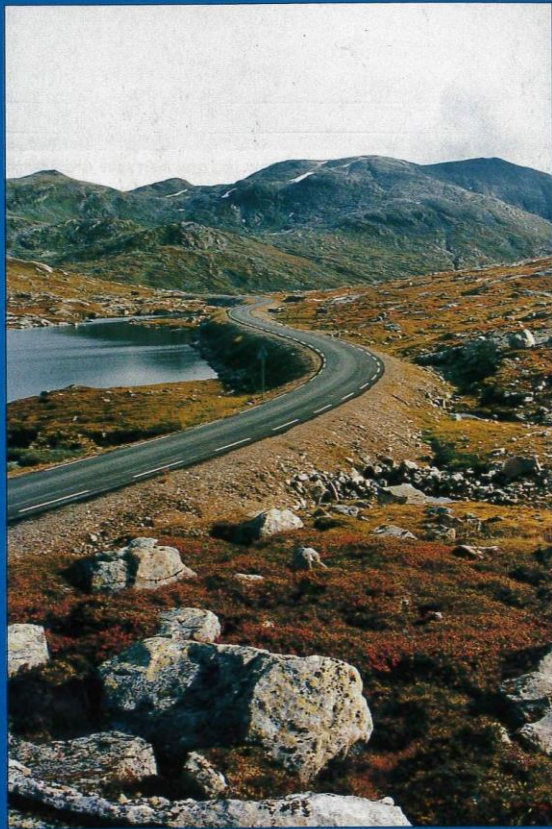


C



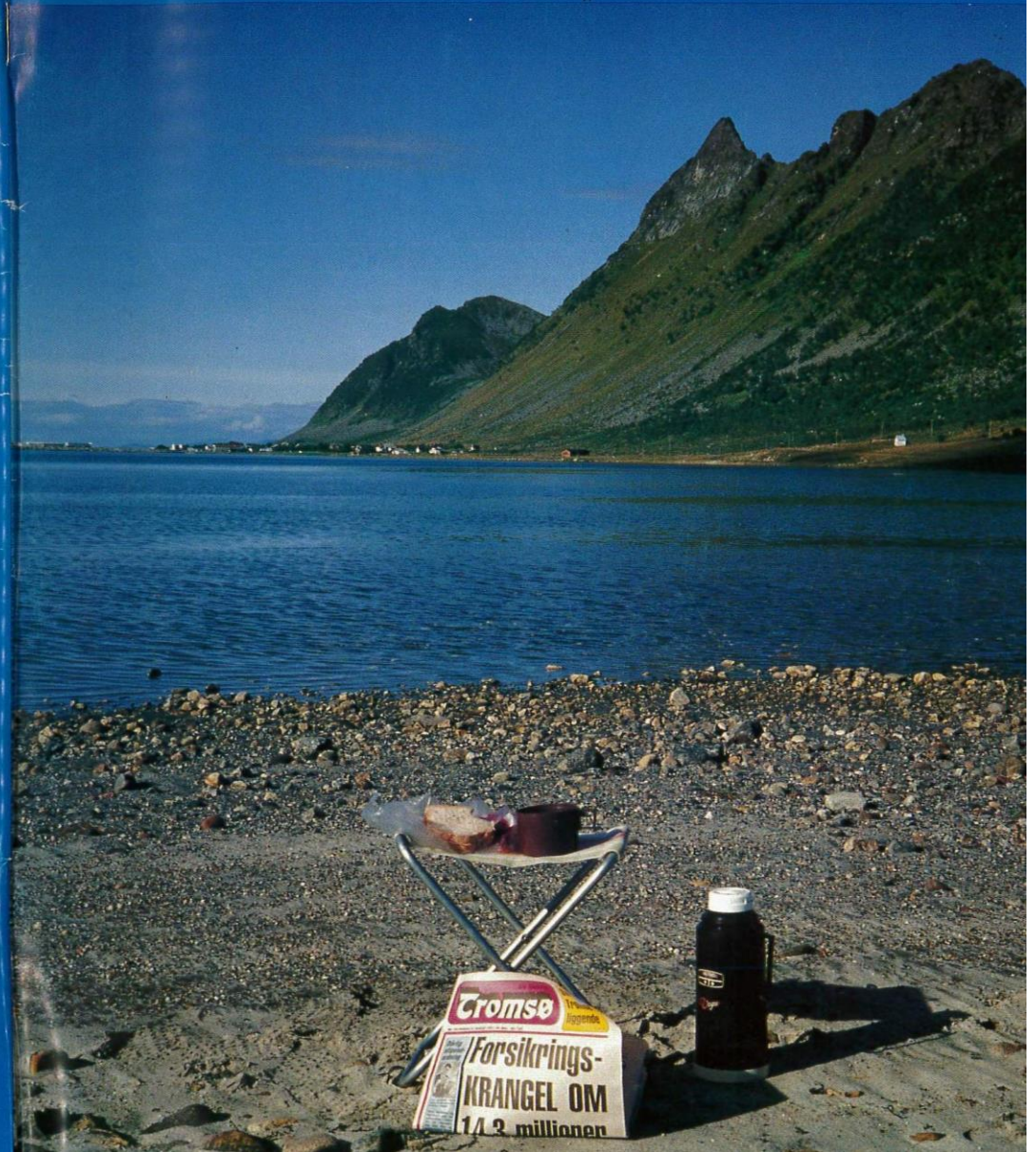
*Hva med vakre vegers pris til Troms?
Her fra Kaperdalen.*

(Foto: Lisa)

Vegs ikka

Bedriftsblad
for Statens vegvesen Troms

Nr. 4/5 - 1992 - 24. ÅRGANG



Vegstikka

BEDRIFTSBLAD
FOR STATENS VEGVESEN
TROMS

Nr. 4/5 - 1992
24. årgang

Redaktør:
Lisa Sundstrøm

I redaksjonen:
Gunn Karlsen
Petter Hildre

Illustrasjoner:
Frid Didriksen

Redaksjonsråd
Maskinkjører Stig Strømsør
Konsulent Anna Johansen
Oppsynsmann Bjørn Eriksen
Overingeniør Jens Aarbø
Teknisk tegner Edel Miljeteig Austlid

