

C

Returadresse:
Statens vegvesen Troms
9005 TROMSØ

SIKT - men ikke MINST:

Trafikkspørsmål er også etterspurt



Nordkjosmessa 1998
Nordkjosmessa var i år som tidligere år godt besøkt. Blant campingvogner, blomster, ørepynt og spekepølser var også vegvesenet med.

Prosjekt Balsfjord presenterte i likhet med de senere årene utbygging og planer i Balsfjord og Storfjordområdet. Og som vanlig ble budskapet godt mottatt både blant lokalbefolkninga og tilreisende.

Trafikkavdelinga etterspurt
Nytt av året var trafikkavdelingas tilstedeværelse. Informasjon om førerkort, vegvedlikehold og kjøring i rundkjøringer skapte til tider folkeforsamlinger. Mange spørsmål og mange avklaringer var resultatet.

Vegvesenstoff er godt stoff, og vår tilstedeværelse ute blant folk er viktig. Det tar vi til etterretning.

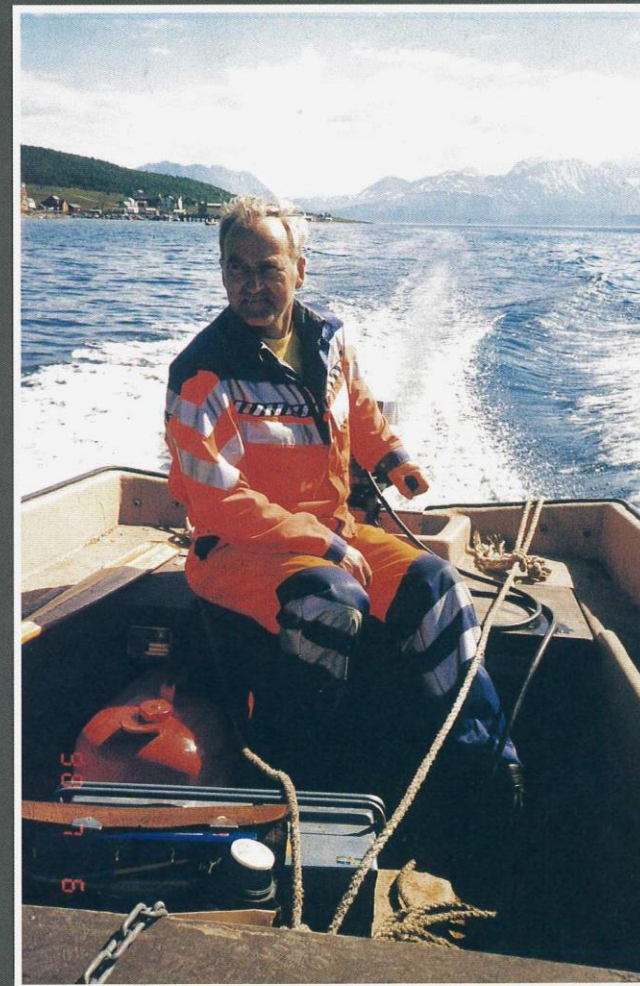


Foto: Lisa Sundstrøm

Vegstikka

Bedriftsblad
for Statens vegvesen Troms

Nr. 3 - 1998 - 30 ÅRGANG



Statens vegvesen
Troms

Var alt så mye bedre før i tiden?

«En sommer er over, men minnene om den består», heter det så fint i sangen. Pussig hvordan minner hele tiden består så uendelig mye mer enn nåtiden. Vi er kjent for å leve mer i fortiden enn i nåtiden.

Derfor husker vi alltid hvor fint det var i vegvesenet «før i tiden». Det var liksom da det egentlige vegvesenet besto. Det var da vi gjorde de riktige oppgavene og tok de riktige valgene. Det var også da de skikkelige vegarbeiderne eksisterte, folk hadde nærhet både til veggen og medmennesker og etatsånden var sterk og solid. Du verden så fort vi glemmer tunge tak, diskusjoner, mobbing, latterlige arbeidsoppdrag, late og leie folk. For alt var så mye bedre før. Kan hende vi også sier det om 5 år, etter atter en omorganisering, en spesialisering eller effektivisering. Men det kan også hende at noe av det vi gjør i nåtid og framtid faktisk har noe for seg og at det fører til noe vettig og utviklende!

Lisa



BEDRIFTSBLAD
FOR STATENS VEGVESEN
TROMS

Nr. 3 1998 - 30. årgang

Redaktør:
Lisa Sundstrøm /
Edel Austlid

Korrektur:
Inger Tempel

Redaksjonsråd:
Torbjørn Naimak
Gunnhild Henriksen
Gunnar Sørensen
Ann Synnøve Elvevold

Utgiver:
Statens vegvesen Troms
9005 Tromsø
Tlf. 77 61 70 00

Produksjon:
Desk top publishing

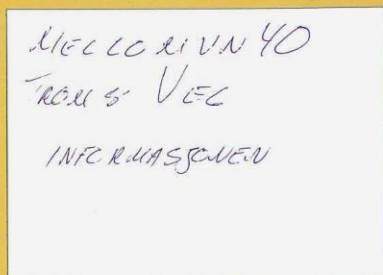
Grafisk Produksjon:
Trykksak Leverandøren A.S.
Tromsdalen

Opplag:
1500 eksemplarer

Foto forside:
Kjetil Loding
Fergekaiinspeksjon –
Sigmund Molund i båt fra
Karlsøy til Vannøy

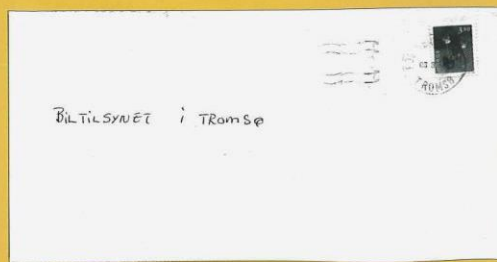
Et mangehodet troll eller barnets rette navn:

For det er vel på Mellomveien vi holder til - og egentlig jobber vi med veg i Troms - og selvsagt er det like greit å sende det til informasjonen....der de for øvrig tar hånd om alt det de andre ikke vil ha!



Posten skal fram

«Biltilsynet i Tromsø» er fortsatt nok. Hva skal vi med riktig nummer og navn når alle vet hvor det skal?



Spesialisering

- hva betyr det for Troms?

Tekst: Edel Austlid
Foto: Lisa Sundstrøm

I vinter startet arbeidet med å komme fram til en mer effektiv utnyttelse av ressursene i Statens vegvesen. Grunnlaget for dette arbeidet er gitt i Stortingsmelding nr 41 (1993-94) der det ikke bare for produksjonsdelen, men også for myndighetsdelen er pekt på nødvendigheten av en sterkere sentral styring av ressursbruken. Sammen med den nye organisasjonsformen (1995) for Statens vegvesen forutsettes det i meldingen en mer effektiv virksomhet.

Produksjonsavdelingen har som kjent allerede gjennomført spesialisering på en del felt, nå er det myndighetssiden sin tur.

Det kan være flere metoder som kan brukes for å oppnå en mer rasjonell drift av Statens vegvesen. Vegdirektøren har gjennom sist vinters forarbeider kommet fram til at spesialisering av en del oppgaver vil være et av de midlene som kan gi best resultat i forhold til å nå målet, dvs. at etatens arbeidsoppgaver kan gjennomføres til rett tid og med riktig kvalitet med mindre ressursbruk.

Med dette som bakgrunn utarbeidet Vegdirektoratet et forslag som ble sendt vegkontorene til høring med frist 10. august. Her ble det foreslått at landet deles inn i 4 regioner der Troms sammen med Sor-Trøndelag, Nord-Trøndelag, Nordland og Finnmark utgjør region Nord. Noen oppgaver skal i følge forslaget spesialiseres innen regionene og noen oppgaver skal spesialiseres på landsbasis. Vegkontorenes oppgaver deles inn i basisoppgaver og spesialiseringsoppgaver i forholdet 80:20%. Det vil si at spesialiseringsopp-

gavene utgjør en relativt liten del av de totale oppgavene. Likevel antas det at gevinsten vil være relativt stor ved å spesialisere på noen felt.

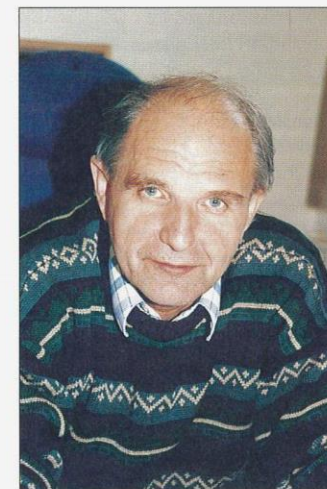
Uansett opplegg for spesialisering skal hvert vegkontor ivareta basisoppgaver. Det tas utgangspunkt i at det skal være et vegkontor i hvert fylke, og at alle vegkontor skal ha en formell organisasjon som består av 4 avdelinger samt vegsjef med stab.

I forslaget ble det lagt opp til at Troms skulle ha spesialkompetanse på følgende områder:

- Pilot Økosys 1998-2001
- Økosys - kasse/uteregistrering/budsjett
- Forvalte etatens standard PC-oppsett + SVV desktop
- Forvalte etatens overordnede E-postrutiner og løsninger, drive regionalt postkontor
- Etteropplæring av førerprove-sensorer
- Bestillerkompetanse/avtale-utforming
- STRAKS - ulykkesregister
- Prosjektering og byggeledelse tunnel
- Dataforvaltning og systemforvaltning knyttet til digitale kartdata (V/G-systemene)
- Analyselaboratorium

Vi ser altså at vi er foreslått til å ha spisskompetanse på ganske mange områder. I realiteten innebærer det likevel spesialkompetanse på relativt få personer og det vil dermed være svært sårbare områder.

