

C



Julestemning - Flesnes.

Foto: Ole-André Helgaas

*Vegstikka ønsker sine lesere en riktig
God Jul og et Godt nytt år!*

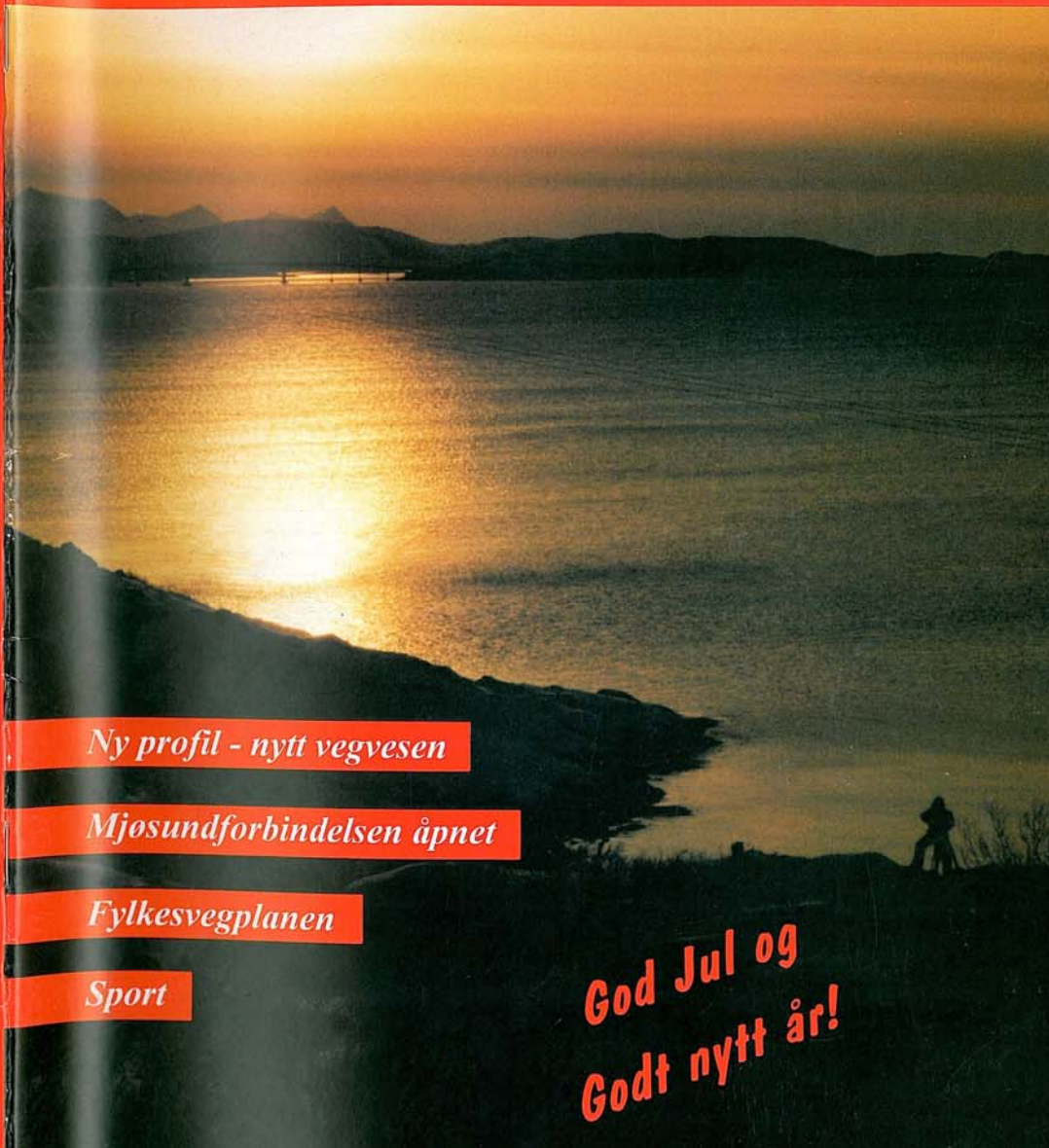


Statens vegvesen
Troms

Vegstikka

Bedriftsblad
for Statens vegvesen Troms

Nr. 3 - 1994 - 26 ÅRGANG



Ny profil - nytt vegvesen

Mjøsundforbindelsen åpnet

Fylkesvegplanen

Sport

*God Jul og
Godt nytt år!*

FØRJULSTID I FORVENTNING??

Førjulstida er ofte preget av levende lys, sosialt samvær og oppsummering av året som er gått. Det er status og forberedelse til et nytt år.

Før vegvesenets vedkommende er oppsummeringa en smule rotete og avventende. Det viktigste er forberedelsen til et nytt år.

Vi får i disse dager nye avdelingssjefer på plass, men hva med alle oss andre? Spørsmålene er mange og vi går med blandede følelser inn i et nytt år.

Likevel får vi ønske hverandre GOD JUL og håpe på at det NYE ÅRET (Vegvesenet) stort sett vil bringe oss positive opplevelser og utfordringer.

LISA

Innhold

År i omstilling	3
Ny profil - nytt vegvesen	4
5 i grøftekanten	5
Fylkesvegplanen	6
Korrekasjoner	7
Myke trafikanter i fokus	8
Revisjon av vegloven	10
Ny vegstasjon i Bardu	11
Kontaktmøte for kontortilsatte	12
Med steinalderen som veggrunn	13
Når ulykken er ute	14
Produktivitet på Fornes	16
Bedre selvtilitt nye arbeidsoppgaver og inspirasjon	18
EDB-seksjonen	19
Mjøsundforbindelsen	20
Krøsus	22
16 år - ut på vegen	23
AMU - med vernesko fra italienske motehus	24
Den danske ordningen for gjennomføringen av EU-direktiver	25
Premiering	26
Fleksibelt vegvesen	27
Transvestitt med førerkortproblemer	28
Fra de gode gamle dager	29
På tur med pensjonistene	30
Kurs i lover og avtaler	32
Miljøetat	32
Glimt fra nordfylket	33
Deltagelse i O-VM	34
Håndballtur til Gol	36
Tromsøjenta	37
Vegstikka i ekte SE og HØR stil	38
Personallytt	39

ÅR I OMSTILLING

ved vegsjeff Eilif Mathisen

Både 1994 og 1995 blir nok husket av oss i vegvesenet som nokså spesielle år, med omstillingsprosesser som er ganske omfattende etter hva vi er vant til.

1. mai 1994 fikk vi et nytt økonomistyringssystem. Ennå er det et godt stykke igjen før det fungerer slik vi ønsker, og 1995 vil nok gå med før alt er på plass.

De fleste i vegvesenet i Troms er på en eller annen måte med i dette arbeidet. Det er grunn til å gi stor anerkjennelse for den innsats og entusiasme alle har vist, både i "gode og vonde dager".

Men det store diskusjonstemaet i etaten er nok "Det nye Vegvesenet", eller videreføringen av det som begynte med Hollerutvalgets utredning. Dette engasjementet blir sikkert enda større i året som kommer, når de enkelte medarbeidere skal finne sin plass før den nye organisasjonen trer i kraft 1. juli.

Stortingsbehandlingen kan vanskelig tolkes som annet enn en sterk tillitserklæring til vegvesenet. Det er på ingen måte noen regningsoperasjon i en krisebedrift vi er inne i, men en planlagt omstilling for å møte utfordringer som er i vente.

Dette må vi ha i tankene når vi skal finne folk til nye oppgaver og oppgaver til de som mister sin nåværende. Det skal ikke være noen "hoderulling" med ett sett vinnere og et annet sett tapere. Det som dreier seg om er å gi nye utfordringer til folk som har gjort en sterk og lojal innsats, i noen tilfeller gjennom et langt arbeidsliv. Samtidig skal oppgavene og menneskene kombineres slik at vegvesenet totalt kan gjøre en enda bedre jobb enn i dag.

Men "Det nye Vegvesenet" angår ikke bare oss selv, men også våre omgivelser. Vegvesenet har en sterk tradisjon for desentralisering og lokalkunnskap, ikke minst i distrikts-Norge. Vi finner ikke mange lokalsamfunn uten ett eller flere mennesker i vegvesenets tjeneste. Det er gjerne i slike samfunn at det betyr mest at vi er tilstede, fordi det ikke er så mange andre som har et "apparat" for å gjøre de oppgaver som vi er i stand til.

Vi må ta vare på denne nærheten til våre beste "kunder". Selv om organisasjonsstrukturen blir endret også i utdriften må vi sørge for at publikum får samme, og helst bedre tilgjengelighet til de av våre tjenester som betyr mye for dem. Kanskje bør utestasjonene overta flere av de oppgaver som i dag gjøres på vegkontoret.

Dette betyr selvsagt ikke at de løsninger vi nå velger skal være slik for all framtid. Både publikums behov og våre muligheter for å løse dem vil nok fortsatt endre seg.

Midt i all denne omstillingen skjer det også store og viktige ting i vegvesenets vanlige virke. Vi har nettopp fått en ny fylkesvegplan, der det legges stor vekt på å ta vare på og forbedre det vegnettet vi har. Vi er så vidt begynt arbeidet med rullering av Norsk veg- og vegtrafikkplan, etter et nytt og spennende opplegg med et lengre tidsperspektiv enn før.

Vi har vært gjennom et år med strammere budsjetterammer enn de siste årene før, særlig på anleggssiden. Det ser ut til at dette skal gå bra, riktignok med hjelp av noe "lån" fra andre fylker, som vi må betale tilbake i 1995.

Det som vi skulle gjøre i 1994 er i all hovedsak blitt utført. Uten at noe annet skal være glemt må det være lov å nevne spesielt de 3 store vegåpningene: Dyrøybrua, Mjøsundbrua og Tromsøysundtunnelen.

Takk til alle som har bidratt til at vi har fått gjort jobben vår, både "våre egne" og alle andre som har hjulpet oss. Vi vil sikkert trenge en like stor innsats i 1995, med de store utfordringer vi har foran oss.

Så gjenstår bare å ønske alle en riktig god jul og et godt nytt år. Også i år går denne hilsen spesielt til de som ikke kan ta fri i helgen.

NY PROFIL - NYTT VEGVESEN

Tekst: Lisa Sundstrøm

Vi er på vei inn i en ny tid - i et nytt vegvesen. Prosessen er intern. Det vil si at det meste skjer innenfor vegvesnets egne vegger. Vi organiserer og omorganiserer. Folk skal flyttes og avdelingene skal bli færre. Vi får nye avdelingsnavn og nye arbeidskamerater. Men for verden utenfor er vi fortsatt vegvesenet.....

eller Statens vegvesen

eller Vegkontoret

eller vegsjefen i Troms

eller biltilsynet

eller vegstasjonen

Forvirringen er total.....og vårt ansikt utad er mangelodet!!

Slik framstår ikke en etat i utvikling. Vi omorganiserer for å bli bedre - mer effektiv - og for å framstå mer enhetlig. Men vi profilerer oss som en rothaug.

NY PROFIL

Med dette i tankene ble det for få år siden sett på vårt ansikt utad. Det er nemlig gjennom navnet og «kråka» vi er kjent. Og det kjære barnet med mange navn fikk bare ett:

Statens vegvesen

Sammen med en rød firkant og «kråka» er det slik vi skal framstå. Det



gjelder både på bygninger, biler, klær, brevholder, notater og annonser.

Men reglene er mange - og forvirrende.

Derfor er alt godt bevart i en håndbok om vår Visuelle profil. Håndboka finnes på alle vegstasjoner og i hver avdeling på vegkontoret.

