forholdsvis godt selv om at vi har en del gammelt plogmateriell. Ellers gjenstår en liten del av arbeidet med stimpkjeler.

I skrivende stund er det klart at vegvesenet har begynt å tilrettelegge arbeid på Mjøsundforbindelsen og Dyrøy-



Oppsynsmann Arne Storhaug tar seg av verksteddrifta både på Finnsnes og i Bardu.

forbindelsen. Hva dette vil innebære for maskindriften i området får tida vise.

## En blomsterkvast til vegvesenet

En gladmelding fra Finnsnes - Knut Grimstad mottok nettopp en blomsterkvast til vegvesenet som takk for hurtig saksbehandling fra en fornøyd kunde. Trivelig!



# Dyrøyforbindelsen

Av Knut H. Grimstad

PROSJEKTET omfatter Dyrøyas fastlandsforbindelse, dvs. ei bru på 600-700 m samt tilsammen ca. 5,5 km tilførselsveger. Av tilførselsvegene er det ca. 2,9 km ny veg, mens resten er opprusting av tidligere fylkesveg.

Pr i dag gjenstår i hovedsak bare arbeidene ute i selve Dyrøysundet.

Her skal i tillegg til brua også anlegges ei vegfylling 7-800 m utover sundet fra fastlandssida. Det har i høst foregått ei omfattende grunnboring både for brua og fyllinga, og detaljene både vedrørende brua og linjeføring av fyllinga er i skrivende stund ikke helt fastlagt.

Dybda i fyllingsområdet ligger på rundt 10 meter, men på bunnen har vi et leirlag som varierer i tykkelse og konsistens. Denne leira må fortrennes etter hvert som vi skal fylle, og dette vil vi gjøre ved å sette av sprengladninger på bunnen like foran tippen. Vi må her ta hensyn til oppdrettsanlegg i nærheten, og de nærmeste må sannsynligvis flyttes unna i anleggsperioden.

To kraftige høyspentkabler som krysser sundet, må også flyttes før fyllingen kan starte, og her har nylig dykkere vært i sving for å registrere plassering og tilstand. Flyttingen ser imidlertid ut til å være mulig ved å heve kablene mot overflata og dra de i sikker avstand fra fyllingsområdet.

Når dette leses vil forhåpentligvis fyllingsarbeidene være i full gang utover sundet. Vi skal i tida fram til sommeren plassere mellom 300000 og 350000 tam (teoretisk anbrakte m) stein i vegfylling utover Dyrøysundet. Steinen skal vi ta ut i sidetak ca. 2 km inne på fastlandet, og dette er i seg selv en ganske stor jobb. Boring og utkjøring vil foregå på 2 skift, mens selve sprengninga vil skje på dagtid. 10 av våre egne mann vil være beskjeftiget her i vinter, og vi vil i tillegg syssette 10-12 innleide maskinkjørere, sjåførere og eventuelt dykkere.



Kart over Dyrøysundet studeres nøye av Knut Grimstad, Jan Erik Pettersen fra Troms Kraftforsyning, Ingolf Moan og Thor Jakobsen.

To oppsynsmenn vil også gå på skift, mens en tredje vil ta seg av kvalitetskontroll og produktivitetmålinger.

Vi har kalkulert kostnadene for fyllingsarbeidene til ca. 16 mill. kr, men en del usikkerheter knytter seg særlig til fortrefningen av leira, da vi har liten erfaring med denne metoden her i fylket.

Både dette forhold og fyllingas størrelse generelt gjør at vi ser på disse arbeidene som både spennende og utfordrende for alle som er involvert.

Selve bruarbeidene kan tidligst komme i gang høsten 1991.

## NYE ÅPNINGSTIDER I BILTILSYNET

Av Anna Johansen

FRÅ 1. januar 1991 blir åpningstiden i biltilsynet endret.

Vegdirektoratet har bestemt at åpningstiden ved biltilsynsstasjonene i fremtiden skal være fra kl 0800 til kl 1515 på vanlige virkedager.

Dette er bestemt fordi tilgjengeligheten for publikum skal bedres, og publikumsservicen øke. Vegdirektoratet sier også i sitt direktiv at en slik økning av åpningstiden er mulig fordi edb-systemene nå er bygd ut slik at nødvendig etterarbeid er redusert.

Ordningen med å åpne kl 0900 en dag i uka for å holde kontormøter o.l. kan fortsette som før.

Vegkontorene er i samme brev blitt bedt om å forberede det rent praktiske, slik at det blir mulig å gjennomføre åpningstidsforlengelsen innen fristen. Heri har vi det daglige kasseoppgjør, ekspedering av publikum etter 1530, avspasering kontra overtid osv. Vi må også ta hensyn til fleksibel arbeidstid innen fastlagte rutiner. Hvilke løsninger som er aktuelle vil avhenge av størrelsen på stasjonen, bemanningsforhold m.v.

## Vegstikkas «grand old man»

### Fra vegvesen til allslags vesen

Aktiv pensjonisttilværelse for Olve Reiersen

Av Lisa Sundstrøm

DET ER med en viss ærefrykt at dagens redaktør av Vegstikka skal lage et portrett av Vegstikkas «grand old man». For hvordan beskriver man en person som i mange år har hatt som oppgave å beskrive andre personer? Men nettopp dette gjør også Olve Reiersen til en så interessant person.

Det er nå 6 1/2 år siden Olve forlot Troms fylke. Den gangen følte det sårt å miste han i nærmiljøet. I tillegg til at han forlot vegkontoret forlot han også Nord-Norge. Men i de årene som er gått siden da har vi tross alt både lest han og sett han. Han ble jo også i etaten selv om han «konverterte» til et annet fylke – Hedmark.

Olve gikk av med pensjon 2 år før tida – i 1987. Da hadde han 44 år bak seg i etaten!!

#### Aktiv pensjonisttilværelse!

Nå er Olve pensjonist på Hedmarken, fjernt fra Nord-Norges karrige kyststripe og ville natur. Men han trives, selv om det er akkurat naturen her nord han savner mest. Det blir ikke det samme med granskog og Mjøsa i nærheten, sier Olve.

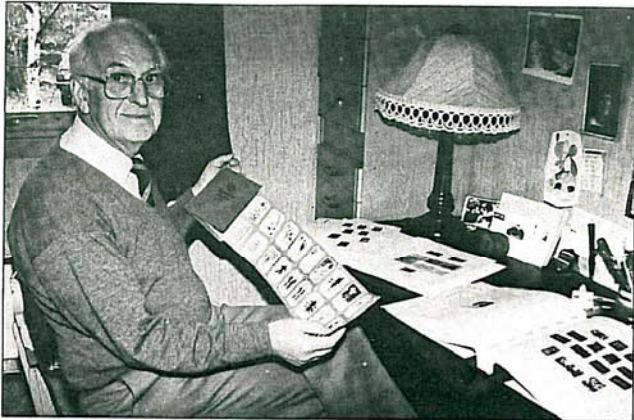
Innimellom mange aktive gjøremål tar han seg en tur nordover nå og da – og i oktober hadde Vegstikka gleden av hans besøk.

Og vi her nord i «gamlelandet» undres selvsagt på hva utflytteren fordri- ver dagene med!

#### Hagearbeid!

Sommeren er over og hagearbeidet er lagt på hylla for i år. Olve har frukttrær, bærbusker, grønnsaker samt roser og andre prydevekster.

Han tar vare på alt og gir bort det han ikke har bruk for selv. Dessuten eksperimenterer han med litt vinlegging med råstoff fra hagen. Dette er tålmodighetsarbeid av beste slag – det tar



Olve Reiersen med Cromwellbildene.

nemlig et år før produktene kommer på flaske, men godt skal det bli! «Hagearbeidet» tar sin tid, men ikke mer enn at han har god tid til andre gjøremål.

#### Slektsgranskning!

Olve jobber også med slektsgranskning.

I så henseende er Hedmarken et interessant område. Både mor og farmor kommer fra dette området så det er mye rart å finne i gamle papirer, sier han. Her finnes adel, storbønder, husmenn, lensmenn og tobakkstjuver i tillegg til ulovlig brennevinshandel. Det er godt å vite hva man stammer fra!

#### Frimerker!

Frimerker er også en av Olves lidenskaper. Han har en del landesamlinger – og for tida er hovedinteressen postale saker fra Nord-Troms før 1960 samt motiver fra gresk mytologi. De siste har han funnet på merker fra ca. 60 forskjellige land, sogar fra Vatikanet!

I kjølvannet av frimerkene følger gjerne postkort. Olve samler på prospektkort fra Nord-Norge, spesielt Troms fylke. Men kortene skal være fra FØR 1940. Og her tar han gjerne i mot kort til samlinga fra Vegstikkas lesere – brukte eller ubrukte!

#### Cromwell-bilder!

Men den store lidenskapen er

Cromwell-bildene – eller «Innleggsbilder med sportsmotiv» som de egentlig heter. Dette er bilder som var i de gamle sigaretteskene fra Tiedemann Tobakksfabrikk.

De forekom i årene 1928 – 36. Av de i alt ca. 1000 forskjellige bildene som ble produsert mangler jeg nå relativt få, sier Olve.

Interessen for disse bildene startet allerede da han var guttunge i Harstad, men under krigen ble den opprinnelige samlinga ødelagt. I de senere år har han så tatt opp igjen denne «lidenskapen».

Denne samlemania har i grunnen ført med seg mye interessant arbeid, sier Olve. Han har vært et par turer i arkivet til Tiedemann Tobakksfabrikk og ordnet litt opp når det gjelder nettopp disse bildene. I tillegg har han laget en systematisk oversikt over de bilder som er kjent hos Tiedemann, andre samlere og hos seg selv.

Ut fra dette materialet har han så laget en artikkel med erindringer fra samlermania i gutteårene, om historien bak slike innleggsbilder og litt om en del av motivene. Denne artikkelen har vært presentert i 4 norske aviser.

I tillegg har han laget en lysbildeserie med slike bilder som han har kåsert om for «gamlekara» i Hamar idrettslag. (Forts. neste side)

Var det noen som sa at pensjonisttilværelsen er tomme lange dager?

#### Vegvesenet – hva med det?

Det kan virke malplassert å spørre en så aktiv pensjonist om han savner vegvesenet – men vi drister oss utpå likevel!

- Nei, jeg savner vegvesenet lite, sier Olve. Jeg må ærlig innrømme at jeg bekymrer meg lite om hva som skjer i min gamle etat.

- Det er kommet så mye nytt de siste årene at det var godt å slutte før om-

stillinga ble altfor stor. – Jeg klarte å komme meg unna EDB'en, smiler han.

#### Vegstikka – ditt «hjerterbarn»!

Olve Reiersen var av de første i landet som komponerte etatsavis. Det første nummeret kom i 1969. Det er gått mange år siden den gangen.

Hva synes gammelredaktøren om utviklinga til avisa gjennom 20 år?  
- Vegstikka har forandret seg, sier Olve. Den var mer snever før, faktisk

så snever at interessen for avisa hovedsakelig var innenfor etaten. I dag er Vegstikka mer som et magasin å regne, men intensjonene holdes ved like!

Og disse siste ordene tar nyredaktøren til sitt hjerte, takker for intervjuet og ønsker «the grand old man» lykke til videre med vinlegging og cromwellbilder.

«Man er ikke eldre enn man føler seg»!

## JENTENE TRÅR TIL I UTEDRIFTA!!

- Randi Thrane – første kvinnelige lærling i anleggsdrifta i Troms

Av Lisa Sundstrøm

ISKIKKELIG anleggsmiljø på Maur-sundforbindelsen, i et mannsdominert samfunn – med brakkeleiren som fast hjem finner vi Randi Thrane – 18 år og anleggsarbeider.

