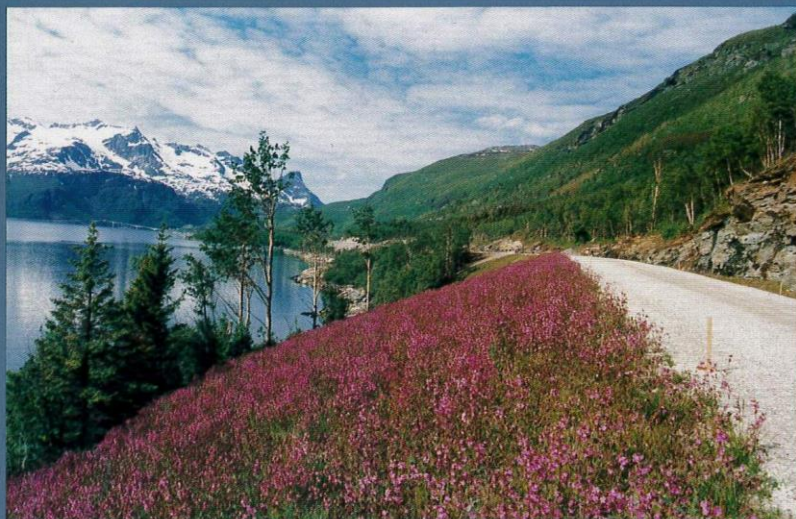


C



*Vakkert vegmiljø.  
Fra vegstrekningen  
Løksebotn - Mjøsundet.*

*Foto: Øystein Myrvoll*



**Statens vegvesen**  
Troms

# Vegstikka

Bedriftsblad  
for Statens vegvesen Troms

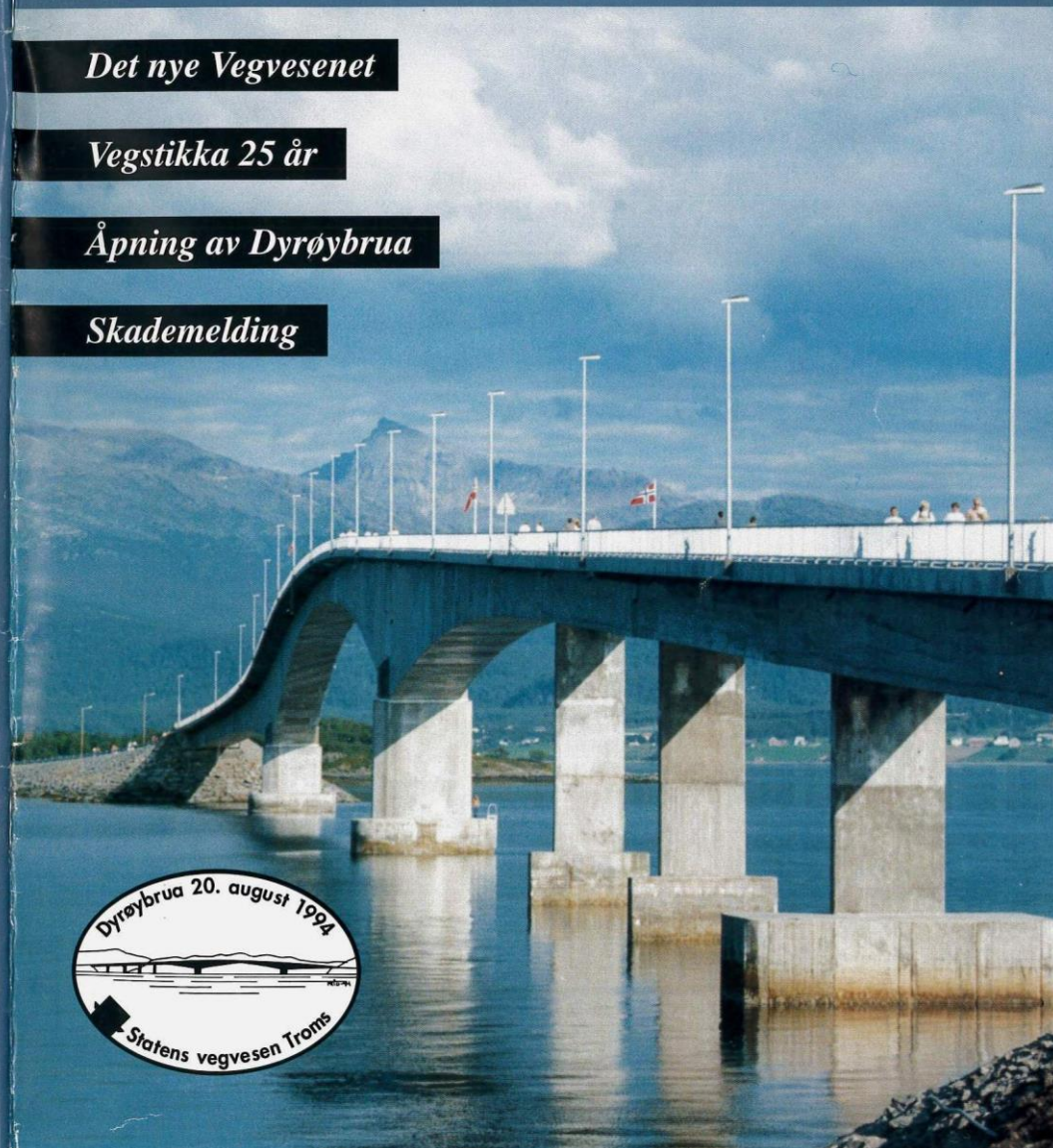
Nr. 2 - 1994 - 26 ÅRGANG

*Det nye Vegvesenet*

*Vegstikka 25 år*

*Åpning av Dyrøybrua*

*Skademelding*





## SOMMEREN SOM FORSVANT

.....og VEGSTIKKAS sommernummer forsvant i arbeidet med Det nye Vegvesenet og andre «påtrengende» oppgaver: Organisasjonsmodellen for vår nye etat kan virke oversiktlig på papiret. Mer komplisert blir det når det er mennesker som skal omplasseres. Og krevende er det for de som skal jobbe med plassering, koordinering, utredning, forslag og løsninger. Det blir å prege arbeidstida framover, - selv om vi selvsagt også skal gjøre våre andre oppgaver. Men tida går fort og i juli neste år skal alt være «klappet og klart».

Andre begivenhetsrike ting som skjer i år er VEGSTIKKAS 25 års

jubileum. Slett ingen dårlig alder for et bedriftsinternt blad. Vi feirer og ser tilbake i dette nummer!

Dessuten har vi tenkt nytt og praktisk denne gang. Midt inne i bladet finner du en utfylt skademelding. Den en ment som en orientering i tilfelle du noen gang kommer ut for et uhell med bilen. Skademeldinga er utfylt av vår jurist og skulle inneholde det aller viktigste. Riv ut midtsidene - og ha denne lille «brosjyren» i bilens hanskerom!

God høst - og takk for sommeren som forsvant!!

Lisa

## Innhold

Det nye vegvesenet.....	3
Vegstikka 25 år.....	4
Olive Reiersen - vegstikkas far.....	5
En hedersmann kronet.....	7
Stor trafikkøkning på ferjesamband.....	7
Dyrøybrua.....	8
Grytøya - Ut mot havet.....	10
Vegvokteren på den ytterste øde øy.....	12
Bråstopp i midnattsol.....	13
Arbeidsmiljø over fylkesgrenser.....	14
Miljøpris 1994.....	15
Biltilsynet i Harstad blir STØRRE.....	16
Ny vegstasjon i Bardu.....	17
Thomas EL- burg.....	18
Kommunikasjonsdag.....	19
Den Dansk-Norske arkivavtale.....	19
Fører kort i en fei.....	20
Veiledning for utfylling av skademelding.....	21
Uten kokkene stopper vegvesenet.....	25
Ny og fremkommelig Kongeveg.....	26
Et arbeid til besvær.....	27
Helseproblemer ved bruk av avgiftsfri diesel.....	28
På studiereise til Europas hjerte.....	29
Første egenproduserte lønn.....	30
Regional arkivkonferanse 15. - 17. juni i Tromsø.....	31
Høgskolen i Narvik.....	32
No ser eg atter slike fjell og dalar.....	34
Do you speak english????.....	36
Vegcupen i fotball.....	38
Ferieminne: Vegblokade, geiter og fri fart.....	40
5-i-grøftkantene: JA eller NEI til EU.....	41
Personallytt.....	42

# DET NYE VEGVESENET – trussel eller utfordring?

*Tekst: Eilif Mathisen*

Så begynner brikkene i Det nye Vegvesenet å komme på plass. Stortinget har sagt sitt. Vegdirektøren har lagt fram sin oppfatning av hvordan hovedmønsteret i vegvesenet i fylkene skal være. Nå er det stort sett opp til oss å fylle dette hovedmønsteret med mindre "bokser" og fylle disse boksene med enkeltmennesker.

Storingsbehandlingen kan ikke betraktes som annet enn en sterk tillits erklæring til vegvesenet. Samferdselsministerens forslag, som i stor grad stemte overens med både vegdirektørens og fagorganisasjonenes synspunkter, fikk tilslutning med stort flertall. Den beskjedne debatt vi har hatt tyder på at verken politikere eller samfunnet for øvrig ser grunn til å endre verken vårt arbeidsfelt eller tilknytning til politiske myndigheter.

Men det betyr ikke at Det nye Vegvesenet blir som det "gamle". Mange av oss vil få nye arbeidsoppgaver, nye sjef, nye kolleger, og kanskje for noen også et nytt arbeidssted. Dette vil være en merkbar omstilling. Men i motsetning til ansatte i mange andre virksomheter har vi fått sterke garantier for at vi fortsatt skal ha en trygg jobb å gå til, og forhåpentligvis også en meningsfylt jobb, hvis vi selv går inn for det.

Mange utfordringer gjenstår. I stor grad kan vi finne svar på disse i vårt eget fylke. Jeg vil bare nevne noen:

- \* Unngå for mange "nivåer", med for lang avstand mellom toppledelsen og "grunnplanet."
- \* Bevare og utvikle nærkontakten og servicetilbudet til lokalsamfunn i hele fylket.
- \* Kunne utføre både planleggbare oppgaver på en rasjonell måte og løse uforutsette utfordringen "på sparket".
- \* Utvikle videre et høyt faglig nivå, ikke minst på spesialfelter der vi kan bidra også utenfor eget fylke.
- \* Sørg for en fornuftig rotasjon i jobbene, slik at også nye krefter får prøve seg på nye utfordringer

Videre må vi sørge for at den nye organisasjonen enda sterkere enn hittil bidrar til **ett** vegvesen med felles mål, uten ugjennomtregelige skott mellom avdelingene. Det var jo nettopp derfor departement og Storting gikk inn for en modell der hele etaten var samlet under en vegsjef i hvert fylke.

Så langt de organisasjonsmessige utfordringer. Men jeg vil også nevne et annet resultat av denne stortingsbehandlingen. Vi får nå et nytt planlegging- og styringssystem, der politikere skal konsentrere seg om strategier og mål. Valg og prioritering av enkelttiltak blir mer vegvesenets eget ansvar, på et faglig grunnlag.

Dette blir en krevende oppgave. Vi har for tiden en debatt der den såkalte "nyttekostnadsmodellen" enten roses opp i skyene som den fulle sannhet eller skjelles ut som ren vranglære. Sannheten er her, som ofte ellers, et sted midt i mellom. Slike beregningsmodeller sier mye riktig om de forhold de beskriver, men vi må alltid være klar over at en rekke viktige forhold i tillegg må vurderes på en annen måte for å få et "riktig" resultat.

Vegvesenets store utfordring blir å finne faglige prioriteringsmetoder som dekker også slike forhold, på en måte som er troverdig både hos politiske myndigheter og folk flest. Jeg tror vegvesenets posisjon i samfunnet vil avhenge mer av hvordan vi løser denne oppgaven enn av hvordan vi organiserer oss.

Vi får ønske hverandre lykke til.



# VEGSTIKKA 25 ÅR

Tekst: Lisa Sundstrøm

Denne sommeren er det 25 år siden første nummer av VEGSTIKKA kom ut. Det var i juni 1969. Siden har den kommet ut med vekselvis 4 og 6 nummer hvert år. 3 redaktører har hittil tatt hånd om VEGSTIKKA - og bedriftsbladet lever fortsatt.....

I sine velkomstord skrev daværende vegsjef Haugmoen at vegvesenet i dag og i går slett ikke er det samme, det gjelder også den enkelte arbeidstakers kontakt med det som skjer i bedriften. Det er for øvrig et utsagn som i like stor grad gjelder i dag. Han nevner ellers store revolusjonerende vegprosjekt, vegvedlikehold og administrative opplegg i endring. Og han påpeker at informasjon og orientering ikke har fulgt med i utviklingen.

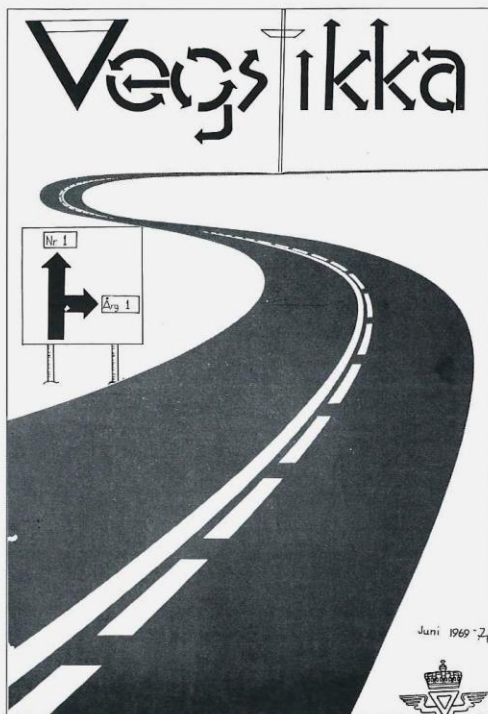
Med det som bakgrunn oppsto VEGSTIKKA som et kontaktorgan. Den var ment som en intern formidler av informasjon og derigjennom styrking av etaten.

Den stolte redaktør, Olve Reiersen, inviterte alle ansatte til å komme med bidrag - og sa at bladet i første omgang skulle være et informasjonsorgan, men at det også skulle satses på reportasjemessig og historisk stoff. OG .....at vi heller ikke skulle glemme humoren. Han framhevet også den historiske verdien som ligger i bladet - som et bevis om fortiden for fremtiden.