Utgiver
Statens Vegvesen Troms
Vegkontoret
9005 Tromsø
Telefon 083/56 211

Produksjon:
Desk top publishing

Lay-out:
Lisa Sundstrøm

Trykk:
Lundblad Grafisk AS - Tromsø

Opplag
1600 eksemplarer

INNHold side

Trivsel og motivasjon på arbeidsplassen	3
Trives vi i vegvesenet eller hva??	5
Ny vegdirektør	6
På Karlsøy i Troms	7
Samarbeid	8
Velkommen til Statens vegvesen Troms	9
Vegdirektøren Eskil Jensen på avskjedstur til Troms	10
Siste grusbit blir til asfalt	11
Ny liten grønn håndbok	12
Likestilling	12
Vegmesterskap i presisjonskjøring	13
På camping med anleggsfolket	14
Vakre vegers pris til Sogn og Fjordane	15
Krøsus-nytt	16
GPS-satelittmålinger	17
Vegmuseet — et besøk verdt	20
Tanker i tiden	21
Nærast er du når du er borte	22
Ja til bensinavgifta	23
Som far så sønn	24
Fra anlegg til maskin	26
Asfalt-Cowboy	27
Midt i trafikken	28
Celebert besøk	29
Gisundbrua 20 år	30
På sommerferie i Ville Vesten	31
En litt uvanlig dag	33
Det nærmer seg flytting	34
Personallytt	35

FORSIDEN

Ikkje godkjent kvilebu»!

(Foto: Ole Andre Helgaas)

BAKSIDEN

Hva med vakre vegers pris til Troms? Her fra Kaperdalen.

(Foto: Lisa)

VEGSTIKKA kommer ut 6 ganger i året.
Neste nummer er i desember 1992.
Frist for innlevering av stoff til dette nummeret er 1. november.

Trivsel og motivasjon på arbeidsplassen

av Norun Isaksen

NÅ vil nok noen si — hva i all verden er det å si om trivsel? Enten trives man eller så trives man ikke, enkelt og greit, eller er det kanskje ikke det

Jeg har fundert og tenkt mye på hva dette ordet, trivsel, egentlig betyr. Vi slenger om oss med dette ordet, jeg hadde nær sagt i tide og utide. Men tenker vi over hva som egentlig ligger i betydningen av ordet? Jeg er kommet til at «trivsel» er ikke bare et ord, men også et begrep. Ord eller begrep om hva? For moro skyld slo jeg opp i Tanums store ordliste. Der står at å trives er det samme som «å like seg, blomstre».

Spørsmålet er da: Går alle i vegvesenet rundt og blomstrer av hjertens lyst, eller er noen av oss mer eller mindre visne i kantene og henger med hodet rent trivselsmessig?

Jeg har spurt meg selv om det inntrykk JEG har av hvordan folk trives i vegvesenet er det riktige og har i den forbindelse helt tilfeldig stilt spørsmål som: - Trives du på vegkontoret? - Hvorfor? Hvorfor ikke? - Hva skal til for at du skal trives? Jeg har fått like mange ulike svar som antall personer jeg har snakket med. Det synes som at vi alle kanskje burde bruke litt tid til å tenke over hvordan vi ønsker å ha det på vår arbeidsplass. Vi kan selvfølgelig være idealistisk å si at både ledere og medarbeidere har ansvar for sin egen arbeidssituasjon, men problemet er ikke så enkelt.

Alle kan vel være enige om at underordna personell har mindre mulighet enn en i lederfunksjon har til å gjøre noe med sin egen arbeidssituasjon, både i mellommenneskelige forhold og den rent fysiske, som utforming av arbeidsplassen, arbeidets art eller mengde o.l.
Hva så med den psykiske?

Det finnes jo skrekkeeksempler på at folk som står i og gjør jobben etter



Norun Isaksen, leder i NTL

beste evne blir skjelt ut av overordna for å være late, ikke gjøre noe, sitter på ræva o.s.v. Det er vel ikke noen som tror at slike episoder er med til å fremme trivsel?

Heldigvis er slike episoder noe som hører med til sjeldenhetene hos oss, håper jeg da. Men det jeg vil med dette eksemplet er å gjøre oss alle og spesielt lederne oppmerksom på at det er viktig i en hver sammenheng å tenke seg litt om og spørre seg selv om hvordan de tror at de selv ville reagert om de hadde blitt utsatt for slike episoder.

Reaksjonene kan nok være litt forskjellig, men positiv vil de neppe

være. Medarbeidere som utsettes for slikt eller andre former for negative hersketeknikker vil temmelig fort komme til å føle seg litt avblomstret, for å følge Tanum, med derpå følgende mistriivsel og demotivasjon. En viktig faktor for trivsel er som vi alle vet motivasjon.

Det oppfattes også som svært negativt hvis noen går rundt og snakker nedsettende om folk og arbeidsutførelse på andre avdelinger. Det virker heller ikke spesielt trivselsfremmende hvis noen til stadighet skal gå rundt og gi uttrykk for egne, og gjerne negative mage- fornemmelser, i f.eks kvinnesak eller andre ting.

Skal vi først gi uttrykk for magefor-
nemmelse, så prøv å få frem bare de
positive, begrav de negative. Jeg vet
det kanskje ikke er lett, men hvis en er
bevisst på dette, så får en det bedre
både med seg selv og andre.

Det nevnes også ofte at det er for tette
skott mellom avdelingene. Dette føles
tungt og vanskelig spesielt for de som
må jobbe mot flere avdelinger samti-
dig. Hva kan vi gjøre for å fremme
motivasjon og trivsel i Statens veg-
vesenet? Hva kan etaten gjøre for å øke
trivselen rent generelt?

Jeg synes at svært mye er blitt lagt til
rette på vegkontoret for at folk skal
trives og at nye arbeidstakere skal få
en god start.