Kontrastene er store: ei ung jente blant voksne mannfolk – hverdagen på brakka istedenfor et kjent hjemmemiljø – og arbeidsoppgavene i forhold til mange andre 18 års jenter.

Men Randi trives. Det er dette hun vil. Stillesittende arbeid inne på et eller annet kontor frister ikke. Hun vil være ute – der det skjer!

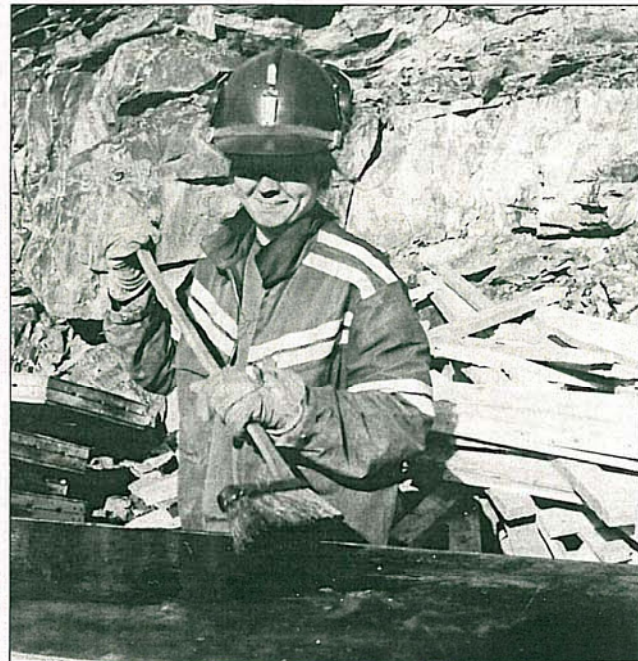
Før Randi kom til Maursundet som lærling i vegarbeidsdriften har hun gått 2 år på Bygg og Anlegg, Grunnkurs VK 1. Muligheten til å bli anleggsarbeider kom med annonse i avisa – vegvesenet prioriterte jenter!

Læringleplassen ble hennes og Randi fikk muligheten til å prøve seg i anleggsdrifta. Tida som lærling er satt til 18 måneder og i denne tida skal hun ha vært innom de fleste arbeidsoperasjoner i bygg og anlegg for å kunne gå opp til fagprøven.

Hun synes det er et fint arbeid og føler at hun stadig lærer noe nytt.

Da VEGSTIKKA besøkte henne holdt hun på med forskaling og armering.

Senere skulle hun få mulighet til å



Eneste «høne» blant «anleggshanene» - Randi Thrane - kvinnelig lærling i anleggsdrifta.

prøve seg med arbeid inne i tunnelen på Maursundet.

Men utenom arbeidstida kan nok dagene bli lange. Livet på Flåten anleggsleir består stort sett i å arbeide, sove og spise. Annenhver helg reiser hun hjem til Harstad. Randi skulle

nok ønske at arbeidsstedet var nærmere hjemme. Hun savner familien og hunden.

Å være anleggsarbeider langt hjemmefra er tøft – både for gutter og jenter!!

# Jul på Kvænangsfjellet

Av Anna Birkelund

**F**OR DE de fleste «vegvesenfolk» er julehelga viet hjem og familie. Vi har fri. Men vegene må være farbare, så noen må være på arbeid da også. Fjellovergangene krever sitt, og Kvænangsfjellet brøytestasjon er en av vaktpostene våre.

I år er det Karl Paulsen og Trond Kaasen fra Kvænangen som har vakt på selve julekvelden. Stasjonen er ny og fin, og vil bli pyntet til fest med juletre og lys.

Ribbe og surkål, lutefisk – eller hva ønsket måtte være – kjøkkenet står der klar til bruk.

Vi håper likevel på godvær, sier de to. Da kan vi dele på å dra hjem til familien en tur. Vi vurderer dette selv, sier



Fra vestre: Karl Johan Sivertsen, Karl Paulsen og Trond Kaasen ved kjøkkenbordet på brøytestasjonen.

de. Men egentlig er det værgudene som bestemmer. Været skifter brått

her, og Kvænangsfjellet med sine 402 m over havet er ikke bare å spøke med når nordvesten slår seg løs.

Nei, værgudene er ikke alltid på vår side, sier formannen i brøytejenseten Karl-Johan Sivertsen, Storslett. Det hender faktisk oftere at vi må tilkalle hjelp, enn at vi kan dra ned. Men når det gjelder, er verkstedfolkene og andre alltid villige å dra opp på kort varsel.

Og Karl-Johan burde vite det, veteran som han er med sine vel 25 år i brøytejenseten på Kvænangsfjellet, og med mange økter i jule- og nyttårshelger.

Spesielt kan jeg huske en nyttårsaften, sier han. Det var tidlig på kvelden og rolig og fint vær. Jeg hadde vært nede i Oksfjord, og var på tur opp fjellet. Da roper daværende formann Martin Mathisen i VHF'en: «Sett på bommen! Det er uvær!» Det tok meg 2 1/2 time å stange meg opp til stasjonen. Men da viste vindmåleren styrke 35-36, så været snur fort.

Jeg hadde sønnen min med den gangen, og det var en redd, liten gutt som krøp langt ned i setet. Det hendte nemlig ofte at familien var med meg på vaktene, helst de gangene de falt på nyttårsaften da.

**Reparasjon av snøskjerner. Innspurten før vinteren setter inn for alvor. Rolf Solheim, Odd Boberg og Trond Kaasen.**



Mer enn en gang har det vært vanskelig å holde seg på veggen. Det har hendte en gang jeg tok feil og kjørte mellom to brøytestikker og havnet utofor veggen. Dette var ved Storsvingen, opp til Veidal på nordsida av fjellet. 10 meter måtte jeg rygge før jeg var på veien igjen.

Nå har vi et nytt værvarslingsystem på Storslett vegstasjon, og kan hver dag få en detaljert værmelding. Vi synes meldingene er pålitelige, men for å dokumentere dette noterer vi nå ned virkeligheten med meldingen.

## Vaktordninger for 5 år fremover

Arbeidstida i jula går på samme skiftordning som ellers i året.

Vi vet vaktene våre lang tid framover. Faktisk setter vi opp planer for 5 år av gangen.

Vi har kontinuerlig døgnvakt i vinterhalvåret på E6 over Kvænangsfjellet, samt fylkesvegene i Oksfjord som hører med til denne roden.

Vi er 10 personer – 2 på hvert skift.

Det er Trond Kaasen – Karl Paulsen, Svein Tore Richardsen – Gudmund Halvorsen, Jørgen Olausen – Reidar Reierson, Olav Jensen – Karl Johan Sivertsen, Nils B. Olsen og Arne Solheim.

Døgnet er delt opp i 3 skift

- Kl. 0600 – 1430 (7 dager vakt 2 dager fri)
- » 1430 – 2300 (7 dager vakt 1 dag fri)
- » 2300 – 0600 (4 dager vakt 1 uke fri)
- » 2300 – 0600 (3 dager vakt 4 dager fri)

Vi diskuterer skiftplanen hvert år, og bytter vakter oss imellom dersom dette er ønskelig.

## Før i tiden

Og Karl-Johan Sivertsen forteller litt om hvordan det var tidligere.

Mangt er forberedt siden han begynte i brøytejenseten. Foruten at den generelle standarden på veggen er blitt bedre, er veggen bygget opp og omlagt på de mest utsatte stedene. Vi fikk ny vegstasjon i 1986.

En god beredskapsordning gjør også sitt til at vintervedlikeholdet blir bedre.

Vegfarende som på grunn av værforhold ikke kommer videre, kan få opphold på stasjonen. Vi har reserveprovi-

ant, innkjøpt til uventa «gjester». Det hender vi får bruk for det.

I årene før 1977 hadde vi 2-mannskift, og var 14 dager i ett strekk på fjellet. Selv om vi ikke bodde så langt herfra, var vi sjelden hjemme i disse periodene.

Stasjonen var liten, men vi hadde «overnattingsgjester» da også. En gang røk det opp til et forrykende uvær. Det var forresten vinteren 1971. En søndag kveld var det 4 personer som måtte ta inn på stasjonen. De var på tur til Burfjord, men kom seg ikke videre.

Torsdag ettermiddag var veggen åpen sørover, slik at de kunne gjøre vende-reis. Det tok oss 12 timer den gangen å få veggen over fjellet farbar igjen.

Vi hadde eget kokkelag, og hadde også mat til de uventede «gjester». Siste kokka på Kvænangsfjellet var Margot Thomassen.

Mat kan være mangelvare – i allefall for dyrene. En vinter matet vi en kvitrev, og den ble nokså tam. En kveld hørte vi det banket mot ruta. Det var kvitreven som ba om hjelp. En rødrev var kommet til og prøvde å snike seg mat fra den. Straks vi kom ut, forsvant rødreven og den fikk ha maten sin i fred.

Det er klart, her på fjellet får vi naturen på nært hold – på godt og vondt. Det kan være mange fine stunder, men også mange vanskelige avgjørelser å ta.

Vi må bestemme når veggen skal stenges. Det er ikke alle ganger de vegfarende selv skjønner sitt eget beste. Vi vil helst ikke ta noen sjanser. Ved kolonnekjøring er det slett ikke sikkert at vi lar alle kjøretøy slippe igjennom. Vi vurderer både kjøretøy og sjåfør før vi gir klarsignal. Da er det vi som har ansvaret.

## Godt utstyr nødvendig

Det kreves gode kjøretøy, og det kreves også godt vedlikeholdsutstyr av vegvesenet for at resultatet skal bli bra. I dag kunne vi nok ønske bedre utstyr. Snøfreseren, en 4-hjuls-trekker begynner å bli nokså gammel. I alt har vi 2 biler her opp, samt en reservebil.

- Har du noe ønske utenom det da? Selv om vegvesenet ikke er like gammild som julenissen er det mulig å ønske... - Vi ønsker oss en video. TV har vi,

men det kunne vært fint med en video. Da kunne vi få sett dagsrevyen og andre programmer, selv om vi må ut å brøyte i sendetiden.

Ellers ønsker jeg andre brøytere som måtte lese dette God Jul og Godt Nyttår!

Og til vegfarende: Vurder vær- og førerforhold før du legger på tur, sier Karl-Johan til slutt.

## VÆR OG VÆR, FRU BLOM

Har du forresten hørt vitsen om de to sauene som møttes.

Den ene sier til den andre

- Hva slags vær trur du vi får?

- Å, sier den andre.

Det blir vel naboens i år som i fjor.

## Nye håndbøker

016 Geoteknikk i vegbygging

Veiledning 524 sider

Håndboken skal være et praktisk hjelpemiddel som skal sikre en mest mulig enhetlig geoteknisk saksbehandling i Statens vegvesen. Den er beregnet på etatens geotekniske saksbehandlere og på andre som driver med geoteknisk prosjektering for vegetaten.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken fra håndboksekretariatet for kr 70,- + porto pr. eks.

139 Byggeplaner

Normaler 92 sider

Regler og råd om hva en byggeplan bør inneholde og hvordan den bør presenteres. Eksempler på forskjellige temategninger med tilhørende beskrivelse av hver tegning. Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken for kr 80,- pr. eksemplar + porto kr 14,- pr. sending.