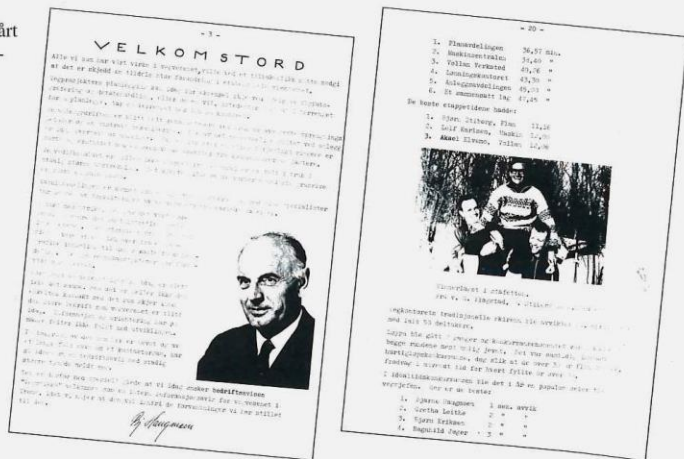
Foruten introduksjonsordene fra vegsjef og redaktør inneholdt første nummer en del stoff om vegvesenets virksomhet, innslag fra anleggsdrifta, kursnytt, sport og en god del fra verne-fronten. Trykk og lay-out var enkel - men informasjonen rakk fram og VEGSTIKKA var etablert.

I dag finnes alle nummer av bladet vårt innbundet på vegkontorets bibliotek - for de som har lyst til å ta en titt i historia.

Vi har dessuten spurt vår første redaktør Olve Reiersen litt om bakgrunnen, utviklinga og behovet for og «livet med» VEGSTIKKA.



Faksimile fra boka.



# OLVE REIERSEN - «Vegstikkas far»

25 år er et helt liv - og Olve var først ute i etaten. Han var med andre ord en skikkelig foregangsmann - med tanker om et informasjonssamfunn som siden skulle vise seg å stadig være i utvikling. Foruten bedriftsbladets betydning som informasjonskanal var Olve også med på å utvikle informasjonssida på andre områder. Han så behovet - kanskje lenge før noen av de andre.

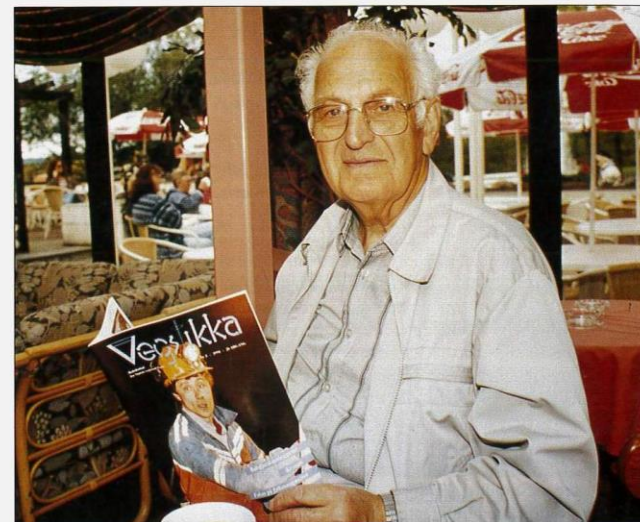
**Som kjent skapte du den første bedriftsavis i vegvesenet. Hva satte deg på ideen og hvordan satte du den ut i livet?**

Samarbeidsutvalget - et forum hvor ledelsen og de ansatte hadde like mange plasser - drøftet ofte temaet «informasjon». De ansatte bebreidet ledelsen for å bli holdt utenfor, for å bli orientert altfor sent og ledelsen innrømmet at de ikke var flinke nok til dette, men la til at de syntes de ansatte heller ikke ofret tilbagemeldingsspørsmålet nok oppmerksomhet.

Som medlem av dette Samarbeidsutvalget i noen år, grublet jeg litt over dette temaet og la ossider fram for utvalget tanker om hvordan den interne informasjonen kunne bedres gjennom en bedriftsavis. Utvalget tente på ideen og ba meg komme med konkrete planer og pris. Og jeg så gjorde.

Samarbeidsutvalget syntes planene var akseptable og ba meg ta meg av den redaksjonelle oppgaven de 2 første årene, så skulle avisen vurderes på nytt. Etter 2 år ønsket man å fortsette, ingen andre meldte sin interesse for å arbeide med avisen - jeg ble «hengende» med den. Og jeg skal ikke underslå at jeg etterhvert fant arbeidet interessant og trivelig.

**Informasjonsfunksjonen var såvidt oppfunnet i de dager. Arbeidet med avisa ble som i dag en deltidsjobb. Hvor stor del av hverdagen tok dette arbeidet - og hvem var medhjelpere?**



Olve Reiersen - Vegstikkas «grand old man».

Samarbeidsutvalget forespeilet meg at redaktørjobben i stor grad ville bestå i å sortere manuskripter - informasjonslysten/skrivelysten ville sikkert blomstre på alle nivåer både hos ledelsen og de ansatte. Hverdagen med avisen ble en helt annen - dette var uvante greier for ledelsen og også for de ansatte. Redaktørens inngående postkurv var konstant tom, med ett positivt utslag, papirkurven forble også tom. Heller ikke muntlig ble redaktøren særlig plaget, og det gikk lenge før man fant på å invitere redaktøren til møter hvor han ikke i annen sammenheng deltok. Når jeg imidlertid hadde konkrete planer om hva som burde presenteres, møtte jeg stort sett bare velvilje og vi ble enige om hvem som skulle formulere innslaget.

Ettersom jeg for det meste hadde dagene fylt med andre gjøremål, ble nok en god del produsert på overtid. Og når hvert nummer skulle komponeres fulgte ofte avistankene med meg til sengs.

De første årene produserte vi manus slik at trykkeriet bare fotograferte av hver manusside og trykte den slik. Dette for økonomiens skyld. Til hjelp med dette hadde vi Mary Janne Jenssen og deretter Anna Birkelund. Senere tok Anna del i den journalistiske virksomheten.

**Avisa som informasjonskilde, fungerte den som et bindeledd eller var den som i dag først og fremst en dokumentasjon på hva vi gjør, har gjort og vil gjøre?**

VEGSTIKKA - det var forresten Bjørn Stiberg som ga den navnet - maktet vel ikke helt oppgaven, det ble for mye envegskjøring. Som redaktør kan jeg vel ikke helt fritta meg for ansvaret, men ut fra mine amatørmessige forutsetninger gjorde jeg flere framstøt for å utvikle en tovegs-kommunikasjon. Jeg var kanskje ikke den rette for dette. Korpsånden i vegvesenet i Troms har vel alltid vært tålig bra, men alt kan



som kjent utvikles til det bedre. Det kunne man nok ha vært mer opptatt av.

### Hvor lenge var du redaktør - og hvorfor ga du fra deg jobben?

Det ble 15 år i "redaktørstolen", så ble det flytting og det var sikkert på tide med nytt blod i avisen.

Diskusjonen har i flere år vært at vi har for mange bedriftsblad i vegvesenet på landsbasis. Vi leser det som står om oss selv eller naboen - og bryr vi oss lite om den viktige informasjonen som tross alt fra tid til annen står i VEGSTIKKA. Hva tror og mener du - har denne form for informasjon levd ut sin rolle?

Et betimelig spørsmål - antall ansatte har sunket en god del siden bedriftsavisen startet. Medbestemmelsesretten er også utviklet og derigjennom kurs- og møtevirksomheten. Dette gir større mulighet til informasjon, kanskje ikke minst den tovegs-informasjonen som tidligere manglet. Men tross det - det er ikke alle spørsmål man får besvart gjennom kurs og møter, de er gjerne knyttet til spesialiteter. Jeg mener det er viktig å være mest mulig allsidig informert - i møte med trafikantene for eksempel, bør man kunne svare på det meste omkring etaten og dens planer.

Der har bedriftsavisene ennå sin misjon, skolere sine ansatte om gene-

relle forhold innen etaten; sørg for at alle orineteres om planer, nyvinninger, resultater og - helst før andre. Og ønsket om at de ansatte gir lyd fra seg om de temaer, har fortsatt gyldighet. Avisen bidrar dermed å skape holdninger som etaten vil være tjent med.

Hva føler du når du får ditt «hjerterbarn» i posten? Er den slik du vil den skal være eller burde ting vært annerledes?

Det er alltid en spennende dag når VEGSTIKKA har funnet vegen til postkassen.

Hvordan føles det forresten at to jenter overtok «avisa di» - og førte den videre?

Jentene har skapt en ny stil, mykere, lettere formuleringer. Gammelredaktøren var nok mer belastet av byråkratiske vendinger og kanskje også tenkemåter. Allsidig og god avis, jenter!

Men en skvett malurt i begeret - noe overdrevet bruk av "utenomvegvesenske" innslag i de senere nummer (f.eks. nr 3 og 4 1993) - sett med en gammel manns øyne.

Hvordan følte du at tilbakemeldinga med avisarbeidet var i din tid?

Må tenke meg godt om - var det noen tilbakemeldinger? Såvidt jeg husker -

svært lite. En spørreundersøkelse til alle ansatte, ble nærmest en fiasko!!!

Etter en «mannsaldar» ved vegvesenet i Troms forlot du oss til «fordel» for sydligere breddegrader - hvordan trives du?

Radioen spilte nettopp "Me skal plukka plommar i Hardanger" og endrer du til "Hedmark", så sier nok det noe. Jeg har forresten et plommetre som flere år har gitt rundt 70 kg; forstår godt de to som i tidenes morgen plukket epler og åt, det gjør også jeg.

Når dessuten et mer stabilt og tørrere klima virker gunstig på min helse kan man ikke annet enn trives.

Savner du noen gang Nord-Norge?

Jeg savner den lette løvskogen nordpå. Ingenting er som den når man skal vandre turer. Og ettersom skoggrensen ligger på et lavt nivå der, når man fjellet mye lettere.

For øvrig hilser Olve Reiersen til alle kjente i etaten, ikke minst til alle som har forlatt den.

# EN HEDERSMANN KRONES

Tekst/foto: Lisa Sundstrøm

Ola Kristiansen har fått Kongens fortjenestemedalje i sølv for lang og tro tjeneste. Medaljen ble overrakt under en tilstelning på Oteren i april.

Ola har vært vegmann i 55 år - og har således tjent hele sitt voksne liv for vegetaten. Han fikk sin første lønn fra vegvesenet 12 år gammel - i 1939. Da var han farens hjelpemann ute på vegene. Far til Ola var nemlig vegopp-symmann - og sønnen fikk tidlig være med ut på oppdrag.

Under krigen jobbet Ola med opptak av stikkrenner. Bilen var et ukjent begrep - og transporten skjedde med hest og slede.

Fast ansettelse fikk Ola i 1946. Siden da har han vært innom de fleste felt i vegvesenet. Han har hatt ansvaret for brøyting i

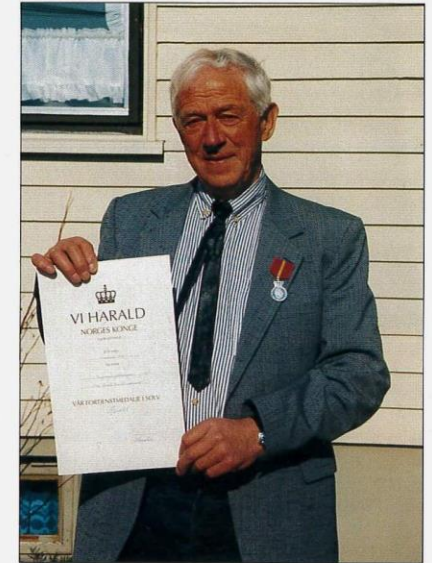
Skibotndalen, vært servicemann ute på veganleggene og formann på verkstedet på Hatteng.

Fra 1969 og fram til han gikk av i fjor, var Ola verksmester på Nordkjosbotn

I dag nyter han hverdagen sammen med kona Helene i huset på Hatteng. Med stor, fin hage, fiskelyst og mange jern i ilden har han nok å henge fingrene i. Så ser han heller ikke spesielt pensjonert ut i skikkel-sen!

For oss som ennå har noen år igjen i etaten, men som samtidig har mange år å se tilbake på - står Ola som symbolet på godt humør, vennlighet og en å trives sammen med.

Vi ønsker Ola mange fine år framover!



Ola med medalje og diplom.

## Stor trafikkøkning på ferjesamband

Tekst: Nils Arne Johnsen Ill.: Torild Heimdal

4. juli 1993 ble det nye fergeleiet på Storstein på Kågen åpnet for trafikk. Dette innebar en forkorting av riksveg-sambandet til Arnøy/Laukøy fra 14,5 til 6,1 km og seilingstida gikk ned fra 50 til 20 minutter.

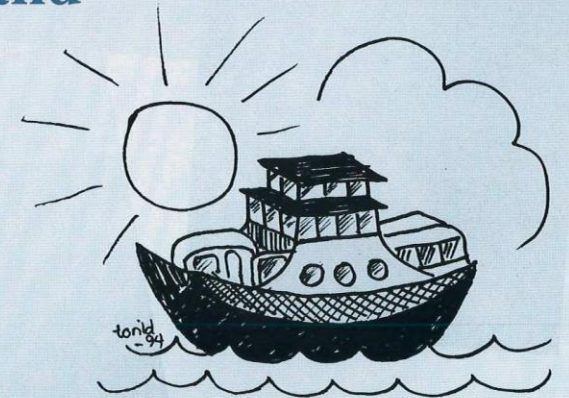
Til tross for at dårlig vær sist høst og vinter har medført kanselleringer av anløp på Storstein, har trafikk-utviklingen vært meget god de 12 månedene fergeleiet har vært i drift.

23 383 kjøretøy har blitt fraktet i sambandet - en økning på 72% i forhold til perioden juni 1992 - mai 1993 - og ferga har i tillegg til kjøretøy-enes sjåfører fraktet 45 071 passasjerer - en vekst på 32%.

Også på Ullsfjorden har det vært ett-årsdag for et bedret ferjetilbud. Ferja M/F «Vaggasvarre» har trafikert sambandet siden 28. mai 1993 og

trafikkveksten de siste 12 månedene har vært slik:

**kjøretøy: 15% økning**  
**passasjerer: 12% økning**



## Troms er blitt tospråklig.....

.....skiltet er plassert ved kommunegrensen mellom Kåfjord og Nordreisa.



Foto: Jan Larsen



# DYRØYBRUA - feiret med sol og glede



Stolt prosjektleder Knut Grimstad.

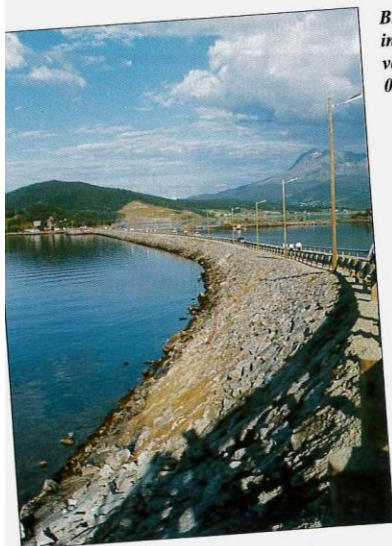
*Tekstfoto: Lisa Sundstrøm*

**20. august ble Dyrøybrua åpnet.** Dagen vil for alltid være en viktig del av øyas historie.

Sol og sommer - sang og musikk gjorde dagen til en folkefest. Øyas innbyggertall ble utvidet til det mange-dobbelte. Utflyttede dyrøyværinger, naboer, turgåere, campere, båtfolk og øyas egen befolkning skapte et herlig kaos av biler, fotgjengere, syklende og camping-vogner.