Tenk bare på fadderordningen. Den
må være et absolutt pluss når den fun-
gerer, og det har jeg inntrykk av at
den gjør. Den tar vare på nye ansatte
på en helt unik måte og hjelper dem til
rette. De vet at de har noen de med
god samvittighet kan henvende seg til
faglig og i rent praktiske spørsmål i
forbindelse med arbeidet.

De har noen å gå sammen med i kan-
tinen osv. Alle vi som har jobbet litt
lenger i vegvesenet vet hvordan det var
før. Personlig vil jeg si at jeg ville
foretrukket en mykere start i statens
vegvesenet med den fadderordning som
vi har i dag.

En annen trivselsfaktor er bedrifts-
idrettslaget som er med på å trekke
folk med, også i fritiden. Det hjelper
folk som er ny på stedet til fortere å bli
kjent og stifte nye bekjentskaper.

Det er sikkert mange flere ting som
kunne nevnes og som også kunne
vært gjort fra etatens side for å øke
trivselen, f.eks. styrke muligheten for
personlig utvikling innen etaten for
alle tjenestegrupper og med reelle
muligheter for også å få både en
lønnsmessig uttelling og mer utford-
rende oppgaver som takk for innsats.
Dette bør også gjelde for folk som tar
utdannelse på fritiden utenfor veg-
vesenet.

Hva kan så den enkelte medarbeider
og leder gjøre for at vi alle skal trives
best mulig? Da jeg spurte andre om
hva som skulle til for at de skulle
trives på arbeid, spurte jeg også en
person utenfor vegvesenet, en mann.

Han jobber i en privat, mellomstor
bedrift etter Tromsøforhold. Han
hadde et klart og konsist svar sam-
menfattet i to enkle ord, nemlig
RENT og RYDDIG.

Det er ord som kan oppfattes i rent
fysisk forstand, men også i overført
betydning. Vi betrakter vel dette med
renhold nærmest som en selvfølge.
Men det er ikke alltid at f.eks. kom-
mandolinene er like ryddig og klar
for alle. Her har også ledelsen et
ansvar for å klargjøre hvem som har
ansvar for hva. Det er også viktig at
det er samsvar mellom ansvar og
myndighet. Dette er et lederansvar.
Uklarhet om hvem som har ansvar
for hva og myndighet til å ta avgjørel-
ser i bestemte saker kan være årsak til
mange frustrasjoner. Det å ha lede-
ransvar krever en del, bl.a. evne til å
kunne takle problemer når de dukker
opp, ta avgjørelser når det kreves,
også om avgjørelsen kan være upopu-
lær i øyeblikket. Det å gå rundt å
vente på at ting ordner seg av seg selv
er bare å unngå problemene og skape
enda flere frustrasjoner for medar-
beiderne.

Hva kan så hver enkelt av oss gjøre for
vår egen trivsel på arbeidet?

Tenk på at hvis du trives på jobben så
er du også et mye hyggeligere menne-
ske å få hjem til middagsbordet. Jeg
er etter hvert kommet til at trivsel har
noe med egen selvspekt å gjøre. I en
periode i min tid i vegvesenet var det
forhold som gjorde at jeg vantrivdes
på jobb, slik at jeg hver morgen lette
etter en undskyldning for å slippe å gå
på arbeid. Jeg kjente godt etter om
det ikke var litt for vondt her eller der
til at jeg burde gå på jobb den dagen.
Det er ikke godt å ha det slik og jeg
har stor forståelse for at folk i slike si-
tuasjoner blir virkelig syke. Jeg er ikke
typen som går rundt og synes synd på
meg selv. Jeg søkte kompensasjon for
manglende utfordringer i arbeidet,
med å engasjere meg på fritiden, bl.a.
var jeg instruktør for friundervis-
ningen i AOF i 2 år, gikk på kvelds-
skole o. a.

Det er klart at mistrivel i en arbeids-
situasjon går ut over selvspekten,
men den påvirker også din respekt for
kolleger. Det er viktig for ens egen
psyke og ikke lulle seg ned i mistrivel.

Jeg er kommet til at det viktigste er å
arbeide med seg selv. Være litt selv-
kritisk. Spørre seg selv – hva ønsker jeg
og hva slags livsholdninger har jeg?
Vår trivsel, effektivitet og hele vår ut-
vikling bestemmes i stor grad av livs-
holdninger, synet på oss selv, våre
medmennesker og på livets forskjel-
lige forhold.

Eksempler på livsholdninger kan
være

- du er positiv / negativ (må ikke
forveksles med kritisk)
- Jeg er ansvarlig for egne resulta-
ter/offer for omgivelsene
- Andre er OK/ andre er ikke OK

Det viktigste er den holdningen vi har
til oss selv og vår egen verdi:
Det gjelder å føle – jeg er OK. Denne
følelsen kalles også selvspekt og den
påvirker våre øvrige livsholdninger.

Det at vi har respekt for oss selv har
avgjørende innflytelse på hele vår
adferd, utvikling, trivsel, effektivitet
og våre relasjoner til andre.

Det er viktig å være klar over at vår
selvspekt hele tiden påvirkes i posi-
tiv eller negativ retning.

Alt det jeg har nevnt her er sånt som
går på at vi må lære å bli trygge på oss
selv. Det gjelder å føle at – Jeg er OK.
Da respekterer du deg selv, men glem
ikke at det også gjelder å kunne res-
pektet andre som medmennesker.
Det betyr ikke at vi dermed er nødt til
å like dem eller godta alt de sier og
gjør.

De holdninger vi viser i vårt daglige
liv er med på å høyne eller senke eget
og andres trivselsnivå. Det snakkes så
ofte om kvalitet og sikring av kvalitet.
Da tenker vi ofte på kvalitet i utførelse
av arbeid, men kan vi klare å tenke på
å yte litt personlig kvalitet så vil det
være et stort pluss for trivselen, både
for de vi omgås og oss selv. Vår per-
sonlige kvalitet har nær sammenheng
med det som jeg tidligere har sagt om
selvspekt, men også om etikk,
moral og måten du er på overfor
andre. I en av mange fine bøker om
kvalitetssikring er nevnt følgende
punkter som er viktige for å yte per-
sonlig kvalitet.