059 Driftsstatistikk – egenmaskiner

Vegdata 196 sider

Formålet er å presentere inntekter, kostnader, driftsresultat og utnyttelse for vegvesnets egen maskinpark, gi vegkontorene anledning til å sammenligne data vedrørende egen maskinpark med tilsvarende gjennomsnittstall for landet eller data for andre vegkontorer og maskinavdeling opplysninger som kan bedre driften av egen maskinpark.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken for kr 80,- + porto.

**PS.** Et lite og inderlig ønske til Håndboksekretariatet: Vær så snill og sett punktum eller tankestrek i pressemeldingene angående håndbøkene. Hvis ikke må Vegdirektoratet arrangere pusteteknikk-kurs for de som skal lese dette. Prøv selv å se om du klarer det ved en utånding! God Jul!!

# ANLEGGSPROGRAMMET 1991

Av Ingolf Moan

STORTINGSPROPOSISJON nr. 1 for budsjetterterminen 1990, fra samferdselsdepartementet er framlagt for Stortinget. Proposisjonen inneholder usedvanlig mange endringer sett i forhold til vårt budsjettforslag. Stortinget har i skrivende stund ikke ferdigbehandlet budsjettet. Mulighetene for endringer kan følgelig ikke utelukkes.

Det er foreslått totalt over anleggskapitlet kr 211,0 mill. kr. I tillegg til dette kommer forventede inntekter fra drivstoffavgiften på ca. 12,0 mill. kr. Dette betyr at vi kan forvente et aktivitetsnivå som ligger ca. 5 % over 1990-nivået. Dette er vi godt fornøyd med.

## E6 - 40,7 mill. kr

33,7 mill. kr av beløpet går til anleggsparsellen Tretten-Klubbenes. Anlegget startet opp høsten 1989 og ventes satt under trafikk høsten 1991. Restarbeider som f.eks. slitelag av asfalt utstår til sommeren 1992. Resten av bevilgningen, 7,0 mill. kr, er bevilget til parsellen Tømmerelv-Nordkjotsbotn. Vi tar da sikte på å fullføre delparsellen Tømmerelv-Bergneset i løpet av høsten 1991.

## E-78 - 16,5 mill. kr + finansierings-tilskudd fra Tromsø Veg

10,8 mill. kr går til fullfinansiering av Smalak-Sørbotn. Parsellen ble som kjent åpnet for trafikk høsten 1990 og bare resterende dekkearbeider og kompletteringsarbeider gjenstår til 1991.

Tomasjord-Breivika (Tromsøysundtunnelen) ble startet opp høsten -90. Til denne parsellen er det bevilget 5,7 mill. kr. I tillegg forventer vi et finansieringsbidrag på ca. 12,0 mill. kr fra «50-oringen».

Tromsø Veg kan om nødvendig oppta lån utover dette beløpet dersom det ansees som nødvendig.

Forbindelsen under Tromsøysundet vil bestå av 2 parallelle tunneler, hver på 8,0 m totalbredde. Dette gjør at



Klar for første salve på Tromsøysundtunnelen - Geir Jensen og Jan Pedersen.

tunnelene blir envegskjørt med 2 kjørefelt i hver retning.

I første omgang skal det drives bare 600 m av tunnelene fra innslaget i Breivika, slik at den delen som ligger under det nye sykehuset (RiTø) er ferdig og er omfintlig utstyr prøvekjøres.

## Rv 862 Hansjordnesbukta - Breivika (Breivikatunnelen) og Veg i Breivika 41,2 mill. kr

Første del av Breivikatunnelen som er en tilknytning til Langnestunnelen i Hansjordnesbukta ble tatt i bruk høsten 1989.

Arbeidet med fullføring av parsellen ventes oppstartet våren 1991. På grunn av signaler om mindre bevilgning enn opprinnelig antatt, ble oppstarten utsatt med 3/4 år. Dette gjorde at også tidspunktet for ferdigstillelsen ble utsatt tilsvarende, til høsten 1993.

Revidert statsvegbudsjett gir oss en påplussing på 15,0 mill. kr slik at bevilgningen over statsbudsjettet totalt blir 41,2 mill. kr. Dersom endret driftsopplegg, med drift fra to sider lar seg gjennomføre kan tunnelen tas i bruk senhøstes 1992.

## Rv 866 - 72,9 mill. kr

Mausundforbindelsen, Rassikring Kågen og Veg til Kvitnes går under fellesbenevnelsen «Skjervøy prosjek-

tet». Første del av prosjektet, Mausundtunnelen er en undersjøisk tunnel med lengde 2100 m. Arbeidet med tunnelen ble oppstartet høsten 1989 og gjennomslag i september 1990. Rassikringstunnelen er 1650 m lang og ble påbegynt våren 1990 og gjennomslag ventes i mars 1991. Arbeidet er i det vesentlige utført i egen regi. Mausundtunnelen ventes ferdig og åpnet for trafikk i uke nr. 28 1991, mens Rassikringstunnelen ventes klar for trafikk høsten 1991.

## RA 1905 Mjøsundforbindelsen 23,0 mill kr

En av de store overraskelsene i proposisjonen for 1991 var bevilgningen til dette prosjektet. Prosjektet består av Mjøsundbrua som ventes å bli ca. 900 m lang og tilførselsveger på tilsammen ca. 15800 m. Hele prosjektet er kostnadsberegnet til ca. 175 mill. kr.

Arbeidet med tilførselsveg ble startet opp i Løksa høsten 1990 og vi tar sikte på å ha farbar veg fram til Mjøsundet sommeren 1992.

Byggetiden ventes å bli på ca 2 år slik at anlegget kan ventes ferdig høsten 1994.

## Spesielle miljø- og trafikksikkerhetstiltak - 3,1 mill. kr

Følgende tiltak får bevilgning over denne posten:  
- Kryss E6/Rv. 825, Kanalisering  
Automatisk trafikk-kontroll

- E6 Avkjørselssanering Setermoen
- Rv. 91 Rassikring ved Breivikeidet fergeleie.

## Gang - og sykkelveger 4,6 mill. kr

Følgende prosjekter får bevilgning fra denne posten:

- E-6 G/S-veg Kryss Rv 87-Heggelia, fullføring - E-6 G/S-veg Nordkjotsbotn nord, fullføring
- Rv 858 G/S-veg Sagelv-Tømmerelv, fullføring
- RV 855 G/S-veg Finnjordbotn-Fagernes skole, fullføring
- Rv 862 G/S-veg Breivika-Håpet, oppstart.

## Fylkesveganlegg

Det knytter seg også i år noe usikkerhet omkring fylkesvegbudsjettet for 1991. Sluttbehandlingen av budsjettet finner først sted i desember 1990. Det vil likevel må kunne betrakte som forholdsvis sikre prosjekter er:

- Fv. 121 Austnes-Leirvåg m/armer (Bjarkøy), fullføring
- Fv. 212 Tilførselsveger Dyrøybrua, videreføring
- Fv. 305 Fergeleie på Karlsøy, oppstart
- Fv. 357 Nye fergebruer Rotsund/Hannes, fullføring
- Fv. 211 Lys i Bjørgatunnelen, fullføring
- Fv. 13 G/s-veg Fredly-Stangnes, oppstart

I tillegg forventes en bevilgning på 7,0 mill. kr til utbedring av veger med tele-løsningsproblemer og 2,0 mill. kr til oppsetting av rekkverk på farlige strekninger.

## Bemannings

Det er nå 73 fast tilsatte i anleggsdriften. Av disse er 6 utleid til vedlikehold og maskinavdelingen og 1 har permisjon. I tillegg er det leid inn 2 fra Nordland fylke, 3 fra vedlikeholds- og maskinavdelingen og 2 er engasjert. To lærlinger inngår også i bemanningen. Det er 1 fast tilsatt og 7 engasjerte kokker i anleggsdriften.

Planen som gjelder fram til våren 1991 viser følgende fordeling:

- A1 Salangen/Harstad 13 mann
- A2 Finnsnes 12 mann
- A3 Storslett 16 mann
- A4 Tromsø 12 mann
- A5 Skjervøy 22 mann



Gang- sykkelveg på rv. 855, Finnjordbotn - Fagernes skal fullføres i 1991 - Hans Hansen ved anlegget.

## «Har du vondt i magen så gå til Per i hagen» BEDRIFTSLEGEN - INGEN ERSTATNING FOR PRIMÆRLEGEN

Av Wiktor Eriksen

UNDERTEGNEDE får ofte forespørsler fra tilsatte om time hos bedriftslegen for konsultasjoner ved generelle helseplager. Det gjelder spesielt i Tromsø-området - og mest på vegkontoret. Men dette er det IKKE anledning til såfremt det ikke dreier seg om helseproblemer direkte knyttet til arbeidsmiljøet. DET GJELDER FOR SAMTLIGE BEDRIFTSHELSETJENESTER I FYLKET

Nedenfor nevnte rundskriv fra Tromsø Bedriftshelsetjeneste har tidligere vært kunngjort i «Kontorstikka». Vi gjengir rundskrivet her i sin helhet:

«Til alle ansatte i Tromsø bedriftshelsetjenestes medlemsbedrifter.

Tromsø bedriftshelsetjenestes (TBH) oppgaver er å bedre arbeidsmiljøet, dels ved kartlegging og vurdering av arbeidsmiljøet og dels ved å fremme tiltak for å bedre arbeidsmiljøet. I tillegg skal TBH drive helseovervåking av den enkelte arbeidstaker i tilknytning til arbeidsmiljøet. Dette foregår ved en generell undersøkelse

av nyansatte og ved periodiske /måretede helseundersøkelser.

Hensikten med de periodiske/mårettede helseundersøkelser er å avdekke symptomer på sykdom eller skade som erfaringsmessig kan oppetre i forbindelse med den enkelte arbeidstakers yrke, alder, kjønn, eksponering, arbeidssituasjon osv. Bedriftslegen er altså ingen erstatning for den enkelte arbeidstakers primærlege. For at den enkelte arbeidstakers helse skal bli best mulig ivarett anbefaler vi at han/hun ved sykdom/helseproblemer bruker egen lege/legen på det helsesenteret han/hun søker til.

Det vil i framtiden ikke være anledning til å bestille time hos bedriftslegen for vanlige konsultasjoner.

Vi tar selvfølgelig fortsatt imot henvendelser om helseplager forårsaket av arbeidsmiljøet.»

Vi ber om at man merker seg de to siste avsnitt i rundskrivet!  
Altså: Ingen timebestilling hos bedriftslegen utenom yrkesrelaterte sykdommer.



# PÅ TUR MED AMU

Av Lisa Sundstrøm

ARBEIDSMILJØUTVALGET i Statens vegvesen Troms er en heftig og travelt gjeng. Det fikk vi erfare da VEGSTIKKA ble med på et av «utemøtene» til AMU i september. Om møtetida og arbeidsmengden holdt seg innenfor arbeidsmiljølovens strenge regler vil jeg betvile – for det var 2 krevende dager på tur med «miljøgjengen».

## AMU

AMU har 6 faste representanter – Torbjørn Naimak (assisterende vegsjef), Gunnar Berntsen (leder maskinavdelinga), Ivar Vik (administrasjonssjef), Hans Takøy (NAF, hovedverneombud), Charles Hermansen (representant for NAF), Liv Sørensen (representant for NTL) og Wiktor Eriksen (sekretær for AMU). Dessuten møter verneleder Bjørn Eriksen og bedriftslegen på Finnsnes, Karsten Kehlet (som representant for samtlige bedriftshelsetjenester).

## Møtevirkosmhet

Det avholdes 4 møter årlig i AMU – 2 holdes inne på vegkontoret og 2 holdes ute et eller annet sted. I forbindelse med utemøtene blir det arrangert arbeidsplassbesøk.