I høringsuttalelsen fra Troms sier vegkontoret selvsagt ja takk til de foreslåtte spesialiseringsoppgavene og foreslår i tillegg noen nye. Resul-



Eilif Mathisen.

tatet blir en økning på 3 årsverk. Dette gir ingen ressursbesparelse og vegkontoret etterlyser derfor klarere mål for innsparing.

For å høre siste nytt om utviklingen har Vegstikka snakket med Eilif Mathisen som har vært på vegsjef-motet og fått de siste signaler fra sentralt hold. Hvordan ser realitet ut etter høringsrunden?

- Det er grunn til å tro at mange fylker har kommet til det samme resultatet som Troms når det gjelder ressursbruken etter denne høringsrunden. En spesialisering som ender opp på plussiden i antall årsverk er ingen effektivisering. Det er derfor nå viktig at vegkontorene tenker igjennom hvilke oppgaver vi kan gi fra oss og der andre fylker med fordel kan være spesialister. Vi sitter i dag med en rekke små - og kanskje også store - oppgaver som er mindre viktige for oss enn andre. Disse oppgavene binder likevel opp relativt store ressurser. Det vil være en fordel for oss om vi kan kvitte oss med noen av disse oppgavene slik at vi kan konsentrere oss om primæroppgavene våre. Dersom Vegdirektoratet hadde kommet med tydeligere mål for hvor stor besparelsen skulle være i det enkelte fylke, hadde vi blitt tvunget til å regne oss ned til dette målet.

Vil spesialiseringen bli gjennomført etter planen fra årsskiftet?

- Signalene går ut på at Vegdirektoratet vil komme med forslag om få og konkrete oppgaver som kan spesialiseres i første omgang. Alle fylkene skal ha spesialoppgaver. Det er imidlertid klart at det ikke vil bli gitt mer penger til fylkene. Bevilgningene i årene som kommer vil etter all sannsynlighet reduseres. Det er desto viktigere at vi kan utnytte de tildelingene vi får godt.

Hvilke konsekvenser vil spesialiseringen få for de ansatte?

- Det er klart at denne spesialiseringen vil medføre endringer for en del mennesker. Spesialisering kan føre til sterkere fagmiljøer rundt hver enkelt oppgave, noe som kan være inspirerende å arbeide innenfor. Det vil imidlertid også føre til at noen vil måtte endre arbeidsoppgaver ettersom noen oppgaver må legges til andre fylker. Selv om det kan være leit å måtte gi fra seg en oppgave man trives med, er det ikke sagt at nye oppgaver er mindre interessante. Det kan derimot være en utfordring å arbeide innenfor et felt man ikke kjenner så godt fra før. Det viktigste er nok at ingen skal sies opp, men at rasjonaliseringen skal tas inn ved naturlig avgang.

Før gjennomføring skal saken bearbejdes videre i Vegdirektoratet og forhandles med fagforeningene sentralt.

Kulturdagene

Sommerens vakreste eventyr er den beste beskrivelsen på Kulturdagene som ble arrangert på Norsk Vegmuseum 19.-21- juni. Aldri har vi sett så mange smilende vegvesenansikt på en gang. Å gjengi stemninga og opplevelsen føles vanskelig - rett og slett fordi enkelte ting ikke kan beskrives med ord. Vi har

derfor valgt å gi et billedlig inntrykk av dagene på vegmuseet - i den grad de kan gi en mer levende gjengivelse.

2500 vegvesenfolk var samlet i 3 dager. 54 av disse kom fra Troms. «Ufattelig artig» er noen av kommentarene i ettertid. Her kan du også ta del i opplevelsen:



«Småveikjen dansa naken....» – Tromskoret i aksjon.

Troms og Finnmark hadde øvd inn noen sanger til fellesnummer.



Til sammen 10 kor fra hele landet deltok på kulturdagene – her er det fellesøving.



.....å, vi sang og sang.....



Utstillingene viste et utrolig mangfold av hobbyarbeider – her et glimt fra Troms sin utstilling.



Se hvor mye fint vegvesenfolk
lager når de ikke er på jobb!
Tromsutstillingen.



Tromsdeltakerne samlet under åpningsseremonien.



Eva Bræck spilte baryton
sammen med felleskorpsset.

....og noen måtte arbeide – funksjonærene
Ann-Sylvi Hansen og Liss Lauritzen.



Sentrumstangenten i Tromsø

- fremdeles i live

Tekst: Hallvard Haugan
Foto: Edel Austlid

Arbeidet pågår fortsatt selv om det har vært lite offentlighet i det siste. Begrenset tilgang på drivstoffmidler (distriktsbidraget) gjør at aktiviteten er mindre enn den kunne ha vært. Det planlegges nå at Sentrumstangenten skal åpnes for trafikk i 1999.

Status august 1998

Alle sprengningsarbeider er avsluttet og tunnelen er ferdigsikret med bolter og sprutbetong. Noe av asfaltarbeidene er gjort. Det som er igjen utsettes til neste år. Arbeidene med innkledning (vann- og frostsikring) er i full gang og skal være ferdig i november i år. Veidekke ASA er entreprenør.

Produksjonsavdelinga og anleggsgartner skal gjøre ferdig krysset med Strandveien og portalområdet ved Fylkeshuset i høst. Noe av finpussen blir tatt neste år.

Anleggsarbeidene - framdrift

Ved de andre tunnelene som er bygd i Tromsø har vi hatt noen få entreprenører i aktivitet samtidig. Vi har stått for koordineringsarbeidet. I dette tilfellet har vi hatt flere entreprenører samtidig bare i portalområdet. Her er produksjonsavdelinga, anleggsgartner, Troms Kraft, Telenor og en rørlegger-entreprenør i arbeid samtidig. Ellers i tunnelen går arbeidene i tur og orden - stort sett med en entreprenør om gangen. Dette har sammenheng med tilgang på penger. Det gunstigste med hensyn til byggetid og det byggeledelsen har kapasitet til å følge opp ville være å ha flere arbeider i gang samtidig. Med hensyn til arbeids-



«Palmer - luft - vind» - Ventilasjonssjakt over transformatorstasjonen utformet av Harald Bodøgaard.

miljøet og oppfølging av arbeidene, er det ikke tvil om at en entreprenør om gangen er å foretrekke - tingene tatt i tur og orden i stedet for «hulter til bulter».

Tunnelstandarden

Innkledning (vann- og frost-

sikringen) blir noe enklere enn for de øvrige riksveg tunnelene i Tromsø. Betongementer i veggene erstatter isolasjonsplater med sprutbetong. En del av tunnelen er så tørr at innkledningen blir sløffet. Ellers får den vanlig Tromsø-standard på all annen utrustning;



Portalen ved Fylkeshuset med kunstnerisk utsmykking av Harald Bodøgaard.



Kunstnerisk utsmykking av Harald Bodøgaard: Bearbejda granittplater innfelt i farga betong.



Spesialarbeider Kjell Reinholdtsen under kontrollmåling ved portalen.

belysning, ventilasjon, skilting, telefon- og radiosamband og for ikke å glemme, kunstnerisk utsmykking.

Åpning

Når vinteren og frosten kommer, vil det fortsatt stå igjen noen arbeider som er avhengige av vårlige temperaturer. Dette gjelder asfaltering og kantsteinsarbeid. Dette blir derfor utført våren 1999.

Slik det nå ser ut, ligger det an til åpning for trafikk tidlig i juni 1999.

Nasjonal verneplan

Tekst: Oddmar Eilertsen

Foto: Edel Austlid

Som tidligere omtalt i Vegstikka og andre organer er det igangsatt et omfattende prosjekt i Statens vegvesen på landsbasis som har som mål å utarbeide en «Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner».

I denne sammenheng er det opprettet prosjektgrupper i alle fylker. Første milepel er en plan for vegminner og veghistoriske miljøer fram til 1960 - arbeidet med denne delen skal være avsluttet ved utgangen av neste år.

Vi er nå kommet så langt at vi har avsluttet registreringsarbeidet hos oss for i år.

Det startet med at vi i prosjektgruppen gjorde et relativt skjønnsomt utvalg av objekter av interesse. Dette utvalget ble ganske omfattende, men ble etterhvert krympet sammen til 35 objekter med god spredning over hele fylket. I dette arbeidet, som ikke var helt enkelt, hadde vi god hjelp av de registreringer av eldre veger og bruer som var gjort tidligere. Vi fikk også god assistanse av Martin Eriksen og av øvrige i vegvesenet som hadde kjennskap til og kunnskap om «godbiter».

Det ble sendt en orientering om prosjektet til samtlige kommuner med en oppfordring om å komme med bidrag, men responsen her var meget dårlig. De to hederlige unntak fra dette var Bardu kommune og Lyngen kommune - disse kom med verdifulle bidrag.