Den offisielle åpninga ble foretatt av stortingsrepresentant William Engseth - godt hjulpet av ordfører Ole Jakobsen, vegsjef Eilif Mathisen og fylkesordfører Ernst Isaksen. Dyrøysangen, blomster fra ung og gammel, vakre ord og hurrarop gjorde seremonien til en uforglemmelig opplevelse. Mens fæga hilste takk for seg under brua.....

Og prosjektleder Knut Grimstad kan med stolthet konstatere at en god jobb er gjennomført. For vegvesenet gjelder det i særdeleshet sjøfyllinga på Finnlandsnes. Den er 700 m lang, og er med sine 400.000 m<sup>3</sup> den største vegfyllinga som er bygd i Troms.



Bruprojektet innebærer ei vegfylling på 0,8 km.



Stort oppmøte på åpningsdagen.

# med sol og glede

**Prosjektet Dyrøybrua med tilførselsveger består av:**  
**Strekning Finnlandsmoen på fastlandssida til Sandvika på Dyrøya**

Utbedring av eksisterende veg:	3,0 km
Ny veg:	1,9 km
Fylling i sjøen:	0,8 km
Dyrøybrua:	0,6 km
Total lengde:	6,3 km

Oppstart vegbygging:	mai 1989
Oppstart brubygging:	mai 1992

Kostnader:	
Dyrøybrua:	87 mill
Vegbygging inkl. fylling:	38 mill
Totalkostnad:	125 mill

Vegen på Dyrøya er utført i entrepriser av Målselv Maskin & Transport A/S. Brua er bygd i entrepriser av Selmer A/S. Sjøfylling er utført av Statens vegvesen.

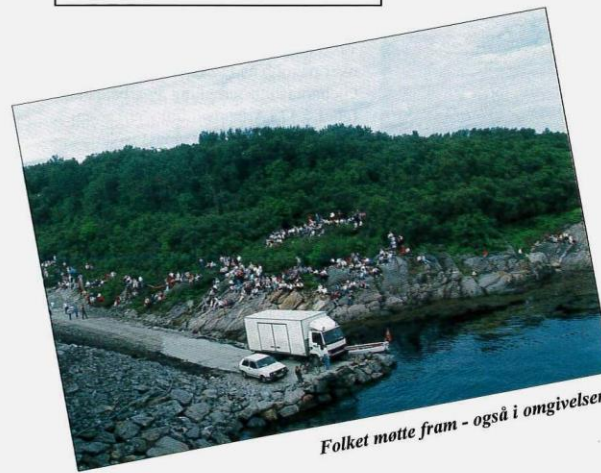
Brutype: kassebru i betong, bygd som fritt frambygg i de 3 lengste spennene, mens sidespennene er bygd på fast stillas.  
 Total brulengde: 605 meter.  
 Hovedspenn 220 meter  
 - Nord-Norges lengste på denne brutypen



....herved åpnet - av stortingsrepresentant William Engseth.



HURRA - Dyrøy kor sto for noe av underholdninga.



Folket møtte fram - også i omgivelsene.



# GRYTØYA - UT MOT HAVET

Tekstfoto: Lisa Sundstrøm

På ei vakker og vill øy ute i havet ligger Grytøya. På denne øya med fjellet som nabo har små samfunn grodd fram. Grytøya har to tettsteder. Til Bjørnerå er det daglig fergeforbindelse 6 ganger. Verre er det med Alvestad hvor ferga hilser «god morgen» og «godnatt». De som ønsker å ha kontakt med fastlandet mellom disse tidspunktene får heller vente.

Det er derfor forståelig at ønsket om forbindelse med fastlandet har grodd fram. Spørsmålet i dag er om det bygges veg til flyttelassene. Befolkninga på Grøtavær er nemlig ikke økende. Men de som bor der har



Tunnelåpningen på Dalesida.



Kafferast i brakka. Fra venstre: Thomas Elburg, Willy Pedersen, Asle Åsmo og Jørgen Tøllefsen.



naturlig nok ønske om skikkelig fastlandsforbindelse. Derfor er også Toppenvegen et prosjekt i stadig framgang. Det skal bygges veg til folket på Grytøya - en veg som skal forbinde Bjørnerå og Dale. Slik vil også forbindelsen med fastlandet bli tettere.

En del av denne vegforbindelsen går gjennom fjell. Den såkalte Toppenveien består derfor av en tunnel på 3930 meter. Det er ved enden (eller begynnelsen) av denne tunnelen vi finner vegvesenets anlegg. Med brakkerigg og anleggskontor er de godt forankret fram til 1996.

Arbeidsgjengen består i dag av 3 i oppsynet og 12 anleggsfolk, 4 snekkere, 2 elektriker, 2 kokker og 1 vaskehjelp. Arbeidstida er ordnet i to uker på jobb og ei uke fri. Gjennomsnittsberegning av arbeidstida (etter § 47 i Arbeidsmiljøloven) er en fordel når anlegget er såpass isolert.

Kostnadene er beregnet til ca. 80 mill og ferdigstilling er forutsatt i 1996. Da har prosjektet pågått i 3 år og Grytøy-folket vil ha en lenge etterlengtet vegforbindelse.

Viktor Bergvoll er en av 3 som har oppsyn på anlegget.



På vei gjennom fjellet.

Willy Pedersen og Asle Åsmo fra vegvesenet.



Ole Johnny Olsen og Inge Andreassen.



I mellomtida strever anleggsgjengen seg fram inne i fjellet. Pr. 14. august var de kommet 2054 meter innover. Fjellet har godt så det har vært lite behov for bolting. Det er forholdsvis lite vannlekkasjer i fjellet.

Gjennomslaget mot Bjørnåsida regnes med å nå rundt påske 95. Når anlegget står ferdig gjenstår det å se hva som skjer med strekninga Dale - Grøtavær. Denne strekninga er nemlig skredfarlig, og bygginga av Toppenveien gjør fergeforbindelsen Stornes - Alvestad overflødig. Om det i framtida blir beredskapsfergeleie når skredet går - eller om vegen blir bygd videre gjenstår å se. Bare den som lever får vite det.



Pustepause før neste økt: Gudmund Johansen og Erling Hind.



# VEGVOKTER PÅ DEN YTTERSTE ØDE ØY

Tekstfoto: Lisa Sundstrøm

Det er "hans" øy - Grytøya - i hvert fall noen kilometer av den. Her bor og arbeider han. Arne Hansen tar hånd om et viktig vegstykke både sommer og vinter. Han har ansvaret for at fv. 15 blir holdt framkommelig og at vegen til enhver tid er kjørbær. Jobben har han hatt i 32 år - og han har aldri vært borte fra den i annet enn arbeid. Før Arne starta sitt virke i vegvesenet var han fisker. Men siden 1962 har vegvesenet vært hans arbeidsplass - en arbeidsgiver han setter stor pris på.

Ansvarer har vært viktig for Arne. Han føler stolthet og plikt med jobben. Derfor svikter han ikke sine kilometer. Grytøya betyr mye for han. Derfor har han også hytte på øya, ved Dalsvann. Dit kan han dra når han vil bort fra den kjente vegen.

Skjønt litt reising ellers blir det også. Det er spesielt om vinteren at vedlikeholdet av vegen krever døgnvakt. Om sommeren er nemlig Arne tilknyttet drifta i Harstad. Men før sommerferien tar til i byen tar han opp brøytestikkene, gruser og skrapet vegen. Så blir det gjerne oppsyn med vegen når han er hjemme i helgene. For det er på Vadsø han bor - og er



Arne Hansen er vedlikeholdets mann på Grytøya.

således pendler. Pendlinga går for øvrig begge veger. Med kona på jobb og med leilighet i Harstad pendler han noen ganger til Harstad og andre ganger hjem til øya.

Vinteren kan være tøff i øysamfunnet. Brøytinga går for såvidt greit, skjønt vinden tar en del her ute. Men verre er det med rasområdene. Arne kjenner fjellsida - og kan si når raset kommer. Det er spesielt isen som er problema-

tisk. De fleste som bor her kjenner forholdene. Verre blir det når vegen åpnes videre - og trafikken blir større. Da kommer ukjente trafikanter. I årets påskeferie rydda Arne is ved vegen istedenfor å reise bort. Men det gjør han så gjerne - og klager ikke. Han framhever heller at han også har mange gode dager i vegvesenets tjeneste. Ansvarer for vegvedlikeholdet i et så lite øysamfunn må nødvendigvis bli litt fleksibelt - i alle retninger.

Anleggsvirksomheta på Dale betyr mye for Arne. Det blir straks triveligere med flere vegfolk på øya. Og verkstedet har vært gode og hjelpsomme.

Da VEGSTIKKA var på besøk hadde Arne akkurat feiret 60 års dag, så huset var fullt av blomster og gaver fra venner og kolleger. Slik kan en ekte vegarbeider bli hedret!

Feiret av kolleger og venner, 60 unge år.



# BRÅSTOPP I MIDNATTSOL

Tekst: Lisa Sundstrøm Foto: Torggrim Rath Olsen

## Visste du at utforkjøringsulykker

- skjer om sommeren
- skyldes høy fart
- ofte rammer ungdom

Dette, sammen med slagordet BRÅSTOPP I MIDNATTSOL pryder tusenvis av T-skjorter i sommer. Ungdom i Nordland, Troms og Finnmark er på denne måten med på å markedsføre sin egen kampanje.

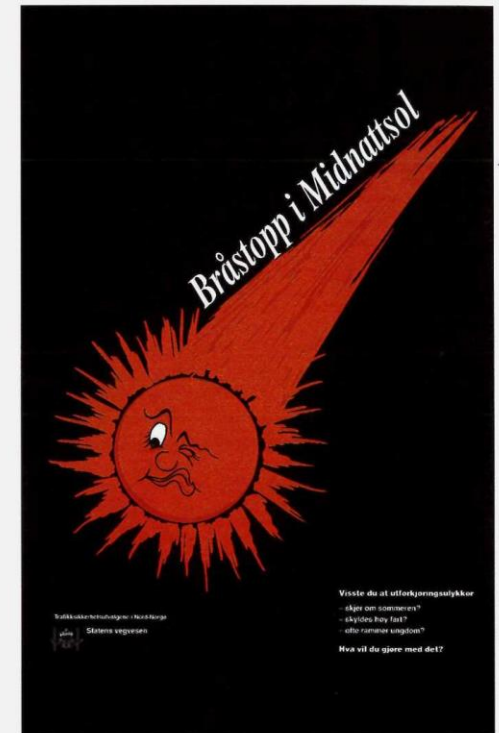
Målgruppen er nemlig ungdom i alderen 18-24 år. Tanken bak kampanjen er å påvirke til annet enn høy fart når midnattsola står høyt på himmelen og vegene er bare og fine. Vi vet at utforkjøringsulykkene utgjør mellom 30-40% av alle ulykker med personskaade i Nord-Norge. Og vi vet at fart er spennende. Kåtskapen tar overhånd og gasspedalen lokker.

Vi vil at ungdommen skal bruke sommernatta til annet enn å kjøre fort. Vi vil at de skal stoppe opp å tenke - og stoppe opp når det går for fort. Vi vil at de skal påvirke hverandre i positiv retning.

Derfor denne kampanjen - som skal gå i 3 år - og som er et samarbeidsprosjekt mellom Trafikksikkerhetsutvalgene i de tre nordligste fylkene og Statens vegvesen.

Markedsføring av kampanjen har foregått via biltilsynets og politiets oppsøkende virksomhet og ved bruk av ulike media. Spesielt nærradioene med unge lyttere har vært en god støtte-spiller.

Kampanjestart 1. juni. Biltilsynet, FTU og vegvesenet i skjønn forening med aldersgruppen 18-24 år.



Visste du at utforkjøringsulykker  
- skjer om sommeren?  
- skyldes høy fart?  
- ofte rammer ungdom?

Hva vil du gjøre med det?





# ARBEIDSMILJØ OVER FYLKESGRENSER

Tekstfoto: Lisa Sundstrøm

Deltakelse på Arbeidsmiljøutvalgets møter er alltid en «sterk» opplevelse.

Sakslista kan se lang, kjedelig og gjentakende ut fra gang til gang. Men den kan inneholde mye interessant. Skademeldinger, sykefravær, trivsel, overtid, internkontroll og friskvern er tema som etter hvert er blitt gjengangere. Men.....som fra tid til annen kan inneholde nye vinklinger og løsninger av gamle saker. Det viser i hvert fall at arbeidet med, løsninger for, eller problematikken omkring et tema ikke er gått i glemmeboka.

Siste møte i AMU var for øvrig en helt ny opplevelse. Deler av møtet ble nemlig avvirket sammen med Nordland vegvesen. På programmet sto befarung av anlegget i Sigerfjord - som også går ca. 2 km inn i vårt eget fylke. Men «toppen på kaka» var utdelinga av miljøprisen - som ble gjort under et felles arrangement på Kinnarps-senteret ved Stokmarknes. Nordland vegvesen har hatt miljøpris i flere år - og prisen er etter hvert blitt både attraktiv og betydningsfull. Det gikk da også fram av store taler og mange ord. For Troms vedkommende var det første gang at prisen ble delt ut. Men også derfor mer høytidelig og markant.

For øvrig inneholdt også AMU-møtet befarung til anlegget på Grytøya - men den seansen fikk ikke undertegnede oppleve, og kan derfor ikke berette noe om hva som kom ut av møtet med arbeidere og ledelse på Dale.

Vår egen Ivar Vik - riktig "AMU-skodd" til enhver tid.



"Beseeing" av verkstedhallen på Siffjord-anlegget. Fra venstre: Oddmar Eilertsen, Kåre Rønning og Ivar Vik.



Tunnelbefarung i Sigerfjord for Troms og Nordland. Fra v.: Jan Arne Danielsen, Svein Dag Johansen og Torbjørn Naimak.



# MILJØPRIS 1994

Tekstfoto: Lisa Sundstrøm

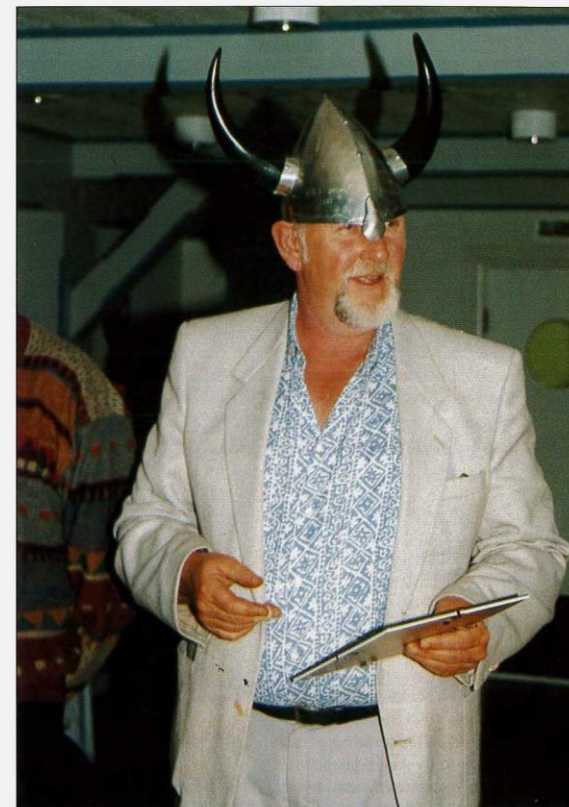
Vegvesenet i Troms ønsker bedre innsats og engasjement i arbeidet med Helse- Miljø og sikkerhet. For å stimulere til dette arbeidet har vi opprettet en miljøpris.