Kortversjon

Men håndbøker er som kjent mangfoldige, detaljerte og uforståelige. Derfor har Vegdirektoratet utarbeidet en brosjyre som forteller om profilen, bakgrunn og framtid. I tillegg finnes det et omslag med praktiske opplysninger i forbindelse med bruk av vår nye profil.

ALLE ANSATTE i Statens vegvesen mottar i disse dager brosjyren og omslaget.

Julelektyre

Brosjyren er utformet på en informativ og grei måte. Les den - som julelektyre - mellom «Knoll og Tott» og «Stomperud». Og ta vare på omslaget - det kan komme godt med når det er noe du vil ha svar på.

Spørsmål

om vår nye profil kan rettes til Lisa Sundstrøm på vegkontoret, som er profilanvarlig i Troms fylke.

5 i grøftekanten

Det nye Vegvesenet

Tekst/foto: Lisa Sundstrøm

Det er i disse dager ca. 5 måneder siden det framtidige vegvesenet ble «staket» ut. Stortinget har sagt sitt, Vegdirektøren har lagt fram sine forslag - og stadig flere brikker i vår framtidige organisasjon faller på plass. Men hva tenker den enkelte ansatte - om prosessen så langt, om informasjonen, endringene og beslutningene? Hva er godt og hva er dårlig?



Reidulf Broderstad, prosjektleder, Nordkjosbotn anleggskontor

Jeg synes at informasjonen har vært god både lokalt og sentralt selv om det har vært en del uavklarte ting underveis. Jeg har vært med i arbeidsgruppa i produksjonsavdelinga og er dermed blitt oppdatert om prosessen hele tiden. Vi har hatt Det nye Vegvesenet som tema på våre byggemøter i Nordkjosbotn, men jeg er forbauset over at engasjementet har vært så lite blant våre tjenestemenn. Jeg tror heller ikke det er gått opp for alle hvor store endringene egentlig blir. Dette gjelder spesielt drift og biltilsynet. Den største gevinsten med omorganiseringa ligger i utnyttelsen av ressursene. Da tenker jeg spesielt på den nye produksjonsavdelinga. Faren ved å skille forvaltning og produksjon kan bli for vanntette skott mellom trafikk/utbygging på den ene siden og produksjon på den andre. Hvis så skjer vil dette være synd, da vi i dag har en fleksibel organisasjon.



Gudmund Veibakken, fagarbeider, Vegsentralen, Nordkjosbotn

Det kommer mye informasjon om Det nye vegvesenet, men det meste handler ikke om den enkelte arbeidstaker. Informasjonen er stort sett lik. Den beste informasjonen synes jeg var i avisa Nordlys. Der fikk vi innblikk i hva som skal skje - i hvertfall her i området. Det er selvsagt behov for å se på en organisasjon gjennom tidene. Tidene endrer seg og det er ting som ikke er så lønnsomt i dag som tidligere. Alt utvikles, så hvorfor ikke også vegvesenet?



Gunnhild Henriksen, førstefullmektig, Vegkontoret

Informasjonen har vært god, men ellers har jeg ikke engasjert meg spesielt mye i omorganiseringa fordi den i liten grad berører administrasjonsavdelinga. Medbestemmelsen har det vel vært så som så med, men det ville vært umulig å gjennomføre prosessen om alle skulle hatt noe å si. Alle statsbedrifter har godt av omorganisering fra tid til annen - det blir derfor spennende å se hvordan det går framover. Men jeg tror vi får et mer byråkratisk vegvesen.



Edgar Haavrik, maskinfører, vedlikeholdsområde 1, Harstad

Informasjonen har vært grei nok, men det gjelder å forstå hva alle ordene betyr i praksis. Informasjonsmøtene har også vært greie fordi vi får innblikk i hva som skjer med resten av vegvesenet og ikke bare vår egen arbeidsplass. Men det hadde vært en fordel om folk med praktisk erfaring fra vegvesenet hadde vært med i arbeidsgruppene - og gjerne også folk med erfaring fra andre arbeidsplasser. Systemet i dagens vegvesen er greit nok, men det er for lite kontroll med hva som kjøpes inn og hva pengene brukes til. Dessuten tror jeg ikke at vegvesenet nødvendigvis blir bedre i en framtidig organisasjon. Jeg tror stort sett at det bare koster en hel del å omorganisere oss.



Steinar Rask, avdelingsingeniør, biltilsynet Tromsø

Jeg synes at informasjonen har vært grei, både sentralt og lokalt. Men medbestemmelsen har ikke vært godt nok ivarettatt. Dette gjelder spesielt i arbeidsgruppene hvor folk stort sett er utvalgt og ikke som representanter for f.eks. organisasjonene. Det er mye å forholde seg til, men prosessen så langt har virket grei. Jeg regner for øvrig med at vi på langt nær er ferdig ennå. Ellers skulle jeg ønske at det hadde vært mer tid til omorganiseringsprosessen. Tidsfristene har vært utrolig korte. Dessuten er det heller ikke satt av midler i budsjettssammenheng til denne omorganiseringa, verken i år eller neste år.

Logotype

Statens vegvesen evt. fylkesnavn evt. stasjonsnavn

Statens vegvesen Sogn og Fjordane Biltilsynet Sogndal

Statens vegvesen evt. fylkesnavn evt. stasjonsnavn

Uniformer og arbeidsklær

Typografi og fargebruk

Frutiger Helvetica Univers Times Palatino

Følgende regler gjelder for typografibruk:

De tre hovedfargene

Annonser og publikasjoner

Informasjonsskilt for bygg

Dekor - diagonalbånd

FYLKESVEGPLANEN

1996 - 1999

Tekst: Åge Jensen Foto: Lisa Sundstrøm

I midten av juli leverte vegsjefen sitt forslag til Troms fylkesvegplan (TFVP) for perioden 1996 - 1999, og i oktober behandlet fylkestinget forslaget. Dermed er også den politiske behandlinga av fylkesvegplanen ferdig.

Fylkesvegplanen sier noe om satsing på fylkesvegnettet fram mot årtusenskiftet. Vi vet at mange oppfatter planen som et viktig dokument fordi fylkesvegene har stor betydning for bosetting og næringsliv i mange deler av fylket. I denne artikkelen skal vi forsøke å gi en kort presentasjon av arbeidet med, og hovedinnholdet i fylkesvegplanen.

Strateginotat

Det nye med fylkesvegplanarbeidet er at vi valgte å utarbeide både et strateginotat og en hovedrapport med handlingsprogram.

Hensikten med *strateginotatet* var tredelt:

- * skaffe en samlet oversikt over fylkesvegnettets standard
- * klargjøre utfordringer og behov på fylkesvegnettet
- * skissere vegvalg (strategier)

Strateginotatet la opp til en prinsipiell diskusjon om utviklingen på fylkesvegnettet uten å la tankene på enkeltprosjekt stå i sentrum. For å få et noe lengre planleggingsperspektiv, valgte vi å legge 2 vegplanperioder eller 8 år til grunn for strategivurderinga. En viktig del av strategivurderinga var å illustrere mulige handlingsalternativer. For å få dette til skisserte vi 4 ulike strategier.

Forutsetningene som lå til grunn for strategiene var at både de økonomiske rammene fra fylkeskommunen og statsstilkuddene ble beholdt på samme nivå som i dag. Vi forutsatte også samme innsats på vedlikeholdssiden som i dag. Når det gjelder statsstilkudd til store fylkesvegprosjekt, forutsatte vi at disse vil gå til prosjekt som allerede



Åge Jensen - en av de som har jobbet med fylkesvegplanen.

er prioritert, og at vi derfor ikke kan regne med statsstilkudd til nye store prosjekt de nærmeste årene.

Utgangspunktet vårt innebærer at av en ramme på 125 mill. kr i året, eller 1000 mill. i 8-årsperioden, vil 25 mill. i året eller 200 mill. i 8-årsperioden ikke være bundet opp. Dette er midler som fritt kan brukes til å prioritere mellom tiltak på fylkesvegnettet.

25 mill. kroner i året i investeringer i de neste to fylkesvegplanperiodene gir ikke svært stor handlefrihet. Vi valgte likevel å illustrere handlingsmulighetene ved å skissere 4 ulike strategier:

* Strategi A: Opprusting og vedlikehold.

Her fokuserte vi på å løse problemene med dårlig framkommelighet og aksellastbegrensninger for næringslivet.

* Strategi B: Tettsted, nærmiljø og trafiksikkerhet.

Her fokuserte vi på trafiksikkerhetstiltak og tettstedsproblematikk.

* Strategi C: Regional integrering.

Her var satsing på å knytte sammen sentra og deres omland, samt å knytte sammen regioner i fylket det viktigste.

* Strategi D: Snøskredssikring.

Strategien innebærer en økt satsing på snøskredssikring og tiltak for å redusere fukk og snøproblemer på fylkesvegnettet.

Strateginotatet var kanskje den viktigste delen av fylkesvegplanen fordi det var her vi la opp til en diskusjon om framtidige vegvalg.

I fylkeskommunen var det samferdselsutvalget som behandlet strateginotatet. I vedtaket fra samferdselsutvalget var det foreslått en konkret ramme for disponering av midler fordelt på ulike

grupper tiltak. Dette forslaget så vi som et uttrykk for en ønsket profil på fylkesvegplanen, og denne profilen har vi forholdt oss til når vi utarbeidet hovedrapporten og handlingsprogrammet. Punkt 2 i samferdselsutvalgets vedtak er som følger:

"2. Nye veg-, bru-, og tunnel

forbindelse	40 mill. kr
Rekkverk/bakgrunnsskiltning	10 mill.kr
Egenandel og statsmidler, forsterkningsprogram	144 mill.kr
Forsterkning/ dekkelegging	40 mill.kr
Planlegging	8 mill.kr
Satsing på gang- / sykkelveg langs Fv utenfor TP10	10 mill. kr
Skredsikring av de mest utsatte vegrutene i 8 års-perioden	20 mill. kr
Vedlikeholdsstandarden	80 mill. kr
	352 mill. kr"

Denne rammen gjelder 8-årsperioden 1996 - 2003.

Hovedrapporten

I arbeidet med *hovedrapporten* tok vi utgangspunkt i fylkeskommunens behandling av strateginotatet. I tillegg har vi en rekke andre fylkeskommunale vedtak som er styrende for planarbeidet. Vi har også vist til statlige retningslinjer og tilskuddsprogram, samt transportplanarbeidet i Troms og innspill fra lokale interessegrupper. På

bakgrunn av disse innspillene har vi oppsummert Vegvesenets utgangspunkt for arbeidet med Troms fylkesvegplan på følgende måte:

- * Større vekt på opprusting og vedlikehold av dagens vegnett. Det er en målsetting å oppnå den vedtatte vedlikeholdsstandarden i perioden. Det vil også være et mål å utnytte mulighetene for statstilskudd i forsterkningsprogrammet.
- * Lavere ambisjonsnivå i forhold til nye store utbyggingsprosjekt
- * Økt satsing på gang-/sykkelveg, trafiksikkerhets- og miljøtiltak.

Vi har også gitt en beskrivelse av problemstillinger knyttet til vedlikehold og drift av vegnettet. Her er det fokusert på at med dagens bevilgninger til vedlikehold vil vi ikke være i stand til å opprettholde standarden på fylkesvegnettet. Dette fører til en gradvis nedbryting av fylkesvegnettet. Ved å øke bevilgningene til vedlikehold med ca. 10 mill. kroner pr år, vil vi kunne klare å opprettholde standarden på fylkesvegene på dagens nivå.