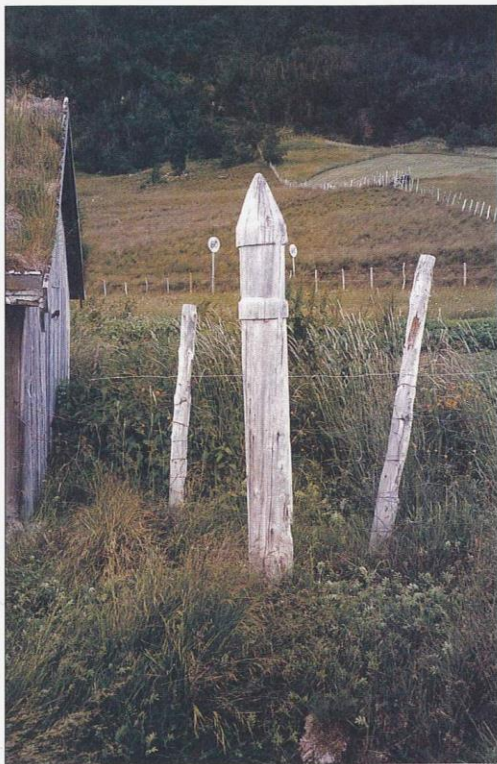
Er det for eksempel mange som vet at det i Lyngen står en gedigen trestolpe fra 1880-årene som markerte skille mellom eiendommer med vedlikeholdsplikt på vegen?

Selve registreringsarbeidet i marken ble utført av arkeologistudent Tor Mikalsen.

Det var nok noe optimistisk å rekke over 35 objekter da registreringsarbeidet fra Vegmuseets side var lagt opp ganske så tidkrevende. I tillegg til å fylle ut registreringsskjema skulle det også tas bilder, lages fotoliste, i noen tilfeller lages skisse, samt plote inn alle objektene på kart i stor målestokk. Bare det å skaffe til veie kartmateriale og opplysninger om alle objektene var nok så tidkrevende.

Resultatet ble fullstendig registrering av 21 objekter i år.

10



Pollen – rodepel

Prosjektgruppen foretok to 2-dagers befaringer, en i nordfylket og en i midtfylket. Vi håper å få en befarings i sørfylket i høst.

Befaringene resulterte i at vi både «oppdaget» nye objekter for registrering og sorterte ut andre som ikke var så interessante.

Befaringene var særdeles vellykkede og interessante. Selv om Troms har en relativt kort veghistorie i forhold til sørlige strøk av landet så er det svært mange, både vakre og historisk sett, spennende ting å ta vare på.

Som nevnt skal prosjektet gå også neste år, og det blir behov for en registreringsrunde også neste sommer.

I en nasjonal verneplan er det klart at det ikke blir så mange objekter fra hvert fylke som kommer med -

antakelig i størrelsesorden 3 - 5. Å velge ut de vi vil foreslå blir derfor en vanskelig oppgave.

Vi har foreløpig ikke gjort noen form for prioritering av det som er registrert.

Av spesielt interessante ting nevnes i fleng:

Markedsvegen i Skibotndalen, med historie bakover til tidlig på 1800-tallet.

Rodeskillemerke i Lyngen fra ca 1880

En rekke steinhvelvbruer fra århundreskiftet.

Åndervåg bru - hengebru fra ca 1930

Gamle Nordreisa bru fra ca 1900

Fosslund bru i Balsfjord fra 1887

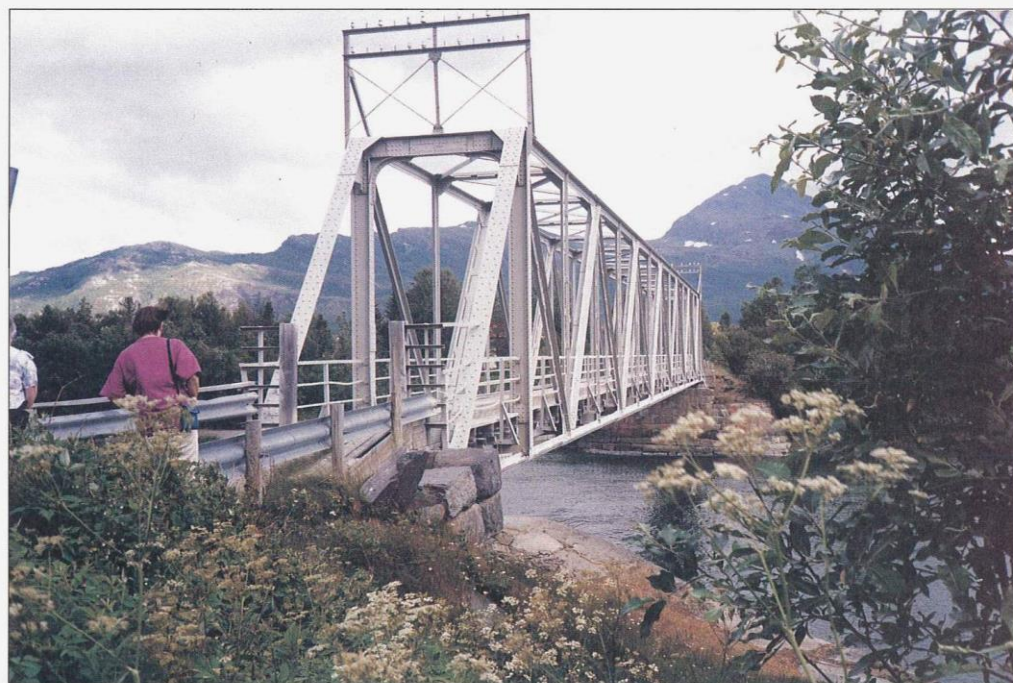
En rekke milesteiner fra 1880-årene

osv.

Om noen lesere savner eller vet om spesielle ting, så tas henvendelser imot med takk!

Fjellfimbakken – eldste vegfar i Troms.

Nordreisen bro.



Kommuneplanlegging

= åpen planprosess, aktiv medvirkning og konsekvensvurderinger

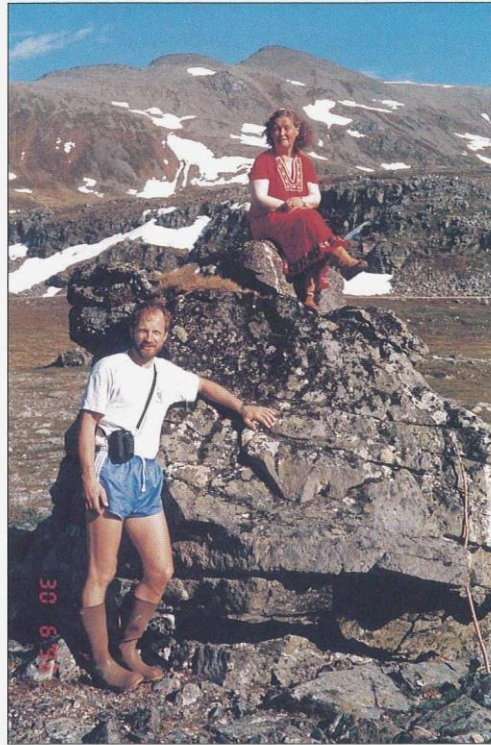
Tekst: Trygve Pedersen

Foto: Trygve Pedersen og Erik Skonseng

Dette er uttrykk vi på planseksjonen daglig må forholde oss til, spesielt vi som arbeider med overordnet planlegging. Slik har det vært mange år nå, men det virker som om kontaktflaten med omverdenen og medvirkningen i planprosessen stadig utvides, mens kravet om undersøkelser og konsekvensvurderinger skjerpes.

Lovverket pålegger oss stadig mer kontakt med omverdenen. Endringene i plan- og bygningsloven har tvunget oss til et tett samarbeid med kommunene. Mens vegvesenet for noen år siden kunne drive planlegging i

medhold av vegloven, er det nå kommunen som er planmyndighet. Det innebærer at kommunen gjør vedtak om planene. Men vegvesenet har fortsatt en egen hjemmel til å «utarbeide og fremme utkast til oversiktsplaner, herunder vegutredninger.... og regulerings- og bebyggelsesplan» (plan- og bygningsloven § 9-4). Denne hjemmelen er i utgangspunktet begrenset til «rene vegplaner» dvs. planer som ikke inneholder noe mer enn det som er nødvendig for å bygge, utbedre, vedlikeholde og ha ansvar for drift av riks- og fylkesvegene. Det hender også at kom-



Trygve Pedersen og Karen Anna Logje Gaup.

munene ønsker at tilgrensende areal skal tas med i planen og da inngår vi et samarbeid om planleggingen.

I tillegg til samarbeidet med kommunene som stort sett går greit, har vi

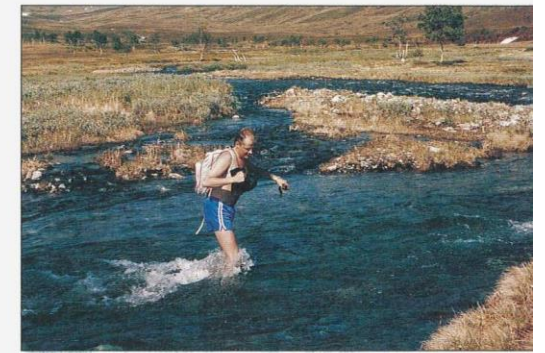
På Arnøya gjennomførte vi en befarings den 29. juni i år i et strålende sommervær. Her deltok Tor Mikalsen (samiske kulturminner), fylkesmannens miljøvernavdeling, reindriftsagronomen i Vest-Finnmark, Karen Anna Logje Gaup som er tillitsmann i reinbeitedistrikt 39, Arnøy/Kågen og planlegger og geolog fra vegkontoret.

en bred kontaktflate gjennom planprosessen. Vi arrangerer ide-dugnader og folkemøter (både ved anleggsstart og i enkelte tilfeller når planen legges ut til offentlig ettersyn). Vi har møter med offentlige høringsinstanser f.eks. fylkesmannens miljøvernavdeling, fylkesmannens landbruksavdeling, kultur-etaten i fylkeskommunen, samisk kulturminneråd og andre som kan ha interesser i planarbeidet. Og vi er selvfølgelig på befaringer i planområdet både alene, og sammen med andre offentlige etater, konsulenter som skal gjøre undersøkelser for oss i planområdet og grunneiere og andre rettighetshavere i planområdet.