- Innfri løfter/hold avtaler
- Snakk MED mennesker – ikke
OM dem
- Innrøm feilene dine. Ikke forsøk å
bortforklar dem eller gi andre
skylden for dem.
- Ikke bidra til å spre rykter og
skape intriger.
- Ikke omtal noen som ikke er til
stede på en negativ måte.
- Ikke snakk negativt om andre
kolleger
- Ikke irettesett noen i andres
nærver.
- Vis ikke uenighet med familie,
venner, sjef, kolleger og medarbei-
dere utad.
- Forsvar andre mot urimelige
angrep.
- Si bare det du mener-det du vil
innestå for og som du til enhver
tid kan gjenta
- Ikke lat som andres ideer er dine
egne. Ta ikke æren for noe andre
har gjort. Baser din egen frem-
gang på egne prestasjoner.
- Gi ærlige og åpne forklaringer.
Ikke overdriv. Ikke lyv. Ikke skjul
noe. Hold ikke noe «hemmelig».
- Utsett ikke ubehagelige avgjørel-
ser eller irettesettelser.
- Hold ikke tilbake dårlige nyheter
som likevel vil komme frem.

Hvis du er i tvil om hva du bør gjøre,
still deg selv følgende spørsmål:

- Er det lovlig?

- Hvordan vil jeg føle meg hvis jeg
gjør det?
- Har jeg lyst til å fortelle det til
min familie eller mine venner?

For egen del vil jeg legge til:

- bruk mindre tid på å føle deg
krenket og såret i forskjellige sam-
menhenger.

Dette er leveregler som svært få av oss
er i stand til å leve helt etter til alle
tider, men hvis vi er bare LITT bevis-
ste på disse punktene ville vi alle bli
mye bedre, både medmennesker,
ledere og medarbeidere.

Til alle, spesielt de med lederansvar vil
jeg minne om at det er viktig å huske
på at menneskene i en bedrift er dens
viktigste ressurs, derfor —

- bli flinkere til å gi tilbakemel-
dinger
- gi ros når det er på sin plass, nevnt
hva du synes var spesielt bra
- gi også ris når det er på sin plass,
men i enerum og vær så langt det
mulig, positiv når du gir ris, for-
tell hvorfor du ikke synes dette var
bra, og fortell hva som kunne
vært anderledes.

Det er viktig for oss alle å få tilbakem-
eldinger på det vi gjør, om det er bra
eller mindre bra og hva som kunne
vært gjort på en annen måte. Det er
ikke nok at en ved festlige anledninger

får høre at vi har nådd våre mål. Vi
har alle vært SÅ flinke.
Tilbakemelding på vår arbeidsutfø-
relse virker motiverende og er med på
fremme vår selvfølelse og dermed vår
trivsel.

Et annet moment for at vi skal trives
som jeg har sagt lite om er informa-
sjon. Manglende informasjon kan
skape nok så mange frustrasjoner
som burde vært helt unødvendig. Det
er viktig for alles trivsel at informa-
sjonskanalene virker. Det er viktig å
vite hvorfor vi er der vi er, gjør det vi
gjør, i det hele tatt, – sammenheng.
Det er viktig å forstå at vi alle bare er
et lite tannhjul i det store maskineriet
som kalles Statens vegvesen og at Sta-
tens vegvesen også bare er en liten del
av samfunnet rundt oss.

I det hele tatt – det er viktig å vite hva
som skjer rundt oss også på arbeids-
plassen, å få tak i riktig informasjon i
tide når det er viktig for vår arbeidsut-
førelse, vår velferd og dermed vår
trivsel.

Jeg har her beveget meg også litt uten-
for vegkontoret, men snakket mye om
mellommenneskelige forhold.

For vegvesenet som for en hvilken
som helst annen bedrift er det nettopp
gode mellommenneskelige forhold
som skaper trivsel og motivasjon.

Jeg håper at dette kan gi grunnlag for
ettertanke for flere enn bare meg.

TRIVES VI I VEGVESENET ELLER HVA ??

av May-Goril Ellingsen

TEMAMØTE OM TRIVSEL DEN 8. OG 9. JULI I ÅR

Etter AMU-møte på Villmarksente-
ret, Innset, fulgte Arbeidsmiljøutval-
get opp et tidligere vedtak ved å arran-
gere et temamøte om trivsel i etaten.
Vegsjef og assisterende vegsjef, alle
avdelingslederne og ledere for alle or-
ganisasjonene var invitert. Sammen
med medlemmene av AMU var vi 23
deltakere.

Trivselsmøte var det første av flere
planlagte temamøter. Senere vil
temaet «senior- (Forts. n. side)



Trivsel i vegvesenet kan blant annet være blomster på bordet — eller?
Her fra møtet på Innset.

politikk» settes på dagsorden. «Forhold til og aktiv bruk av bedriftsrettet» er tredje tema i rekken.

Et temamøte har også en viktig funksjon i og med at tillitsvalgte og administrasjonen møtes utenfor vegkontor og forhandlingsbord.

TRIVSELSMOMENTER FRA DE TILLITSVALGTE

Fire innlegg fra tillitsvalgte staket ut kursen for hva vi skal strekke oss etter for å øke trivselen i etaten. Felles for de fire var disse momentene:

Informasjon

Rett informasjon i rett tid og til rette vedkommende, bør være et kvalitetskrav for enhver bedrift. – Vi må forbedre oss på dette område. Og vi er faktisk allerede i gang med et prosjekt om informasjonen i etaten.

Det er foretatt en undersøkelse og resultatene fra denne behandles nå. Vi venter på resultat og oppfølging.

Kommunikasjon og konfliktløsning.

Også her må vi bli flinkere. Vi må tørre å ta opp og motta ømtålige emner uten å gå i forsvars og angrepsposisjoner – I hvert fall før vi har vurdert om det kan være andre og mer fruktbare løsninger.

Kunnskap og kompetanse

Å kunne sitt fag og å få muligheten til å utvikle seg i faget er en av de viktigste faktorene for å trives.

Å føle oss trygge på at vi har en jobb å gå til i overskuelig fremtid er absolutt nødvendig for å trives. Kan vi være trygge på at vi har det?