## På utebesøk til Harstad

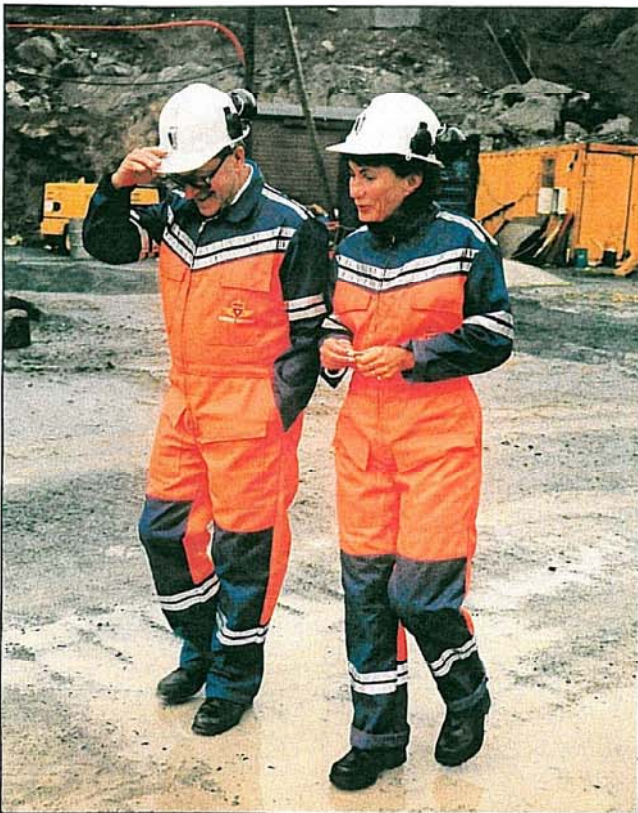
Møtet var denne gangen lagt til Harstad med innlagt besøk både på Biltilsyn og vegstasjon.

I tillegg ble Sortland vegstasjon og Kobbvågen asfaltverk i Vesterålen besøkt.

## Et laaaangt møte!

Sakslista var både lang og innholdsrik, noe som viste seg utover ettermiddagen.

På Grand hotell i Harstad møtte både ledelsen og verneombud fra vegstasjonen, biltilsynet og Harstad bedriftshelsetjeneste. Så var også retningslinjer for bedriftshelsetjenesten en av sakene som ble tatt opp.



Charles Hermansen og Liv Sørensen: Forskriftsmessig antrukket til befarings på Kobbvågen asfaltverk i Vesterålen.

Å være på AMU-møte betyr en vandring i skademeldinger, overtid og vernerunder. I tillegg ble det denne gangen tatt opp retningslinjer for attføringsutvalget og handlingsplan for 1991.

## Ivrig gjeng

Som konklusjon på en lang møtedag kan det sies at det var en ivrig og engasjert gjeng som diskuterte retningslinjer for bedriftshelsetjenesten med fram- og tilbakemeldinger i det uendelige.

Programmet var «stramt» med mange tunge saker på lista. Det viste seg da også når kveldsmørket kom sigende.

Det var med nød og neppe at både de

flyfærende og de bil- og fergefærende kom seg videre til neste oppdrag.

## Heftig tur

Å reise i Nord-Norge er en utfordring. For AMU-gjengen som med leid bil skulle videre til Sortland før midnatt ble det en heftig tur i Kvæfjord kommune. Aldri har vel distansen fra Harstad sentrum til Refsnes fergeleie vært så lang – bare spør vernelederen!

## Kobbvågen asfaltverk

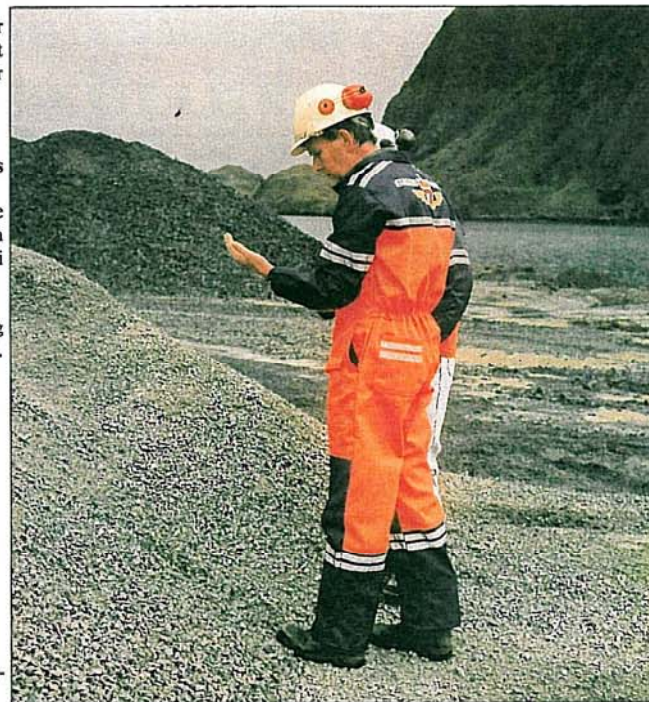
Et ledd i AMU's uteprogram var besøk på Kobbvågen asfaltverk i Vesterålen. Dette asfaltverket fikk Norsk Asfaltforenings Miljøpris for 1989. Og det var ikke vanskelig å forstå etter å ha vandret litt rundt på området. Det man vanligvis forbinder med slike

verk er skitt og uryddige forhold. Her var det blomster og renhet som preget helhetsbildet. Miljø og verneiltak er satt i høysetet. Noe til etterfølgelse?

## AMU – en viktig brikke i Statens vegvesen

Etter å ha vært et par dager i denne «verne- og miljøgjengen» ser man hvor viktig det er å ha et slikt organ i en bedrift som vår.

Observatørrollen, kontrollrollen og rådgiverrollen er en positiv funksjon.



Gunnar Berntsen betrakter «grunnstoffene» på Kobbvågen asfaltverk.



AMU! Bak f.v. Wiktor Eriksen, Gunnar Berntsen, Hans Takøy, Torbjørn Naimak, Charles Hermansen. Foran f.v. Karsten Kehlet, Ivar Vik, Liv Sørensen, Bjørn Eriksen.

# Musa på Finnsnes

Når nettene blir lange og kulda setter inn da sier vesle musemor til ungeflokken sin – «La oss flytte inn på Finnsnes biltilsyn»

Av Lisa Sundstrøm

«Musa på Finnsnes biltilsyn» er i løpet av de siste ukene blitt et begrep for meg. For hvem er denne musa -ei virkelig mus eller en av de ansatte som har kledd seg ut?

At musa kan synes som en vits er en ting - fñen saken er nok langt mer alvorlig enn som sådan.

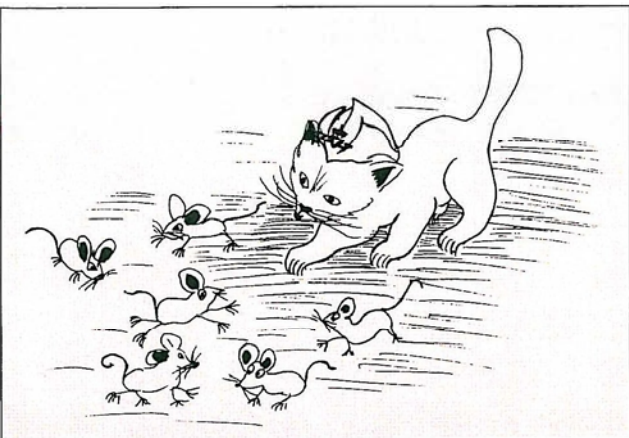
Dette er nemlig en årviss plage for de ansatte på biltilsynet. For hvem andre ville like å se ei mus pile over tastaturet på PC'n eller museskitt i skapene på spiserommet. Døde mus i kontrollhallen er heller ingen uvant opplevelse. Og døde er de som følge av rottegifta som har blitt lagt ut.

Men dette har ikke vært nok - museplagen har oppstått hvert av de siste årene, og i år ble det riktig ille - sier stasjonssjef Boye Yttervoll.

- Først forsøkte vi med rottegift. Til en viss grad var dette vellykket, i og med at blodgangene etter musa lå utover skranken! I tillegg fant vi blåfarget museskitt i skapene. Men musa kom tilbake!

-Vi tok så kontakt med Oslo veggdyrkontroll som la ut spesialbokser med gift på flere strategiske steder. Det ble garantert at dette skulle bli vår siste krig med musa. Og forsåvidt har det gått bra - vi har bare funnet to mus etter det, sier Yttervoll.

- Men for å slippe at dette skal gjenta seg neste år har vi i samarbeid med Vegkontoret tatt kontakt med et konsulentfirma som skal tette kledding og skifte porter i lokalene her. Så får vi håpe at plagene blir borte etter det.



Men med en søppelfylling som nabo kan man undres hvem som vinner siste kampen - biltilsynet eller musa. Noe særlig sanitært er det heller ikke - bakterier i skuffer og skap - og lyden av musa som tasser over taket på spiserommet har ikke akkurat gjort hverdagen på stasjonen trivelig.

Men siden vi nærmer oss jula og «Musevisa» høres i det fjerne må vi driste oss til en liten lystig tanke: Hvorfor ikke tenke på vår venn katten neste gang vi gjør en tilsetning.

Da sparer vi både lønnstrinn, kost- og reisegodtgjørelse.



Tegning: Aud Rydningen.

## TANKER I TIDEN

# «MILJØ OG KULTUR» - ANGÅR DET MEG?



Av administrasjonssjef Ivar Vik

ETTER 1 1/2 år i vegvesenet i Troms føler jeg meg fortsatt «fersk», og inntrykkene strømmer stadig på.

Når jeg besøker forskjellige deler av virksomheten vår, både innen fylket og utenfor, er det mange forskjeller å legge merke til. Noen spørsmål gjør jeg meg også etterhvert.

### Miljø

«Miljø» har mange betydninger hos oss; blant annet:

- «Miljø» i arbeidsmiljøsammenheng.

- Trafikkmiljø, dvs. i forholdet til støy og forurensning langs vegene.

- «Miljø» i forholdet til naturforvaltning, så som arealplanlegging.

De rent trafikkmessige forhold skal jeg la ligge, og konsentrere meg om «miljø» i arbeidsmiljø- og samarbeidssammenheng.

Besøk på forskjellige arbeidsplasser i Vegvesenet viser store forskjeller i dette miljøet, spesielt med hensyn på to forhold:

- Medvirkning, og - evnen til å ta og gi kritikk.

Hva legger vi i begrepet «medvirkning»? Kanskje samarbeid, eller medinnflytelse, eller innebærer det at vi som medarbeidere skal gå foran i problemløsninger?

For tiden kjører vi mange slags kurs. Bare denne måneden vet jeg at vi avholder kurs både i arbeidsmiljøforhold og arbeidsgiverspørsmål, og vi avholder saksbehandlertkurs. Engasjementet er stort, men anstrenger vi oss nok selv i slikt arbeid? Eller tar vi det for gitt at vegvesenet skal stå for videreopplæringen vår på de fleste feltene?

Jeg er bevisst provoserende, men av og til må man være det.

Er vi kommet i en situasjon hvor vi først og fremst spør «hva gjør vegvesenet for meg?».

### Kritikk - hva er det?

Et annet forhold som varierer sterkt er hvor flinke vi er til å takle kritikk.

Kritikk kan presenteres på to måter:

- Konstruktiv kritikk, som får oss til å tenke gjennom hva vi gjør/hvorfor vi gjør det slik, og eventuelt få oss til å endre arbeidsmåte eller væremåte, og

- negativ kritikk, som får oss i forsvarsposisjon med en gang.