Kravet til undersøkelser i planområdet er skjerpet de siste årene. Det er utarbeidet egne håndbø-

ker som beskriver framgangsmåten ved konsekvensanalyser som skal gjennomføres på alle kommunedelplaner vi arbeider med. I tillegg har vi i plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredning (KU). Denne loven med forskrifter medfører at vi har fått krav å gjennomføre KU på mange av kommunedelplanene som vi arbeider med nå. Dette gjelder blant annet E 8 Nordkjostbotn - Balsfjord grense, E 6 i Kåfjord og Fv 347 på Arnøya.

For de som ikke driver i dette fagfeltet er det kanskje ikke så enkelt å forstå forskjellen mellom konsekvensanalyse og konsekvensutredning, og jeg skal heller ikke bry leserne med noen inngående forklaring av begrepene, men bare nøye meg



Her er en situasjon fra den «tøffe» hverdag for geologen vår, Erik Skonseng.

med å nevne at konsekvensanalyse på en måte er en «vegvesenintern» sak mens konsekvensutredning skal utformes som eget et dokument som krever en spesiell formell behandling.

Som et eksempel på hvor mange aktører som kan delta i planprosessen kan vi bruke Arnøya hvor vi arbeider vi med en kommunedelplan for skredsikring av veggen. I tillegg til samarbeidet med kommunen har vi hatt NGI (Norges Geotekniske Institutt) til å undersøke rasfare og foreslå rassikring. Troms fylkeskommune, kultur-etaten har gjort undersø-

kelser rundt kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap og skal vurdere virkningene av en eventuell ny og rassikret veg. Etter krav fra Samisk kulturminneråd har vi engasjert en egen person (Tor Mikalsen, som også har jobbet med å registrere gamle vegsløyfer og bruer i fylket) til å gjøre tilsvarende undersøkelser for samiske kulturminner og kulturmiljø. NINA-NIKU undersøker vilt og botanikk/vegetasjon. I tillegg gjør vi egne geologiske undersøkelser (Erik Skonseng på teknologi-seksjonen), landskapsvurderinger (Gunhild Rosenfelt, faggruppe miljø på planseksjonen) og vi har hatt en trafkk-telling utført av folk fra veg- og trafkkstasjonen på Storslett. Rapportene fra disse undersøkelsene skal planleggeren sy sammen til et plan-dokument og en konsekvensutredning som skal legges ut til offentlig ettersyn og senere behandles av kommunestyret.



Reinbeitedistriktet har hele Arnøya som sommerbeite for reinen. Enkelte av alternativene som skal utredes vil ramme reinbeitedistriktet hardt, og Karen Anna ser det som sin oppgave å fortelle oss hvordan reinbeitedistriktet driver på Arnøya slik at vi skal få forståelse for hvilke problemer en eventuell ny veg kan gi for næringa. Dette gjorde hun på en utmerket måte under befaringen. Karen Anna har vi for øvrig hatt med på befaring tidligere i forbindelse med bygging av nytt ferjeleie på Storsteinen.

Her sitte Karen Anna på noe som kanskje er en gammel samisk offerstein overst i Elvedalen på Arnøya.



Glattkjøringsbane for tunge kjøretøy.

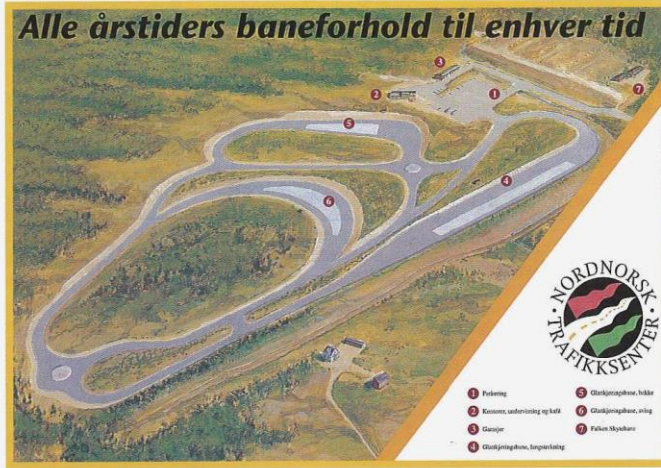
Tekst og foto: Stein Marvin Bøe

I oktober åpner Nord Norsk Trafikksenter AS glattkjøringsbane for tunge kjøretøy på Aspelund ved Finnsnes. Kandidater i Nord Norge som skal avlegge førerprøve for buss, lastebil og vogntog, må nå gå gjennom eget kurs i glattkjøring før de får avlegge førerprøven. Dette er tredje banen i landet av denne type. De andre to banene ligger i Våler (Østerdalen) og i Kristiansand.

En lang prosess fra idé til realitet er nå over. Det er nok ikke til å legge skjul på at dersom ikke det sterke engasjementet på Finnsnes var til stede, hadde ikke denne banen blitt en realitet. Det er også usikkert om det i det hele tatt ville vært en bane i Nord Norge nå.

Effekten av glattkjøringa ikke i tråd med hovedformålet.

Det var Stortinget som i 1991-92 vedtok krav om obligatorisk glattkjøringskurs for store kjøretøy. «Hovedformålet med glattkjøringsopplæringa er å skape respekt for bruk av store kjøretøy på glatt føre og å øve inn



køyremåtar som kan medverke til å unngå typiske ulykker for store kjøretøy på glatt føre. I tillegg kjem øvingar i å ta seg fram på glatt veg.»

I juni 1993 ble ordningen innført i østlandsfylkene og ble i 1994 utvidet til Sør- og Sørvestlandet. I etterkant har TØI gjort undersøkelser på om denne opplæringa reduserer risikoen på glatt føre for slike kjøretøy. Tendensen i resultatene er at glattkjøringskurset gir en ugun-

stig effekt. Denne konklusjonen er noe usikker, men det er imidlertid trygt å konkludere med at glattkjøringskurset ikke reduserer risikoen på glatt føre. Dette er også i samsvar med tidligere undersøkelser for førere av lette biler.

Man kan spørre hvorfor det legges så mye arbeid ned i bygging av slike baneanlegg som pålegger kandidatene store kostnader til reise og gjennomføring av disse kursene. Initiativet til denne opplæringa kommer ikke fra fagmiljøene, de er heller et resultat av politikernes ønske om å gjøre noe for ulykker på glatt føre med tunge kjøretøy.

I etterkant av undersøkelsen er det jobbet mye med å justere på opplæringen og øvelsene på banen. Uten at det er forsket på det, viser erfaringer fra de som jobber med dette at det synes virkningsfullt. For å unngå at førerne skal føle seg for trygge etterhvert, har opplegget dreid mer over på demonstrasjoner

Utsnitt av glattkjøringsbanen – sving.

som klart viser hvilke krefter som er i sving, samt at de kan få se konsekvensene av for stor fart i ulike situasjoner.

Islagte glattfelt

Når banen åpnes i oktober vil den skille seg vesentlig ut på et punkt i forhold til øvrige glattkjøringsbaner i Skandinavia, og antagelig i hele verden. For tungebilbaner i Skandinavia, består glattfeltene av epoxybelegg, der vannmengden som sprøytes på avgjør friksjonen. De av leserne som har gjennomgått glattkjøring for personbil, husker glattfeltene i form av jernplater med friksjonsmiddel på. Nord Norsk Trafikksenter AS har valgt å lage naturis året rundt, ved at kjøleelementer er støpt ned i betong. Dette vil gi større følelse av realisme under øvelsene, og det er å håpe at dette kan være ett bidrag for å gi bedre resultater av kursene.

I midten av oktober blir nye instruktører til banen lært opp. Statens trafikklærerskole kurser da 16 kjørelærere og lærere fra videregående skole slik at de kan være

instruktører på glattkjøringskursene.

Dyrere tungebilfører-kort i Nord-Norge

Når nybanen åpner vil kandidater til førerkort på tyngre kjøretøy fra Nord Norge nord for Saltfjellet, måtte gjennomgå ett dags kurs for buss og lastebil. De som skal føre vogntog må ha to dagers kurs. Det sier seg selv at kostnadene vil for de fleste øke betraktelig.

Statens vegvesen Troms som samarbeidspartner

Banen bygges og eies av et eget selskap som skal stå for drift og opplæring. Statens vegvesen står for godkjenning av kursarrangør og skal se til at opplæringen skjer i tråd med retningslinjene. Statens vegvesen Troms ved Finnsnes veg- og trafikkstasjon som skal være kontaktpunktet mot NNT AS, for-

ventes som del av dette å ha et tett og godt samarbeid med senteret. Nettopp dette gir oss store utfordringer i tiden fremover for å bidra til et forbedret opplæringsresultat.



Disponent Vidar Sæther og faggr.leder Andreas Nilsen.

Hærverk eller forsøk på moderne kunst!

Foto: Lisa Sundstrøm



6-åringene på skoleveg - aktiviteter i 1998

Tekst: Kirsti Stokmo
Foto: Lisa Sundstrøm

For andre gang har et nytt årskull med 6-åringene hatt sin første skoledag. Statens vegvesen har også i år engasjert seg for å gjøre skolevegen tryggere for de nye skolebarna.

Utgangspunktet vårt er at vi må «akseptere» at 6-åringene er impulsive og ukonsentrerte. Skal skolevegen kunne bli bedre for dem er det bilførerene som må bli oppmerksom på 6-åringene sine evner til å ferdes i trafikken og ikke 6-

hovedsak arbeide med informasjon rettet mot bilførerene og 6-åringene sine evner til å ferdes i trafikken.