Prisen deles ut en gang i året og skal gå til de som har vist spesiell interesse i dette arbeidet.

Vår første kandidat til prisen - og dermed årets vinner, ble driftsområde 1 - **Harstad vegstasjon**.

Vegvesenet i driftsområde 1, Harstad har jobbet godt med arbeidsmiljøsaker og bidratt til et godt samarbeid mellom arbeidstakere og ledelse - og mellom de ulike avdelingene. Dette har spesielt skjedd i forbindelse med reduksjon av sykefravær. Alle ansatte i området har også vært med i et prosjekt om intern informasjon. De har også engasjert seg i arbeidet med unge arbeidstakere - spesielt lærlinger.

Miljøprisen er en hjelm fra vikingetida (produsert i vår tid hos Tindsmedene på Hamn i Senja) - samt diplom. Prisen ble delt ut til representanter for driftsområdet under et felles arrangement med vegvesenet i Nordland. Her delte også Nordland ut sin miljøpris. Miljøprisen i Nordland har i motsetning til Troms vært en ettertraktet pris i flere år. Og vi får bare håpe at årets pris lokker fram innsatsvillje hos våre folk - til å jobbe for et godt arbeidsmiljø og til nye kandidater neste år.



Tore Hund - her i moderne utgave som Svein Markussen med miljøprisen (eller var det omvendt?)



En lystig gjeng under prisutdelingen. Fra venstre: Rolf Andreassen, Bjørn Fossbakk, Svein Markussen og Torbjørn Naimak.



# Biltilsynet i Harstad blir STØRRE:

*Utvidelse av biltilsynets stasjon i Harstad –  
Et av de store arbeidsmiljøtiltakene i år*

*Tekst: Knut Arne Henriksen Foto: Lisa Sundstrøm*

Biltilsynets stasjon i Harstad er nesten 20 år og behovet for oppussing og utbedring har lenge vært etterspurt.

I vinter startet en større byggeprosess hvor målet er å modernisere stasjonens varme- og ventilasjonsanlegg og å gi bedre plass for de som jobber på stasjonen.

Når byggearbeidet er ferdig har Statsbygg investert over 3,5 millioner kroner. For disse pengene har vi fått en topp moderne stasjon som tilfredsstiller dagens arbeidsmiljøkrav på de fleste områder.

De ansatte vil først og fremst merke forbedringene på inn klima og skranke, og kontorarbeidsplassene vil være tilpasset dagens dataalder på en mye bedre måte. Slik håper vi at et bedre arbeidsmiljø og inn klima vil bidra til færre belastningsskader og enda mer opplagt og effektiv betjening.

For publikum vil de største forandringene være en moderne og effektiv stasjon. Førerprøve kandidatene vil kunne avlegge teorieksamen i nye og lyse lokaler. Kjøre lærerne får disponere eget venterom, og bilistene vil treffe kontrollørene i et eget kundemottaks-kontor ved kontrollhallens innkjøring.

I tillegg til de bygningsmessige forbedringene vil denne biltilsyns-stasjonen være den første som får moderne data-nettverk. Det er dessuten lagt opp til databasert førerprøve-avvikling når dette systemet er ferdig utviklet i prøvefylket (Sogn og Fjordane).

Dersom alt går sin gang så vil byggearbeidet være ferdig i løpet av oktober. Da kan vi føye til en ny merkedag i historien til Biltilsynet i Harstad.



*Mye rot under byggearbeidene - men utvidelsen tar form.*



*Ernst Selvik i det som engang skal bli spiserom.*

# NY VEGSTASJON I BARDU

*Tekst: Ernst Hansen/Tore Gunnar Karlsen Foto: Lisa Sundstrøm*



*Gammel og ny - side om side!!!*

Arbeidet med bygging av ny vegstasjon i Bardu er nå avsluttet. Den offisielle overflyttinga, innvielsen og innflyttingen skjedde i uke 33.

Den nye stasjonen ligger like ved siden av den gamle. Den har en grunnflate i første etasje på 354 m<sup>2</sup> og et loft på 116 m<sup>2</sup>.

Stasjonen skal huse funksjonene til drift og trafikanter og kjøretøy. Det finnes også et kontor for reservefunksjoner som nå benyttes av hovedtillitsmannen. Møterommet er delt med løs vegg slik at dette også kan benyttes som spiserom.

Videre legges det opp til samtlige kontortekniske funksjoner får en mer hensiktsmessig plassering.

Kostnadsoverslag for vegstasjonen er på kr 3.900.000,-.

De tidligere bygninger som stod på plassen er solgt og revet. Pengene fra salget går til opparbeidelse av plassen utenfor.

I Sponga er velferdsbygget påbygd med en etasje. Der har vi syv hybler, stue, kjøkken, nødvendig sanitærlegg og lomprom med skap til samtlige

tjenestemenn som sokner til stasjonen. Denne utbyggingen beløper seg til ca. 800.000,-.

Selv om vi har hatt det bra og et trivelig miljø i den gamle vegstasjonen, er det likevel godt å komme inn i nye lokaler!



# Thomas EL-burg - går på høyspenn

Tekstfoto: Lisa Sundstrøm

Thomas het han og gråt gjorde han sannsynligvis da han ble født. Siden har han stort sett smilt - tror vi! Det har nok vært en nødvendig ballast ettersom han utvandret fra urbane Stockholm til mindre urbane Nordkjosbotn. Fra høytrafikkerte gater midt i hjertet av Europa til en norsk utkant, bega Thomas seg fordi kjærligheten kalte.

Så langt en vakker novelle om hvordan livet kan gå. Men Thomas hverdag i vegvesenet er så visst ikke noen novelle - heller en heftig actionfilm med elementer fra det meste av en nord-norsk, vegvesenpreget, hverdag.

En dag på Nordkjosbotn, neste på Senja, neste i Tromsø, atter neste på Fornes - for så å befinne seg på Grytøya. I et av fylkets utposter fant vi han - skruende, koblende og arbeidende på det meste av grønne, gule og røde ledninger. Alt for anlegget på Grytøya!

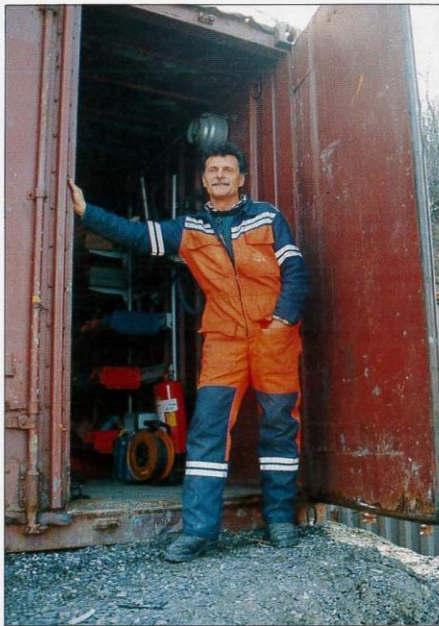
Selv ga Thomas undertegnede et lynkurs i høyspent, watt (eller var det volt) og inn- og utgående strøm, aggregat og på- og avkobling. Det meste ble høytstevende - eller kanskje mer en form for overledning.

Men at gutten har nok å gjøre ga noen timers besøk på anlegget bevis på. Han steller med det meste som går på strøm. **Bedrifts-elektriker** er tittelen - og den gir han arbeidssted i hele fylket. På grunn av dårlig kommunikasjon til Grytøya er han stasjonert der på ukesbasis.

Jobben deler han med Stein Fagerås fra Harstad. Resten av arbeidsukene tilbringer han på «kjøret» - der det er behov

(Forts. neste side.)

Røde og blå,  
"over og  
underledning" -  
watt og volt er  
Thomas' hverdag.



Thomas EL-burg foran en av containerene som gir anlegget på Grytøya strømforsyning.



Overtidslistene fra AMU taler sitt tydelige språk - Thomas Elburg er den ene mannen som jobber som 3 menn. - Det er blitt bedre nå, sier Thomas, i forsøk på å avdramatisere sin egen hverdag. Men det må nødvendigvis bli en del overtid på en som går dagskift - mens oppdragene kaller til alle døgnets tider. Han blir som legevakta; alltid til stede for pasientene hvor de enn er og hva de enn feiler.

Selv om de elektriske plagene ikke akkurat kan sammenlignes med en avkuttet finger, en fødsel eller et

beinbrudd - er det ikke langt unna når anleggene står og alt er brutt sammen. Thomas må tilkalles!!

For øvrig kan det sies om mannen at han liker å farte rundt. Det er nok også en av grunnene til at han over-lever i en så skiftende hverdag her oppe i kalde nord, selv om mørketida til tider har vært tung å fordøye. Men variasjonene og utfordringene i arbeidet gjør hverdagen «høyspent». Skjønt i blant kan han bli lei av å aldri få planlegge fritida.

Som den flyttbare sjela han er, står han

på. Etter 24 år i vegvesenet blir det meste en vane. Selv det norske språket har han tatt til seg. Det er bare glimtvis et og annet sjarmerende svensk ord bryter gjennom. Slik må det bli når hjemlandet besøkes bare annethvert år.

Men du verden - noe godt har da svenskene gitt oss foruten campingplasse, 9-årig skole, billig kjøtt og "Vikingarna" - nemlig Thomas EL-burg!

## Kommunikasjonsdag

### TROMSØ BY JUBILERER -

Tekstfoto: Lisa Sundstrøm

Tromsø by har fødselsdag i år. 200 år har den unge byen rullet å bli. I den forbindelse har byen vært feiret og belyst på ulike områder. I juni måned sto blant annet kommunikasjoner i byen på programmet. Og hva er vel mer nærliggende, naturlig og selvfølgelig enn at vegvesenet også stiller opp. Tross regn og kalde sommergrader sto vi på stand i 7 timer mens pensjonister, feriefolk, ungdom med skolefri og en og annen "vanlig" borger stakk innom. Vi fortalte om Tromsøy-sundtunnelen, Miljø- og trafikksikkerhetssatsing og kampanjen vår, «Bråstopp i Midnattsol».



Tove og Tore presenterer Miljø, trafikksikkerhet og Tromsøysund-tunnelen på kommunikasjonsdagen.

## ARKIV AKTUELT

### Den Dansk-Norske arkivavtale - resultater så langt:

Det er nå utarbeidet en endelig liste over arkivsaker som skal overføres til Nøge som gave eller som skal overflyttes til Danske Magasin i Riksarkivet. Dette arkivmateriale vil være tilgjengelig i løpet av 1995.

Det er også satt i gang et forskningsprosjekt knyttet til dobbeltmonarkiets administrasjonshistorie. Her vil den første oppgaven være å utarbeide en bibliografi over litteratur som belyser Danmarks, Norges og fellesmonarkiets administrasjonshistorie 1536-1814, med hovedvekt på sentralforvaltningen.

Alt arbeid innenfor avtalen skal være avsluttet i mai år 2000.



# FØRERKORT I EN FEI

*Innføring av nytt toppmoderne utstyr for produksjon av førerkort*

*Tekst/foto: Knut Arne Henriksen*

I mai fikk biltilsynet nytt utstyr til produksjon av førerkort. Det gamle utstyret med fotomaskin og framkalling av bilder er borte. Det er erstattet med videokamera og laser-skriver.

Utstyret virker svært enkelt. Det betyr en vesentlig forenkling i arbeidet for biltilsynets betjening og er ikke minst et godt publikumstiltak. Kundene får førerkort mye raskere, og nesten uten at de har merket det, er bildet fanget inn av videokameraet og førerkortet kommer ferdig ut av skriveren.

Denne teknikken er i dag tatt i bruk i mange sammenhenger, og for de som husker OL på Lillehammer, så ble adgangskortene for alle deltakerne produsert med samme type utstyr.



*Ny type førerkort med nytt system. Vegvesenets Jens Eriksen fikk første førerkortet i Tromsø.*

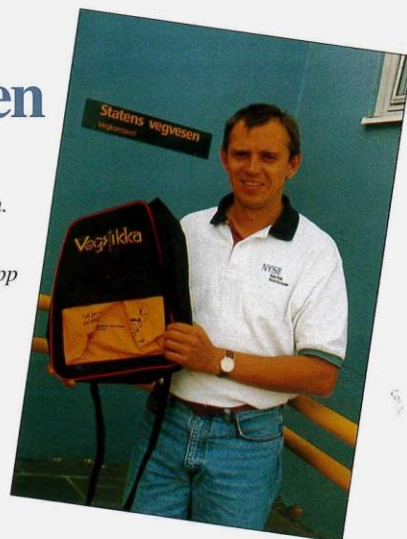
Videoprodusert førerkort kan i dag utstedes på alle biltilsynets stasjoner og på vegstasjonene i Bardu og Storslett.

Det første førerkortet ble utstedt i Tromsø og selvfølgelig til en av våre egne ansatte.

## VEGSTIKKAsekken

*gikk denne gangen til blant annet Tore Gunnar Karlsen. Han bidro med underholdende stoff fra OL - sett med «vegvesen-øyne». Gode og illustrative bilder frisker opp i avisa - og artikkelen var et glimt litt utenfor etaten Gratulerer - og lykke til med sekken!! Også "andre" ble premiert. Det kommer vi tilbake til i julenummeret!!!*

*Foto: Lisa Sundstrøm*



# Veiledning for utfylling av SKADEMELDING



*Tekst: Lillian Paulsen Ill.: Torild Heimdal/Frid Didriksen*

De fleste av oss har ingen erfaring med utfylling av skademelding. Heldigvis, får vi vel si. Hvis uheldet likevel skulle være ute, er det godt å vite at vi har kikket litt på ei skademelding og at vi vet hvordan den skal fylles ut.

Blanketten «Europeisk skademelding» skal benyttes ved alle uhell med kjøretøyet, unntatt ved glasskader.

Ved kollisjon mellom to kjøretøy anvendes ett blankettsett. Hvis flere kjøretøy er innblandet, må det brukes flere blankettsett. På hver blankett skal det skal det gis opplysninger om alle de innblandede kjøretøyene, og kjøretøyenes plassering skal også angis på et situasjonsriss.

*Riv ut midtsidene - og ha denne lille "brosjyren" i bilens hanskerom.*



# Skademelding - motorvogn

Er ingen skylderkjennelse, men klagjering av skadeforløpet med henblikk på raskere oppgjør.

Undertegnes av begge førerne.

<b>1. Skade dato</b> 07.06.94 0930	<b>2. Skadested</b> (Kommune, gate/gatekryss, veinr.) Tranøy RV 860	<b>3. Personskade</b> Nei <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/>
<b>4. Materieil skade ut over bil A og B</b> Nei <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/>	<b>5. Vitner</b> Navn, adresse og telefon. (Noter om vitnet var passasjer i A eller B.) Ole Olsen, Olsenuveien 1, 9000 Tromsø 776 7777 passasjer i bil B.	