Samtidig er det klart at vårt eget forhold til kritikk langt på veg bestemmer om vi oppfatter kritikken som negativ eller positiv.

I utgangspunktet er all kritikk positiv, fordi den forteller at andre er engasjert i det vi gjør, og har synspunkter på det.

Samtidig er vi vel alle slik at vi vet best selv hvordan vi skal løse oppgavene våre. «Kom ikke her og lær meg hvordan jeg skal gjøre det» er en holdning vi kjenner igjen, hver og en av oss på oss selv.

Særlig ille er det hvis kritikken kommer på et felt som vi selv føler at vi mestrer godt, da er den gjerne urettferdig også, ikke sant?

Det å mestre kritikk, trekke ut det vesentlige og overse «sløisparkene», krever modenhet, og at man er trygg på seg selv.

Denne tryggheten får vi blant annet i samværet med kolleger, og det miljøet som skapes på arbeidsplassen.

Det er en oppgave for oss alle sammen, ikke bare for de som mer eller mindre tilfeldig er definert som «leder», å være med på å skape både en sterk medvirkning og en atmosfære som trekker ut det konstruktive av en kritikk.

I utgangspunktet er all kritikk fra «kunder» riktig og berettiget, og også i vegvesenet har vi «kunder» - vi har til og med kunder på alle plan:

- Biltilsynet har publikum, både på førerkort, kontroll og rådgivingsdelen.

- Vedlikehold, anlegg, plan, grunn og flere har kunder utenfor etaten - vegbrukere.

- Administrasjon, maskin, laboratorium har kunder innen etaten.

Alle disse «kundene» har signaler til oss, i form av kommentarer og kritikk på mange måter, og denne kritikken må vi ta alvorlig, vurdere om den er riktig, og tilpasse de forhold som kritiseres.

Dette stiller igjen krav til evnen til å tilpasse eller omstille seg, og ikke bare snakke om det. Og det stiller krav til hver enkelt av oss om å være fleksible i dette arbeidet.

For de som husker tilbake til dannelsen av Fredskorpset er sikkert John F. Kennedys ord velkjente. I omtrentlig oversettelse sa han: «Spør ikke om hva USA kan gjøre for deg, men spør om hva du kan gjøre for USA».

Med en liten omskriving vil jeg slutte med følgende: «Spør ikke hva vegvesenet kan gjøre for deg, men spør hva DU kan gjøre for vegvesenet.

# Omorganisering av vedlikehold

Av Oddmar Eilertsen

**F**RA 1. desember i år framstår vedlikeholdsavdelinga ved vegkontoret i «ny skikkelse» etter et år som har stått i omorganiseringens tegn, ikke bare på denne avdeling, men innen store deler av vegkontoret.

Den gamle organisasjonsstrukturen med distriktsledere som ansvarlig for geografisk inndelte områder er erstattet med en funksjonsdelt struktur eller spesialfunksjoner hvor man har eller skal utvikle, kompetanse på avgrensede fagfelter med hele fylket som arbeidsfelt.

Den gamle organisasjonsformen har i prinsippet eksistert i ca. 25 år.

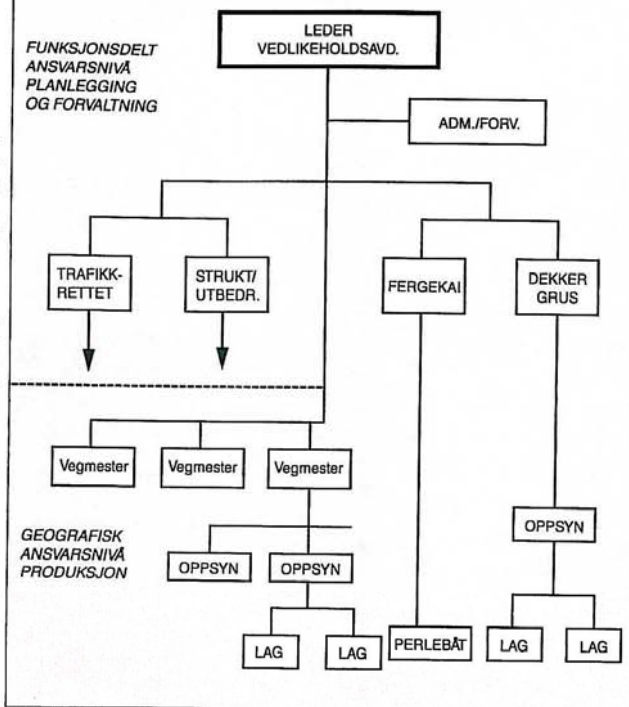
Med de endrete og sterkere krav som etterhvert er blitt stilt til vegadministrasjonen på alle felter var det naturlig og påkrevd å vurdere om «formasjonene» var riktige.

Endringene i krav til oss går særlig på konkurranseforhold til private, spisskompetanse på flere nye felter, resultatkrav og kvalitetskrav samt dokumentasjon av resultater og kvalitet.

Den nye organisasjonsstrukturen er modellert spesielt med sikte på dette.

Strukturen bygger på at avdelingslederen har det formelle ansvar for den samlede vedlikeholdsdrift i fylket med tilsvarende budsjettansvar og at vegmestere har ansvar for drift og produksjon i sitt område med tilsvarende budsjettansvar (eller kostnadsstedansvar). Dette er det generelle. Unntak er materialproduksjon og dekkelegging hvor seksjonsleder har tilsvarende ansvar som vegmester på dette feltet.

## Ny organisasjonsstruktur vedlikeholdsavd.



Det samme unntak gjelder vedlikehold av fergeleier. Vegmestrene skal altså rapportere til avdelingsleder uten det gamle mellomnivå.

Hovedoppgavene for de fleste på avdelinga vil ligge innenfor

- strategi og målformuleringer
- planlegging og koordinering
- fellesadministrasjon
- oppfølging og resultatvurdering av virksomheten i områdene
- forvaltningsoppgaver

I tillegg vil det ligge en klar pådriverfunksjon på alle.

Det er også opprettet en funksjon for fellestjenester for avdelingen.

Denne er i skissen over organisasjonsstrukturen kalt administrasjon/forværelsetjeneste.

Vegmestrenes situasjon blir vesentlig endret i og med at kostnadsstedansvar entydig legges til det nivået. Det vil også trinnsvis bli delegert større saksbehandlingsansvar til denne gruppen.

Det vil nok ta ei tid før den nye formen «går seg til», men jeg er overbevist om at vi i vår nye skikkelse står sterkere rustet til å takle de endrete forhold og de nye utfordringer 90 årene bringer.

# Kjempeinnsats fra Troms i VM i orientering

Av Geir Berger

29. og 30. september ble vegmesterskapet i orientering arrangert i Rogaland. De seks deltakerne fra Troms markerte fylket på en flott måte! I yngste herreklasser var på forhånd Ingar Hals og Ole-Andre Helgaas blant de største favorittene, og Ingar var nok ute etter å forsvare seieren fra i fjor.

Disse to samt Endre Hallan, gjorde også gode løp, men en «ukjent» outsider fra Akershus snøte de for seieren. Bjørn Åmdal slo Ole-Andre med 59 sekunder. Men Troms tok 2., 3. og 4. plass med Ole-Andre, Endre og Ingar. Jan Tore Knudsen tok her 9. plassen.

Martin Furumo i klassen 35 – 44 år og Sevald Storbakk i klassen 45 – 54 år hadde ikke «dagen» i det individuelle løpet lørdag. Det vanskelige Rogalandsterrengt spilte nok de et puss. Det var også første (!) orienteringsløp Martin deltok i utafor Troms fylkes grenser.

Men de lærte fort, og tok sitt igjen på stafetten på søndag.

Førstelaget med Ingar, Endre og Ole-Andre leda fra start til mål, og tok en overlegen seier – 13 minutter foran Aust-Agder. Andrelaget gjorde også en kjempeinnsats med 6. plass av 21 lag.

Og som ikke det skulle være nok. På oppmannsmøtet ble det vedtatt at VM i orientering i 1991 skal arrangeres i Troms! Vi ble litt «sjokka» da vi fikk beskjeden, men med god innsats fra alle skal vi nok hale det arrangementet i land. I skrivende stund ser det ut til at det blir arrangert i Tromsø-området 7. og 8. september til neste år. Dette arrangementet skulle også være et godt puff til å få flere – ikke minst jenter – med på orienteringsaktiviteter til neste år. Der som det melder seg interesserte, vil vi arrangere begynnerkurs i Tromsø til våren – så det er bare å finne fram kompasset!



Kjempelag i VM i orientering fra Troms. Fra venstre: Martin Furumo, Jan Tore Knudsen, Endre Hallan, Ingar Hals og Ole-Andre Helgaas.

## VM i landevegsløp

Lørdag 26. mai ble historiens første vegmesterskap i landevegsløp (halvmaraton 21 km) arrangert i Sogn og Fjordane. Vegmesterskapet var lagt inn i Vikingløpet, som er et stort landevegsløp med internasjonal deltagelse, som går fra Balestrand rundt Esefjorden.

Fra Troms var det fem deltakere. De gjorde en meget god innsats, med firedobbel seier i vegmesterskapet i yngste klasse, og en tredjeplass i nest eldste klasse. I tillegg var Troms det beste tremannslaget, med Ole-Andre Helgaas, Jan Tore Knudsen og Sevald Storbakk.

Stemningsmennesket fra Bergen, Ole-Andre Helgaas, som vant yngste klasse, ble bare slått av en nordmann totalt i Vikingløpet, og var bare 9 minutter etter vinneren fra Tanzania.

Jeg vet det er flere rundt i fylket som sliter joggesko på asfalt hele året, og dersom det blir vegmesterskap til neste år, oppfordrer jeg flere å melde seg på. Det er jo også en fin oppkjøring til Midnight Sun Marathon i Tromsø i juli, og eventuelt Malmrusen som vi har flere gode plasseringer i.

## Resultater VM i orientering

Menn 17 – 34 år		
1. Bjørn Åmdal	Akershus	48.25
2. Ole-A. Helgaas	Troms	49.24
3. Endre Hallan	Troms	50.40
4. Ingar Hals	Troms	51.41
9. Jan Tore Knudsen	Troms	76.51
Menn 35 – 44 år		
1. Bjørn Alsaker	Rogaland	38.02
29. Martin Furumo	Troms	77.39
Menn 45 – 54 år		
1. Jan E. Gravingen	Vestfold	37.31
23. Sevald Storbakk	Troms	77.04

## Stafett herrer t.o.m 44 år

1. Troms I	92.11
(Hals 31.29, Hallan 31.32, Helgaas 29.10)	
2. Aust-Agder I	105.10
3. Akershus	107.28
6. Troms II	122.22
(Knudsen 39.17, Furumo 41.13, Storbakk 41.52)	
21 lag deltok	

## Resultater VM i landevegsløp

Menn under 35 år		
1. Ole-A. Helgaas	Troms	1.10.44
2. Jan Tore Knudsen	Troms	1.16.57
3. John Ivar Nielsen	Troms	1.45.19
4. Sigurd Skjelmo	Troms	1.46.24

## Menn 45 – 49 år

1. Ivar Ness	Sogn og Fjord.	1.17.25
2. Sæming Alvim	Buskerud	1.19.38
3. Sevald Storbakk	Troms	1.21.07

# SEKRETÆRTJENESTEN

Av Lisa Sundstrøm

## Skrivestua

Det var en gang noen manuelle skrivemaskiner og noen jenter. Det kaltes skrivestua. Her ble alle vegkontorets brev skrevet, her ble det kopiert og her ble øyne, nakke og skulder utslitt ettersom årene gikk.