Ved skolestart var folk fra trafikkstasjonene synlige på vegene rundt skolene. Aksjonen ute på vegen har til hensikt å informere bilførerene om 6-åringene sine begrensninger i trafikken og det faktum at bilførerene må ta hensyn til dette når de kjører.

Dagene rundt skolestart ble det også annonsert på første side i alle



Utover høsten vil Statens vegvesen henvende seg til trafikantene på

ulike måter for å minne om at vi har noen små myke trafikanter langs vegene både etter at høstmørket har senket seg og når det er blitt hvitt rundt oss.

De voksne, bilførerene, vil få utdelt isskraper som hjelper dem å bedre sikten og alle førsteklassingene vil få utdelt refleksvester med «myldre-trekanten» på, fra Statens vegvesen. Nytt av året er at refleksvestene først blir utdelt litt utpå høsten når det begynner å bli mørkt.

Vi håper at disse aksjonene kan være med på å skape en tryggere skoleveg først og fremst for de aller minste, men også for alle som må gå langs vegene våre.

avisene i fylket. Her ble symbolet for 6-åringene på skoleveg brukt sammen med en oppfordring om å senke farten. Dette var ment som en tankevekker for bilistene før de skulle sette seg i bilen om morgenen.



Tidligere i år var folk fra trafikkstasjonene ute på vegen med informasjon til bilistene og skoleungene. Her fra Tromsø.

åringene som skal opptre som «voksne».

Ut fra undersøkelsene som er foretatt om «uheldig» kjøring i nærområdet til skolene vil vi i år i

En grønn milepæl i vegvesenet

Tekst og foto: May-Goril Ellingsen

Den siste dagen i august var en merkedag for Statens vegvesen. Vår første reformelev avsluttet fagprøven i anleggsgartnerfaget. Det er første gang vi prøver oss som lærebedrift i dette faget. Morten Arntsen var 17 år da han begynte hos oss og var den yngste lærlingen vi har hatt.

Fagprøven

Morten er nå en voksen mann på 19 år, og han ble prøvd i følgende ferdigheter:

- Legge kantstein, brostein og marktegl.
 - Påarbeide plen og bed og utføre plantearbeid
 - Montere sykkelstativ
 - Nivellere og avrette for asfaltering
- Under fagprøven kreves det både planlegging, utførelse og evaluering.



Provenemndas formann, Roar Markussen har et realistisk forhold til hva man kan kreve av prøvekandidaten. Teorien må sitte i bunnen, så kommer ferdighetene etterhvert.

Det er mange oppgaver og tunge løft på begrenset tid, men kandidaten har anledning til å bruke håndtlinger og har prakti-

sert arbeidsledelse på en av «sine egne», Stein Oddvar Eriksen. Han er lærling i anleggsmaskinførerfaget.

Det er jevnet seg ut. Ved siste lønnsoppgjør fikk lærlingene sin særavtale og nå fungerer det fint.

Læreplan

Morten har brukt opplæringsboka og vet at han har fått dekket de fleste modulene i læreplanen. Derfor var han trygg på oppgavene i den praktiske prøven. Som prøveklut for reformen og i faget har han forsørt noen motbakker underveis. Særlig i begynnelsen med uklare rettigheter og kommandolinjer gikk det litt i sikksakk. Etter hvert

Miljø

Anleggsgartnerfaget har ennå ikke en sentral plass i Statens vegvesen. Den grønne linja får likevel stadig bredere plass i vår virksomhet. Vi er en etat med en økende - og nødvendig - miljøbevissthet.

Fremtidsutsikter

Arbeidsutsiktene ser bra ut. Morten regner med å være fullt engasjert fra sesongstart våren -99. Men nå skal han på ferie og turen går til Svalbard. I permafrosten der opp er det ikke påtrengende mye mas for en anleggsgartner, selv for en med fagbrev!



Håkon Gjertsen har vært Mortens høye beskytter og faglige leder og har lovet han gjennom motgang og medgang i to år.

Arbeidsmiljøutvalget

Tekst: Edel Austlid
Foto: Petter Hildre

Arbeidsmiljøutvalget (AMU) har hatt møte og behandla saker om skademeldinger, nestenulykker, arbeidsmiljøpris og internkontroll.

Arbeidsmiljøutvalget har 4 møter i året og to av disse holdes utenfor vegkontoret. Sist ble møtet holdt i Gratangen og Ibestad. Hensikten med å legge møtet til dette området var, i tillegg til å behandle de ordinære AMU-sakene, å besøke vernegruppene i området.



Arbeidsmiljøutvalget dro med åttringen Grytir tur-retur Gratangen Ibestad.

I følge leder av AMU, Petter Hildre, er de viktigste sakene å arbeide med framover å få redusert sykefraværet som for tiden ligger noe høyt,

samt skadeforebyggende tiltak.

I 1997 tronet Troms på toppen av statistikken som viste sykefraværet i

etaten. Dette var en toppnotering som vi skulle ønske vi hadde unngått. Som et ledd i arbeidet med å redusere sykefraværet er det

nedsett ei arbeidsgruppe som skal analysere sykefraværet og komme med forslag til tiltak.

Å sette fokus på nestenulykker har vist seg mange steder å være et nyttig hjelpemiddel i forbindelse med skadeforebyggende tiltak. Folk må bli klar over hva som er nestenulykker og rapportere disse. Det antas at for hver ulykke med fravær vil der være 10 nestenulykker. Verneleder Hans Takøy sier at det for en tid siden ble gjennomført en kampanje i fylket for å bevisstgjøre folk på nestenulykker, men det er viktig at dette hele tiden vies oppmerksomhet.

Med Grytir ut fra Foldvik.

Damene i framskotten: Guri Ugedal, Anita Grøttum, Anna Birkelund.



HMS-prisen 1997

Tekst og foto: Hans Takøy

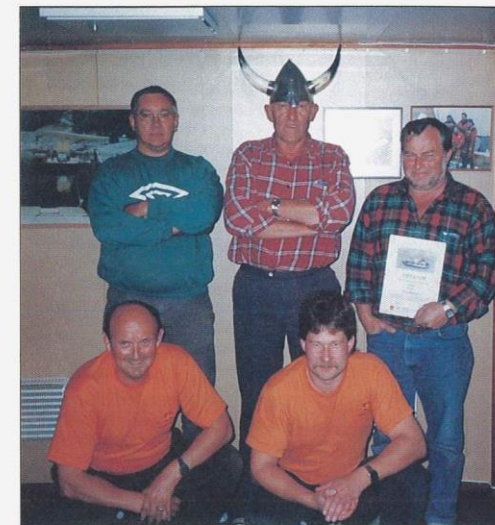
Prisvinner for året 1997 ble mannskapet på «Slagbjørn». Statens vegvesen Troms gratulerer på det hjerteligste.

I AMU-møte den 7. juli ble forslagene til kandidater til HMS-prisen behandlet.

AMU vil trekke frem begrunnelsen til forslagsstilleren for å gi prisen til mannskapet på «Slagbjørn» for:

- Et meget godt kameratskap
- Et særdeles lavt sykefravær og nesten ingen skader gjennom alle årene båten har vært i drift.
- Evne til å kunne drive et godt HMS-arbeide.

Ved en enkel tilstelning ombord i Slagbjørn, der mannskap og ledelse fra produksjonstede Tromsø var til stede, overrakte vegsjef Eilif Mathisen prisen til skipper Gunnar Borch.



Mannskapet på Slagbjørn etter prisutdelingen.

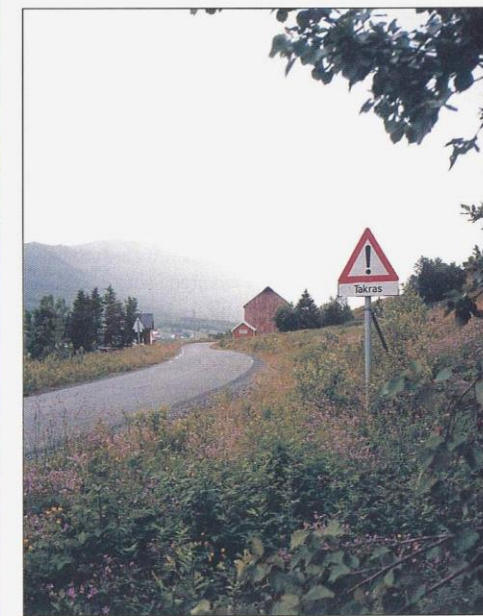
PREMIERING!

Vegstikka-sekken går denne gangen til Sigmund Steinnes som i Vegstikka nr. 1 i år hadde billedreportasje fra hverdagen hos grunnborergjengen. Mange fine, illustrative og beskrivende bilder ga innblikk i en varierende hverdag. Kanskje DU får sekken neste gang. Vi har for øvrig premiert flere ansatte med krus, penn og refleks for billedbidrag, tekst eller ideer i både nr. 1 og 2 av i år.



Vi skiltes for mange (ras)farer!

Foto: Edel Austlid



Vår mann i Brussel

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

En gang jobbet han på avkjørselsavdelinga på vegkontoret i Tromsø. I dag jobber han som samferdselsråd ved Norges delegasjon til EU i Brussel. John-Arild Jensen har hatt en lang, utfordrende og interessant veg fra kontoret i Skippergata til en av Europas hovedsteder.

Men vi har holdt kontakten med han jevnlig gjennom årene, først da han jobbet i Vegdirektoratet, senere i Samferdselsdepartementet og Utendriksdepartementet. Tidligere i år hadde vi gleden av hans besøk på vegkontoret. Da var det 20 år siden han slutta hos oss. John-Arild var her får å orientere om europeisk samferdselspolitikk, EUs transport og kommunikasjonspolitikk. Han hadde lyttere fra både vegkontoret, samferdselsetaten, havnevesenet og fylkesmannen.