## Kjøretøy A

### 6. Forsikringstaker

Etternavn (Store bokstaver) Nordmann  
Fornavn Ola  
Adresse O. Nordmanns vei 1  
Poststed 9000 Tromsø  
Telefon 776 1111  
Oppgavepliktig for merverdiavgift Nei  Ja

### 7. Kjøretøy

Merke, type Opel Ascona personbil  
Kjennetegn (reg.nr.) ZE 00000

### 8. Forsikringselskap

Sikkerhet AS.  
Polisenr. 12345  
Agentur (Gjelder ikke norske forsikringstakere)

Grønt kort nr. (Skade utenfor Norden)  
Grønt kort gyldig til  
Kaskoforsikring Nei  Ja

### 9. Fører

Etternavn (Store bokstaver) Nordmann  
Fornavn Ola  
Adresse O. Nordmanns vei 1  
Førerkort nr. 12345 67890  
Klasse B Utstedt av Biltillynet Tromsø  
Førerkort gyldig til 2.7.2008  
Førers alder 25. Kjønn K  M

### 10. Marker med pil (->) det første berøringspunkt ved kollisjonen



**11. Synlige skader**  
Skrape i høyre forskjerm  
" frem/bakledar  
" bakskjerm  
Skadet spill

### 14. Tilleggsopplysninger

(Ytterligere opplysninger skrives på baksiden.)

## Kjøretøy B

### 6. Forsikringstaker

Etternavn (Store bokstaver) Statens vegvesen  
Fornavn  
Adresse  
Poststed 9005 Tromsø  
Telefon 776 1700  
Oppgavepliktig for merverdiavgift Nei  Ja

### 7. Kjøretøy

Merke, type Scania lastebil  
Kjennetegn (reg.nr.) ZE 12345

### 8. Forsikringselskap

egenassurandør  
Polisenr.  
Agentur (Gjelder ikke norske forsikringstakere)

Grønt kort nr. (Skade utenfor Norden)  
Grønt kort gyldig til  
Kaskoforsikring Nei  Ja

### 9. Fører

Etternavn (Store bokstaver) AS  
Fornavn Peder  
Adresse Asueien 1, 9000 Tromsø  
Førerkort nr. 12345 67890  
Klasse BECEDE Utstedt av Biltillynet Tromsø  
Førerkort gyldig til 1.6.98  
Førers alder 40. Kjønn K  M

### 10. Marker med pil (->) det første berøringspunkt ved kollisjonen



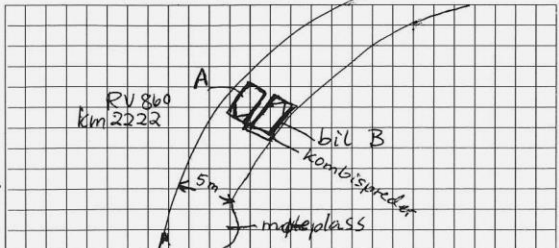
**11. Synlige skader**  
Skrape i maling

### 14. Tilleggsopplysninger

(Ytterligere opplysninger skrives på baksiden.)

### 13. Situasjonsriiss

Tegn opp: 1. Gate, veier. - 2. Kjøretøyene A og B's retning for kollisjonen. 3. A og B's posisjon i kollisjonsøyeblikket. - 4. Trafikkskilt - 5. Gate/veinavn. - 6. Veibredde.



### 15. Førernes underskrifter

A Ola Nordmann  
B Peder AS

SUPPLERENDE OPPLYSNINGER FRA FORSIKRINGSTAKER/FØRER

**OBS: Ikke skriv på denne side før arkene er adskilt**

Gjelder kjøretøy:

A  B

16. Fart		17. Veidekke			18. Føre			19. Værforhold				20. Lysforhold				
Da situasjonen oppstod	I kollisjonsøyeblikket	Fartsgrense på stedet	Asfalt	Annet fast dekke	Grus	Tørt	Vått	Snø/is	Opphold	Regn/sne	Tåke	Temp. ca.	Dagslys	Skumring	Mørkt	Gate-lys tent
50 km/t	25 km/t	80 km/t		X			X		X				X			

21. Utstyr som var i bruk				22. Signal gitt med		23. Øvelseskjøring		24. Tillatelse								
Lys	Kjettinger	Vinterdekk	Piggdekk	Bilbelter	Lys	Horn	Blinklys	Ble kjøretøyet benyttet til øvelseskjøring?		Nei	Ja	a) Hadde eieren gitt tillatelse til turen?		Nei	Ja	
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	X				X					X			X
Fjor Mar Park Eks-tra													b) Foreligger leasing-kontrakt?		Nei	Ja
													X			

25. Ansvarlig			26. Alkohol		27. Tyveri		28. Km-stand	
Hvem er etter Deres mening ansvarlig for skaden?	Fører A	Fører B	Nei	Ja	Nei	Ja	Nei	Ja
X			X		X			100.000

### 29. Andre opplysninger om kjørehellet

Jeg passerte møteplass før jeg oppdaget møtende bil. Det var tett skog i innerkurve. Farten min var da 50 km/t. Jeg bremsset opp og styrte bilen så langt ut mot rekkeverket at kombisprederen kom borti rekkeverket. Kombisprederen har en bredde på 2,85 m. Vegens bredde på skadestedet er 5 m. Møtende kjøretøy klarte ikke å beregne bredden, med det resultat at venstre side av kjøretøyet ble oppskrapet mot kombisprederen. Jeg brukte gult roterende lys på mitt kjøretøy, samt breddemarkeringer på kombisprederen. Likevel så det ut for meg som møtende kjøretøy ikke bremsset ned farten før sammenstøtet.

30. Politi			31. Verksted		
Er det tatt opp politi-forklaring?	Nei	Ja	Er kjøretøyet innsatt på verksted?	Nei	Ja
X			X		

32. Skadede personer						
Navn	Alder	Yrke	Fører av	Passasjer i	Syk-list	Behandler lege/sykehus
			A B	A B		

33. Annen materieil skade enn kjøretøy A og B	
Skadet gjenstand	Eierens navn, adresse, telefon

34. Forsikringstakerens underskrift		35. Førerens underskrift	
Dato			
07.06.94			Peder AS

\* Gi nærmere opplysninger om personskade og materieil skade på baksiden - spørsmål 32 og 33. Det må ikke foretas rettelser eller tilføyelser på denne siden etter at blankettene er undertegnet og skilt fra hverandre.

Se forsikringstakerens redegjørelse på baksiden.



Fører av bil A og fører av bil B fyller sammen ut alle punktene på forsiden for hvert av kjøretøyene. Navn og adresse på mulige vitner skal oppgis.

I punkt 12 skal det settes kryss i rubrikkene på venstre side for det som passer for bil A og på høyre side for det som passer for bil B. Husk å krysse av i rubrikken for antall avkryssede felt. Dette er svært viktig.

I situasjonsrisset i punkt 13 skal kjøretøy A og B markeres.

Skademeldingen undertegnes av begge førerne som beholder hvert sitt eksemplar.



*Husk alltid å ha  
skademeldingsskjemaet i bilen.*

Etterpå fyller hver av partene ut baksiden på sine blanketter. Det må ikke foretas endringer eller tilføyelser på forsiden etter at den er undertegnet av partene.

Alle punkter på baksiden skal iakttas og fylles ut der det er naturlig.

I punkt 29 på baksiden bør hver av partene gi opplysninger som ikke er kommet med på forsiden, og det kan gis en beskrivelse av hendelsesforløpet.

Blankettene er trykket på selvkopierende papir.

## UTEN KOKKENE STOPPER VEGVESENET

*Tekstfoto: Lisa Sundstrøm*

Kokkene i vegvesenet er en livsnødvendig gjeng. De er hverdagens svar på mamma, kona og "kvinnen i livet". For i vegvesenet er de fleste kokker kvinner. Vegen til mannens hjerte går gjennom magen heter det så smukt - men hva med kvinnen??

Faggruppe kaller vi andre oss når vi samler oppsynet, ingeniører, maskinførere, anleggsarbeidere, datafolk og verkstedgjengen. Men hva med kokkene?

De er så selvfølgelige, så opplagte, så tilstedeværende og så greie. Men de har også behov for å utveksle erfaringer, diskutere fag og arbeidsrutiner. De lever i en mannsdominert hverdag preget av måltider og guttenes arbeidsrutiner. De er der - til tjeneste til enhver tid.

De klager sjelden fordi de er i mindretall, fordi de er kvinner og fordi de alltid har hatt det slik. Men også de har behov for en diskusjon om arbeidsdagen, arbeidstida og ulikheter mellom brakkeleirene.

Hva om vi ga dem den muligheten? Hva med en faglig samling - også for denne gruppen i vegvesenet? De er i aller høyeste grad en livsnødvendighet. (For hva var vel livet uten mat?)

Jeg oppfordrer derfor de som føler seg ansvarlig for jentenes ve og vel om å plukke opp tanken - og realisere den.....



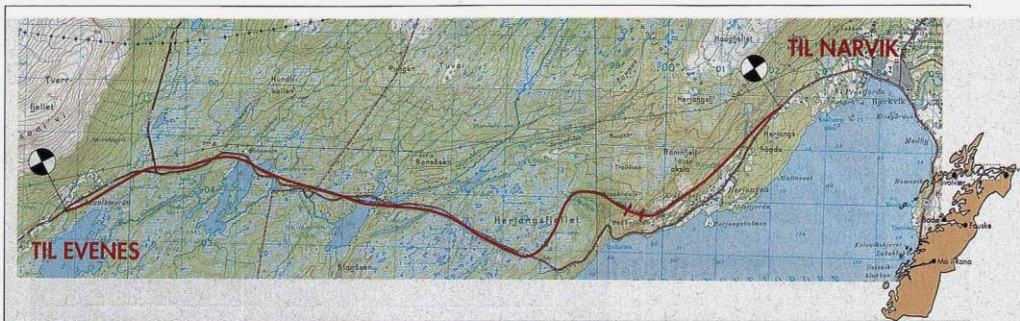
*Kokkene - et av vegvesenets livsviktige ledd.  
Bjørn Sollund og Nancy Hole på Grytøya-anlegget...*



# Ny og framkommelig Kongeveg

## GJENNOMFARTSÅRE FOR TROMS FYLKE

Tekstfoto: Lisa Sundstrøm



Troms fylke er ca. 60 mil fra sør til nord. Kartet over fylket er greit med klare «avgrensinger» mot nabofylkene. Men enkelte steder har vi "formert" oss i små armer utover og innover. I all avhengighetens navn må vi innrømme at for å komme til våre sørlige regioner på vegsida bruker vi helst Nordland!

E-10 til Harstad har i mange år vært en høyst nødvendig veg. Før kystriksvegen kom var daværende rv. 19 eneste farbare veg til Sørfylket.

Men framkommeligheten har likevel vært en varierende opplevelse. Fra Bjerkvik til Bogen i Ofoten har vegegnen lignet mer på en slalåmbakke eller kanskje orienteringsløype. Betegnelsen riksveg ville være en sterk overdrivelse (rent standardmessig).

E-10 har vært et mareritt for mange sjåførere.



Ny Kongeveg for Nordland og Troms. Oppsynsmann Hans Arntzen på Trollhøgda.

### NÅ GÅR ALT SÅ MEGET BEDRE!

Men nå står endelig denne vegstrekninga på programmet for å bli bedre. Anleggskontoret i Bjerkvik har vært på plass lenge, og etter hvert som gravemaskinene har beveget seg fra sitt jomfruelige terreng og ut i mot sivilisasjonen, har trafikantene oppdaget at det er vegarbeid som pågår. Under et slikt vegarbeid huket VEGSTIKKA tak i en gulledd mann på Trollhøgda, oppsynsmann Hans Arntzen fra Nordland.

Han kunne fortelle at anlegget startet opp i november og er et gigantprosjekt. Strekninga mellom Bjerkvik og Tverrelv i Evenes kortes ned med ca. 600 meter til 15, 6 km. Stigningsforholdene blir vesentlig endret og det blir blant annet slutt med den enorme bakken før Trollhøgda. Vegen legges her i tunnel ovenfor Trollvikdalen. Denne tunnelen blir ca. 330 meter.

Prosjektleder Einar Karlsen kan ellers opplyse om at mesteparten av anlegget går i jomfruelig terreng, med en del krysningspunkter med gammelvegen. Det blir ei bru på 50 meters lengde på strekninga, 5 kulverter for gjennomkjøring til skogsveger og lokalveger og 5 større kulverter for vanngjennomløp. Det blir dessuten 3 fullkanaliserte vegkryss med belysning på Herjangshøgda, Trollhøgda og vegkrysset til Grovfjord. Vegen bygges som stamveg med 10 tonn helårs bæreevne og fartsgrense på 90 km/t. Ferdigstillelse er beregnet til 1998 og kostnadene beregnet til ca. 192 mill kroner (1993-kr). Det gir en gjennomsnittspris på ca. 11.770 pr. meter veg. Noe å tenke på når vi kjører!!

Gamle svinger og kronglete vegparti skal forsvinne. Kong Olavs veg vil framstå som en av Nordlands perler i framtiden. Og litt av æra skal vel også vi i Troms ha. Borerigg fra oss med Stein Erik Pedersen bak roret har nemlig bidratt med noe av arbeidet. Og denne typen samarbeid blir det nok mer av i «Det nye Vegvesenet». Da heter det heller ikke mitt og ditt vegvesen, men vårt.

# ET ARBEID TIL «BESVÆR»

Tekstfoto: Lisa Sundstrøm

Sikten skal bedres, krattet skal bort. Tilbake står avrevne småbusker og en nybarbert vegskråning. Vi gjør det i trafikksikkerhetens navn. Slik unngår vi at mennesker og dyr kommer uanmeldt i vegbanen - til fare for seg selv og bilistene.

Men jobben skal gjøres - og den blir hverken utført av beitende sauer eller hagesaks. Krattrydder heter «uhyre» og blir ført av våre folk ute i feltet.

En av disse møtte VEGSTIKKA - på tur innover mot Sørreisa - med maskinen «etende» langs vegegnen, mens maskinføreren satt vridd med hode og nakke.

Og her ligger selve problemet. Arbeidsstillinga er hverken praktisk eller god. Den er rett og slett helsefarlig fordi utstyret er montert slik at føreren må sitte vridd hele arbeidsdagen.

Karl Iversen var VEGSTIKKAs mann denne gangen - og han klagde både over egen og arbeidskameratens hode- og nakkebesvær. Det er forståelig.

Hva som var mindre forståelig for Karl var hvorfor dette utstyret må brukes når det finnes nytt og bedre. Andre fylker har utstyret montert på hjullastere og kan sitte med kroppen rett fram. Maskinen har hurtigkobling og er å foretrekke framfor vårt gamle, stadig reparasjonstrengende og lite behagelige utstyr.

VEGSTIKKA har rettet spørsmålet om hvorfor og hva til maskinavdelingens ansvarlige for økonomi og anskaffelser, Tore Gunnar Karlsen.