## Ensidig arbeid

Diskusjonen om ensidig arbeid har eksistert like lenge som skrivetjenesten. Utallige møter og diskusjoner gjennom tidene har sakte men sikkert ført til endringer. Ropet om tilleggsoppgaver, utvikling og opplæring har vært en gjenganger i løpet av årene. Det ble i tillegg sterkere i 80-årene.

## Desentralisert skrivetjeneste

Parallelt med denne utviklinga ytrer også en del avdelinger etterhvert ønske om en merkantil stilling på avdelinga. En og annen fra skrivestua søkte seg bort – en del ble rekruttert fra andre avdelinger. Og det skjedde etterhvert noe positivt med innstillinga til de merkantile, som i stor grad er jenter. De ble en ressurs for avdelinga.

Desentralisert skrivetjeneste var et ord som gjennom 80-årene satt på manges lepper. Det var sågar nedsatt ei prosjektgruppe som skulle se på temaet en gang midt på 80-tallet. Men gjennomføringen av en slik plan gikk i vasken. Det var for få personer til antallet avdelinger, og ensidig arbeid ville fortsatt være en del av hverdagen. Da var det like greit å sitte i «flokk» å skrive brev enn å sitte alene på et avdelingskontor.

## Data-alderen

I 1985 kom den «velsignede» dataen, den som skulle gjøre oss alle til bedre, mer effektive og rasjonelle mennesker.

Med PC'er på nær sagt alle kontor førte dette med seg at saksbehandlere selv begynte å skrive brev. Data var nytt – det var spennende! Som en følge av mindre skrivearbeid ble en del tilleggsoppgaver lagt til skrivestua. Det ble i tillegg stadig mer behov for merkantilt personale på avdelingene. Men skrivestua besto fortsatt,

selv om bemanninga med årene var blitt minimal.

## Omorganisering

1989 var året da ordet omorganisering ble en del av terminologien i vegvesenet. I administrasjonen betydde dette at skrivetjenesten ble nedlagt våren 1990 og samtidig ble det opprettet sekretærtjeneste på samtlige avdelinger. Dette betydde i praksis at de avdelinger som allerede hadde kontortilrette var godt etablert og kunne være et godt eksempel for de andre.

Ensidig arbeid på skrivestua hadde utviklet seg til allsidig hverdag på avdelingene. Men for de som allerede var utplussert på avdelingene har en slik variert kontorfunksjon vært hverdagen i mange år.

## Sekretærforum

Det er med andre ord ei sammensatt gruppe som i dag er sekretærtjenesten. For å gå sammen en felles mål og bekjempe problemer og misforståelse som måtte oppstå har gruppa dannet et «sekretærforum». Dette vil også gjøre denne gruppa sterkere i forhold til de øvrige i etaten.

## Sekretærens oppgaver

Sekretærene skal være avdelings «ansikt utad». Det vil si at sekretæren holder rede på hva som skjer på avdelinga og hvor den enkelte er til en hver tid. Forefallende kontorarbeid er en hovedfunksjon som er tilknyttet sekretærfunksjonen.



Gunn Karlsen, administrasjonen.

## Sentralbordet

I og med at ansvaret for sentralbordet er tillagt en person i dag og ikke flere som tidligere, har avløserfunksjonen blitt delt mellom de som tidligere tilhørte administrasjonen. Det vil si at de avdelinger som har hatt merkantilt ansatte i flere år ikke er avløser i sentralbordet. For de andre er ordninga løst ved at de har sine faste avløserdager – og dette fungerer fint.

## Vi presenterer sekretærgruppa!

Vegstikka har stukket hodet inn på samtlige avdelinger for å høre hva arbeidsdagen på de enkelte avdelingene består i, hvilke arbeidsoppgaver som er tillagt sekretæren, hva omorganiseringa har betydning for den enkelte og hvordan sekretærforum fungerer. På denne måten har vi også en utmerket anledning til å presentere avdelings «ansikt utad» for samtlige i etaten.

## Gunn Karlsen, administrasjonen

Gunn har vært ansatt i vegvesenet i 18 år. I disse årene har hun vært tilknyttet både regnskapsseksjonen og skrivestua.

Gunn er koordinator for sekretærgruppa. I det ligger oppgaven med å fordele arbeid i de tilfeller det er nødvendig.

Hun ser på omorganiseringa av skrivetjenesten som ei god løsning. Selv om det fortsatt er mange rutineoppgaver håper hun på mer interessante og varierende oppgaver. I så måte hjelper hun i dag juristen med garanti-dokumenter og skal også få opplæring i å behandle erstatningssaker.

Av andre oppgaver som er tillagt henne er tekstbehandling, avløser i sentralbord, bestilling av kontorrekvisita og jobbing med desk-top (spesielt dataprogram for aviser).

Selv om dagene er travle er det godt å ha arbeidsdagen fylt, sier Gunn.

Når det gjelder sekretærforum synes Gunn at det kanskje er tidlig å si hvordan dette vil fungere. Det er tross alt i en startfase. Men når kurset sammen med avdelingslederne er over håper hun at en del ting blir mer klarlagt. Forøvrig vil hun at sekretærforum skal være en støtte for den enkelte og ikke et supperåd!



Ann Sylvi Hansen, Biltilsynet.

## Ann Sylvi Hansen, biltilsynet

Ann Sylvi har også jobbet i vegvesenet i 18 år. I denne tida har hun hovedsakelig vært tilknyttet skrivestua. I de senere år har hun jobbet mye for biltilsynet og i tillegg vært data driftsansvarlig siden 1987.

Ann Sylvi har i dag en variert arbeidsdag. Foruten tekstbehandling og en dags avløsning i sentralbordet, tar hun seg av distribusjon av forskjellige saker til stasjonene. Hun gir dessuten bistand og veiledning i EDB- bruk i biltilsynet og har støttefunksjon på Autosys.

I tillegg har hun en del enklere saksbehandling samt innhenting av utekontrolltallene og statistikk av disse. Hun tar seg også av henvendelser angående førerkortforskriften.

Omorganiseringa av skrivetjenesten synes Ann Sylvi er svært positiv.



Bente Skogdal Johnsen, forvarelse vegsjef/assisterende vegsjef.

I dag har hun nye, selvstendige og interessante oppgaver. Hun føler at hun jobber i et team og trives veldig godt i biltilsynet. Det er en fordel å være tilknyttet ei avdeling, sier hun. På den måten får du mer tråd i de tingene du jobber med. Hun føler seg dessuten svært godt mottatt på avdelinga.

Sekretærforum kan bli en viktig støttepillar for sekretærene dersom vi er i stand til å ta opp forskjellige emner som angår oss alle, sier Ann Sylvi. Det bør bli ei positiv gruppe.

## Bente Skogdal Johnsen, forvarelse vegsjef/assisterende vegsjef

Bente har vært ansatt på vegkontoret siden mars 1984. Før det var hun 7 år på vegkontoret i Rogaland. I begynnelsen jobbet hun i delt jobb mellom arkiv, skrivestue og sentralbord. Men i hovedsak har hun jobbet på sentralbordet og forvarelses til vegsjef i de 6 årene hun har vært her.



Anne-Mari Enoksen, sentralbordet.

### Anne-Mari Enoksen, sentralbordet, administrasjonen

Anne-Mari har jobbet 12 år på vegkontoret. De første årene var hun tilknyttet skrive-stua, men jobbet så en periode i delt stilling mellom vegsjefens forværelse og sentralbordet.

Etter omorganiseringa har Anne-Marie fått ansvaret for sentralbordet.

Dette innebærer at hun i tillegg til sentralbordtjenesten tar seg av telefonlister samt ajourføring og oppfølging av telefonsentralen.

De timene hun avløses hver dag har hun forefallende kontorarbeid for administrasjonen og sentralbordet. Hun tar seg dessuten av bestilling av rekvisita.

Anne-Mari synes ikke at arbeidsdagen er blitt verre etter omorganiseringa, men det er på en måte blitt tynnere, selv om hun trives. Det kan bli slitsomt å sitte ved telefonen på hektiske dager.

Hun synes for øvrig at det er svært praktisk at hun har fått eget kontor bak sentralbordet. Det er greit å være nært, selv om hun ikke har vakt.

Om sekretærforum sier Anne-Mari at det er fint å møtes for å «backe» hverandre opp i jobben. Denne gruppa bør bli et ideforum og en bra inspirasjon.



Helene Bråten, Grunnseksjonen.



Norun Isaksen, grunnseksjonen.

### Helene Bråten, grunnseksjonen

Helene har jobbet 20 år i vegvesenet og vært med på de fleste ting! Hun har i løpet av denne tida vært innom regnskapsseksjonen, skrivestua, avløser i sentralbord og jobber nå på grunnseksjonen.

Hun tilhører ikke gruppa som ble omorganisert, men er blant de som etter omorganiseringa er blitt en del av sekretærgruppa.

Helene søkte seg i 1977 til grunnseksjonen og er vel i dag for en veteran å regne innen sekretærfunksjonen. Oppgavene på grunnseksjonen har stort sett vært de samme i alle disse årene, skjønt mye nytt er kommet etter omlegging til EDB.

I så måte driver Helene med tekstbehandling, erstatningsberegning og utsendelse av grunnerstatning, registrering og arkivering.

Omorganiseringa har hatt den negative virkning for oss ute på avdelingene at vi har fått mer skrivearbeid. Dette ble før lagt til skrivestua.

Men positivt vil Helene si at det er godt å komme inn i «klikken» av merkantilt ansatte. Tidligere følte avdelingssekretærene seg isolert.

Sekretærforum og sekretærgruppa gir i dag et langt større samhold.

Her kan de jobbe med felles problemer. I tillegg får de mer innblikk i hva de andre avdelingene stiller med og kan således tilføre hverandre nye ting.

### Norun Isaksen, grunnseksjonen

Norun er den andre merkantilt ansatte på grunnseksjonen og også hun er en veteran på vegkontoret med 21 år bak seg i etaten.

I vegvesenets tjeneste har Norun vært innom sentralbord, skrivestue, arkiv og regnskap før hun i 1978 kom til grunnseksjonen.

Norun stiller med de samme tingene som Helene men i tillegg har hun eiendomsarkivet.

Hun har merket lite til omorganiseringa av skrive-tjenesten. Hun fryktet mer skrivning, men synes tvert imot at fordi saksbehandlerne skriver mer selv i dag, så er det blitt mindre totalt sett.

Hun synes det er for tidlig å si noe ellers om hvordan omorganiseringa vil fungere. Grunnseksjonen er også inne i en omorganiseringsfase, så Norun er avventende til framtida.

Om sekretærforum sier hun at de som har vært lenge ute på avdelingene kan fungere som støtte for de andre og at dette således kan bli ei fin gruppe.

### Gunn Johansen, vedlikeholdsavdelinga

Gunn er også blant veteranene på vegkontoret og har jobbet her siden 1972. I disse årene har hun først vært på regnskap før hun i 1983 søkte seg over til vedlikehold.

Ettersom årene har gått har oppgavene på avdelinga blitt stadig mer varierte. Og etter at omorganiseringa av vedlikehold blir klar i disse dager vil også nye oppgaver komme til.

Når det gjelder omorganiseringa av skrivestua har ikke Gunn merket noe i negativ betydning. Hun synes at avdelingslederen hele tida har vært bevisst på hvilke oppgaver hun skal ha.