Etter møtet fikk Vegstikka en liten prat med han - om fortid og nåtid. Da er det naturlig å spørre om John-Arild har hatt noe bevisst forhold til karrieren eller om alt i yrkeslivet hans har vært styrt av tilfeldigheter.

- Jeg har ikke hatt et bevisst forhold til min karriere, men vært mer opptatt av å arbeide med saker og områder jeg liker. Om noe av dette har vært bevisst, må det være at jeg har satt stor pris på å få jobbe mot et internasjonalt miljø, f.eks. i Geneve og EU i 20

Brussel. Likeså har 15 års nordisk samarbeid gjort at jeg ikke bare har fått komme rundt i de nordiske landene, men også vært nordisk leder for et prosjekt i sentral- og Øst-Europa som har brakt meg til både Warszawa, Praha, Bratislava og Budapest. Jobben som samferdselsråd i Brussel er derfor en naturlig «forlengelse» av min interesseutvikling. Dessuten gir den meg et ansvar for såvel transport som kommunikasjonssektorene - og en mer fullstendig innsikt i hele samferdselsområdet. Dette er både spennende og utfordrende, sier John-Arild som nå har vært 1 ½ år i Brussel. Når jeg gir meg etter 3-4 år er det ikke fordi jeg tror jeg er utlært eller ferdig med Brussel. Det er mer systemet og ansettelsesvilkårene som er utformet slik.

At John-Arild trives utmerket i Brussel er unødvendig å fortelle. - Brussel og EU er slett ikke slik enkelte aviser ynder å fortelle folk hjemme i Norge. Belgia har mange kvaliteter. Hvem skulle tro at du kan gå i skoger og fjellområ-



John-Arild - på hjemlige trakter.

der i timevis uten å treffe folk, eller fiske stor og fin ørret i de mange elver og vann som ligger innover i Ardennene! Dessuten er Brussel aldri lenger borte enn 2 timers kjøretur, uansett hvor du befinner deg i Belgia - helt uten kart. Avstander er viktige for en samferdselsråd. Herfra til Paris er det 300 km. Men

toget (300 km/t) bruker 1,5 time hvor billigste pris er 300 kr. London er i underkant av 3 timer borte med tog til 600 kr. Fly til de fleste av Europas hovedsteder kan også skje for en billig penge. Konklusjonen er at Brussel er midt i Europa og et fint utgangspunkt for «utflukter». Jeg tror jeg trenger disse årene til

å bli like godt kjent i Belgia som jeg er med vegnettet og stedene i Troms, sier John-Arild.

Du har alltid hatt en spesiell følelse for samferdselsspørsmål, spesielt vegsaker. Føles det slik også i dag - i Europas hjerte?

- Transport og kommunikasjon er det viktigste grunnlaget for at det indre marked skal fungere. Spesielt er vegsektoren betydningsfull ettersom vegtransporten utgjør ¾ av all godstransport. Men fordi vi kan se konturene av et framtidig vegnett i denne delen av Europa som har kapasitetsmangel og flaskehals, blir det arbeidet intenst fra Kommissjonens side for å forbedre vilkårene for blant annet jernbanen og de innenlandske vannveger. Målet er at disse skal ta en økende og større andel av godstransporten. Men vegsakene er og forblir viktige her i Europas «hjerte».

Det er 20 år siden John-Arild sluttet i vegvesenet i Troms. Det er naturlig å tro at noe av grunnlaget for den videre karrieren ble lagt her. Har dette grunnlaget hatt betydning videre i livet?

- Jeg har fortsatt vegkontoret i Tromsø som en del av min egen «grasrot» eller erfaringsgrunnlag. Dette har vært en verdifull ballast i alle jobbene,

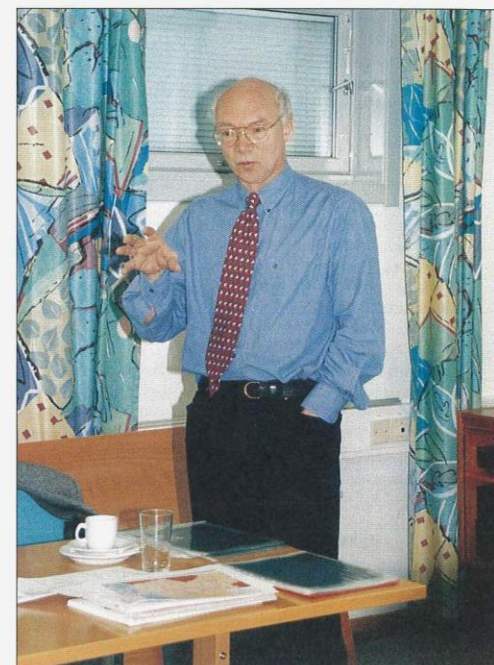
både i Vegdirektoratet og i Samferdselsdepartementet.

Er dette erfaringsgrunnlaget det «virkelige livet» eller bare en fjern grasrot?

- Vegkontoret lever i den «virkelige» verden, men det gjør også EU-delegasjonen i Brussel, bare på en annen måte og med andre saksområder. Her får jeg ikke utnyttet erfaringene fra vegkontoret like godt som tidligere, men det er anledninger når jeg i møter med Kommissjonens eksperter virkelig kan spille på fordums kunnskap - og det gjør godt! Det skjer også når jeg kjører på vakre veger her nede og kan glede meg over linjeføring og trafikksystemutforming.

Hvilke tanker har du om Norge i forhold til Europa forøvrig - spesielt i vegspørsmål?

- Dette er et stort og viktig spørsmål. Om jeg skal forsøke å besvare det grovt, kort og upresist vil jeg særlig peke på den marginalisering som Norge er utsatt for. Vi har sagt nei til full deltakelse. EØS-avtalen gir oss imidlertid visse muligheter til å medvirke i EUs prosesser, men fokus er nå flyttet mot realiseringen av EUs indre marked og mot de nye søkerlandene i Øst- og Sentral-Europa. Her får vi ikke ha «et ord med i laget». Det er en spennende



John-Arild Jensen foreleser om EU-regelverket.

utvikling hvor EU ofte holder kortene tett til brystet. Det skapes blant annet nye strukturer og organisasjoner som Norge senere gjerne aksepterer i den form de framstår.

Norge kan nok ha noe å tilføre Europa - men EU har også mye å tilføre Norge. Det gjelder også på vegtransportsektoren og samferdselsområdet generelt.

Fra Europa til Tromsø: Har du fortsatt varme følelser for Tromsø - eller er du blitt helt internasjonalsert?

- Tromsø er en fin by å komme tilbake til. Jeg synes imidlertid ikke at den er direkte vakker, men heller en by med

«sjel». Jeg forundres over de mange, ikke helt sammenhengende utbygginger som stadig dukker opp. Men en pils med gutta på Skarven er flott. Det finnes ikke noe bedre øl i Tromsø enn Mack-øl. På samme måte finnes det ikke bedre øl i Belgia enn det belgiske. Der er det omlag 300 bryggerier og 500 ølmerker (om jeg minnes rett). Ølets «Rolls Royce» kommer i følge kjennere fra Belgia og kalles Chimay (Bleu). Trappistøl, klosterøl, lambic (lages av værgudene) og hveteøl er alle utmerkede sorter. Så jeg savner ikke Mack-ølet i Belgia, sa John-Arild før han var klar for en tur på Skarven - og så med fly tilbake til sydligere deler av Europa.

Studiebesøk i Sverige

Miljø i fokus

Tekst og foto: Lisa Sundström

Høga Kusten heter området som ligger nord for Sundsvall, tilhørende den midtre regionen av svensk vegvesen. Her har vegvesenet bygd ny E-4 tvers gjennom et internasjonalt vernet område. Det krever omstendig planlegging og gjennomføring. Derfor satte vegvesenet miljø høyest på prioriteringslista under arbeidet med anlegget.

I desember 1997 ble den nye E-4 åpnet av den svenske kongen. Da var 4 års byggearbeid tilbakelagt, og 32 km ny veg ferdig til bruk. Den nye vegen ligger vakkert i terrenget, tilpasset naturen på best mulig måte. På strekningen ligger også Sandøbroen som er verdens 7. lengste. Prosjektet omfatter for øvrig 35 andre bruer av ulik størrelse 70 km tilslutningsveger.

Høy verneverdi

Høga Kusten er et naturkjønt område med unik fauna og dyreliv. Området er såpass spesielt at det står oppført i FNs liste over verneverdige områder på verdensbasis. Det krever varsomhet og ydmykhet når en ny veg skal bygges. Vegprosjektet har for øvrig hatt mye motstand fra natur og miljøorganisasjoner. Det var derfor viktig med nært samarbeid med interesseorganisasjonene og verneinteresser hele tiden.

Miljø

Med miljøhensyn i høysetet har samarbeidet



Besøk på prosjektkontoret på Høga Kusten. Lisa Sundström, Edel Austlid og prosjektleder Håkan Wilhelmson.

med de ulike organisasjonene og lokale interesser vært viktige faktorer. Det førte også til at vegvesenet ansatte egen miljøkoordinator for prosjektet. Lokale politikere og organisasjoner var også viktige medspillere. Flere gode krefter sammen gir bra resultat.