Vi analyserte også investeringsprosjektene. Vi har gruppert prosjektene i 6 ulike typer tiltak. Disse er forsterkning/dekkelegging, rekkverk/bakgrunnsmarkering, standardheving

av konstruksjoner, gang-/sykkelveger utenom TP-10, nye forbindelser og snøskred. Innenfor enkelte av disse gruppene har vi foreslått kriterier og brukt prioriteringsmodeller for å prioritere mellom prosjektene. Innenfor andre grupper av tiltak har det vært vanskelig å finne objektive kriterier, slik at prioriteringene er foretatt på grunnlag av politiske signaler og faglig skjønn. Vi har også prioritert prosjektene innenfor 5 av de 6 gruppene.

Resultatet av denne prosessen var en prioriteringsliste med 7 grupper av tiltak. Innenfor 4 av disse gruppene har vi prioritert enkeltprosjekt for perioden 1996 - 99. Den største endringen i forhold til tidligere fylkesvegplaner, er at det for perioden 1996 - 99 ikke vil være rom for nye, store veg- eller bruforbindelser. Derimot vil det bli satset mer på opprusting og vedlikehold av eksisterende vegnett. Den fylkeskommunale behandlinga har medført visse justeringer av noen av prioriteringslistene, men profilen på fylkesvegplanen er beholdt.

For de som er interessert i flere detaljer er hovedrapporten tilgjengelig på planavdelinga på vegkontoret. Det vil også bli laget en kortversjon av fylkesvegplanen. Denne vil imidlertid ikke være tilgjengelig for over nyttår.

KORREKSJONER

Når årene går og minnet blir svakere hender det at vi gjør feil, både gammel og ung.

Den nåværende redaktøren glemte både fotograf og tekstforfatter i artikkelen om VEGSTIKKA som var 25 år. Det var Kjell Hegdalstrand fra Hedmark som hadde besøkt vår tidligere redaktør Olve Reiersen med fotoapparatet.

Men den samme Reiersen hadde ifølge

Gunnar Berntsen ikke vært helt korrekt i sine opplysninger om

opphavet til navnet VEGSTIKKA.

For som Berntsen skriver til bladet vårt: «Olve Reiersen sier at det var Bjørn Stiberg som ga avisa navnet VEGSTIKKA. Dette protester jeg på! Jeg vil huske at vi var to som hadde foreslått dette navnet. Det var ei jente,

som jeg dessverre ikke kan huske navnet på - og jeg. Vi fikk til og med hver vår blomst i premie!»

Herved er denne opplysningen brakt videre til våre lesere - om ikke noen andre har mer å si i saken.

Lisa

MYKE TRAFIKANTER i fokus

Tekst: Lisa Sundstrøm/Geir Østvik. Foto: Lisa Sundstrøm.

Hovedvegutbygginga i Tromsø er ikke bare rundkjøringer og flerefelts tunneler.

Den er også stadig flere tilbud til de myke trafikantene. En lenge etterlengtet gang- og sykkelveg på 4,6 km fra Nyløkken til «Bjarne G.-rundkjøringa» er nå fiks ferdig og i full bruk.

Foruten vegbelysning på hele strekningen er også nesten hele parsellen asfaltert. Neste år vil gang- og sykkelvegen forlenges til rundkjøringa i Giæverbukta.

At behovet for gang- og sykkelveger er til stede bevitnes fort med en kjøretur rundt øya. Joggende, løpende og syklende folk er i aktivitet store deler av døgnet, godt skjermet fra biltrafikken.



Gang- og sykkelvegen fra Nyløkken og bakover Tromsøya er etterlengtet for gående og syklende.

Arbeidsgjengen i vind og blåst.

Fra venstre Edmund Nilsen, Trygve Johnsen, Arvid Pedersen og Eidis Eidissen.



Miljøtiltak

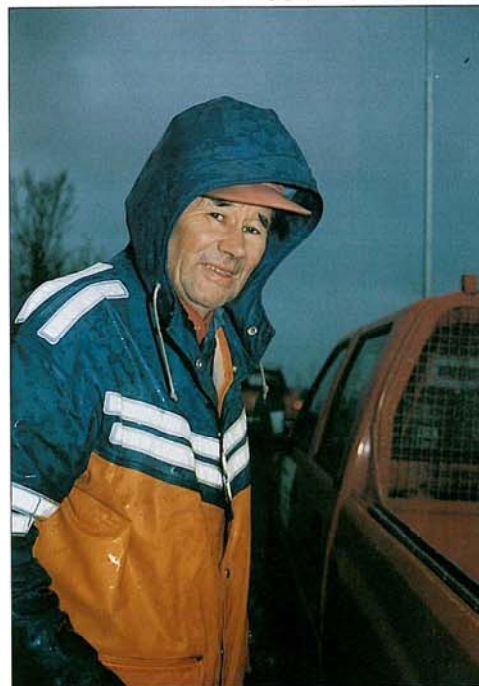
Fylkesvegen er for øvrig utvidet 2-4 meter i en strekning på 600 meter ved Sjølund gartneri for å få plass til gang- og sykkelvegen fram mot Langnesbakken.

Det er dessuten bygd en 1,5 meter høy støyskjerm over en lengde på 70 meter for å skjerme omgivelsene fra trafikkstøy.

Det er også bygd 2,5 km lukket drenering og lagt ned 9 km med trekkerør i området.

Neste år blir det også skråningspuss og asfaltering fra Langnesbakken til «Bjarne G.-rundkjøringa».

Anleggsfolk med innsats for myke trafikanter



Arvid Pedersen



Edmund Nilsen

Trygve Johnsen og Eidis Eidissen



Kontrollingeniør og anleggsleder på gang- og sykkelvegen fra Nyløkken mot Langnes: Kjell Jensen og Geir Østvik.



REVISJON AV VEGLOVEN

Tekst: Lillian Paulsen

Forslag til endringer i en rekke bestemmelser i vegloven har vært ute på høring. Når Vegdirektoratet har behandlet uttalelsene til de forskjellige høringsinstansene vil de endelige endringsforslagene bli fremmet for Samferdselsdepartementet. Noen av forslagene som forelår før høringsrunden vil bli omtalt her.

Formålsparagraf

Vegdirektoratet har foreslått at vegloven får en formålsparagraf som lyder slik:
"Formålet med denne lova er å tryggje planlegging, bygging, vedlikehold og drift av offentlege og private vegar, slik at trafikken på dei kan gå på eit vis som trafikantane og samfunnet til kvar tid kan vere tent med. Det er ei overordna målsetting for vegstyremaktene å skape størst mogleg trygg og god avvikling av trafikken og ta dei mange omsyn som grannane og eit godt miljø krev."

Klage i avkjørselssaker

I dag er fylkesutvalget gitt kompetanse som riksvegmyndighet i avkjørselssaker, slik at det er fylkesutvalget som er klageorgan i saker vedrørende avkjørselstillatelser utenfor vegplan eller reguleringsplan og når det er gitt påbud om å stenge lovlig avkjørsel. Dette medfører et brudd på det vanlige klagesystemet som følger av vegloven og forvaltningsloven. Etter det vanlige systemet er Vegdirektoratet klageinstans i andre saker som gjelder avkjørsler, og det er fylkesmannen som har klagekompetanse der det er aktuelt å foreta endringer i plan etter plan- og bygningsloven. Man har altså et uoversiktlig klagesystem når det gjelder klage i avkjørselssaker i riksvegsammenheng. Det er foreslått en forenkling av klagesystemet ved at fylkesmannen blir klageinstans i alle avkjørselssaker som gjelder riksveg. Det oppnås derved overensstemmelse med reglene i plan- og bygningsloven, og reglene blir mer i samsvar med klageordningene ellers i statsforvaltningen. Bestemmelsen om fylkesutvalget som klageinstans er derfor foreslått fjernet.

Stamveger

Vegdirektoratet mener Stortinget etter forslag fra departementet skal kunne peke ut visse stamveger innen riksvegnettet og at det for stamvegene, eller deler av de, blir utvida bygge-grenser. På stamvegnettet må vegvesenet være mer restriktiv med å gi avkjørselstillatelser enn det som kan forsvares på de øvrige vegene.

Byggegrenser

Vegdirektoratet har foreslått at de lovbestemte byggegrensene skal gå i en avstand på 50 meter fra riksveg og 12,5 meter fra fylkesveg eller kommunal veg. For gang- og sykkelveg foreslås 12,5 meter enten vegen er riksveg, fylkesveg eller kommunal veg. Avstanden skal for gang- og sykkelveger regnes fra midtlinja av denne vegen. Det er videre foreslått at departementet for særskilte riksvegstrekkninger kan sette større eller mindre avstand enn de avstander som er nevnt ovenfor, men likevel ikke større enn 100 meter. Det foreslås at fylkeskommunen kan fastsette en større avstand for særskilte fylkesvegstrekkninger, likevel ikke større enn 50 meter.

Omklassifisering

De nye bestemmelsene opprettholder ordningen med nedklassifisering av riksveg og fylkesveg, men etter forslaget kan et vedtak om omklassifisering av fylkesveg til kommunal veg likevel ikke treffes uten at vegen er i skikkelig stand.

Forbud mot reklameinnretning

Det er foreslått at loven får et uttrykkelig forbud mot å sette reklameinnretning eller annen innretning på eiendomsområdet til offentlig veg. Vegmyndighetene har riktignok alltid i kraft av sin eiendomsrett til veggrunnen hatt anledning til uten videre å fjerne reklame og andre innretninger som er plassert på vegens eiendomsområde. Når man nå ønsker å ta et forbud inn i loven er det for å gjøre det klart for alle og enhver at slik reklame er forbudt.

NY VEGSTASJON I BARDU

Foto: Bardu vegstasjon



Vegmester Ernst Hansen - ribbet for "det meste" men telefonen beholder han i hvert fall!



Vegstasjonen på Setermoen flyttet inn i nye lokaler 26. august



Unni og Lovise på plass i den nye skranken.



15. september var det offisiell åpning med taler, kaffe, kaker og "prominente" gjester. Taler for dagen: Driftssjef Oddmar Eilertsen.

KONTAKTMØTE FOR KONTORTILSATTE I UTEDRIFTA

Tekst: Unni Helberg/Lisa Sundstrøm Foto: Inger Svendsen



En herlig blanding av vegmestere og kontortilsatte = vegvesenets ansikt utad.

Endelig har også kontorfolket fått sitt kontaktforum. Etter flere år med ønske om å utveksle ideer, arbeidsmetoder, erfaringer og framtidsvyer ble det holdt kontaktmøte i Bardu 8. og 9. september i år. Foruten de kontortilsatte på samtlige vegstasjoner var også vegmestrene, driftsjefen og driftsavdelingssekretær til stede.

- På dagsorden sto:
- Hvilke krav stilles til vegstasjonen utenfra?
 - Vegstasjonen som driftsenhet
 - Løser vi oppgavene godt nok, kompetanse, kapasitet og utstyr?
 - Orientering om sekretærforum
 - Hvordan går vi videre?

Kontorfolket i utedrifta har alltid vært vegvesenets ansikt utad. De har vært publikums veiviser, vegarbeiderens holdepunkt og vegkontorets kontaktpunkt. Arbeidsoppgavene er like og ulike mellom stasjonene, men behovet for felles samsnacking er viktig. Derfor var kontaktmøtet både nyttig, nytt og til etterfølgelse.

MED STEINALDEREN SOM VEGGRUNN

Tekst: Lisa Sundstrøm/Geir Østvik. Foto: Geir Østvik og Ole Andre Helgaas.

Fv. 55 Sandneshamn - Sandvika på Kvaløya

Steinalderen dukker opp
Arbeidet med en ytre fylkesveg på Kvaløya er nå i full gang. Skjønt utgravningene i Sandvika som startet i mai, medførte både avsløringer og forsinkelser. Kulturetaten hos fylkeskommunen gravde seg nemlig helt tilbake til steinalderen. Det ble gjort så mange interessante historiske funn at 1 km av veggen måtte justeres.