Av de oppgavene hun har er vegmeldingstjeneste, årstilbud på maskiner og lastebiler, regnskap for materialproduksjon, ajourhold av man-



Gunn Johansen, vedlikehold.

sksapsplan og veglister. Dessuten har hun vanlig forefallende kontorarbeid med tekstbehandling og en del for dekkeseksjonen. Gunn synes at sekretærforum er bra. Det er godt å stå samlet både når det gjelder opplæring og utvikling.

### Eva Kvalberg, maskinavdelinga

Eva har jobbet på maskinavdelinga siden 1980. Hun har med andre ord vært tilknyttet denne avdelinga fra sin første dag på vegkontoret og er således godt inne i arbeidsoppgavene på avdelinga.

Omorganiseringa i administrasjonen har ikke betydd noe for hennes hverdag. Arbeidet er det samme som tidligere.

Evas arbeidsoppgaver er arbeid vedrørende kjøp, salg og bruk av maskiner. Dette innebærer leieavregning, utleieregisteret, inn- og utmelding av maskiner i register. Dessuten har hun regnskapet til maskinene. Hun er også saksbehandler ved salg/auksjon av maskiner. Forøvrig har hun tekst-



Eva Kvalberg, maskinavdelinga.

behandling for avdelinga og beredskapssekretæren samt en del arkivering.

Hun håper at det vil komme noe positivt ut av sekretærforum. Hun ønsker dessuten at dette kan føre til samhold for de merkantilt ansatte på tekniske avdelinger. Det kan bety mye i forbindelse med utvikling i framtida.



Frid Didriksen, laboratoriseksjonen.

ling, hovedsakelig i forbindelse med notater og rapporter. Angående sekretærforum sier Frid at det nok vil gå seg til etterhvert. Det er greit å få vite hva de andre driver med, bli orientert om hva som skjer på huset – og være en del av ei gruppe. Hun håper at de står sterkere sammen for å oppnå ting i forbindelse med utvikling og opplæring.

Ettersom årene har gått har det kommet stadig flere oppgaver og hun har påtatt seg dette for å få en mer variert arbeidsdag. Omorganisering av skrive-tjenesten har ikke betydd noe arbeidsmessig for Frid, skjønt i begynnelsen var hun redd for de arbeidsoppgavene hun hadde ville bli tilsidesatt. Men så har ikke skjedd. Hun gjør det samme i dag som tidligere – hovedsakelig tegning. Dessuten fører hun regnskap for drifta og har ajourføring av grusarkivene. Ellers prøver hun å «holde orden» på oppsynsmennene som er ute i drifta. I tillegg har hun tekstbehand-

**Frid Didriksen, laboratoriseksjonen**  
Frid er den eneste av sekretærene som egentlig ikke er noe sekretær, men teknisk tegner i geoteknikk. Men hun har fungert som en blanding av kontortilsett på avdelinga og tegner siden hun ble ansatt i 1981.

### Anita Grøttum, anleggsavdelinga

Anita er ikke et resultat av omorganisering av skrive-tjenesten, men hun søkte seg til anleggsavdelinga da sekretærjobben ble lyst ledig. Anita har hatt hele sin «fartstid» på regnskap –



Anita Grøttum, anlegg.

det vil si nesten 13 års tjeneste på vegkontoret.

På regnskap var Anita innovert de fleste arbeidsoppgaver, men synes det var godt å skifte beite etter så mange år på ei avdeling. Hun trives godt i ny avdeling og ny jobb.

Hun har siden hun begynte på anlegg i august i år stort sett drevet med tekstbehandling. Dette var noe Anita kjente lite til fra før så det har vært greit å sette seg inn i det. Men arbeidsoppgavene vil med tida bli mer varierte. Hun skal ta seg av årstilbud for maskiner i framtida. Dette skal hun ha sammen med Gunn Johansen på vedlikehold. I tillegg skal hun også få en del saksbehandlingsoppgaver på avdelinga samt ta seg av statistikk og regnskapstall.

Før øvrig skriver Anita referater og innkallinger i forbindelse med driftsmøter, pluss at hun har en del arkivarbeid.

Anleggsavdelinga er inne i en omorganiseringsfase for tida og når dette er klarlagt vil Anitas framtidige oppgaver også bli mer klarlagt.

Sekretærforum tror hun vil bli bra både for henne selv og de andre.

Blandinga av nye folk på avdelingene og folk som har jobbet lenge er fint. De kan dra nytte av hverandre.

**Inger Tempel, planavdelinga**  
Inger er heller ikke et resultat av omorganiseringa på skrivestua, men søkte jobben på plan da den «omorganiserte» sekretæren fikk permisjon.

Inger har jobbet på vegkontoret siden 1980 og har i halvparten av denne tida først vært tilknyttet skrivestua/arkivet i delt stilling.

De siste 5 årene har hun jobbet i heltidstilling på arkivet. Jobben på planavdelinga er ett års vikariat.

Inger søkte stillinga for å prøve noe «nytt» på vegkontoret, og sier etter den korte tida hun har vært at hun trives godt. Hun ser optimistisk på framtida og framtidige arbeidsoppgaver. Hittil har hun stort sett drevet med tekstbehandling samt vært av-

løser i sentralbordet en dag i uka. Men det er lenge siden Inger har drevet med tekstbehandling så det tar litt tid å sette seg inn i det. Hun har dessuten hatt en del registrering av timelister på avdelinga.

Av arbeidsoppgaver som vil bli tillagt Inger i framtida er saksbehandling i forbindelse med utsendelse av planer samt møteinnkallelse. Hun skal dessuten assistere trafikkseksjonen og trafikk sikkerhetssekretæren i enkeltsaker.

Om sekretærforum sier Inger at det er greit å ha ei gruppe å identifisere seg med når man sitter på hver sin avdeling. Vi står sterke både med hensyn til opplæring og det å være ei støttegruppe for hverandre.



Inger Tempel, planavdelinga.



## Speakers corner!

-Nå må også vegvesenets oppsynsmenn skjønne at de skal være riktig «skodd» til det oppdraget de utfører. Man ligger ikke på tvers av vegbanen i genser og dongeri. For hvem i all verden kan skjønne at den personen er i oppdrag for vegvesenet?

# Finnsnes bedriftshelsetjeneste med koordinerende funksjon

Av bedriftslege Karsten Kehlet Finnsnes



Bedriftslege Karsten Kehlet, Finnsnes.

### Fellesordning

I Statens vegvesen Troms har man valgt å melde inn sine arbeidstakere i fem bedriftshelsetjenester, såkalte fellesordninger. Disse er beliggende i Harstad, Bardu, Tromsø, Nordreisa og Finnsnes. Alternativ til denne ordning ville være at Statens vegvesen opprettet sin egen bedriftshelsetjeneste, en såkalt egenordning for alle tilsatte i vegvesenet. En slik ordning har man f.eks. i Nordland. Opprettelse av egenordning innebærer tettere kontakt mellom ledelse, tillitsvalgte verneorganisasjon for øvrig og bedriftshelsetjeneste, men til gjengjeld er en slik tjeneste mer kostbar og det kan være vanskelig å få tak i personale til bedriftshelsetjenesten i disse dager.

Fellesordningene er etablert av private bedrifter som finansieres ved hjelp av en årskontingent som betales for hver tilsluttede arbeidstaker. Fordelen ved å tilslutte seg fellesordninger er at disse allerede er etablert, til gjengjeld

fungerer de som selvstendige enheter og dette kan medføre en viss forskjell i tilbudet til arbeidstakere tilsluttet forskjellige bedriftshelsetjenester.

### Finnsnes som koordinator

For å få en viss kontinuitet og samordning av bedriftshelsetjenesten tilsluttet Statens vegvesen, ble det våren 1989 avholdt en del møter mellom bedriftshelsetjenesten på Finnsnes og ledelsen i Statens vegvesen med henblikk på å inngå en avtale hvor bedriftshelsetjenesten på Finnsnes skulle fungere som koordinerende bedriftshelsetjeneste.

### Opplysningsbank

I praksis betyr avtalen at representanter fra bedriftshelsetjenesten på Finnsnes deltar i samtlige AMU-møter, dessuten deltar bedriftslegen på Finnsnes i utførelsesutvalget og

ble dessuten tilknyttet internkontrollutvalget nylig. Det er også meningen at bedriftshelsetjenesten på Finnsnes skal fungere som opplysningsbank for de øvrige bedriftshelsetjenester og verneorganisasjonen for øvrig.

Det er planlagt at det minst en gang pr år skal avholdes møte hvor representanter fra de tilsluttede bedriftshelsetjenester samt verneorganisasjonen sentralt skal møtes. Vi har avholdt to møter i løpet av høsten 1989.

### Positivt med koordinasjonsfunksjon

Møter mellom representanter fra de tilsluttede bedriftshelsetjenester samt verneorganisasjonen setralt er særdeles verdifullt. Ut over det å kunne samordne arbeidet i forhold til Statens vegvesen bedre, gir slike møter mulighet for utveksling av ideer av arbeidsmetoder, som er særdeles viktig for bedriftshelsetjenesten.

Koordinasjonsfunksjonen kan forhåpentligvis føre til at verne- og miljøarbeidet innenfor Statens vegvesen Troms blir bedre organisert.

Spesielt vil en bedre organisering være sterkt trengende når internkontrollsystemet blir innført. Dessuten ligger den et vesentlig verdi i kontakt mellom verneorganisasjonen og ledelsen.



Finnsnes bedriftshelsetjeneste, fra venstre: Bedriftssykepleier Greta Hanssen, verneingeniør Tor Willy Markussen, bedriftslege Karstein Kehlet og legesekretær Monica Jensen. I tillegg jobber Randi Paulsen i delt stilling med Monica som legesekretær.

# Finnsnes bedriftshelsetjeneste

Av Lisa Sundstrøm

FINNSNES bedriftshelsetjeneste har 4 stillinger, – en lege, en sykepleier, en verneingeniør og 1 stilling som legesekretær som er delt i 2 halve stillinger.

## Vegvesenet størst

Finnsnes bedriftshelsetjeneste har 45 bedrifter tilknyttet sin virksomhet. Vegvesenet er den største og er også den bedriften de mest med å gjøre.

## Koordinasjonsvirksomheten må fungere

Bedriftslege Karsten Kehlet har stor tro på koordinasjonsfunksjonen men sier at dersom den skal fungere skikkelig må de andre bedriftshelsetjenestene bli fullt ut orientert og oppdatert til en hver tid. Det må det gis tilbakemelding til samtlige.

## Hva feiler det oss?

Fra bedriftshelsetjenestens funksjon til hvilke plager vi har i Statens veg-

vesen – hva er mest fremtredende og hva fører til flest sykefravær i vår bedrift?

- Utslitte kroppar etter et langt arbeidsliv gir sine utslag – mao fysisk nedbruttet i ben, armer, rygg og nakke, sier Kehlet. Men det er også en stor del sykefravær som skyldes psykososiale forhold.

Mistrivsel er en alvorlig samfunnsplage som vi må jobbe mer med i framtida. Medbestemmelse og en trivelig hverdag er beste medisin, avslutter Karsten Kehlet.

# Skredsikring på Skaland

## Samarbeid mellom vegvesenet og forsvaret

Av Lisa Sundstrøm

DET FOREGÅR foregår for tida skredsikringsareid på rv. 864 (Straumbotn – Skaland). Prosjektet er et samarbeid mellom Forsvaret, Berg kommune og Vegvesenet.