Skolering

Men også egne krefter i etaten hadde behov for opplæring og innføring i miljøspørsmål. Derfor bestemte prosjektledelsen at samtlige medarbeidere

tilknyttet prosjektet skulle gjennomgå kurs i miljøhensyn. Dette innbefattet også maskinkjørere. Ved åpning av vegen deltok for øvrig samtlige gjester på seminar om miljø og vern. Ved såpass sterk satsing på miljøside viste prosjektledelsen at de tar verneinteressene på alvor. Prosjektet fikk for øvrig Vakre Vegers pris i 1995.

Utforming

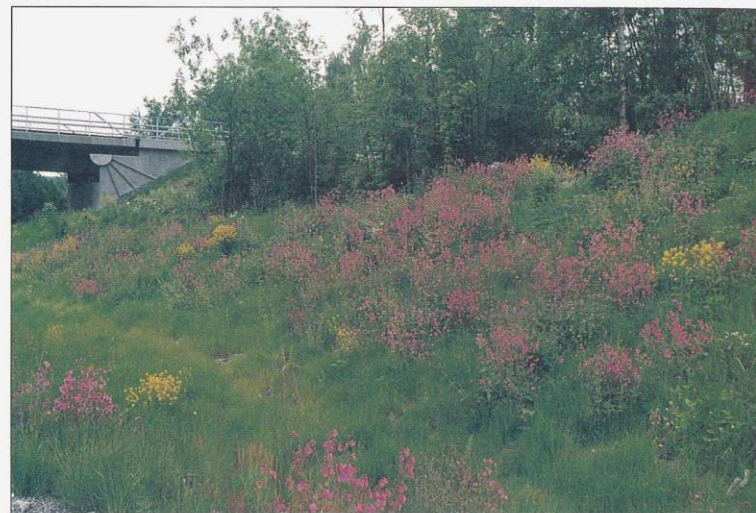
Når man går nærmere inn i detaljene ved vegprosjektet kommer de

små og særegne sakene fram. Brupilarene og fundament er utformet til å være en del av landskapet. Områdets egen vegetasjon er benyttet i vegskråningene for å ta vare på den opprinnelige faunaen. I veglinja har de for øvrig unngått høye dalsøkk for å være mer i pakt med naturen. Det er også tatt hensyn til fisk og viltinteresser.

Innenfor rammen

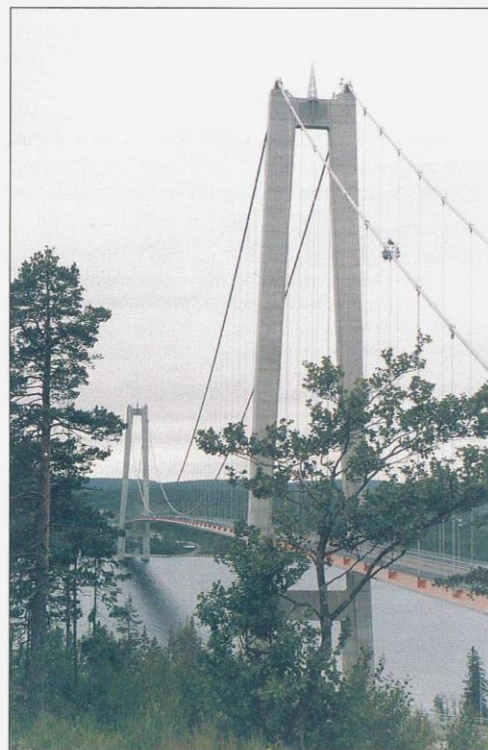
I tillegg til et vakkert veganlegg har prosjektle-

delsen også holdt seg innenfor de planlagte økonomiske rammene. Fra ideen om den nye vegen startet har det tatt 10 år. Prosjektet har satset 10 millioner på informasjon og 20 millioner er brukt på forskjønning og estetikk. Dette gjelder i størst grad bruer. Vegvesenet har også gått inn med 10 millioner i forbindelse med bygging av et hotell i tilknytning til Sandøbroen og til rasteplasser. Til sammen gir dette en total prislapp på 2,1 milliarder. Dette var også den opprinnelige kostnadsberegningen !!!



Miljøtilpassing i utforming av bruer og tilbakeføring av vegetasjon.

Sandøbroen – verdens 7. lengste bru.



Det var lagt stor vekt på informasjon både før, under og etter bygging.



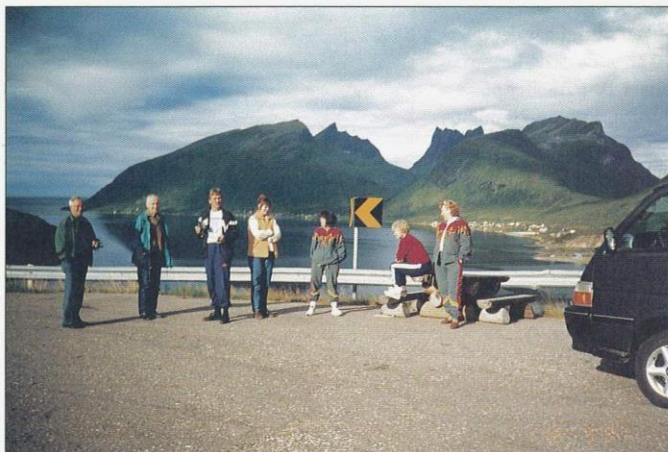
Vegtrafikksentralen på befaring

Tekst: Anne-Lise Remmen
Foto: Inge Kr. Olsen

Vaktoperatørene ved Vegtrafikksentralen (VTS) i Mosjøen var på befaring i nordre Nordland og søndre Troms 8.-11. juni i år. Hensikten med en slik befaring er å gjøre oss kjent i de områder hvor det er problemer vinterstid - det kan være rasfarlige steder, fjell- overganger o.l. Etter å ha reist rundt i Lofoten og Vesterålen gikk turen til Troms. Turen gikk fra Langvassbukta, Rv 83 til Flesnes og videre med ferge til Refsnes.

Videre reiste vi via frodige Kvæfjord til Harstad. Der var vi innom Vegstasjonen før vi dro videre via Tjeldsund bru, Rv. 825 og Rv 829. Hensikten med å legge turen hit var for å se hvordan det så ut i Ørneberget, der det gikk ras i fjor vinter.

Men den store Tromsturen hadde vi i fjor høst, 15.-18. september 1997. Da startet vi på Bardufoss og kjørte Ev 6 til Fossbakken og Rv 84 Spansdalen. Vi var også en tur på Andørja. På Finnsnes veg- og trafikkstasjon hadde vi et møte



Vi nyter utsikten mot Skaland. Fra venstre: Tor Hoff, Svein Paulsen, Armod Bjørnstad, Randi Høydal Gåre, Vigdis Lorentzen, Torill Brattbakk og Anne-Elise Remmen.

med produksjonsavdelingen. Det er svært viktig for oss å få møte de persone som vi har kontakt med i vinterhalvåret.

Turen gikk videre til Senja. Svein Paulsen var med oss som kjentmann. Vi var til Skaland, Gryllefjord, Torsken, Senjahopen, Medfjordvær, og til og med så langt at vi så ned til Husøy. For et par år

siden var vi til Silsand og Flakstadvåg, så nå er det bare Sør-Senja før vi har fått med oss hele øya. Vi har likevel ikke så mange henvendelser fra det området som fra området Kaperdalen og Nord-Senja. Fra Finnsnes gikk turen via Rv 855 til Ev 6. Vi kjørte Takelvdalen, over Heia og Rv 855 over Malangseidet til Vikran. Vi var helt ute til Sommarøy og kjørte den nye vegen langs Kattfjorden til Tromsø. En tur til Oldervik, Fv 53, var også nyttig å få med seg. Vi hadde møte med vegkontoret som hadde arrangert et møte med NRK Troms, Politiet, AMK og Gratangen interkommunale vaktentral.

For oss på VTS er det å reise på slike befaringer den beste opplæring vi kan få. Selv om vi får se landskapet på en annen årstid, er det ikke vanskelig å forestille seg hvordan det ser ut om vinteren. Vi får god informasjon fra de lokal-kjente vegfolk vi møter på slike reiser.

Vi takker for at vi fikk komme.

Veiens redningsmenn under Svartisen

Tekst og foto: May Goril Ellingsen

Kystriksveien, rv.17 fra Sør-Helgeland og nordover er omtalt med mange godord av turister og andre reisende gjennom tidene. Optimale nedbørmengder og ferjekøer er også nevnt. At det heller ikke er bensinstasjoner der er en større hemmelighet. For ikke å snakke om bilverksteder.

Vi smadra dekk og felg på en dekorativ trafikkøye på ferjeleiet ved Kilboghavn tidlig en strålende morgen ti minutter før ferjeavgang. Sekstenåringen - sin mors stolthet - skiftet til reservehulet, «for temporary use only», så fort at vi ikke mistet plassen i ferjekøen engang.

Med et midlertidig tynt og rart hjul begynte jakten på bensinstasjon eller verksted. I foreskrevet maksimal hastighet samlet vi mange iltre biler bak oss. Vi kjørte langt og lenger enn langt. Over med neste ferje passerte vi polarsirkelen, og enda måtte vi kjøre litt til. Men på Halså ble vi forespeilet at det

skulle være et lite bilsykehus.