Vegsjefen ga et entydig svar på dette spørsmålet: **Nei og ja.**

– Nei, hvis du forventer å gjøre det samme i fremtiden som du gjør i dag.

– Ja, hvis du er villig til å ta på deg andre oppgaver og endre arbeidsområde etter etatens behov.

TRIVSEL/ MELLOMMENNESKELIGE FORHOLD/LEDELSE

Det ble skissert hvordan ethvert mellommenneskelig forhold har mange nyanser. Fra svart til hvitt med mange nyanser imellom.

Vegvesenet har tradisjonelt tenkt i svart og hvitt uten å nyansere. — «Enten er det/den bra eller så er det/den dårlig». Vi må lære oss å nyansere, lære at det er noe bra og noe dårlig i oss alle og at en sak har flere sider.

Noen konflikter er nødvendige for å skape utvikling. Når interessegruppene står mot hverandre, kan det oppstå «grensetrefninger». Dette kan være med på å drive oss fremover.

Store konflikter derimot får folk til å søke ned i skyttergraven. Nede i den skapes ingen utvikling.

Den andre ytterligheten er koseklubben hvor man er så opptatt av å ha det hyggelig, at alle krefter går med på å opprettholde harmonien.

Bedriftskultur kan avleses i flere forhold. Hvilken holdning er det til tabubelagte eller følsomme emner som alkohol, etterhvert tobakk og – uten sammenligning for øvrig – kjønn. Dette sier noe om hvem man er og hvordan man er. – Er resultatet trivelig og sosialt? Er det ukultur? Eller kan man snakke om misbruk og overgrep? Hvor befinner vi oss? Vi må sette krav til oss selv om å bli bevisste, og å velge hvor vi ønsker å befinne oss.

Å SETTE SEG MÅL FOR Å OPPNÅ BEDRE TRIVSEL

Ledergruppen, de tillitsvalgte og AMU gikk inn i hvert sitt lønnskammer for å granske seg selv og sin gruppe: «Hva har vi gjort og hva kan vi gjøre bedre for å fremme trivsel».

Gruppene har forpliktet seg til følgende:

TILLITSMANNSGRUPPA:

- Opprette et organisasjonsforum den 13. august for bl.a. å forberede saker til høstens fellesmøte. Den overordnede hensikt er å skape bedre samarbeid organisasjonene imellom.

- Arbeide for samlokalisering

LEDERGRUPPA:

- Det ble vist til det pågående informasjonsprosjektet. Ledergruppen forplikter seg til å følge opp konkrete resultater av prosjektarbeidet.

- Årsplanarbeidet og kvalitetssikringen skal forbedres. Det skal bli plass til besøk ute.

- De nye lokalene til vegkontoret skal bidra til å fremme trivsel.

AMU:

- Innføre miljøpris

- Informere om AMU gjennom «Vegstikka» Lage et eget tema-nummer.

- Utforme lik avtale med bedriftshelsetjenesten for alle.

Arbeidet med trivselsfremmende tiltak er forhåpentligvis allerede i gang i gruppene. Punktene det skal arbeides med er ikke noen ord på et papir, men en nyskapning som skal evalueres på fellesmøte om et år.

«På Karlsøy i Troms»



Fylkesordfører Jan Henry T. Olsen «klipper snora».

— På denne sagnomsuste, kunstneriske og historiske øya,
har folket endelig har fått fergeleie!

11. juli var den offisielle åpninga av den nye fergekaia og dagen ble feiret med
historisk pomp og prakt.

VI GRATULERER på etterskudd!



Det nye fergeleiet på Karlsøy.

(Foto: Inge Iversen)

S A M A R B E I D

av Kari Hesselberg

Rundt om i alle fylkene i Statens vegvesen foregår det for tiden et prosjekt under navnet «Samarbeid pågår». Målet med prosjektet er å få best mulig deltakelse og samarbeid i utarbeidelsen av årsplanen. I september fikk du en brosjyre i postkassen om dette prosjektet.



Alle tilsatte i område 5 (Tromsø Vegstasjon) var invitert til Permsenteret den 17/9 for blant annet å få informasjon om årsplan for 1993. Område 5 er valgt som prøveområde for «Samarbeid pågår».

KRAVENE til vår etat er ikke blitt mindre i det siste. Vegvesenet skal øke sikkerheten for trafikantene, minske miljøproblemene som følge av veg og trafikk, gi god service til publikum og samtidig være konkurransedyktige med de private entreprenører.

Jo bedre vi samarbeider og planlegger, jo bedre står vi rustet til å møte disse kravene fra samfunnet.

Styringen av Statens vegvesen, fra Vegdirektoratet og helt ut til den enkelte medarbeider, skal som kjent bygge på prinsippene i målstyring. Målstyring innebærer utstrakt delegering av ansvar og myndighet, og at den enkelte leder og medarbeider er inneforstått med å ta ansvar.

Gjennom utarbeidelsen av årsplanen skal følgende klarlegges:

- * Hva skal gjøres?
- * Når skal det gjøres?
- * Hvem skal gjøre det/ha ansvaret?
- * Hvordan skal det gjøres?
- * Og hva blir kostnadene?

Svarene på spørsmålene ovenfor finner vi ved en dialog mellom nivåene i vegvesenet. Vegsjefen får krav fra Vegdirektoratet. Driftsavdelingen (og alle de øvrige avdelingene) får krav fra Vegsjefen. Og de enkelte områdene i vedlikeholdet får igjen krav fra driftssjefen. Det er viktig at disse kravene ikke «tres ned over hodet på den enkelte», men at den enkelte får en viss anledning til å uttale seg og formulere konkrete målsettinger innen sitt eget arbeidsområde.

Prosjektet «Samarbeid pågår» har som utgangspunkt at det virker motiverende å delta i planleggingen av eget arbeide. En medarbeider som selv har deltatt i utarbeidelsen av årsplanen, vil være bedre motivert for å gjen-



“JEG KUNNE HA GJORT EN ENDA BEDRE JOBB, HVIS JEG HADDE FÅTT MER INFORMASJON”
Er dette en uttalelse du kan underskrive på?
Bla om!