### Ny maskin

Karlsen kan berolige med at vi i disse dager er i ferd med å anskaffe en maskin som egner seg bedre.



Karl Iversen i aksjon bak rattet.

Men hittil har det rett og slett ikke vært penger til dette. Dersom det i utgangspunktet finnes en maskin som kan tilkobles hurtigkoblen utstyr hadde saken vært enklere. Men vi har ingen mulighet til å kjøpe en ny maskin som kun skal brukes til krattrydding. Maskinen må ha flere bruksområder. Det er rett og slett snakk om å utnytte utstyret og på den måten få en kabal til å gå opp, sier Karlsen.

Den nye maskinen skal for øvrig plasseres i Bardu- og Finnsnesområdet, så det kan bli bedre dager for Karl Iversen og hans folk.

Ellers påpeker Karlsen at det er viktig å avvente hvordan Det nye vegvesenet blir, både når det gjelder anskaffelser og økonomi.

For vår sikkerhets skyld «spiser» krattrydderen busker og blomster.





# HELSEPROBLEMER VED BRUK AV AVGIFTSFRI DIESEL

Tekst: Bjørn Eriksen  
Ill.: Frid Didriksen

Første oktober 1993 blei det tatt i bruk avgiftsfri/farvet-diesel til bruk på anleggsmaskiner, båter og fyringsanlegg. Den blanke dieselen er avgiftsbelagt for å erstatte kilometeravgiften og skal kun brukes på biler som tidligere hadde kilometertellere.

Kort tid etter at den avgiftsfrie dieselen blei tatt i bruk kunne rykte fortelle at bruk av denne dieselen i gruvene i Kiruna hadde ført til helseproblemer for brukerne. Tankbilsjåførere hadde også helseproblemer.

Vegvesenet i Troms gjorde en uformell henvendelse til HMS-kontoret i Vegdirektoratet med forespørsel om kjemien i avgiftsfri diesel.

Vegdirektoratet gikk da i gang med å få fram produktdatablad på det nye produktet.

Det kom da fram at den avgiftsfrie dieselen er iblandet både farvestoff og sporstoffer.

Det blandes kun 5 liter farve/sporstoff i en million liter diesel.

Tilsetningstoffene inneholder aminofunksjoner.

Amin kjenner vi blant annet til ved produksjon/legging av asfalt og overflatebehandling. Ved behandling av aminen skal det benyttes verneutstyr for å unngå søl på hud og klær. Tilsølte klær skal omgående skiftes, og huden vaskes med såpevann og det vaskes over med 3 % eddikoppløsning.



Arbeidstilsynet har nå gått ut med forespørsel til brukerne av avgiftsfri diesel for å få kartlagt omfanget av helseproblemer i forbindelse med bruk av denne dieselen.

Vegkontoret sendte forespørsler til bedriftshelsetjenestene, verkstedene og tunneldriften på Grytøya. Det er ikke fra noen arbeidsplasser meldt om helseproblemer i forbindelse med bruk av avgiftsfri diesel i Troms.

Det er en kjensgjerning at amin er hudirriterende og allergifremkallende og skal ikke komme i direkte berøring med hud. Det må vises stor forsiktighet ved bruk av denne dieselen. Sølør en til hud og klær må klærne snarest skiftes og huden vaskes med såpevann og deretter vaskes med 3 % eddikoppløsning.

Ved enkelte anledninger, f.eks. frossen dieseltilførsel/bruk av hevert ved tanking av diesel har det forekommet at en benytter munnen for suge dieselen fram. En slik arbeidsmåte skal ikke ved noen omstendighet benyttes ved bruk av avgift/farvet-diesel.

Ved berøring/tanking m.v. anbefales det å benytte hansker laget av nitrilgummi eller polyvinylalkohol (se: Velg riktig vernehanske mot kjemikalier).

Ved bruk av dieselkjøretøyer på dårlig ventilerte arbeidsplasser kreves bruk av åndedrettsvern for å unngå unødig eksponering av kreftfremkallende komponenter fra dieseloksid. Det finnes vernemasker med kombi-nasjonsfiltere (brunt filer + støvfilter) som tar opp både løsemiddelavdampning og støv eller andre partikulære forurensninger.

# PÅ STUDIEREISE TIL EUROPAS HJERTE

Med blikket på EØS-avtalen

Tekst: Lillian Paulsen

Etter en stipendreise til Luxembourg i april 94 vil jeg kort orientere om noe av det som var tema på det EØS-seminaret jeg deltok på. Seminaret tok for seg praktisering og håndheving av EØS-avtalen - og de rettslige og institusjonelle rammebetingelser innen EU- og EØS-systemet. Seminaret fant sted ved EIPA (European Institute of Public Administration), også kalt European centre for Judges and Lawyers. EIPA ligger like ved EU-domstolen, og vi fikk anledning til å overvære forhandlingene i en sak der

Denne orienteringen begrenses til å omhandle litt om EØS-avtalen, gjennomføringen av avtalen i norsk rett og noe om de institusjonelle rammene i EØS-systemet.

EØS-avtalen er avtalen om det europeiske økonomiske samarbeidsområde. Den ble undertegnet i Oporto i mai 1992 av EU, EUs medlemsland og EFTA-landene. Avtalen trådte i kraft 1. januar 1994. Samtidig med EØS-avtalen ble de involverte EFTA-landene også enige om å opprette et overvåkingsorgan og en domstol for å kontrollere og oppfylle intensjonene i avtalen, og det ble inngått en egen avtale om dette.

Formålet med EØS-avtalen er å sikre et enhetlig økonomisk samarbeidsområde grunnlagt på felles regler og like konkurransevilkår. Gjennom avtalen deltar de berørte EFTA-landene i EUs indre marked og i samarbeidet på de øvrige områder som omfattes av avtalen, som for eksempel forskning og utdanning.

EUs lovgivning om de fire friheter og ca 1 600 EU-rettsakter er integrert i EØS-avtalen, og man har forpliktet seg til å ta hensyn til EUs rettspraksis. Mange og viktige EU-regler vedtatt etter at EØS-avtalen var på

forhandlingsstadiet og som ikke er omfattet av EØS-avtalen, den såkalte tilleggspakken, kommer i tillegg.

## Ingen overføring av lovgivningskompetanse

Systemet innebærer ingen overføring av lovgivningskompetanse fra avtalepartene til noen institusjon i EØS. Alle beslutninger i de sammensluttede EØS-organene blir tatt mellom på den ene side EU og EU-statene og de berørte EFTA-landene på den annen side.

## EØS-rådet

Det er opprettet et EØS-råd, slik EØS-avtalen forutsetter. EØS-rådet består av medlemmer fra EUs råd, medlemmer av EU-kommisjonen og ett regjeringsmedlem fra hver av EFTA-statene. EØS-rådets beslutninger skal treffes ved enighet mellom EU på den ene side og EFTA-statene på den annen side. EØS-rådet skal særlig ha som oppgave å søge for den politiske fremdrift ved gjennomføringen av EØS-avtalen og fastlegge de alminnelige retningslinjer for EØS-komiteen. Rådet skal videre vurdere hvordan avtalen virker og utvikler seg, og det skal ta de politiske avgjørelser som fører til endring av avtalen.

## EØS-komiteen

EØS-komiteen, som består av representanter for avtalepartene, skal sikre en effektiv gjennomføring av avtalen og se til at den virker. Komiteens beslutninger skal treffes ved enighet mellom EU på den ene side og EFTA-statene på den annen side. Komiteen har sine underkomiteer som bistår den i å utføre sine oppgaver. Tvister som gjelder fortolk-



ningen eller anvendelsen av EØS-avtalen kan bringes inn for EØS-komiteen, som har kompetanse til å avgjøre tvisten.

## ESA

I tråd med avtalene har de involverte EFTA-landene opprettet et overvåkingsorgan, ESA (the EFTA Surveillance Authority). ESA, som ligger i Brussel, arbeider parallellt med og i nært samarbeid med EU-kommisjonen. Det har som oppgave å påse at EFTA-landene overholder EØS-avtalens regler. EØS-avtalen sier direkte at det er nødvendig med et nært samarbeid for å sikre en lik overvåkingspraksis og likebehandling i EØS. Klager angående anvendelsen av EØS-avtalen behandles i ESA og EU-kommisjonen. ESA og kommisjonen skal gjensidig informere hverandre om mottatte klager. Ved uenighet mellom



de to institusjonene om hva som må foretas på grunnlag av en klage eller om utfallet av en egen undersøkelse kan saken forelegges for EØS-komiteen.

ESA er ment å ha samme kompetanse og samme funksjoner som EU-kommisjonen har i EU med hensyn til overvåking. ESA er imidlertid ikke gitt samme kompetanse som kommisjonen på andre områder; kommisjonen spiller en annen rolle i beslutningssystemet og kan i motsetning til ESA fremme lovforslag.

#### EFTA-domstolen

Det ble som kjent ikke opprettet en EØS-domstol, fordi EU så det som uforenlig med sitt rettsystem å ha en egen EØS-domstol i tillegg til EU-domstolen. EFTA-landene ble derfor enige om å etablere EFTA-domstolen. Den ligger i Geneve. Domstolen er

blant annet klageinstans for avgjørelser tatt av ESA i konkurransesaker og har kompetanse til å avgjøre tvister mellom EFTA-stater. EFTA-domstolen er også gitt kompetanse til, etter anmodning fra EFTA-landenes domstoler, å gi råd om fortolkningen av bestemmelser i EØS-avtalene. Også ESA kan bringe saker mot et EFTA-land inn for domstolen.

**Gjennomføringen av avtalen i norsk rett. Prinsippet om forrang**  
EØS-avtalen ble ikke automatisk en del av intern norsk rett ved sin ikrafttredelse. Stortinget har derfor vedtatt en egen gjennomføringslovgivning for å gi avtalen lovs kraft.

EØS-avtalens hoveddel er gjort til formell norsk lov ved «EØS-loven» av 27.11.1992. Gjennomføringen av det øvrige av EØS-avtalen er gjort ved egne lovvedtak. EØS-avtalens regel-

verk om offentlige anskaffelser i vedlegg XVI til avtalen er gjennomført ved lov om offentlige anskaffelser, og det er gitt forskrifter om gjennomføring av EØS-avtalens bestemmelser om tildeling av offentlige bygge- og anleggskontrakter og tildeling av kontrakter om offentlige varekjøp.

EØS-lovens §2 omhandler prinsippet om forrang. Det betyr at EFTA-statenes domstoler forutsette å anvende EU-regler foran nasjonale lover og forskrifter som måtte være i strid med EU-regelverket. Regelen om forrang bestemmer således at norske bestemmelser i lov som tjener til å oppfylle Norges forpliktelser etter EØS-avtalen i tilfelle konflikt skal gå foran andre bestemmelser som regulerer samme forhold.

# ARKIVIRVAR

## Regional arkivkonferanse 15. - 17. juni i Tromsø

Tekst/foto: Liss Lauritzen

Tromsø er et vakker sted, spesielt når himmelen er blå og sola skinner. Dette opplevde deltakerne fra de fire nordligste fylkene på vår regionale arkivkonferanse i juni.

#### «Kunden har alltid rett»

Kunden i sentrum og standard på service-nivået var aktuelle tema. Saksbehandlerens krav til arkivtjenesten må opprioriteres - og dialogen med brukerne må bli bedre. Arkivpersonalet må derfor bli tatt med på avdelingsvise samlinger.

#### SVEIS

På programmet sto også SVEIS. Det er et nytt arkiv/saksbehandler system for hele Statens vegvesen som vil bli trinnsvis innført.

- Trinn 1 - innføring av Noark basert arkiv/journal for Statens vegvesen.
- Trinn 2 - integrering av saksjournaltekstbehandling. Elektronisk lagrede dokumenter.
- Trinn 3 - saksgang modul, med knytninger, integrasjon med andre interne/ eksterne systemer

Etter planen skal systemet være innført i løpet av 1995.



Konsentrasjon om dagen.

#### «Det nye Vegvesenet»

I disse dager er etaten i forandring, og nye organisasjonsstrukturer vil komme til å stille enda større krav til informasjonshåndtering i forbindelse med saksbehandling.

Det sentrale mål for SVEIS vil være at det skal bidra til korrekt og hurtig saksbehandling, god publikumsservice og tilfredstillende arbeidsforhold for samtlige.

Samtidig som det skal være kostnads-effektivt.

#### Trygging av våre dokumenter

Fungerende statsarkivar Solbjørg Ellingsen gikk igjennom den nye arkivloven. Den kommer blant annet for å trygge norske arkiv, både offentlige og private.

Kassasjon var også et emne som var oppe til diskusjon. Det gir et lite innblikk i hva vi skal ta vare på i framtiden og hva vi trygt kan slippe i søppelkurven.

#### Samarbeid og samvær

Det ble også tid til en kort gjennomgang av ønsker for samarbeid mellom fylkene.

Sosialt samvær er som alltid høydepunktet ved regionale samlinger. Denne gangen ble det besøk både på Ølhallen, Fjellheisen og båttur med Polstjerna. Båtturen var arrangert av tre kjekke gutter på vegkontoret og vi benytter anledningen til atter en gang å si: Nils, Per-Arne og Åge - tusen takk for topp oppvartning.

Vi håper alle gjestene hadde stort utbytte av konferansen og Tromsø-besøket, og ønsker Nordland lykke til med arrangering av neste arkivkonferanse.

Trivsel om kvelden (fra Fjellheisen.)



## FØRSTE EGENPRODUSERTE LØNN

Torsdag 5. mai var en spennende dag for Per Nilsen og Geir Berger, som er systemansvarlige på TLP. Da kjørte de den første lønnsutbetalinga i Krøsus. Som vi ser gikk det bra, - samtlige fikk sine lønns slipper og penger!!



Foto: Lisa



# HØGSKOLEN I NARVIK



Rektor Olav Soleng, lektor i Miljøteknikk Eva Kanstad og førsteamanuensis og "vegvesenets" mann Erling Reinslett.

Tekst/foto: Lisa Sundstrøm

## HIN

Høgskolen i Narvik er grunnsteinen i Nord-Norsk teknisk utdanning. Fra å ha vært en vanlig ingeniørskole har den utviklet seg med spesialkompetanse på flere områder - deriblant vegbygging. Så er da også skolen i dag den av ingeniørskolene i Norge som har det beste tilbudet innen vegfag.

I dag gis det undervisning i disse fagene ved 12-13 av landets ingeniørskoler. Problemet har vært ulike nivå i tilbud, lærebøker og undervisning. Derfor satses det i dag på færre høgskoler samt at nivået heves. Det er også ønske om å etablere et tettere samarbeid mellom ingeniørhøgskolene og næringslivet.

På dette feltet har Høgskolen i Narvik gått foran. Slik har også samarbeidet med vegsektoren vokst fram.

I 1991 ble det opprettet en formelt samarbeidsavtale mellom vegkontorene i de 3 nordligste fylkene, Vegdirektoratet og de 5 største kommunene i landsdelen. Dette samarbeidet har gitt resultat for høgskolens satsing på vegfag.