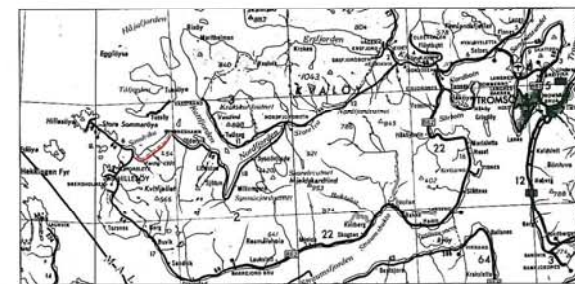
Moderne tid

Men nå er anlegget i gang og første etappe som omfatter tunnel utføres i entrepris av Leonhard Nilsen & Sonner A/S.



Steinalderen dukket opp ved arkeologisk utgraving i Sandvika.

Detaljplanen for strekninga ble godkjent 7. januar i år, skjont steinalderfunnene førte til endringer. Den reviderte detaljplanen for Sandvika ble godkjent 29. september. Parsellen som er på 51 km har et kostnadsoverslag på 27 mill kr. I dette inngår en tunnel på 585 meter som går fra Sandneshamn til Otervika. Vegbreidda er 6,5 meter, både for veggen og tunnelen. I begynnelsen av november var det sprengt ut



250 m av tunnelen. Dette arbeidet skal være ferdig 1. februar 1995.

Neste etappe på anlegget inkluderer vegbygging fra Otervika til Sandvika. Denne entreprisen omfatter fjellsprengning (140000 pfm³), masseflytting i linja (95000 pfm³), rekkverk (3000 m) og gjerder (4000 m).

Etterhvert skal arbeid med portalene, vann- og frostsikring, tunnelbelysning og asfaltarbeider også ut på anbud.

Høsten 1995 skal fylkesvegen Sandneshamn - Sandvik være klar for trafikk.

Fra forskjæringa i Sandneshamn.

NÅR ULYKKEN ER UTE

er de fleste i villrede. Gamle førstehjelpkurs og gode råd er plutselig borte. Forvirringen er total. Det er derfor viktig å være oppdatert i førstehjelp.

Tekst: Tore Kongsbakk

Tekst/Foto: Tore S. Kongsbakk/ Kåre Tume

Brannøvelse på Grytøya

Anleggsledelsen på Grytøya tok konsekvensene av dette og satte av en uke i vår for alle arbeiderne, til førstehjelpkurs og for å trene på rutiner ved en eventuell katastrofe ved arbeider i tunnel. Slike forhold er spesielle og krevende på grunn av mørke og manglende rømmingsveger. Kurset var lagt opp til et to dagers førstehjelpsteori, en dag med praktiske øvelser og til slutt en dag med rømmingsøvelse ut fra tunnelen på Dale.

Munn mot munn

Selve førstehjelpskurset var det Harstad Bedriftshelsetjeneste som var ansvarlig for. Tema var brannskader, blødninger, beinbrudd-, - og munn mot munn ble gjennomgått og praktisert. Det ble hele tiden lagt vekt på å relatere det til kjente forhold. Under de praktiske øvelsene var markørene kledd opp i vegvesen- "bunaden" og lagt inn i aktuelle situasjoner. Det var 4 grupper som rullerte mellom en arbeidsulykke med anleggssag, en



Skadet person utenfor Toppentunnelen.

hjerTESTANS, en brannskade og et blokknedfall. Markørene var flinke og spilte godt. "Brannskaden" skreik så stygt at det begynte å løsne småstein i ura ovenfor! "Blødningen" var såpass

blodig at enkelte førstehjelpere ble ganske bleke. Derimot var det en skuffelse for noen at den kvinnelige markøren på munn mot munn-posten kun var en plastdukke! Vi sier hjertelig takk til Harstad Bedriftshelsetjeneste for selve kurset og til de av personalet ved Harstad Sykehus som stilte opp som markører på sin fritid.

Brann i tunnelen

Siste dag bestod av en redningsøvelse fra en røykfyllt tunnel. Dette var et samarbeid med Brannvesenet i Harstad som gjerne ville bli mer kjent med redningsarbeid av denne typen. Hensikten var å teste de rutiner som beredskapsplanen for anlegget beskriver. Ved en brann skal de som er inne

Topp skuespillere.

på stoff redde seg inn i en redningscontainer som er like bakenfor. Der kan man oppholde seg i flere timer mens man venter på at brannen blir slukket og røyken er ute. I dette tilfellet ble det brukt teaterrøyk. Røykdykkerne fra brannvesenet gikk sammen med en av våre oppsynsmenn inn i røyken samtidig som ventilasjonsduken liksom ble brent av. Den nyttigste erfaringen var nok vanskeligheten med å orientere seg når man ikke engang kan se hånda foran seg. Enhver kan prøve å gå med lukkede øyne hjemme i sin egen stue. Derfor er referanser og kjennermerker så viktig. For helt ukjente brannmenn vil dette være enda vanskeligere. Likevel klarte man å nå fram til redningscontaineren der alle hadde søkt tilflukt. Alle var ute ca 40 minutter etter at røykdykker gikk inn i tunnelen.

Erfaringer

Erfaringene med bruk av røykdykkerutstyr var nyttig. Samtidig ble det avklart at det er en fordel at viftene står på - også mens det brenner. Rutinene ved evakuering samt samband fungerte utmerket. Videre ble det klart at man må utdanne flere røykdykkere da det normalt vil ta en stund før Harstad



"Munn mot munn". "Byggeleder" Anne har falt om.

Brannvesen er på plass. I beste fall kommer de med helikopter, da bare ferjeturen til Grøtavær tar ca 45 minutter. Mannskapene på Dale må derfor klare seg selv den første tiden etter at noe har skjedd.

Det er derfor godt å vite hva som skal gjøres nå ulykken er ute.



Blodig seanse.

Produktivt anlegg på Fornes

Tekst: Lisa Sundstrøm/Max Hansen Foto: Lisa Sundstrøm

«Eneste anlegg i fylket som produserer i egenregi» sier reklamen. Og den handler om 5 driftige menn som har sin arbeidsplass langt inne i Ullsfjorden.

Fornes heter stedet - og asfalt- og knuseverket ligger godt skjult på enden av fylkesveg 293, ca. 10 mil fra Tromsø. Nærmeste tettsted er Jøvik i Ullsfjord. Etter å ha kjørt gjennom et privat anlegg øyner vi vegvesenets symbol og skjønner at vi er på rett veg!! Nærmeste butikk ligger 3 mil unna, så det er lettere å krysse fjorden med båt. Det er kanskje derfor anlegget har egen båthavn. Dagene på anlegget går for øvrig med til produksjon av «edle metaller». Det starter med grusproduksjon ved påsketider. Siden kommer asfaltproduksjonen fra mai/juni og ut september. 99% av det som produseres transporteres med båt. Det lastes fra egen kai og lasteanlegg.

Hverdagen leves i støvskyer og støy, men plagene er minimal, i forhold til andre asfaltverk. Arbeidsuka er 4 dager - den 5 dagen arbeides inn med lange dager. På grunn av båtfrakt og lange avstander må produksjonen og arbeidsrutinene tilpasses alle ledd i arbeidsoperasjonene. Derfor produseres det fra mandag til og med torsdag. Og



Martin Furomo kjører grus fra pukkverket til asfaltverket. I bakgrunnen lossing av bitumen til oljebil.



Arbeidsgjengen på Fornes: Max Hansen, Leif Andersen, Martin Furumo, Torstein Kaspersen, Ansgar Hansen og Rolf Skog.

folket trives her - både med arbeidet og kameratskapet. Det viser også stabiliteten i arbeidsstyrken. Av de 4 faste som arbeider på anlegget er de fleste fra nærliggende områder. Tilsammen har 3 av arbeidsgjengen 75 års erfaring i grus/asfalt og oljegrusproduksjon. Llikevel var det en ung og aktiv gjeng som stresset rundt mellom maskiner, lasteanlegg og verkene.

Konkurransedyktige

Anlegget er veldrevet og produktiv - sier oppsynsmann Max Hansen. Alle er innstilt på å gjøre en god jobb. Med 7 mann til legging av asfalt og 5 mann på verket har han ansvar for at ca. 25 % av vår asfalt legges i egenregi. Så er da også produksjon og utlegging av asfalt det arbeidet i drifta som er mest utsatt for konkurranse fra private entreprenører. Men i denne konkurranse kommer vi godt ut, sier Max.

Fra Tyttebærvika til Fornes

Etter flere år i Tyttebærvika (siden 1968) ble kai og riggområde bygd på Fornes vinteren 1987. Våren 1989 starta produksjonen. Fram til i dag er det produsert 780.000 TN foredledede masser. Produksjonen består stort sett av knuste morenemasser i ulike fraksjoner - fra strosand til bærelagsmasser. Massene blir levert til drift og anlegg. På asfaltsida har det siden 1989 vært produsert 285.000 TN. Asfalten, som hovedsakelig er myk-asfalt, produseres i trommelblander- verk.

Framtida

Ved starten av anlegget var det grusforekomster for 10-15 år framover. Nå arbeides det med utvidelse for uttak. Dagens krav til kvalitetsmasser i ulike fraksjoner er økt. Det skyldes mer satsing på gjenbruk og forsterking. Men forekomstene på Fornes regnes som de beste i fylket. Dessuten er anlegget det eneste i fylket som leverer vannspylte masser til bruk i overflatebehandling, sier Max Hansen.

Bemanning

Verket på Fornes tilhører strukturelt vedlikehold. Foruten en ansvarlig avdelingsingeniør



Ansgar Hansen styrer pukkverket.

og oppsynsmann Max Hansen er bemanninga forskjellig - avhengig av årstida. Siden 1990 har det vært 5 mann til produksjon av asfalt og pukk. Utenom asfaltseongen er det 4 stykker. Vinteren er roligere. Da har 1-2 mann ansvaret for reparasjoner og vedlikehold av utstyret i samarbeid med sentralverkstedet.

Da VEGSTIKKA forlot anlegget en sen ettermiddag var arbeidsgjengen i full produksjon - lenge etter at andre folk har tatt ettermiddagen. Myten om den late vegarbeideren ble til fulle motbevist.



Rolf Skog - styrer lasteanlegget til båten.



Max Hansen - med ansvar for asfaltverket og grusproduksjonen.



Hydraulikk styrer lastinga fra land til båt.

Bedre selvtillit, nye arbeidsoppgaver og inspirasjon

På studietur i Danmark

Tekst og foto: Gunn Marit Karlsen/Bente Skogdal Johnsen

I 1994 fikk vi tildelt stipend fra Vegdirektoratet for å besøke det danske Vejdirektoratet i København. Vårt formål med studieturen var å få nærmere kjennskap til det danske Vejdirektoratets utdannelsesprogram for sekretærer - "SAK-uddannelsen". Forkortelsen står for "fra Sekretær til Avdelings-Koordinator".

Utdannelsen består av 4 deler:

- * Grunnelemen: Kurser og seminarer, som skal gjennomføres av alle.
- * Suppleringsselement: Individuell utdanning
- * Jobbtreningsselement: Skal innarbeides i utviklingsprogrammet
- * Erfaringsutveksling: Møter halv dag hver annen måned.

Vejdirektoratet startet utdannelsen høsten 1990. Formålet var å motivere og kvalifisere Vejdirektoratets sjefssekretærer til å påta seg mer ansvarsfulle oppgaver som avdelingskoordinatore. I vårt videre arbeid skal vi se på om dette kan tilpasses vår egen organisasjon (fra avdelingssekretær til avdelingskoordinator).