Statens vegvesen

nomføre de målsettinger som står i planen. Motivasjon og gode planer er grunnlaget for å gjøre en best mulig jobb.

I Troms er driftsavdelingen og anleggsavdelingen valgt til å få spesiell oppfølging i årsplanarbeidet i år. Vegdirektoratet stiller med konsulentbistand og arbeidet følges lokalt opp av undertegnede. Drift og anlegg får spesiell oppfølging, men alle avdelingene skal i løpet av høsten utarbeide årsplan for 1993. Så gjenstår det å se om 1993 blir like godt gjennomført som planlagt.

Velkommen til Statens vegvesen Troms INTRODUKSJONSDAG FOR NYTILSATTE



30 nytilsatte i Statens vegvesen Troms samlet utenfor vegkontoret.

av Kari Hesselberg

DEN 25. august var 30 nytilsatte i Statens vegvesen Troms invitert til samling på Vegkontoret. Samlingen var et ledd i det nye introduksjonsprogrammet «Velkommen til Statens vegvesen Troms». I henhold til introduksjonsprogrammet skal det avholdes en slik samling hvert halvår.

Sjelden har vi hatt så mange nye i etaten på en gang. Noen av de inviterte hadde jobbet i etaten mer enn ett år. Dette var da også første gang vi arrangerte en slik introduksjonsdag hos oss. Over 20 av deltakerne er imidlertid tilsatt i løpet av 1992, flere av disse på engasjemet over kortere eller lengre tid. Det henger sammen med den hektiske anleggsvirksomheten vi har i fylket for tiden.

De nytilsatte fikk anledning til å hilse på både vegsjefen, assisterende vegsjef og alle avdelingslederne i etaten. Vegsjefen fortalte om vegvesenets historie og målsettinger.

Assisterende vegsjef snakket om styringssystemene og forventningene han har til innsats fra de nye på «laget». De nytilsatte fikk også en innføring i hva de ulike avdelingene stiller med i etaten vår.

Vi ønsker dem alle «Lykke til!»

Under: De nytilsatte får grundig innføring i sin nye arbeidsplass.



Vegdirektør Eskild Jensen på avskjedstur til Troms



Vegdirektør Eskild Jensen fikk overrakt et komplett turkartverk over Troms fylke. Her med Fanny Fjelltun Stark og Eilif Mathisen.

av Knut Arne Henriksen

13. august 1992 ankom Eskil Jensen Bardufoss flystasjon på sin siste tjenestereise til Troms som Vegdirektør.

I motsetning til mange andre ledere hadde Vegdirektøren ikke lagt opp til en landsomfattende «signingsferd» i forbindelse med at han skulle slutte i jobben. Det var derfor ekstra hyggelig at en offisiell tjenestereise også kunne brukes til å markere slutten på et langt og godt jobbsamarbeid.

Vegdirektøren skulle være tilstede under legging av de siste metrene med fast dekke på riksvegene i fylket – en begivenhet som i høyeste grad var verdt en markering.

Ledelsen ved vegkontoret sammen med tjenestemannsorganisasjonene, benyttet anledningen til å arrangere en enkel middag til ære for «sjefen».

Iført «pent antrekk og blanke sko» ankom alle avdelingslederne og representanter for tjenestemannsorganisasjonene Bardufoss Hotell, og sam-



En ekte vegarbeider

men med Eskil Jensen ble det en «verdig avskjedsmiddag» med en alltid sprudlende Vegdirektør som midtpunkt.

At det i en slik anledning blir sagt mange pene ord om både samarbeid og hva etaten har oppnådd i den tiden Eskil Jensen har vært Vegdirektør, er naturlig.

I vegsjefens tale til vegdirektøren, ble det blant annet pekt på at Troms var det fylke som han kanskje oftest hadde besøkt i tjenestemessige sammenhenger – og at dette hadde resultert i at svært mange tilsatte hadde truffet han i en eller annen sammenheng.

At friluftsmannen Eskil Jensen er velkommen tilbake til Troms, ble markert ved at han fikk overrakt et komplett turkartverk over fylket – en gave fra alle tilsatte og tillitsvalgte i Vegvesenet i Troms.

Siste grusbit blir til asfalt

av Lisa Sundstrøm



En ekte vegarbeider — og to i dress — fra v. Eskild Jensen, Ole Jakobsen og Eilif Mathisen

14. august var sommerens «svarteste» dag. Da ble hvertfall de siste metrene med gråbrun grus på rv. 84 gjort svart og glatt.

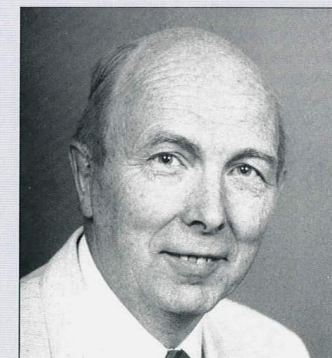
Strekninga Elvevoll – Tangen i Dyrøy kommune var den siste biten av våre riksveger som ble asfaltert.

Og dagen ble behørig feiret i kommunen. Det sørget vegdirektør Eskild Jensen for sammen med ordfører Ole Jakobsen og vegsjef Eilif Mathisen.

De tok nemlig spaden fatt på de siste metrene. Slik ble også vår avtroppende vegdirektør feiret i skikkelig vegvesenmiljø blant sine egne.

Vi har nå fått fast dekke på 100% av våre riksveger. Det vil med andre ord si at Troms har 1690 km med dekkelagte riksveger. Og nå går turen til fylkesvegene. Der gjenstår 40% før vi er et totalt «svart» fylke.

Ny vegdirektør



Olav Søfteland er vår nye vegdirektør. Han tiltrådte i stillingen 1. september.

Søfteland har lang «fartstid» bak seg i etaten. Han begynte i Statens vegvesen som nyutdannet sivilingeniør i 1960. Fra 1963 til 1973 arbeidet han i Vegdirektoratet. Deretter var han driftssjef i Hordaland i fem år før han kom til Buskerud som vegsjef. I 1981 ble Søfteland trafikkdirktør i Vegdirektoratet, og i 1990 ble han teknisk direktør.