Av de felt det har vært sett på og jobbet med kan nevnes fagplaner, faginnhold og lærebøker. Det er dessuten utviklet et tilbud med eksamensrettet etter og videreutdanning i vegfag. Tilbudet utvikles stadig og er både rettet mot personer i faste stillinger og nye studenter. Studentene har også fått

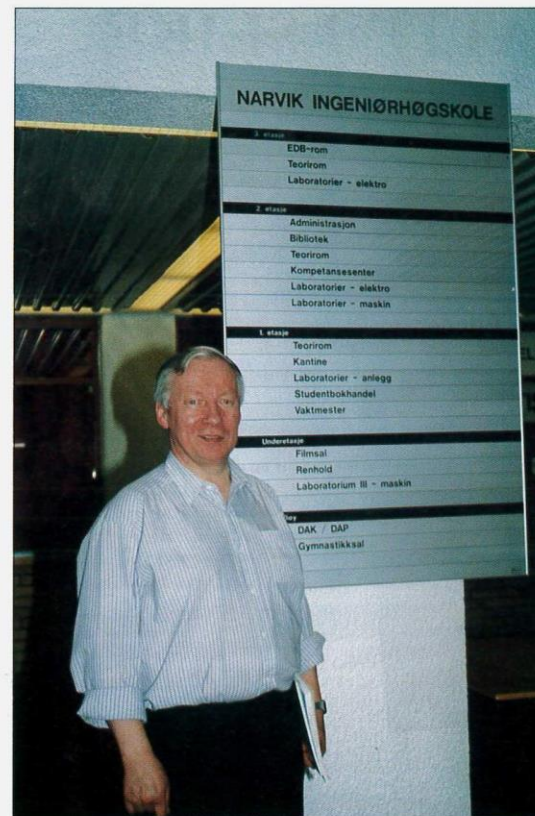
tilbud om hovedoppgaver. Som gjesteforelesere brukes fagpersoner med god kjennskap til emnene.

Årlig tilbys det 10 kurs innen vegfaget. Det satses på utvikling innenfor et praktisk retta fagfelt. Denne satsingen kan også bety at andre områder blir styrket og må følge etter.

Høgskolen ønsker med andre ord og være et foregangseksempel for andre høgskoler i landet, sier direktør Olav Soleng.

## Jentefag

Ingeniørutdannelsen har også utviklet seg fra å være et mannsdominert område til et skoletilbud til begge kjønn.



Erling Reinslett - en foregangsmann i samarbeidet mellom HIN og vegvesenet.

Gutta er ikke enerådende på feltet, og jentene har i flere år utgjort en stor prosentandel av studentene. HIN har dessuten fem kvinnelige lektorer, som blant annet underviser i miljøteknikk, matematikk og fysikk.

## Ikke bare tekniske fag

Dessuten satses høgskolen på bedre utdanning innen ledelse og samfunnsfag. De fleste ingeniører møter en verden preget av mye annet enn teknikk, sier Soleng. Behovet for bedriftsledere med en bredere faglig bakgrunn vokser, og 10% av fagene er nå rettet mot dette feltet. Innen faget ledelse finnes også videregående kurs. Stadig flere satses i denne retning og Soleng ser positivt på utviklingen.

## Erling Reinslett - en ekte vegmann

Reinslett har vært en foregangsmann i samarbeidet mellom HIN og veg-

vesenet. På dette feltet har han gjort en unik jobb.

Med bakgrunn som hest- og maskinkjører og med en far som var vegvokter, fikk Reinslett vegvesenet inn i blodet. Gjennom sitt eget liv og sin utdanning har han vist at det er mange vege-

framover. Først var han maskinkjører, så ble han maskinoppsynsmann. Siden ble han ingeniør, gikk videre ved NTH og har i dag avlagt doktorgrad i emnet «bæreevnen på veg og flyplass». Og han står på barrikadene for et videre og utviklende samarbeid med vegvesenet.

## Planlagte kurstilbud ved Høgskolen i Narvik

Overflateavrenning i bebygd område

12. og 13. oktober

Vegstikking (EVU)	uke	42/1994
Vintervedlikehold (EVU)	uke	47/1994
Arbeidsledelse (EVU)	uke	4/1995
Dekkevedlikehold (EVU)	uke	6/1995
Vegetasjon og landskapspleie	uke	10/1995
Bedriftsøkonomi (EVU)	uke	13/1995
Planverktøy (EVU)	uke	42/1995
Bruer og kaier (EVU)	uke	47/1995

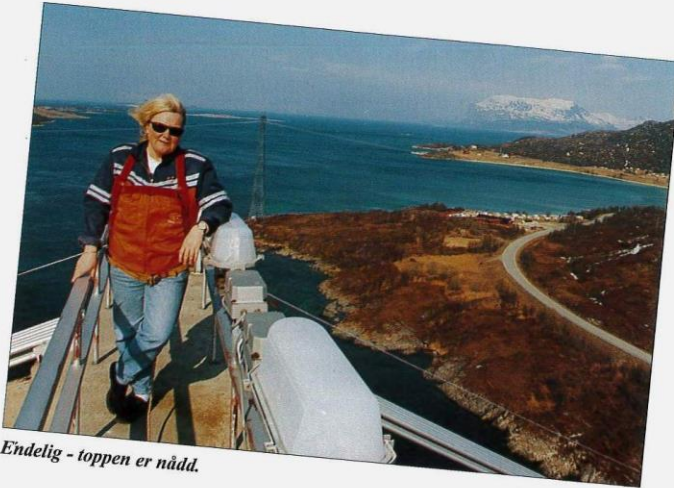
Dersom du ønsker mer informasjon om Høgskolen i Narvik og kursene som tilbys kan du ringe 76 94 41 30

**NARVIK INGENIØRHØGSKOLE**  
 utdanning og utvikling  
 innen veg- og trafikksektoren

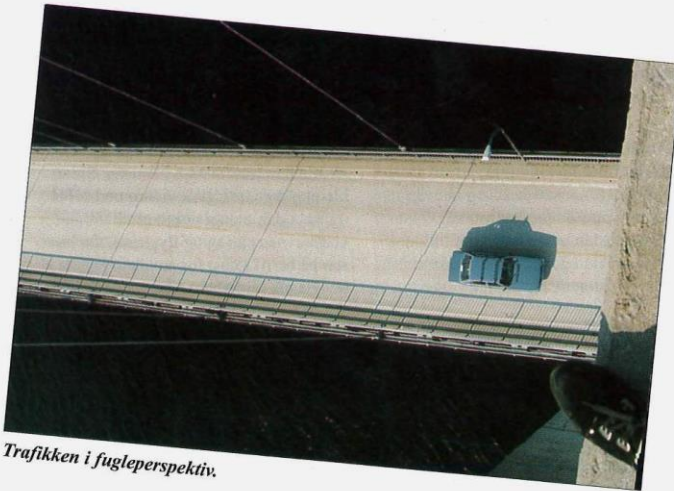


# NO SER EG ATTER SLIKE FJELL OG DALAR

Tekst: Lisa Foto: Lisa/Ole Magnus



Endelig - toppen er nådd.



Trafikken i fugleperspektiv.

- tenkte undertegnede da toppen av Tjeldsundbrua var nådd.
- For en utsikt,
- for en opplevelse,
- for en vind!!

En drøm var endelig gått i oppfyllelse - med god hjelp av Ole Magnus Ellefsen.

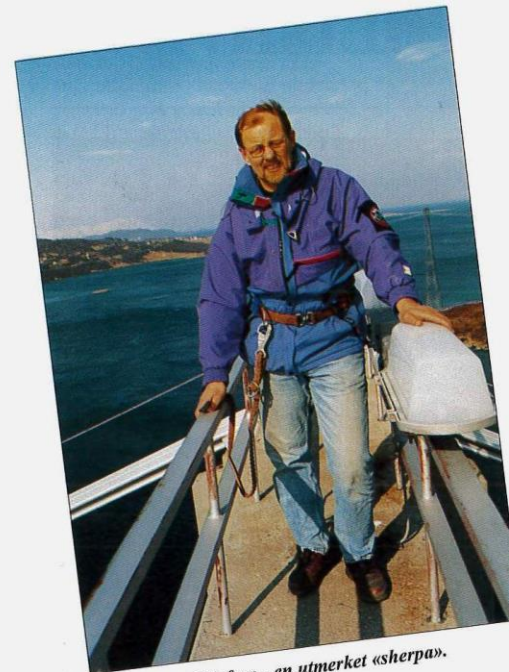
For hva kan være herligere enn å klatre 114 trinn i en jernstige, kjenne vinden rive i hårrøttene, kjenne trailernes vibrasjoner i hele kroppen, føle hjertemuskelen øke tempo,

- for så å stå der: skuende utover Tjeldsundet - til alle sider og kanter

Og under oss - bilene som små leketøy, havet grønt og blått - og horisonten nærmere enn noen gang.

Behovet for å sette et flagg på toppen (som Nansen på Nordpolen), skrive navnet i gjesteboka (som ikke var der i mangel av gjester) eller syng en arie - ble dempet av et annet behov: nemlig å holde seg fast i vindrossene, klatre seg til fotoapparatet, eller skrike høyt - hovedsakelig fordi vi hadde 114 trinn fortsatt å gå - nemlig nedover.

Men alt i alt var «tindebestigninga» en uforglemmelig opplevelse. Jeg er min «sherpa» evig takknemlig for at det lot seg gjennomføre. Til opplysning kan nevnes at han forsøkte å få meg på «brevandring» langs kablene, men min skostørrelse forsvant mellom kablene og angsten tok overhånd - derfor 114 trinn stigetrinn. Jeg oppfordrer herved de fleste med behov for frisk luft til en lignende opplevelse.



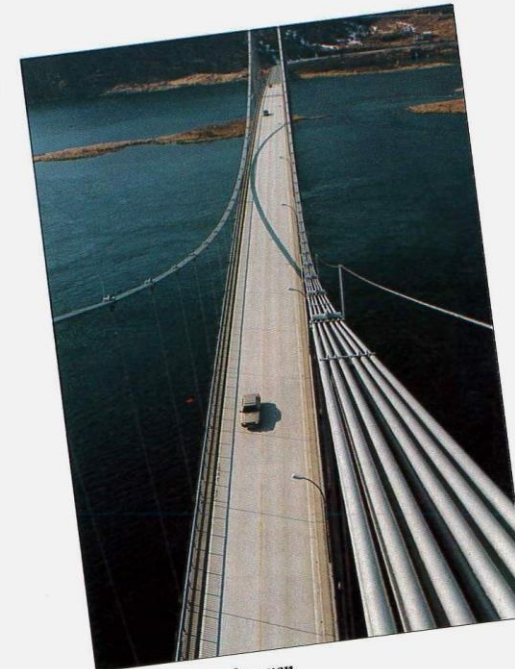
Ole Magnus Ellefsen - en utmerket «sherpa».



114 stigetrinn.



I vind og vibrasjoner.



Tjeldsundbrua - fra oven.



# DO YOU SPEAK ENGLISH??

Tekst: Lisa Sundstrøm Foto: Lisa Sundstrøm/OleAndre Helgaas

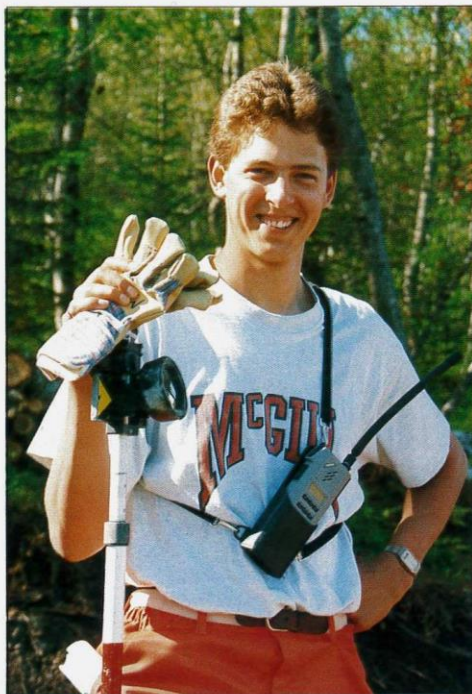
I gode gamle dager utvandret nordmenn til USA og Canada. Det gjør de fortsatt, men på en litt annen måte. Det gjelder særlig studenter og skoleungdom. Men noen vandrer også andre vegner - utrolig nok.

En av disse sto en vakker sommerdag i Tromsø med ryggsekk og stort behov for ei seng som sto i ro. Det var etter dager og timer i tog, fly og buss. Gutten var utslitt og hadde etterhvert begynt å forstå at det var NORD for Polarsirkelen han skulle. Kaldt og grått, ingen trær og mange ville dyr ble han fortalt om Nord-Norge. Dessuten var han redd for at folk bare snakket norsk. Men det var noe helt annet som åpenbarte seg for Martin Gordon da han etterhvert fikk muligheten til å se seg omkring.

Han møtte et vegvesen med varierende oppdrag for en Canadier på sommerjobb, han møtte mange trivelige, engelsktalende folk - og han møtte mange søte norske jenter. Kort sagt: Sommeren 1994 blir et sterkt minne i Martins liv.

## Utenlandsstudent

Martin har vært såkalt IAESTE-praktikant. Han har 5 år sivilingeniør-studier bak seg ved University of New Brunswick. Her har han tatt bygglinja -og har utenom generelle byggingeniørfag også tatt fag innen geoteknikk og trafikk.



Martin Gordon - Canadisk ingeniør på Nord-Norsk anleggsarbeid.

Norske jenter hadde Martin hørt om. Ei av de, Tove Trondsen, møtte han i vegvesenet.

Universitetet ligger i hjembyen hans Fredricton i Canada og er med i en internasjonal organisasjon som gir muligheten til praktikantjobber i utlandet. Martin søkte og hadde 65 jobber å velge mellom. At det ble Norge var mer tilfeldig, skjønt han hadde en professor fra Norge på universitetet og kjente en som hadde vært i Bergen! Og dessuten hadde han jo hørt en del om de norske jentene.....

Troms fylke var noe nytt og ukjent. Om oss visste han svært lite annet enn at det var nord for polarsirkelen - altså «arktiske strøk»!! At det tok så lang tid å reise hit skjønte han etterhvert som togturen strakte seg over flere dager.

Vegvesenet - en fin opplevelse Den som reiser langt reiser ikke forjevtes, har han nok tenkt etterhvert

som sommeren har gått. For arbeidsdagene har vært interessante og opplevelsesrike. Han har vært innom mange ulike arbeidsfelt: - har jobbet med geoteknikkerne, grunnborene, vært 2 uker i Tromsøysundtunnelen, jobbet med laboratoriearbeid på Nordkjosbotn og jobbet 2 uker på anlegget i Balsfjord. Dessuten har han deltatt på inspeksjon av Dyrøybrua og Mjøsunndbrua. Tidligere har Martin hatt sommerjobber hjemme i Canada, men jobben i Norge har vært mer allsidig, lærerik og interessant. Han synes det har vært særlig interessant å prøve de teoretiske kunnskapene i praksis.

Skjønt Canada og Norge er ganske like på dette feltet. Men en del regelverk i forbindelse med utføring av arbeidsoppdrag er ulike. Ellers er likheten flere enn forskjellene.