Fra 12-16 september i år var vi "hospitanter" i Vejdirektoratet. Vi ble meget godt mottatt av utdannelsesleder Sonja Nebelong, som på vår forespørsel hadde satt opp program for hele uka. Vi fikk møte flere av avdelingskoordinatorne. Vi fikk anledning til å intervju dem om deres erfaringer med utdannelsen, og om hvordan denne hadde påvirket deres arbeidssituasjon. I tillegg



Sonja og Bente har 5-minutt i avstressende miljø, på Sonja Nebelongs kontor.



Lunsj i dansk vegvesen. Fra venstre Anne-Birthe Hemmingsen, Finn Asmussen, Aase Eiberg og Gunn Karlsen.



intervjuet vi en leder og brukere av tjenester fra avdelingskoordinatorne. Halv dag var avsatt til besøk i Trafikministeriet, hvor trafikministerens sekretær Anne-Birthe Hemmingsen var vert. Vi var også med avdelingskoordinator Susanne Lie i utenlandsavdelingen til **Storebælt** (hun er også er guide for Vejdirektoratets utenlandsgjester). Her bygger danskene bru og en tunnel som skal gi Sjælland ferjefri forbindelse til Europa.

Alle som hadde gjennomgått denne utdannelsen var fornøyde, med nye arbeidsoppgaver kom inspirasjonen og dermed økte også selvtilliten. Deres motto "Vi kan" hadde tydelig førsteprioritet. Arbeidssituasjonen for de fleste var faktisk bedret. Noen hadde fått ny jobb, noe som de direkte tilla utdannelsen; uten den hadde de ikke søkt. Et annet moment var at de også hadde fått ny sjef som de fikk et godt

samarbeid med. To hadde blitt inspirert til videre utdanning, og hadde utdanningspermisjon med lønn. For de få som ikke hadde fått endret arbeidssituasjonen syntes det som om sjefene var tilbakeholdne med å gi avdelingskoordinatorene selvstendige arbeidsoppgaver. Vårt umiddelbare inntrykk var at de som ville noe fikk det til - når de i tillegg hadde tillit fra sjefen.

Programmet som var laget for oss innfridde alle våre ønsker. Med god utnyttelse av arbeidsdagene - fra 0900 til 1730 sier det seg selv at vi både var fornøyde og slitne.

I vår rapport til Vegdirektoratet vil vi komme nærmere inn på hva de forskjellige elementene i "SAK-uddannelsen" står for, og om Statens vegvesen kan ha nytte av et tilsvarende opplegg. Et av våre spørsmål blir; får vi vår ledelse med på dette?



Bente "kledd" for tur til Storebælt.

EDB- seksjonen

overrasker stadig. Etter flere års storforbruk av penger til utstyr på EDB-sida ser det ut til å ha gått tom. Stakkars Kjell Robertsen som plages av støyproblemer fra sin lille datamaskin. Men EDB-gjengen visste råd støykasse skulle da Kjell få - om enn fra en annen

tidsalder. Derfor har Kjell nå - et velutstyrt kontor - med både framtidsrettet og musealt utstyr. Man er ikke rådløs så lenge man ikke er haulaus....



Foto: Lisa

Mjøsundforbindelsen - i stormfull åpningsseremoni



Tidligere stortingsrepresentant Per Aas åpnet Mjøsundforbindelsen i vind og regn.

Tekst: Lisa Sundstrøm
Foto: Ole Andre Helgaas

Mjøsundbrua ble offisielt åpnet lørdag 8. oktober. Det var tidligere stortingsrepresentant Per Aas som skar av snora i stormkastene.

Tross vind, regn og kaldt vær deltok forbausende mange på turmarsjen som ble arrangert i forbindelse med åpninga. Stormfullt var det også for alle de andre framfotter, men både musikkorps og andre deltakende «sto han av».

Så var det også en stor festdag for både Salangen og Ibestad kommune. Den nye brua gir nemlig fastlandsforbindelse til ca. 900 personer som bor på Andørja.

For vegvesenets del - atter en ny fastlandsforbindelse.



Musikkorps fra Salangen og Andørja spilte i stormkastene.



På turmarsjen i sludbygene deltok forbausende mange folk.

Prosjektet Mjøsundforbindelsen
Mjøsundforbindelsen strekker seg fra Løksebotn i Salangen til Fornes på Andørja i Ibestad kommune.

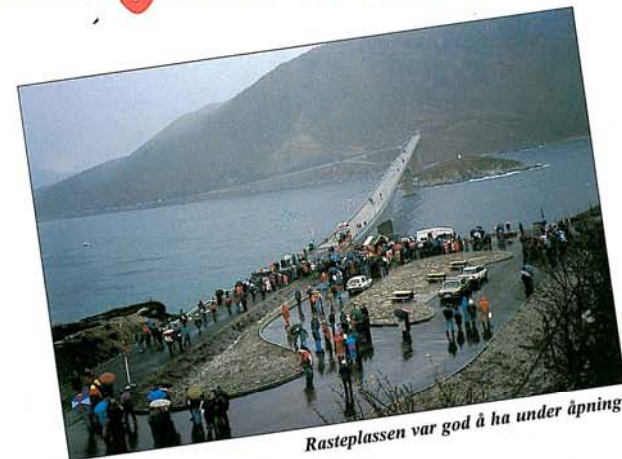
Ny veg	13,3 km
Utbedring	3,4 km
Samlet lengde:	16,7 km

Oppstart vegbygging: november 1990
Oppstart Mjøsund bru: mai 1992

Kostnader:	
Vegbygging	92 mill kr
Svarthammeren tunnel	3 mill kr
Mjøsund bru	105 mill kr
Totalkostnad:	200 mill kr

Vegbygginga er utført i egenregi av Statens vegvesen
Svarthammeren tunnel på Andørja ble drevet av Målselv Anlegg A/S
Mjøsund bru er bygd i entrepris av Eeg-Henriksen Anlegg

Brutype: Kassebru i betong - bygd etter fritt frambygg-prinsippet
Total brulengde er 840 meter fordelt på 9 spenn
Seilingshøyde 35 meter



Rasteplassen var god å ha under åpninga.



Glad feiring av prosjektleder Knut Helge Grimstad, (t.v.) og byggeleder Asbjørn Johansen.



Mjøsundbrua sett fra Storura på Andørja en dag i august.



KRØSUS

er slit og svette. Krøsus er kursing og opplæring. Det er innblikk i et nytt system som setter grå hår i hodet på de fleste som jobber med det. Krøsus er krevende, både for de systemansvarlige, brukerstøttene og opplæringsfolket.

De ble derfor satt litt ekstra pris på en vakker oktoberkveld. Men mat og drikke og diplom som forteller om innsats og pågangsmot ble folket feiret.



Brukerstøtter, fra venstre: Mona Martinussen, Toril Larsen, Linda Hansen, Jan Indseth, Eva Kvalberg og Ole Fr. Wikstrand.



Systemansvarlige: For TLP (personaldelen av Krøsus) Per Nilsen, for O.F. (regnskaps- og økonomidelen av Krøsus) Bente Halvorsen, Inger Ann Lahm, Liv Sorensen.



Driftsansvarlige: Halvard Kildalsen, Hermod Johansen, Torbjørn Hansen Hogstad.



16 ÅR - UT PÅ VEGEN

NY FØREROPPLÆRINGSORDNING

Tekst: Stein Marvin Bøe

Som de fleste sikkert er vel kjent med vil det fra nyåret 1995 være nye regler for opplæring og førerprøve til bilførerkort klasse B. Hovedtrekkene i nyordningen innebærer mindre obligatorisk opplæring, fase -2 ordninga bortfaller, førerprøven blir utvidet i omfang og reglene for øvingskjøring gjør det lettere å øvekjøre, også fra fylte 16 år.

I nyopplegget blir følgende opplæring obligatorisk;

- * mørkekjøring (1 time demonstrasjon/ teori og minst 30 min kjøring pr elev)
- * glattkjøring (1 time teori og 2 timer kjøring pr elev) Kan benytte egen bil.
- * 5 timers trafiksikkerhetstrening. Hovedsaklig kjøring i vanlig trafikk, spesielt på landeveg.

Reglene om øvingskjøring innebærer;

- * øvingskjøring kan starte fra fylte 16 år. Det er ikke tids- eller stedsbegrensning på adgangen til privat øvingskjøring. Fortsatt krav om at øvingskjøringen ikke skal være til fare eller unødig ulempe for annen trafikk
- * ledsager må være fylt 25 år og ha hatt gyldig førerkort i minst 5 år sammenhengende.
- * ved privat øvingskjøring må bilen være merket med rød L på hvit bunn. Ledsager må ha ekstra speil for utsikt bakover. Utover krav til å kunne stanse bilen fra ledsagerplass er det ingen spesielle krav til bil.

Førerprøven gjøres mer omfattende enn tidligere, da tid til praktisk prøve omtrent fordobles, fra 45 minutter til 85 minutter. Det vil ikke bli forskjellig prøve for privatister og de som tar full opplæring ved kjøreskole.

Nyordninga vil i sin helhet tre i kraft fra nyåret. Noe er allerede endret. Ordninga med fase - 2 opphørte 18. juli i år. Fra 1. oktober ble det mulig å øvekjøre fra fylte 16 år, uten tids- eller stedsbegrensning.

Nye oppgaver for Statens vegvesen For Statens vegvesen, biltilsynet innebærer nyordninga en del ekstraoppgaver. Særlig medfører ny utvidet førerprøve en del arbeid med å konstruere nye førerprøveruter, som må være klar til 1. januar. For at kandidater skal få mest mulig mengdetrening før førerkortet erverves, vil Statens vegvesen få en stor oppgave å informere om fordelene med mest mulig mengdetrening. Foruten utsendt informasjon om nye regler, kan publikum ved henvendelse til Biltilsynet få tilsendt en veiledning for privat øvelseskjøring. Biltilsynet

vil også tilby publikum egne informasjonsmøter for privat øvelseskjøring.

Det er ønskelig at flest mulig kjøreskoler tilbyr egne opplegg for foresatte og elever, benevnt som ledsagerstøttet opplæring. Dette innebærer et nære samarbeid mellom kjøreskole, elev og foreldre. Noen forsikringsselskap samarbeider med kjøreskolebransjen om dette. Det innebærer i praksis at de som har deltatt i et slikt opplegg ved kjøreskole, godkjent av forsikringsselskapet, oppnår betydelige reduksjoner i forsikringene.

den nye
FØRER
OPPLÆRINGEN
for personbil



gir **16-ÅRINGENE**
sjansen til å øvelseskjøre

Den utvidete førerprøven søker å øke gyldigheten og påliteligheten av selve førerprøven. Det er også sentralt å kunne kontrollere ferdigheter og kunnskaper som tidligere var obligatorisk i opplæringa. I dag tilbys praktisk førerprøve klasse B i Harstad, Finnsnes, Setermoen, Tromsø og Storslett. Ut fra nye krav til førerprøven har ei arbeidsgruppe fra Statens vegvesen Troms, vurdert om Storslett og Setermoen fortsatt egner seg til førerprøve klasse B. Gruppen har ut fra faglige vurderinger foreslått å nedlegge disse stedene. Forslaget er nå ute til høring blant vegdirektoratet, kommuner og berørte kjøreskoler. Endelig avgjørelse tas i desember måned.

Prisen for avlegging av førerprøve vil

fra nyåret bli endret. Ordningen med fast pris uansett antall prøver opphører. Det betales nå for hver prøve som avlegges pluss produksjon av selve førerkortet. Dersom du består teoretisk og praktisk førerprøve ved første forsøk vil førerprøve og utstedelse av førerkort klasse B tilsammen koste kr 550. Hver ny teoriprøve koster kr 80,- og hver ny praktisk prøve koster kr 350,-. For andre førerkortklasser er det andre satser.