Nå er han kommet til topps i etaten – som vegdirektør. Han må vel således kunne kalles en ekte vegmann – ikke minst fordi han er sønn av en vegarbeider!

Ny liten grønn håndbok

Vedlikeholdsstandard for fylkesveger

av Oddmar Eilertsen

SOM det vel har vært orientert om tidligere har vi i 3 år arbeidet med et prosjekt for å utarbeide en vedlikeholdsstandard for fylkesveger etter noenlunde samme lest som for riksveger.

Denne standarden foreligger nå ferdig i form av et grønt hefte i samme format som riksvegstandarden, og med noenlunde samme oppbygging som denne. Alle som jobber med riksvegstandarden vil derfor kjenne seg igjen i fylkesvegstandarden.

Utløsende standard for fylkesvegene er for de fleste vegementers vedkommende lagt noe lavere enn for riksvegene. Dette er naturlig ut fra at trafikkmengden på fylkesvegene er vesentlig mindre – og ut fra at fylkesvegene har vesentlig mindre innslag av fremmedtrafikk enn riksvegene.

Slik bevilgningssituasjonen for fylkesvegene er for tiden kan ikke standarden oppfylles på alle punkter. I hovedsak gjelder dette vegdekker, oppmerking, rekkverk og drenering. Standarden har imidlertid vært behandlet i Troms fylkes samferdselsut-



Ole Fredrik Wikstrand med vegvesenets «lille grønne».

valg. Vi fikk skryt av den der, og det ble uttalt politisk vilje til å arbeide for en tilstrekkelig økning i vedlikeholdsbevilgningene slik at standarden på litt lengre sikt kan gjennomføres.

Inntil videre vil standarden kunne brukes i vedlikeholdsdriften med en del unntak. Standarden vil bli gjennomgått for alle berørte parter i løpet av høsten. Det vil si alle som jobber i driftsavdelingen.

Likestilling

I disse dager skal alle tilsatte i vegvesenet i Troms ha mottatt «Handlingsplan for likestilling 1992-95». Dokumentet er lite og enkelt i utformingen, men innholdet skal likevel betraktes med den største seriositet.

Les det før du setter det i hylla blant alle de andre dokumentene. Det angår deg i aller høyeste grad – uansett kjønn.

Lisa



VEGMESTERSKAP I PREISISJONSKJØRING

av Tore Gunnar Karlsen

ÅRETS mesterskap i presisjonskjøring ble avviklet i «rosenes by», Molde, 5. september. Arena for mesterskapet var Glamox sitt industriområde sentralt i byen.

Deltakelse er basert på en intern konkurranse som avholdes i hvert fylke i forkant av mesterskapet.

Troms deltok med fire stykker – og undertegnede var reiseleder. De fire var: Trond Inge Karlsen fra vedlikeholdsområde 5. Han deltok i klasse B1 og endte på en 5.plass totalt, etter å ha ledet klassen i to og en halv time.

Guttorm Henriksen fra område 4 var i klasse B1. Han endte på en 20.plass. Totalt deletakerantall i denne klassen var 39 stykker.

I klasse B2 (lastebil) deltok Bjørn Seppola fra område 5. Han endte på 18 plass i en klasse med totalt 39 deltakere.

I klasse E (høvel) var Idar Richardsen fra omr. 3, og han endte på 23 plass i klasse med 34 andre.



Laget fra Troms: Bjørn Seppola, Idar Richardsen, Guttorm Henriksen og Trond Karlsen med reiseleder Tore G. Karlsen i bildora.

I fylkesoversikten endte Troms på en 10 plass av totalt 19 fylker. Dette må betegnes som en god innsats, når vi tenker på at enkelte fylker trener spesielt på forhånd.

Det var tydelig å se at det deltok mange gamle «ringrever» som visste hva dette skulle gå ut på. I sene kveldstimer var enkelte observert

«målede og betraktende» ute på arenaen.

Selve konkurransen er delt i en teoretisk og en praktisk del. Den teoretiske delen består av en skriftlig prøve der spørsmålene hentes fra biltilsynets prøver. Den praktiske delen består av ulike øvelser som deltakeren skal utføre på best mulig måte. Her er det presise målinger som foretaes, slik at alle deltakere vurderes likt. Graden av utførelse er basert på at man tillegger de ulike øvelser prikkbelastning.



I presisjon!!

Det må bemerkes at svært mange av deltakerne oppviste imponerende kontroll med sine maskiner og biler. Dette beviser at vegvesenet har stor bredde på dyktige maskin og bilførere.

Vi må gi mye ros til vår «familie» i Møre og Romsdal for det fine arrangement som her ble utvist, både med hensyn til selve konkurransen og den sosiale delen som også hører med. Vi gratulerer også arrangørfylket som beste deltaker.

Dette arrangement har til nå vært en årlig foreteelse, men det skal nå vurderes sentralt om det skal være slik i framtida også.

PÅ CAMPING MED ANLEGGSFOLKET

Fra anlegget «Rassikring Sifjordura»



Slik bor anleggsfolket i Sifjord i campinghytter — her oppsynsmann Hugo Fagermo.

av Lisa Sundstrøm

EN vakker høstdag kom VEG-STIKKA til Sifjord – et vanlig tunnelanlegg i Troms – men på mange måter uvanlig. Her er ingen brakkeleir – ingen kvinnelig kokke som smiler over kjøttgrytene mens gutta kaster seg over kasserollene.

For anlegget er et sted – og leira en annen. På anlegget i Sifjorden jobber de 16 anleggsfolkene i skift. Det er Nordsjøordning som så mange andre steder i anleggsdrifta – 2 uker jobb og 1 uke fri. Men når de ikke jobber drar de til Medby – til «verdens vakreste» brakkeleir – «Draugen Kro og camping». Her bor anleggsfolket ved fjorden – i 6 nybygde campinghytter av høy standard – 3 mann i hver. Og når måltidene skal inntas er det på Kroa – med rutete duker, levende lys og skikkelig sjømanns-stemming. Det sørger kokken for. 3 retters middag hver dag med skrellede poteter (med persillepynt) og utsøkt mat – det er uvant selv for en anleggsmann.