Det strålte mot oss: Halså Auto. Lokalbefolkningen virket vennlig i kjeledressene sine, men ristet beklagende på hodet. De hadde neppe så små hjul. Det måtte nok bestilles fra Bodø? På hvilket kontinent ligger Bodø? Vi fikk en synkende følelse som må ha vært synlig utenpå, for de gikk inn og så etter for sikkerhets skyld, men, nei, verken små felger eller små dekk var å oppdrive. Ansiktet vårt vokste flere centimeter i lengden. - Jammen vent litt, sa han som skulle bli vår helt, og forsvant bak den tilstøtende bensinstasjonen. Der var det noe som så ut som en skrothaug. Og det var det det var. Vår helt klatret rundt, over og under og halte og dro i rustne gjenstander og gamle bildekk. Som Askeladden som sa «jeg fant, jeg fant» så fant han noe som kunne brukes som felg og sannelig fant han noe som kunne brukes som dekk også. Inne på verkstedet bearbeidet han funnene sine og da

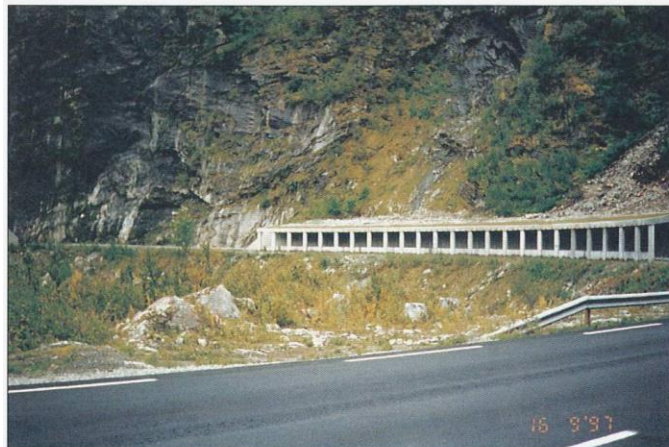


Askeladden Thorstein Skjellstad - vår helt under Svartisen.

han hadde festet dem til bilen vår, så så den lille bilen ut som en helt vanlig bil med fire hjul.

Vår helt heter Thorstein Skjellstad, og visste vi det ikke; faren hans arbeider i Statens vegvesen Nordland. Det kommer stadig noe godt fra vegvesenet!

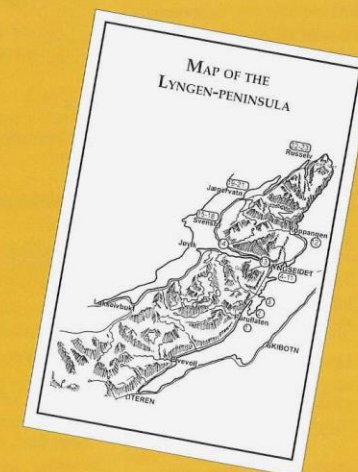
Det er god opplæring for folkene på VTS å få se rasområdene - rasoverbygg på Fv 252.



Sykkeltur på Lyngenhavøya for engelsktalende og søringer?

Reiselivsselskapet i Lyngen og de lokale myndigheter, vår nabokommune, har laget en fin liten brosjyre som presenterer sykkelruter på Lyngenhavøya. Brosjyren er på engelsk og dermed myntet på utenlandske turister.

Vi har ikke fått brosjyren her hjemme - men i Vegdirektoratet, en "lukket sentraladministrasjon" - der var den!



Vegvesenet vis(s)te veien - veien er vår

Tekst og foto: Anita Strand

Under mottoet «Veien er vår» deltok vi den 20. juni 1998 på Senjastafetten fra Grasmyrbotn til Skrolsvik. Vi la bak oss 72,4 km (kortversjonen) fordelt på 12 etapper. Etappelengdene varierte fra 2,7 til 9,2 km.

Stafetten gikk på vei, Senja på langs, med start i Laukvik på Nord-Senja og mål i Skrolsvik på Sør-Senja. Distansen var 127,4 km fordelt på 20 etapper. Nytt av året var kortversjonen som vi deltok i med 12 løpere.

Laget var sammensatt av løpere fra flere steder i fylket. Fra vegkontoret som Torbjørn Naimak og Stein Iohansen. Fra Bardu kom Terje Øvergård og fra Finnsnes deltok Hans Kristian Solvold, Roy Even Hagensen, Eirik Nylund, Kjetil Hagensen, Ragnhild Knutsen, Odd Grønvoll, Annichen Hansen, Morten Kristiansen og Anita Strand.

Vi hadde en strålende dag med varmt og nydelig sommervær. Starten gikk i Grasmyrbotn kl. 13.30 og vi var i mål på Senjehesten i Skrolsvik ca. kl. 19.00. Vi hadde «følgebil», Vegvese-



Laget klart til dyst.

nets gule pickup med Jan Salamonsen som sjåfor og Rolf Hagensen fra Finnsnes veg- og trafikkstasjon som førstehjelper. Alle deltakerene hadde oransje caps og T-skjorter. Dette fikk vi mange positive bemerkninger for, og det var lett å få øye på hverandre ved veksling.

Vi tok andre plass på kortetappen og fikk en flott premie fra Senn-Form keramikk på Senja. Om kvelden hadde vi sosialt samvær med langbord i stort telt og grilling ute i det flotte været - og etterpå var det dans på Senjehesten Kystsenter.

Takk

Vi takker for oppmerksomheten i forbindelse med 25-års jubileum i etaten.

Fanny Fjelltnun Stark og Kjerstin Steen Oien

Takk for gaver og blomster etter 25 år i etaten.

Svein Markussen

Hjertelig takk for blomster og gaver i anledning min 50-års dag.

Reidulf Broderstad

Takk for oppmerksomheten med gaver og blomsterhilsen i anledning min 50-årsdag.

Roald Svendsen

Jeg takker hjerteligst for oppmerksomheten i anledning min 60-års dag. Takk for gaver, blomster og hilsener.

Arnfinn A. Pedersen

Vi vil herved takke Statens vegvesen for innbydelsen vi fikk til å være med på kulturdagene på Hunderfossen i sommer. Vi vil også takke for at vi pensjonistene ikke er glemte. En spesiell takk til Lisa, Bente og Edel, med flere, for deres fantastiske innsats for å legge tilrette for oss på beste måte, og for deres smil og vennlighet og gode humor.

Med takk og de beste hilsener fra
Karoline og Ingfred Andersen

Som pensjonist fra 1/7-98 vil jeg takke ledere, venner og kolleger for trivelig samarbeid i de 31 årene jeg har vært i etaten. En spesiell hilsen til kolleger på Finnsnes veg- og trafikkstasjon for gave og hyggelig avslutningsfest som de holdt for meg. Takk også til Anna Birkelund for godt opplegg på den fine pensjonistturen til Kiruna.

Norvald Jakobsen

Velkommen!

Edel Blom, engasjert som kokk ved anlegg

Ibestad

Svein Øystein Davidsen, skipper på pelebåten

Slagbjørn

Stein Johansen, leder av utbyggingsavdeling

Gudmund Lovli, oppsynsmann Tromsø vegstasjon

Vidar Stensen, rådgiver, administrasjonsavdeling, vegkontoret

Tove Karlsen, fullmektig, administrasjonsavdeling, vegkontoret

Takk for oss!

Arnulf Gulbrandsen, verkstedet, Finnsnes veg- og trafikkstasjon

Willy M. Pedersen, Finnsnes veg- og trafikkstasjon

Reidar Reiersen, Olderdalen, Storslett veg- og trafikkstasjon

Ottar Stenhaus, Breivika, Harstad vegstasjon

Astrid Hartvigsen, Kvaløysletta, Tromsø vegstasjon

Navid Ala'i, Tromsø trafikkstasjon

Martin Eriksen, Tromsø, vegkontoret

Viktor Eriksen, Tromsø, vegkontoret

Norvald Jakobsen, Finnsnes veg og trafikkstasjon

Steinar Norum, Tromsø, vegkontoret

Fritz Aagesen, Tromsø, vegkontoret

Kjell Sture Trymbo, Prosjekt Tromsø

Zeljko Tosinovic, Tromsø, vegkontoret

Birgitte Ryvoll, Tromsø trafikkstasjon

Hege Engja Rindal, prosjekt Sør-Troms

Anette Løvjomås,

Gunnar Borch, pelebåten Slagbjørn

Alfon Pedersen, Nordkjøstbotn veg- og trafikkstasjon

Bjørnar Fagerli, Gratangen, Bardu veg- og trafikkstasjon

Bjarne Ryvoll, prosjekt Tromsø

Permisjon

Arnulf Hansen, oppsynsmann, Tromsø

vegstasjon har 2 års permisjon

Mona Martinussen, Harstad trafikkstasjon til

19. april 1999

Vegstikka

Frist for innsendelse av stoff til neste nummer:

1. november -98!

Vi gratulerer

Med 50-års dagen:

Martha Karin Rath, Tromsdalen	7. september
Jenny Johansen, Tromsdalen	27. september
Kjell Abrahamsen, Bardu	2. oktober
Solfrid Storhaug, Bardu	8. oktober
Hermod Eliassen, Birtavarre	25. oktober
Roald Rikardsen, Kvaløysletta	27. oktober
Martin Furumo, Meistervik	28. oktober
Haldor Isaksen, Olderdalen	7. november

Med 60-årsdagen:

Gudmund A. Johansen, Meistervik	7. oktober
Anna Birkelund, Krokkelvdalen	22. oktober
Reidar Johansen, Tennevoll	29. oktober
Björg Vollstad, Storslett	1. november
Edny Magna Ostad, Harstad	13. november

Med 25 års tjeneste i etaten:

Paul Bjørvig, Tromsø	8. oktober
Tormod Nergård, Brøstadbott	8. oktober
Kåre Isaksen, Lyngseidet	5. november
Hermod Eliassen, Birtavarre	5. november

Vikariat og engasjement

Nils Arne Johnsen er tilsatt som distriktsleder Tromsø trafikkstasjon i Steinar Utbys permisjon fram til 1. mars 1999.

Maryann Olsen er tilsatt i engasjement som gruppeleder kontor ved Tromsø trafikkstasjon til 31. mai 1999.