Simulator

Bilføreropplæringa og førerprøven er svært viktige trafikksikkerhetstiltak. Det er imidlertid problematisk å dokumentere effekt av slike tiltak, og av den grunn er den obligatoriske opplæringa redusert. Det vil likevel i

Det nye Vegvesenet være en stor oppgave for etaten å samle kunnskaper om hvilke tiltak som kan bedre bilførerens atferd i trafikken. Blant annet har Statens vegvesen i Troms sterkt bidratt til at en egen bil-simulator, AUTOSIM, er utviklet i Tromsø, som den første i verden på området. Prototypen står nå klar, og skal gjennomgå en del tester før utprøving av effekten av slik opplæring. Simulatoren har ikke som mål å lære folk å kjøre bil, det gjøres best i trafikken. Her skal spesielle risiko-situasjoner skapes og oppleves av den enkelte bilfører, situasjoner som de fleste må kjøre flere år for å oppleve, og som noen aldri opplever.

AMU - med vernesko fra italienske motehus

Arbeidsmiljøutvalget har atter en gang vært på befaring og møte. Denne gangen var det anlegget i Balsfjord som fikk besøk av de «verneverdige». Som vikarierende sekretær og snikende fotograf ble fristelsen for stor:

..... De fleste var skodd for oppdraget - men bildene avslører at også AMU svikter til tider. Både nr. 2 (hovedverneomrud) og 4 (varamedlem) fra venstre hadde alt annet en vernesko på sine føtter.

Fadesen kan for øvrig også beskues i nærбилde.



Slik går det når utvalget har fått nye italienske sko som de så gjerne vil vise fram men stakkars sko.....



Med hilsen fra Danmark:

Den danske ordningen for gjennomføring av EU-direktivene om teknisk kontroll av kjøretøy

Tekst: Trond R. Larsen Foto: Lisa Sundstrøm

Danmark er på samme måte som Norge forpliktet at man innen 010198 har gjennomført ei ordning med periodisk kontroll av personbiler i henhold til EUs direktiver. Som EU-land er også Danmark forpliktet til å ha vedtatt de nødvendige lover og forskrifter som skal til for å kunne gjennomføre ordningen i god tid før ikrafttreden (opprinnelig 010793 men utsatt til 010794). Når problemene er noenlunde de samme og forvaltningstradisjonen mye godt er felles, burde kanskje måten å organisere den periodiske kjøretøykontrollen også bli noenlunde den samme i Danmark og Norge. Men det er slett ikke tilfelle. Mens man i Norge som kjent har valgt en modell basert på privatisering og konkurranse, har man i Danmark valgt det med benevnelse "statsmodellen".

Eksisterende kontrollordning i Danmark:

Såvel innholdet i, som organiseringen av kjøretøykontrollen i Danmark avviker noe fra det vi kjenner fra Norge.

Pr i dag har man i Danmark årlig kontroll av kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg. Det samme gjelder for kjøretøy som nyttes til ervervsmessig transport. Varebiler innkalles til kontroll første gang etter 4 år og så hvert annet år.

For personbiler eksisterer det pr i dag ingen ordning med periodisk kjøretøykontroll utover det at man i Danmark har obligatorisk eierskiftekontroll i de tilfeller hvor eierskiftet foretas når det har gått mer enn 5 år fra 1. gangs registrering.

Administrasjonen av kontrollordningen er delt mellom bilinspeksjonen og rikspolitefsjen (centralregisteret). Innkallelse til kontroll og oppdatering av motorvognregisteret foretas av centralregisteret, mens selve kontrollutførelsen foretas i en av bilinspeksjonens synshaller etter initiativ fra bileier.

Det betales et gebyr for gjennomføring av pliktig kontroll.

Sentrale problemstillinger i den danske debatten:

Danske har selvsagt - på samme måte som vi i Norge - vurdert alterna-

tive måter å møte utfordringen med den sterke økningen i kontrollomfanget som den periodiske kontrollen av personbiler måtte medføre.

Man har vurdert et forslag om å la den periodiske kjøretøykontrollen av personbiler ivaretas av private verksteder. Argumentene mot privatisering kjenner vi igjen fra Norge:

* teknisk kontroll av kjøretøy innebærer utøvelse av myndighet og bør således ivaretas av staten.

* risikoen for habilitetsproblemer ved "sammenkjeding" av kontroll og reparasjon er til stede. En slik interessekonflikt vil - dersom kontroll i regi av verksted velges - kreve en uforholdsmessig offentlig kontroll.

* ei kontrollordning basert på Statens Bilinspeksjon vil sikre at kontrollen gjennomføres ensartet i overensstemmelse med gjeldende regler og slik at Danmark kan leve opp til de EU-rettslige forpliktelsene.



Trond Larsen fikk bl.a. innblikk i danskens trafikk-sikkerhetsinformasjon under studieoppholdet i Danmark.

Til forskjell fra Norge har imidlertid de prinsipielle motforestillingene mot privatisering av myndighetsoppgaver fått den konsekvens at man har forkastet forslaget om kontroll i regi av verksteder. Folketinget har i mai i år gitt sin tilslutning til at den periodiske kjøretøykontrollen fullt ut bygges ut i regi av Statens Bilinspektion.

Den danske holdningen må imidlertid sees i lys av følgende:

- * Danmark har ingen ordning med godkjenning av og tilsyn med verksteder.
- * Statens Bilinspektion har allerede i dag et høyt omfang av pliktig kjøretøykontroll. Gjennomføringen av EU's kontrollordninger innebæ-

rer for Danmarks vedkommende "bare" ei fordobling av kontroll mengden sett i forhold til dagens nivå.

Nærmere om den nye ordningen: Danskenes ordning for gjennomføring av periodisk kjøretøykontroll i henhold til EU-direktivene, benevnes som "statsmodellen". I korthet går ordningen ut på å bygge ut bilinspeksjonens kapasitet til også å omfatte den periodiske kontrollen av personbiler.

Ordningen med eierskiftekontroll avskaffes.

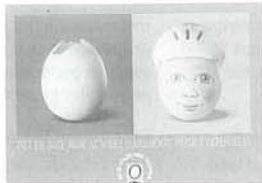
Behovet for utvidelse av anleggs-kapasiteten tenkes delvis dekket gjennom såkalte "plassyn". "Plassyn" innebærer at Statens Bilinspektion

leier seg inn hos private verksteder og gjennomfører kontrollene i lokalitetene til disse.

Ordningen med såkalte plassyn kan på mange måter betraktes som resultatet av et politisk kompromiss og markedsføres som et servicetiltak. (Økt geografisk spredning av kontrollstedene.)

Gjennomføringen av "statsmodellen" som kontrollordning skjer i forståelse med bransjen, Forenede danske motorvognførere (det danske motstykket til NAF) og Det danske forbrugerrådet.

Dagens system med at politiet foretar innkalling og endelig godkjenning av kontrollerte kjøretøy videreføres i den nye kontrollordningen.



Premiering

for initiativ, sportslig ånd, annerledes stoff og glede. Slik premieres «svømmeguttene» fra Laksvatn skole. For sjelden har en artikkel i VEGSTIKKA brakt så mye glede som de fyrrige, sprellende og våte guttene i minimalt antrekk. Kommentarer har det ikke manglet på. Derfor gir vi med glede - en VEGSTIKKasekk til hver av de avklede slik at i hvertfall badebuksa i framtida har en plass å oppholde seg. Vi oppfordrer dessuten andre i etaten til å spre like mye glede som de 5 supergutta gjorde!!!!

Lisa



ET FLEKSIBELT VEGVESEN

Tekst: Lisa Sundstrøm Foto: Karen Andersen/Lisa Sundstrøm

Vi snakker om et nytt og fleksibelt vegvesen med utveksling av folk over fylkesgrensene. Det er framtidsvyene og ønskedrømmer. Men noen har allerede gjort alvor av utveksling, samarbeid og kollegialt vennskap. Spesialfolk drar land og strand for å utføre oppdrag i fremmede fylker. Det er vi kjent med. Men få er kjent med å ta arbeidsplassen sin med til et annet fylke. Slik sett er kanskje Troms og Østfold å regne som foregangsfylker.

Med kontorpult i Nord-Norge

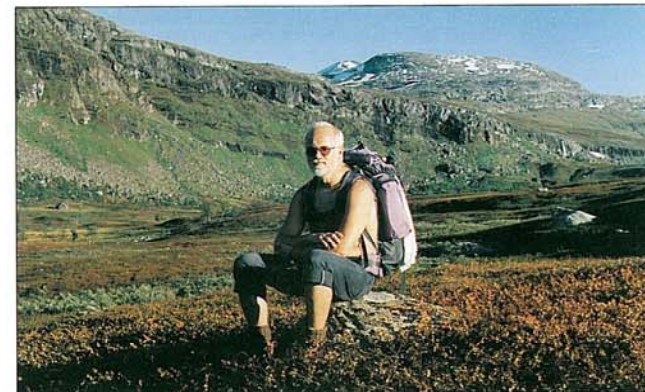
På Bardu vegstasjon i indre Troms sitter nemlig Gunnar Andersen fra Østfold og styrer sin del av maskinavdelinga i hjemfylket. Alt takket være moderne edb-teknologi og en god kollega i Troms.

Kollegialt samarbeid

Det hele startet med at kona til Gunnar skulle avtjene turnustjeneste på Tennevoll, sør i Troms fylke. Å flytte nordover kan by problemer når man har en hel familie å tenke på. Gunnar la fram problemstillinga til sin kollega Tore Gunnar Karlsen på maskinavdelinga. Dette var tidlig i vår, og i august var Gunnar på plass på Bardu vegstasjon.

Datateknologi

Alt ordnet seg til det beste. Ved hjelp av



Gunnar trives i nord-norsk natur, men klarer seg godt uten mørketida.

datateknologien kan Gunnar Andersen føre egenmaskinregistreret fra Cardex-kort til data. Jobben er tidkrevende og hvorfor ikke gjøre den i Troms?

Arbeidsdag i sør og nord

Gunnar skal være 6 måneder på Bardu vegstasjon. Egentlig skulle han ha permisjon fra jobben dette halve året, men tida ble nesten for kort til å ta inn vikarer. Når det var mulig å løse arbeidssituasjonen på en så utmerket måte, valgte alle parter det. Derfor jobber han i halv stilling med reduserte arbeidsdager. I tillegg er han ei uke i måneden i Østfold. Slik har han oversikten over hverdagen på maskin-

avdelinga. Der er han nemlig seksjonsleder for verksteddrifta. Spørsmål og oppgaver som skal løses i fellesskap med de andre «spares» til Gunnar dukker opp. Han har ellers daglig kontakt med kontoret i Østfold pr. telefon. Overflyttinga til Troms har bare medført positive reaksjoner. Selv om den daglige kontakten i hjemfylket lider litt - er det tross alt for en tidsbegrenset periode. Og når alle parter er åpne for gode løsninger går det meste godt.

Varm velkomst

På Bardu vegstasjon føler han seg svært god mottatt. Han var tydeligvis ventet da han kom inn døra - og gjestmildheten har bare fortsatt. Det er trivelig miljø på stasjonen. Alle er blide og hyggelige og bryr seg virkelig om meg, sier Gunnar. Slikt sett trives han i «kalde» nord. Dessuten synes han at naturen er fin. Han har gått i fjellet og fiska mye. Men om han ville bosette seg her oppe er han i tvil om. Overgangen fra et tett befolket område til mer grågrendte Nord-Norge kan være vanskelig å bli vant til. Likevel har det vært godt å komme bort fra Østlands-gryta og få et litt annet perspektiv på hvordan livet i utkanten kan være.

I januar flytter familien fra Tennevoll og sørover. Men utvekslingen med kontorpult i nord og arbeid i sør kan absolutt anbefales til andre som ønsker å flytte på seg.....