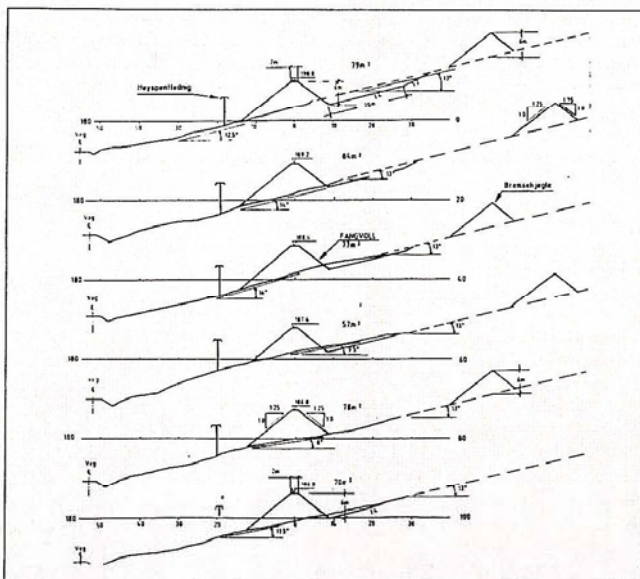
Berg kommune har stått sterkt på for at befolkninga skal føle seg trygg når de skal innover Senja. Området ved Skalandtunnelen er utsatt for skred og vi ønsker derfor å sikre dette, sier oppsynsmann Werner Karlsen på Finnsnes vegstasjon.

At dette ble et samarbeidsprosjekt med Forsvaret skyldes en radarstasjon som Forsvaret bygger. De tar i den forbindelse ut masser som vi nyter godt av. Det går med 20.000 m<sup>3</sup> til hele sikringsarbeidet, sier Werner Karlsen.

Forsvaret betaler for transporten av massene fram til sikringsområdet, mens vegvesenet betaler rensking av jorda og arrondering der sikringsvollene skal ligge.

Det er bygd 10 bremsekjelder og en bremsevoll med en høyde på 6 meter.

Så får vi håpe at dette er nok til å ta av for snømassene som måtte komme!!



Bremsekjeldene skal hindre snøen i å nå riksveg 864.

# Ny utekontrollstasjon i Nordkjosbotn

Av Tore G. Larsen

NÅ ER VI endelig i gang med å styrke biltilsynets mulighet for å kontrollere tyngre kjøretøy på en effektiv og sikker måte.

I uke 39/90 begynte vi med grunnarbeidene for selve bygget.

Forut for dette ble kontrollplassen opparbeidet for at vi skal kunne plassere rasteplasser og servicefunksjoner for bilistene.

Grunnlaget for denne satsing, er en beslutning på sentralt hold om økt kontrollvirksomhet på landsbasis.

Stasjonen har en kontrollhall på 153 m og en kontordel på 71 m.

Hallen vil bli avansert utstyrt med bremseprøver og cross-check.

Sistnevnte brukes for å avløse slitasje i hjuloppheng.

På området er det plassert en vekt for veiing av kjøretøy. Denne er utstyrt med et stort «display» for avlesing fra kjøretøyet.

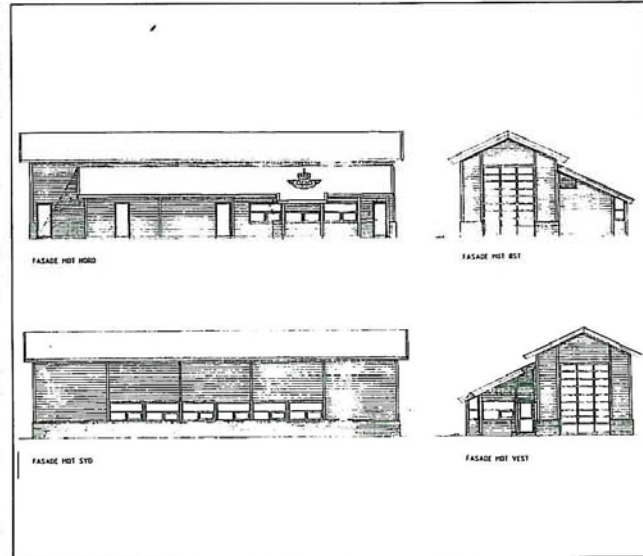
Stasjonen vil ikke bli fast betjent, men sporadisk i sammenheng med utekontroller.

Om prosjekteringa kan det sies at det har vært nedsatt ei gruppe bestående av personer fra de fleste avdelinger.

Vegdirektoratet fikk utarbeidet et skisseprosjekt, som gruppa har spesielt tilpasset til vår aktivitet.

Resultatet er et nøkternt og innholdsrikt bygg med en kostnadsramme på 2,9 mill kr. Teknisk utstyr, tomt og rasteplass er da ikke tatt med.

Ferdigstillelse er kontraktfestet til uke 8/1991.



# Vegvesenet har fått god karakter

Av Lisa Sundstrøm/Kjell Vang

DET BLE i vinter foretatt en stor publikumsundersøkelse for å få greie på hvilke inntrykk trafikantene har av vegvedlikehold og kjøreforhold på norske vinterveger. Resultatet er svært positivt. Det kan vegvesenet konkludere med etter å ha mottatt ca. ti tusen svarskjema. På landsbasis var faktisk over 90 % av de spurte godt fornøyd med den generelle tilstanden på riksvegnettet. Tallet for fylkesveger og kommunale veger var betydelig lavere – her var bare 60% fornøyd.

Undersøkelsen viser ellers at de fleste trafikantene var godt fornøyd med snøbrøyting, skiltstandarden og vegmeldingstjenesten.

Godt fornøyd i Troms  
I Troms hadde Bardu og Tromsø vegstasjon satt av 31. mars til publikumsundersøkelsen. Folk fra vegstasjonen og fra vegkontoret var plassert på forskjellige steder i områdene for å be om «folkets dom».

Og vi er fornøyd med resultatet, sier vegmestrene Ernst Hansen og Inge Iversen. Trafikantene er stort sett for-



Unni Helberg klar for fjorårets publikumsundersøkelse.

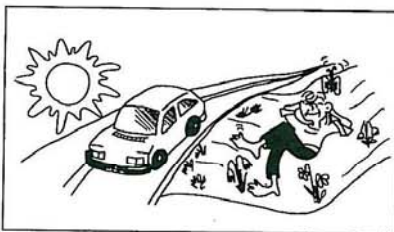
nøyd med oss. Folk er opptatt av at vegkryssene skal være ryddet for snø og at skiltene skal være rene. I tillegg ble det påpekt viktigheten av strøing når det er glatt.

Når det gjelder brøyting og høvling på riksvegnettet i vedlikeholdsområdene 2 og 5 var 94 % av trafikantene fornøyd og bare 6 % syntes det var mindre bra og dårlig.

For fylkesveger og kommunale veger var resultatet her betydelig dårligere. 44% syntes standarden var mindre bra og dårlig. Så får vi etter beste evne ta dette til etterretning og gå vinteren friskt i møte!!

# 5 i grøftekanten

av Lisa Sundstrøm



Boye Yttervoll, stasjonsjef, Biltilsynet Finnsnes

Lykken er hver dag når jeg kommer hjem fra jobben og ser at familien min har det bra.

I arbeidssammenheng vil jeg si at lykken er å gjøre en god jobb for samfunnet og de jeg er satt til å lede.

Penger og materielle goder er forsåvidt viktig, men det er det menneskelige som teller.



Anna Birkelund, konsulent, Vegkontoret

Lykken er å være fornøyd med det man har og se alle de mulighetene som finnes. Lykken er å være harmonisk – å leve i pakt med naturen og seg selv.

Penger teller lite, men friheten til å gjøre det man vil er godt. Det er de små ting i hverdagen som ofte gir den største lykkefølelsen.

## LYKKE ER.....

så mangt!

Eller som Inger Hagerup sier:

Lykken er

- å gå på en gressgrodd setervei i tynne tynne sommerklær – å være ung og meget rik på uopplevet kjærlighet – å tenke litt på vær og vind!

Men hva er egentlig lykke – hva gjør oss glad? Det er vel like mange svar på lykken som det finnes mennesker på jorda – eller har vi kanskje en felles oppfatning av hva den virkelige lykke i livet er?

I disse tider når det stunder mot jul tenker vi lett på materielle goder, men betyr det egentlig så mye for oss?

Vi har spurt et «knippe» vegfolk om lykken!



Torstein Pettersen, oppsynsmann, Finnsnes vegstasjon

Lykken er å være frisk. Det vet man når man har vært mye syk.

For hva skal man med penger hvis man ikke kan nyte godt av de.

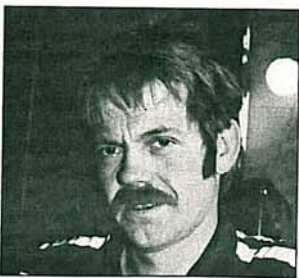
Å kunne gå på jobben hver dag og være sammen med trivelige mennesker er også lykke. Det gjør en glad i hverdagen.



Jan Salamonsen, spesialarbeider, Botnhamn

Den største lykke er å være frisk og ha et arbeid. Jeg har aldri vært syk eller arbeidsledig – og håper at jeg slipper å oppleve det.

Penger kan likegodt gi deg ulykke som lykke!



Hugo Nilsen, mekaniker, verkstedet, Finnsnes

Lykken er å få være frisk, gå på arbeid og vite at familien har det godt og er frisk. Sosial omgang med venner gir også glede – det er viktig. Penger må man ha for å leve – men det er mye annet man også må ha for å leve – og det er langt viktigere!

## NYE BILER TIL BILTILSYNET

Av Lisa Sundstrøm

**B**ILTILSYNET har fått nye biler. 7. november ble de tre «superkjøretøyene» høytidelig overrakt biltilsynet fra Focus Bil.

850.000 har biltilsynets «øyenstener» kostet.

En bil til hvert biltilsynsrområde – spesialbygd med alt det nødvendige utstyr som trengs i en moderne utkontroll.

Bilene er spesialinnredet med kontorarbeidsplass og boinnredning med stor vekt på god arbeidsplass. Det finnes miljøkontrollutstyr, dataanlegg, nødvendig varslingsutstyr og kommunikasjonsutstyr.

Dessuten er bilene utstyrt med mobilt vekstutstyr.

Bilene egner seg med andre ord spe-



sielt godt som sentrum i framtidig trafikantilsyn og veiledning, og er uniformert slik Vegdirektoratet har fore-

slått at biltilsynets biler skal være, sier Knut Arne Henriksen på Biltilsynet.

## PERSONALNYTT

### Tiltredelser:

*Vegkontoret:*

Tore Lysberg er tilsatt som avdelingsingeniør på planavdelinga. Han tiltrer i januar.

*Utedriften:*

Olaf Skogmo er tiltrådt som oppsynsmann ved Storslett vegstasjon, verkstedet.

Gro Nilsen er tilsatt i engasjement som kontorfullmektig ved Storslett anleggskontor

### Fratredelser:

*Utedriften:*

Torleif Thomassen, Bardu  
Arvid Tøllefsen, Botnhamn  
Daniel Olsen, Skaland

### Vi gratulerer:

Med 50 år:

Hilmar J. Nilsen, Storsteinnes 3/1  
Olaf Skogmo, Rotsund 18/1  
Ole Jakob Olsen, Krokeldalen 28/1

Med 60 år:

Torstein Pettersen, Karlstad 14/2

Med 25 års tjeneste:

Odd Boberg, Burfjord 1/2  
Herleif Hansen, Vangsvik 1/2  
Rolf Skog, Lyngseidet 1/2

### TAKK

Jeg takker hjerteligst for blomster til min 60-års dag.

Odd Marthinussen, Evenskjer

### TAKK

Jeg takker for blomster og gave i forbindelse med mitt 25 års jubileum i vegvesenet.

Hans Østerås