Det gjelder også kulturen og folket. Selv om nordmenn generelt sett er mer åpne og lettere å komme i kontakt med, ser han mange likheter i de to folkegruppene. Men jentene i Norge er best. De har blondest hår, er vakrest og mest lettsindig i hele verden. Opplevelsen med de norske «huldre» blir noe å fortelle kameratene om. Aldri har Martin sett så mange, så søte og så hyggelige jenter som i Norge.

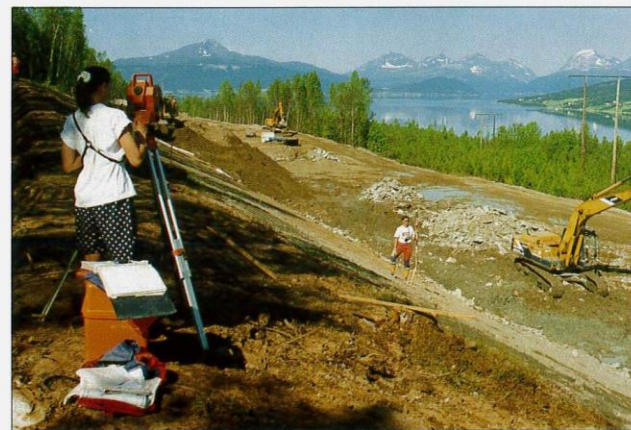
Dessuten har ølet vært godt, selv om prisene er avskrekkelige. Studenthybel i Tromsø har vært stam-plassen, men ellers har han stort sett fartet hele fylket rundt.



Alt skal praktiseres. Her er Martin i stige under Dyrøybrua.



På tokt med Ole Andre Helgaas i Mjøsunndet.



I jobb på strekninga Bergneset-Nordkjosbotn.



# «Seieren er vår, - vi har vunnet



Guttelaget / Seierslaget.



Jentelaget.

## Vegcupen i fotball

Tekst/foto: Ole Bruvold

Den første helgen i juni var det igjen duket for en av de store begivenhetene innenfor vegetaten, nemlig vegmesterskapet i fotball. Åsted for årets evenement var Oslo/Lillestrøm. Fra Troms stilte 10 jenter og 15 gutter, og de var med på å gjøre arrangementet minneverdig både i idrettslig og i sosial forstand.

Jentene våre havnet i en tøff pulje i innledningsrunden. Etter å ha kjempet som løver i fire kamper stod de til slutt bokført med to seire og to tap. Dette holdt ikke til videre avansement, og jentenes VM-eventyr var dermed ute.

Med to seire og en uavgjort gikk det derimot guttenes veg i innledningsrunden. Disse resultatene holdt til puljeseier og avansement til semifinalen. Motstander i semifinalen var Buskerud som ble slått 1 - 0. Dermed var vi i finalen igjen for 3. gang på fem år. Finalen ble et rent nord-norsk oppgjør idet de andre finalistene var guttene fra nabofylket i sør. At alle gode ting er tre fikk vi et nytt bevis for denne lørdagen. Etter å ha vært i finalen to ganger tidligere uten å lykkes, ble fjorårets vinnere, Nordland, slått 2 - 0 etter en god og spennende kamp. Dermed var Troms vegmestere igjen, 20 år etter at de sist klarte denne bragden. En flott prestasjon!

Trøsten for Nordlandsguttene var at jentene deres hentet hjem pokalen i dameklassen. Vi gratulerer Nordlandsgjentene med seieren!

Utover lørdags ettermiddag var det som seg hør og bør diverse sosiale aktiviteter, med bankett på Folkets hus i Oslo som kveldens høydepunkt.

# seieren er vår,» - seieren er vår



Velfortjent pause.



Trude - en flott fotballrepresentant fra Troms.



# Vegblokkade, geiter og fri fart

Tekstfoto: Lisa Sundstrøm

Årets sommereventyr stammer fra Corsica. Øya ligger i Middelhavet og er av franskmennene beskrevet som landets perle. Men om Frankrike finner gleder i øya, er ikke gleden like stor for Corsicanerne. De vil nemlig leve uten fransk innblanding - og understreker stadig dette - til stor forskrekkelse for enhver turist.

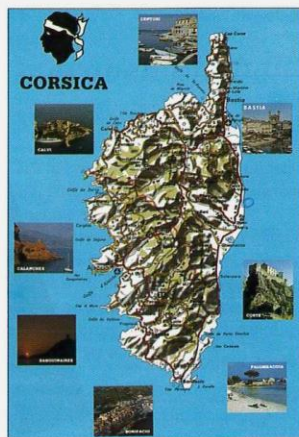
Slik fikk jeg oppleve en skikkelig vegblokkade. Ikke en sånn liten, søt som vegvesenet hjemme i Norge stiller i stand, heller ikke en slik som Natur og Ungdom lager. De blir tross alt fjernet av politiet. Nei - dette var 3 timer i 37 + grader, mens bøndene satt avslappet på sine traktorer. Politii i store mengder og borgermesterens nærvær ble oversett. Bøndene bare sto der, viftende med armer og bein (som de fleste

franskmenn gjør) mens vegkøene vokste mil etter mil. Busser og biler, turister og fastboende - alle bare sto der i heten.

Og midt oppi dette - en flokk med flere hundre geiter som hysterisk «galopperte» gjennom folkemassen, mens bonden ba oss å reise både hit og dit (men helst fra Corsica), mens han slo oss bort med en stor stokk.

Joda - fremmede kulturer er en opplevelse!

Også fartsgrensene var eksotisk. Da taxien nådde 140 i solsteiken, med en vegstandard som en god norsk fylkesveg, da krysset jeg fingrene, tviholdt i bilsetet (sikkerhetsbeltet var klemt av!!) og ba til de høyere makter!



Fortsatt forskrekket? Ikke før separatistbevegelsen er presenert. Det sørget de selv for ved å sprengte restauranten på feriestedet i lufta en vakker og het natt.

Ellers var øya verdt en opplevelse. Kiwitrær, mandariner, korkfigurer og vin - og med byggestil fra en annen verden. Og for ikke å glemme: Napoleon var jo født her, og fremmedlegionen har sitt hovedkvarter på øya.

Det har egentlig vært som i en drøm, mer spenning kan man kanskje ikke vente på en enkel liten 10 dagers ferie - eller hva!!



Vegblokkade og geiter på Corsika.

# JA eller NEI til EU

Tekstfoto: Lisa Sundstrøm

Verden er full av forandringer. Vi omorganiserer vegvesenet - men også Norge. De fleste av oss står utenfor med føl-elsere og tanker - men vi har i hvertfall våre egne meninger.

Ikke alle endringer i livet kan vi gjøre så mye med - men vi kan si hva vi vil, hva vi tenker og hvorfor! Selv om VEGSTIKKA på ingen måte tar mål av seg til å bli et politisk meldingsblad - tar vi likevel sjansen på noen meningsyttringer i forbindelse med EU og medlemskap. De fleste hører mening om emnet - og det kan være interessant å se hva som rører seg i ei vegvesen-sjel på den "europiske" fronten:

Derfor: *Bør vi gå inn i EU - og hvorfor/hvorfor ikke?*

*Tror du at et slikt medlemskap vil få konsekvenser for vegvesenet?*



Kristian Øverås, pensjonert stasjonssjef, Harstad

JA - til EU!

Det er uholdbart for et lite land som Norge å stå utenfor når det gjelder styre og stell i hele Europa. Vi får ingen medbestemmelse i det som skal skje.

Jordbruk og fiske vil få det vanskelig i årene som kommer. Da kan det være godt å ha en større union og støtte seg til. For hva vil skje om Norge blir stående alene utenfor?

Betydning for vegvesenet vil EU-medlemskap få. Vi er i prinsippet allerede i dag involvert i EU fordi lover og forskrifter skal harmonisere med EU. Rent trafikalt må det derfor være en stor fordel å komme med i fellesskapet, slik at vi ikke føler oss fremmed.



Roald Rasmussen, spesialarbeider, vedlikeholdsområde 1

Jeg er imot norsk medlemskap i EU - men er innforstått med at vi kommer dit - mot min vilje!

Slik Masteirich-avtalen er utformet mister vi kontrollen over det vi eier og har. For øvrig tror jeg at unionen vil oppløse seg i løpet av 10 år. Det går aldri bra - for mange land er med. Om et medlemskap får konsekvenser for vegvesenet har jeg egentlig aldri tenkt på - men det er jo som kjent de bynære områdene det skal satses på - og mindre til distriktene - så det sier vel seg selv!!!!



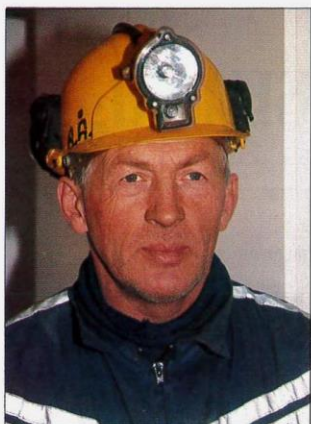
Ole Magnus Ellefsen, oppsynsmann, Harstad vegstasjon

NEI - til norsk medlemskap i EU!

Jeg vil ikke at Norge skal bli medlem av EU fordi vi kommer til å miste sjøfåderetten og derigjennom kontrollen over naturressursene som er et være eller ikke være for oss.

Et medlemskap kan få konsekvenser for vegvesenet fordi vil bli nødt til å tilpasse oss regelverket i resten av Europa. Det kan for øvrig være både positivt og negativt, selv om jeg ikke tror det vil få de helt store konsekvenser for oss.





Asle Åsmo, snekker, anlegget Grytøya



Bente Skogdal Johnsen, førstesekretær, vegkontoret

## Vi gratulerer!!!

### Med 50-års dagen:

Arne Storhaug, Bardu 5. juni

Ruth Eriksen, Tromsdalen 11. juni

Asbjørn Theodorsen, Tranøybotn 13. juni

Hans Erik Gressmyr, Tromsdalen 10. november

Odd Knutsen, Nordkjosbotn 12. november

Torstein Kaspersen, Lyngseidet 12. november

Eiliv J. Markussen, Borkenes 17. november

### Med 60 års dagen:

Arvid Pedersen, Silsand 1. juli

Ernst Hansen, Bardu 3. juli

Egil Seppola, Skibotn 14. juli

Halvard Hauge, Bardu 19. august

Fredrik Nikolaisen, Tomasjord 31. august

Hallvard Haugan, Tromsdalen 1 8. oktober

Bård Indseth, Bardu 18. november

### Med 25 års tjeneste i etaten:

Almar Leirbakk, Storslett 23. juni

Inge Iversen, Tomasjord 1. juli

Andreas Nilsen, Silsand 1. juli

Bjørn Fossbakk, Breivika 7. juli

Kåre Rognli, Oteren 1. august

Sevald Storbakk, Storsteinnes 1. august

Per Einar Nilsen, Tromsø 1. november

Hans Takøy, Finnsnes 7. november

### Med 40 års tjeneste i etaten:

Martin Eriksen, Tromsø 8. august



Terje Fjordbakk - ny stasjons-sjef ved biltilsynet i Harstad fra januar i år.



Vegvesenets "nye ansikt" på Harstad vegstasjon Edny Ostad, fullmektig.

## Takk

Hjertelig takk for blomster og gave i forbindelse med min 50 års dag.

Asbjørn Theodorsen

i anledning med min 50 års dag.

Takk for gaver og blomster

Odd Isaksen, Ramfjordbotn

Tusen takk til vegkontoret, arbeidskamerater og NVF for gaver og blomster i anledning min 50 års dag.

Arne Storhaug

Tusen takk for gaver og blomster i anledning mine 25 år i vegvesenet.

Sevald Storbakk

Hjertelig takk for gave og blomster i anledning min 60 års dag

Thor Stenseth

Takk for gaver og oppmerksomhet i anledning min 60 års dag.

Hilsen Torleif Lundgård

Takk for blomster og gave i forbindelse med 25 års tjeneste i etaten

Inge Iversen, Tromsø

Tusen takk til vegvesenet og arbeidskamerater for gaver og blomster i anledning min 50 års dag.

Richard Richardsen, Sørkjosen

Tusen takk til arbeidskamerater og vegadministrasjonen for blomster i forbindelse med min 60 års dag.

Det gledet virkelig.

Arne Hansen, Grytøya

Takk for oppmerksomhet, blomster og gave på 50-års dagen.

Kåre Isaksen, Lyngseidet

Takk for fin presang og en kjempeflott blomsterbukett som jeg mottok i forbindelse med 25 års tjeneste i etaten.

Jan Larsen, Tromsø

Takk for oppmerksomhet, gaver og blomster fra Statens vegvesen i forbindelse med min 60-års dag.

Ernst Hansen

Hjertelig takk for oppmerksomheten

## PERSONALNYTT

### Tiltredelse:

Guri Ugedal, overingeniør, engasjement som seksjonsleder utredningsseksjonen. Vegkontoret

Edny Ostad, fullmektig, Harstad vegstasjon

Frank Charles Jonassen, spesialarbeider, driftsområde 6, Storslett

Ole Johnny Gramstad, mekaniker, engasjement, Finnsnes vegstasjon

Stig Håkon Tretten, elektroreparatør, engasjement, Vegsentralen

Arnt Ove Ellerås, stikningsingeniør, Nordkjosbotn anleggskontor

Åge Rørnes, stikningsingeniør, engasjement, Nordkjosbotn anleggskontor

Hogne Olsen, stikningsingeniør, Løkshaugveien

Martin Svendsen, personalkonsulent, Vegkontoret

Renate Hansen, fullmektig, Storslett vegstasjon

Geir Arne Vian, ingeniør, Biltilsynet Tromsø

Karen-Sofie Næss, renholdsbetjent, Harstad vegstasjon

Knut Arild Pedersen, spes. arb., anlegg

Nils O. Nilsen, «

Hermod Nilsen, «

John Myhre, «

Annar Høgli, «

Torstein Isaksen, «

Oddvar Johansen, «

Roy-Tore Olsen, «

Randi Thrane, «

Hermod Johansen, «

Dag Henriksen, «

### Fratredelse:

Bjørnulf Johnsen, Aspelund

Erna Nilsen, Harstad

Kåre Løvberg, Bakkehaug

Merete Kornstad, Tromsø

Jan E. Golde, Tromsø

Johannes Hansen, Kårvik

Ingvald Reiertsen har 2 års permisjon for å arbeide for NORAD i Afrika. I denne tiden er Stein Johansen tilsatt som leder av byggeplanseksjonen

Jens G. Aarbo er prosjektleder for Det nye vegvesenet. Fram til 01.08.95 er Liv Nergaard leder av eiendomsseksjonen.



TAKK

for all deltagelse i anledning Ingebrigt Dahlbergs bortgang.

Kristine m/familie

Nå er jeg blitt pensjonist, men synes ikke det er trist. For nå skal jeg vaske og stelle hjemme, men arbeidsplassen jeg neppe vil glemme. En hilsen jeg sender til alle jeg møtte, der jeg gikk med min tue og bøtte. Kanskje vi treffes en gang på vår vei - ha det bra og takk for meg.

God høst!

Hilsen Erna