Gunnar Andersen fra Østfold med kollega Tore Gunnar Karlsen som hjalp til med gode arbeidsforhold i Troms.

TRANSVESTITT MED FØRERKORTPROBLEMER

Tekst: Trond R. Larsen. Illustrasjon: Torild Heimdal

Klagesaker er et velkjent fenomen for oss som arbeider i Statens vegvesen. Slike saker behandles med grundighet og nøkternhet, og vi fristes sjelden til å spøke med slike alvorlige ting som en klage på en forvaltningsavgjørelse. Noen ganger kan det imidlertid være vanskelig å bevare roen. I den saken det berettes om her, kan man kanskje prise seg lykkelig over at forvaltningen bygger på prinsippet om skriftlig saksbehandling.

Under mitt stipendopphold i Danmark sommeren -94 arbeidet jeg en del av perioden i Færdselsstyrelsen (direktorat med ansvar for trafikant- og kjøretøyområdet). Ett av saksfeltene jeg fikk stifte nærmere bekjentskap med, var behandling av klager på avgjørelser truffet av politiets førerkortkontorer i forbindelse med førerkortutstedelse.

Ei av de mer kjiøse klagesakene som verserte i Styrelsen sommeren -94, var en klage fra en transvestitt (ifølge dansk ordbok "person med sygelig trang til at gå i det andet køns dragt").

Bakgrunnen for transvestittens klage var det enkle faktum at den myndige funksjonæren i ekspedisjonen på politiets førerkortkontor ikke hadde akseptert at personen hadde levert et bilde der han hadde dameparykk og var sminket til det ugjenkjennelige.

Ifølge "Bekjendgørelse om kørekort" skal det bildet som nyttes på førerkortet være "et vellignende fotografi (portrætbilde uten hovedbeklædning)". Etter funksjonærens oppfatning oppfylte ikke bildet transvestitten leverte disse kriteriene.

Transvestitten anfører i sin klage at han (hun) følger seg diskriminert og viser i sin klage blant annet til at den danske socialminister - etter henvendelse fra interesseorganisasjonen til



danske transvestitter - nylig har gitt uttrykk for at transvestitisme **ikke** er å betrakte som en sykdomstilstand.

Saken hadde ennå ikke funnet sin

løsning da jeg forlot Styrelsen. Det siste jeg hørte om den var at saken var av en slik karakter at det var behov for å forelegge den for Trafikministeriet til vurdering.

FRA DE GODE GAMLE DAGER

Inger Marie Andersen på Evenskjer har sendt oss bilder fra familiens «fotoarkiv» i Grovfjord. De viser oss vegvesenet og folkene som jobbet der for ca. 40 år sida.

Om noen kan fortelle mer om gjengen vi ser på bildene - så gjerne.

Vegvesenets historie er interessant, spesielt den som handler om menneskene som jobbet der i de gode gamle dager.

Vi skriver så gjerne om de - og etter-lyser bilder, gode historier eller tips om noen som kan fortelle om gamle dager.



Olav Markussen på befaring vinteren 1953. Markussen begynte å jobbe i vegvesenet i 1912. Han var vegformann og oppsynsmann fra 1942.



Dette bildet er tatt våren 1953 på rv. 825 Grov - Stræte i Bukkebergan. Basen på arbeidslaget hadde "basvotter". Ashjorn Nygård, Karstein Larsen, Ole Olsen og Halle Jakobsen.



Pensjonistgruppen fra nordfylket.



Torvald Hansen i midten flankert av Håkon og Margit Wollstad på Scandic hotell.



Fra venstre Peder J. Pedersen, Ivar Johansen og Petter Pettersen utenfor Polarmuseet i Tromsø.

På tur med pensjonistene

Tekst og foto: Anna Birkelund

Og turen gikk til Tromsø

Den 25. august gikk turen fra Storslett til Tromsø. Vi besøkte blant annet anleggs-kontoret i Breivika og fikk orientering og befarung gjennom tunnelene.

Programmet ellers innebar lunsj på Scandic Hotell, besøk på Polarmuseet og handlerunde på kjøpesenteret Pyramiden i Tromsdalen.



Besøk på Polarmuseet.



pensjonistene

Til Løksa

Velferdsturen for pensjonerte vegfolk i Tromsø-området gikk av stabelen 23. august. Turen gikk til veganlegget Dyroy og Mjøsundforbindelsen. Dyroybrua var nettopp åpnet for trafikk og de siste arbeider på brua over Mjøsundet var i gang.



Tromsø-pensjonistene Gunnar Mack, Loyd Lauritsen, Martha Mack og Rolf Engenes.



Befaring på Mjøsundbrua.



Kaffe i Brakkeleira på Løksa.



Fra lunsjen på Bardu Motorhotell.



KURS I LOVER OG AVTALER

Tekst: Geir Berger. Foto: Bente Skogdal

Kurset var en del av KRØSUS-opp-læringa. I KRØSUS er det lagt opp til delegering av ansvar og myndighet til linjeledelsen. I Troms delegerte vi allerede i 1988 en god del personalsaker til vegmestere, anleggsledere og stasjonssjefer. Vi fant likevel behov for å ha kurs for samtlige linjeledere (+ en del andre som hadde behov) i de lover og avtaler som regulerer lønns- og arbeidsvilkår for de tilsatte.

Innhold

Lover- og avtaler som regulerer de tilsattes lønns- og arbeidsvilkår:

- arbeidstidsbestemmelser
- forhandlinger og drøftinger
- sykkelønn og ytelser ved yrkesskade og dødsfall
- permisjoner
- ferie
- aldersgrenser og pensjon
- reiseregulativet
- særavtalen for vegarbeidsdrifta
- særbestemmelser for utestasjonerte ingeniører og sivilingeniører
- særbestemmelser for vegoppsynet



Deltakere:

- Samtlige avdelings- og seksjonsledere på vegkontoret
- Avdelingssekretærer på vegkontoret
- Tilsatte på lønn og personal
- Stasjonssjefer og sekretariatsledere i biltilsynet
- Vegmestere, prosjektledere på anlegg, anleggsledere og oppsynsmenn
- Kontortilsatte i vegarbeidsdrifta
- En del andre med arbeidsledelse

Det er holdt 6 kurs over 2 dager med tilsammen 125 deltakere.

Forelesere var Oddvar Boye Nilsen og Geir Berger.

Miljøetat

- da bør vi i hvertfall rydde opp etter oss.....



Foto: Liss Lauritzen

Glimt fra nordfylket

VEGSTIKKA har flere trofaste bidragsytere. En av disse er Kjetil Løding. Bildene er tatt fra fjellet Breidkågen på Kågen og vi lar de vakre motivene tale for seg selv.....



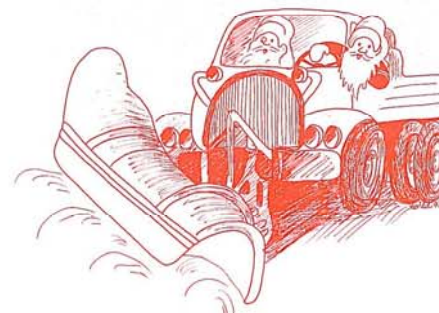
Laukøya sett fra Kågen.



Skjervøy deles med Skattorsundet bru.

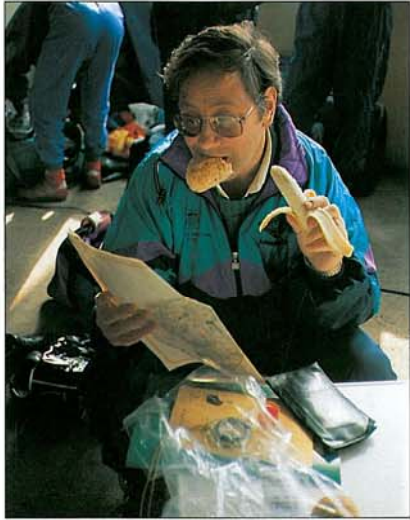


Loding junior som styrmann på ferja over Lyngensfjord.



DELTADELSE I O-VM - EN SPENNENDE OPPLEVELSE FOR EN NYBEGYNNER

Tekst: Oddbjørn Johnsen. Foto: Ole Andre Helgaas.



Oddbjørn Johnsen (O. J.)
i bananfasen
for O-VM-debuten.

I september i år var jeg "flybåren" sportsdeltager for første gang i mitt snart ½ hundre årige liv, nærmere bestemt som deltager i O-VM 1994. Opplevelsen ble utvilsomt et minne for livet, selv om de eneste jeg rent sportslig klarte å imponere, var dama på reisebyrået som trodde at O-VM sto for verdensmesterskapet i orientering.

Løpet var lagt til Stange i Hedmark - langt inn i "svarteste skauen". Været var dårlig da vi ankom startplass, men like før start letnet været. Det samme gjorde humøret og motet til en svært så usikker og betenkt nybegynner. Motet forsvant imidlertid ved synet av utstyret til de andre deltagerne. Tettstående tøy for minskning av all unødvendig luftmotstand hadde man jo sett før, men superlette spesialpiggsko var nytt for øye. Det var iallfall ingen andre som stilte i gummifjellsko, type Viking.

O. J. i full fart gjennom Hedmark-skogen.



O. J. stemplet på siste post.



Den håpløse 5-te posten.

En velsignet kraftledningstrase og en skogsvei var redningen for å komme seg gjennom de fire første postene, men fra da av var det slutt på det meste av holdepunkter både på kart og i terrenget. Inn mot 5-te post kom det en person rett mot egen fartsretning og spurte om jeg hadde sett 5-te posten. Synet av spesialpiggskoen til denne personen utløste en viss usikkerhet, men etter et sekunds betenkningstid var det bare å "kline til" i planlagt retning.

Neste kontakt med konkurrentene var at en særdeles løpsterk person fra Troms, kom opp på siden og dro raskt forbi. Denne nærkontakten med en fylkes-kollega i raskt og sikkert driv inn mot antatt 5-te post, utløste en fatal konsentrasjonssvikt. Da vedkommende etter kort tid plutselig snudde og kom rett tilbake, var forvirringen total.

Etterhvert ble det folksomt i område rundt 5-te posten, fire andre lette febrilsk under høylydt diskusjon. Nå var det imidlertid slutt på all oppmerksomhet omkring andre personer. Her var det bare å stole på eget hode, eller i iallfall kompass. Etterhvert ble det stilt i skogen, alle var borte, og en fortvilt



Fornøyd O. J. etter O-VM-debuten. Han fant alle postene.



"Så styrte eg etter kompasskursen mot 4. post", men... - heftig diskusjon etterpå med den andre O-debutanten - Gunnar Stiberg.

nybegynner forsøker stadig nye utgangspunkter og kompassretninger. Endelig, et kvarter etter dagens siste øyekontakt med andre deltagere, var den håpløse 5-te posten registrert.

Østlandets skogsterrenge - en skikkelig utfordring.

For alle som synes de ikke får tilstrekkelig utfordring gjennom jobben, anbefales på det varmeste deltagelse i orienteringsløp i denne del av vårt langstrakte land. Resten av løpet var nemlig en evig kamp om å finne holdepunkter i det lille som var av steinblokker, myrflækker og annet småtteri som sjelden står på et kart fra de mer kuperte deler av fedrelandet. I den tette skogen måtte konsentrasjonen holdes helt på topp. Etterhvert som sult og stive lår begynte å gjøre seg gjeldende utover ettermiddagen, gikk det opp for nybegynneren at det kunne ende opp med et forsmedelig "brutt løp" i protokollen. Denne nøden tvang fram uante evner som til slutt, utrolig nok, førte fram til målområde ved Stange vegstasjon.

Sett fra en nybegynners ståsted og betraktet som et bedriftsløp, var nok løypa i vanskeligste laget. Men med noe mer trening enn mine fire treningsturer etter Tromsøyas turorienteringskart, er det slett ikke umulig å gjennomføre et slikt løp innenfor rimelig tid. For å øke deltagelsen av løpere på bedriftsnivå, kunne det kanskje være en ide å ha egen klasse for de mange aktive orienteringsløpere i vegvesenet, og en klasse for rene bedriftsløpere.



O. J. spurter mot mål - etter drøyt 2 timer i skogen.

EN TUR FULL AV SPENNING OG FORVIKLINGAR...

- ja, slik viste det seg at årets håndballtur til Gol skulle bli!



Flystreik og manglende flaks skapte problemer for to sporty håndballag bestående av 10 damespillere og 10 herrespillere. Det ble tilfeldigvis bare damespillerne som omsider nådde Gol etter en lang og strabasjos reise. Gutta ble sittende igjen på flyplassen i Tromsø... eller hvor det nå var.? Tre av dem ankom ihvertfall Gol utpå lørdag formiddag! (...)

Turen startet altså med at SAS-streiken ble avblåst fredag formiddag, og da bar det rett ut på flyplassen etter at vi hadde stresset opp hele Vegkontoret. Det ene flyet etter det andre ble innstilt, og vi mistet «noe» av håpet. Men... plutselig var 10 damespillere på veg til Trondheim! Hvordan gikk nå det for seg?!

I løpet av et halvt minutt hadde alt blitt ordnet - det var ledige plasser på flyet, og vi ville lettere kunne komme oss til Oslo fra Trondheim, ble det sagt...

I Trondheim ble håpet raskt og effektivt slukket da alle SAS-fly var innstilt og alle Braathen-fly fulle. Muligheter for buss, overnatting og til

og med privatfly ble undersøkt. Kanskje var det håp allikevel: Mona fikk sjansplass på første fly så vi sendte henne til Oslo. Deretter var det intens spenning mens vi ventet på neste avgang - ville vi andre komme med? Fire av oss ble ropt opp - og jammen kom ikke de andre fem også! Vi var samlet igjen, puh!

I Oslo måtte vi vente på flyet fra Tromsø som skulle komme kl 2300. Kanskje kom herrespillerne våre også? Men nei, det var bare Finnmarks to lag som kom. Litt over midnatt bar det oppover med buss til Gol, men stemningen bar preg av en lang tur og savnet av «gutta» våre. Kl 0330 ble vi innlosjert på Pers Hotell, og 0630 måtte vi opp igjen... Som førstegangsreisende måtte under- tegnedde ligge i dobbeltseng på rommet ut mot gangen, der det var mest bråk fra naboer...

Over til det sportslige...

Vi satte ny rekord i årets Hallingkast! - ihvertfall i følge ryktene. En seier, en uavgjort kamp og ett tap ble utbyttet av 1 ½ times spill på lørdag morgen - det

følte som én kamp med 3 omganger, og ikke som 3 kamper. En lang reise og knapt 2 timers søvn satt ennå i kroppen, men damelaget fikk nå iallefall deltatt i årets Hallingkast. En stor takk til arrangørene som endret kampoppsettet x antall ganger!

Finnmarks herrelag gjorde en fantastisk innsats etter en lang reise - de vant alle sine kamper, og dro hjem med pokalen; Gratulerer! Aust-Agder vant fortjent damefinalen mot Nord-Trøndelag (som vi forøvrig tapte 1-4 mot).

Lordagens bankett avsluttet årets Hallingkast, og jammen ble det ikke en aldri så liten påskjønnelse til herrelaget vårt under premieutdelingen, - **et lite leke-fly** - som ble tatt godt imot av våre 3 mannlige deltakere, Tore Gunnar, Ole og Åge.

Gol-hilsen fra Guri og Tove.

PS. Hjemreisen gikk knirkefritt...

TROMSØJENTA

Foto: Lisa Sundstrøm

er Nord-Norges var på Grete Waitz løpet. Det er Tromsøs mønstring av lekke hunkjønn i alle aldre. Svettende, løpende, gående og sittende fullførte over 5000 jenter den 5 km lange løypa. Og vegvesenets hunddyr var selvsagt med.....



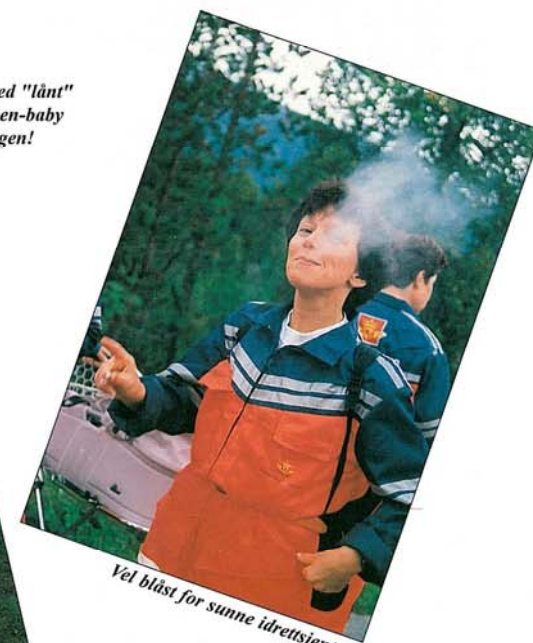
Åse med "lånt" vegvesen-baby på ryggen!



Spreke vegvesen-jenter.



Tromsø-jenta for liten og stor Nergaard!



Vel blåst for sunne idrettsjenter. Fy Anne!

VEGSTIKKA - i ekte «Se og Hør»- stil

Det havner så mangt på en redaktørs pult - til stor glede. Det meste handler om vegfolks gjøren og laden - men en og annen «avstikker» kan vi tillate oss på slutten av året.

For de av leserne som ikke kjøper den kulørte presse bringer VEGSTIKKA denne gang et blikk inn i kjendisenes verden. Bildene handler om vår store TV-helt «Derric». Han har etablert seg med hytte i Nord-Norge, nærmere bestemt Hamarøy i Nordland. Og den har mange vegfarende sett - deriblant Kjetil Løding - som likegodt tok et bilde av hytta (huset?). Derric (Horst Tappert) er også forevige av Sunniva Austlid (et vegvesen-«avkom») som tok bilde av vår store TV-helt sammen med hennes venninne Ellen Vårtun, på flyplassen i Bodø.



Vi takker og bukker for begge bildene og for at fotografene hadde VEGSTIKKA i tankene!!

Søng dokker i Tromsø også?

- spør vår gamle redaktør Olve Reiersen i et brev til VEGSTIKKA.

Han sikter til eget fylke og sender utklipp fra Hamar Arbeiderblad som viser **vegteater** av beste sort. Vegvesenet i Hedmark framførte veghistorien fra teaterscenen i slutten av oktober.



I første rekke er teatervisninga internt i etaten, men interessa for teaterdrift er stor. Det er vegvesenkorset «Vegklang» som har utviklet seg også over i teaterverdenen, og med oppsettinga «Tida og veggen» går vegvesenet over i nye spor. Bedriftsteater er viktig både som et middel til å ta vare på vegkulturen og for samhold på arbeidsplassen, hevder skuespillerne.

Og VEGSTIKKA tar ideen opp til videre vurdering.

Hvorfor ikke veg-sangkor og veg-teater i Troms også ???

Undertegnede stiller gjerne som aktør i begge foretak.....

Lisa

PERSONALNYTT

Tiltredelse:

Kate Meleng, fullmektig, engasjement til 31.7.95

Johan Henrik Rognmo, maskinkjører, Tromsø vegstasjon

Svend Kåre Svendsen, maskinkjører, Tromsø vegstasjon

Yngve Solvang, maskinkjører, Tromsø vegstasjon

Tor Rognlund, spesialarbeider, Bardu

Steinar Utby er tilsatt i vikariat som stasjonssjef ved Biltilsynet i Tromsø til 1.7.95 mens Per Magne Solvoll er kjøretøyteknisk saksbehandler ved vegkontoret

Fratredelse:

Torleif Lundgård, Bardu
Harald Tobiassen, Hamnvik
Harry Sjøvoll, Grovfjord
Åsmund Johnsen, Evenskjer
Ingvar Johnsen, Gratangsbott

Vi gratulerer!!!

Med 50-års dagen:

Hans Takøy 13. desember

Takk

Takk for blomster og gave fra ledelsen og arbeidskamerater i forbindelse med min 60 års dag.

Hallvar Hauge

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

Gunnar Klæboe, Moen

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 50 års dag.

Torstein Kaspersen, Lyngseidet

Hjertelig takk til ledelse og kolleger på vegkontoret og medarbeidere på anleggskontoret i Breivika for oppmerksomheten, gode ord, gaver og blomster til 60 årsdagen min.

Hallvard Haugan

Minneord

Vår tegneleder Åsmund Jenssen døde 17/10-94 i en alder av 61 år. Han kom ikke så langt at han kunne få nyte sitt otium som pensjonist sammen med sin familie. Sykdommen han slet med i alle år, gav ikke rom for en slik livsavslutning.

På tross av sin sykdom hørte vi aldri at Åsmund Jenssen beklaget seg. Slik var han. Han ville ikke være til bry for noen. Hans oppgave i livet var å hjelpe andre og var det noe vi kunne være sikker på, så var det at Åsmund Jenssen stilte opp om han ble bedt om å gjøre en oppgave. Han var utrolig pliktoppfyllende og hjelpsom.

Åsmund Jenssen begynte som tegner i Statens vegvesen 3/10-66 og han ble forfremmet til tegneleder 1/5-77. Da han døde hadde han vært ansatt i Statens vegvesen i 28 år. I denne tiden er det knapt noen som har hørt kritiske bemerkninger fra Åsmund Jenssen om hans arbeidssituasjon. Nå er han borte og vi har mistet en lojal arbeidskamerat. Å miste en nær kollega er vondt, med i en slik stund føles det samtidig godt å ha fått arbeide sammen med et menneske som Åsmund Jenssen.

I dyp takknemlighet for den tiden av sitt liv som Åsmund Jenssen brukte i tjeneste for Statens vegvesen, lyser vi fred med hans minne.

I ærbødighet

Tor Hugo Brox

Åsmund Jenssen til minne

Tirsdag morgen 18. oktober fikk vi på planavdelinga den triste beskjeden at Åsmund var gått bort. Sjølt om vi til en viss grad var forberedt på dette, og i og med at han i det siste hadde vært borte fra sin arbeidsplass på grunn av sjukdom, var det likevel rart og litt sårt, å vite at han aldri mer skal være å finne når man som mest trenger ei handsrekning.

For det å kunne gi ei hand der det var behov for det, det var Åsmund sin måte å være på. Han var den som sørga for at maskiner virket og at nødvendig materiell sto klart til vår disposisjon når vi trengte dette.

Han var velsignet romslig som person, godtok folk og omgivelser slik de var. Dessuten hadde han en egen evne til å se det positive i alle ting, aldri hørte jeg at han klaget over noe, heller aldri at han hadde noe negativt å si om arbeidskamerater eller foresatte. Kort sagt, han hadde et humør og en væremåte de fleste av oss med fordel kunne praktisere i det daglige.

Han hadde også omsorg for andre. Det beste bevis på dette så vi da han tok til seg barna til en nær slektning som sine egne. Derfor var han så avholdt av sin familie, sin slekt og sine venner som vel noen kan være. Åsmund ble 61 år gammel. For åras del kunne vi ha hatt han i lag med oss i mange år framover. Men vi som fikk arbeide sammen med han i over 20 år vil huske han som en god og lojal arbeidskamerat og et tvers igjennom godt menneske.

Åsmund er borte, men minnet om han vil leve.

Fred med ditt minne Åsmund!

Ole J. Olsen