Men gutta lar seg ikke imponere så lett, selv om de går på «restaurant» hver dag. Det mangler liksom noe: –

kvinnfolk! Kokka med sine hjemlige retter er egentlig et stort savn. Så da så. Men det var den trivielle delen av anleggslivet i Sifjordura. Da VEG-STIKKA kom innom dreiv de å vaska tunnelen. Den skulle nemlig sprøytes med betong senere på dagen.

I besøkende stund gjensto ennå 55 meter av tunnelen, i skrivende stund var gjennomslaget 21. september. Men fjellet var dårlig mot slutten – så gjennomslaget lot vente på seg. Forøvrig skal tunnelen være ferdig til jul – så da kan skolebarna i området få en tryggere skoleveg.



Her går tunnelen inn — og raset «ut» !!!

Skjønt helt ferdig blir den ikke – men den skal kunne taes i bruk på rasfarlige dager – selv om det arbeides i tunnelen.

Dekket og den offisielle åpninga vil ikke komme før neste sommer, og før den tid skal legges PS-skum i endene der frosten trenger inn. Dessuten blir det hvelv ca. 100 m innover på hver side.

Tunnelen skal også vannsikres, og det vil med tiden komme både lys og port i tunnelen.

Anlegget, som er 1488 m langt er kostnadsberegnet til 34 mill kr.

Rassikringstunnelen skal være ferdig til jul — fra venstre: Oddbjørn Brattli, Einar Nilsen og Almar Østerli.



Vakre Vegers Pris — gikk i år til Sogn og Fjordane

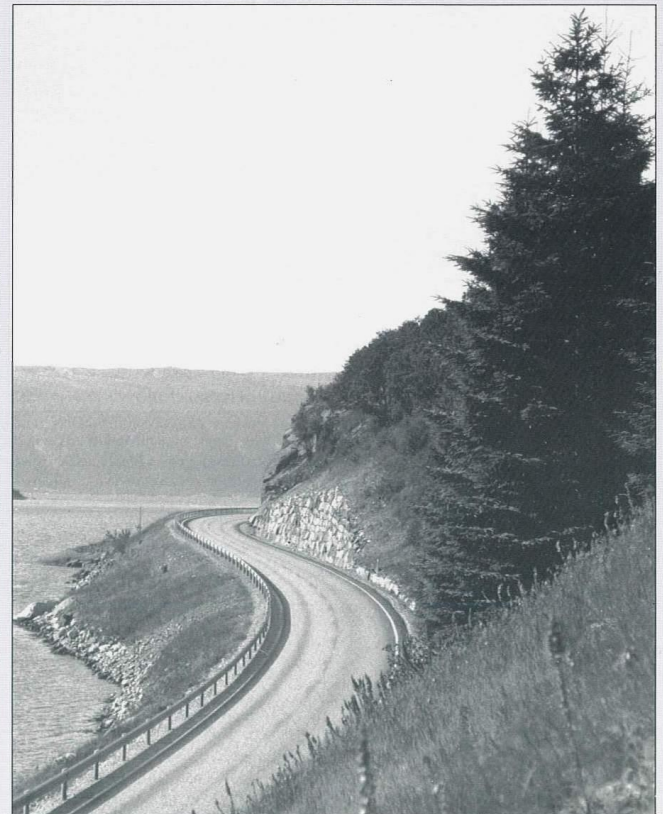
Vakre Vegers pris for 1992, og kjent som vegdirektøren's pris, er gitt til strekninga Instefjord-Oppedal på riksveg 1 i Gulen kommune, Sogn og Fjordane.

I begrunnelsen til juryen heter det: «at veganlegget er eit usedvanleg godt døme på korleis ein har bygd ein vakker veg i harmoni med omgivnaden. Vegen si linjeføring i forhold til viktige linjer i landskapet, sideareala si form og materiellbruk, gir anlegget ein høg estetisk standard. Veganlegget vil stå fram som eit positivt døme på ein vegframføring utan skjemmaende skjæringar og fyllingar i eit sårbart fjordlandskap».

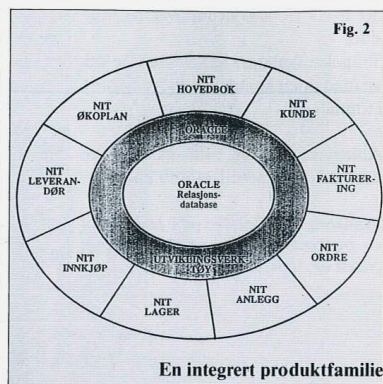
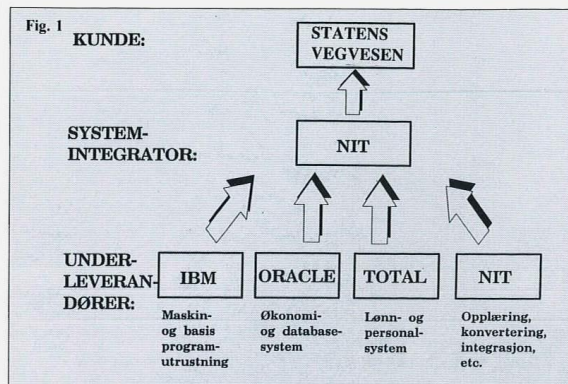
Det var i alt 15 innkomne forslag til prisen, og det er i år femte gangen at prisen deles ut.

Når kommer turen til oss?

Lisa



NIT fikk kontrakt på 8 mill. kr. som leverandør av KRØSUS til pilotfylkene



av Ole Sandvik

ENDELIG ble spenningen utløst 27. juli 1992 - om vegvesenets fremtidige samarbeidspartner på KRØSUS.

Med det kjennskap vi har til NIT etter at vi har samarbeidet i over 20 år er vi ikke i tvil om at valget av leverandør er godt. Foruten grundig kjennskap til vegvesenet føler vi som kunde at det virkelig ytes noe for å tilfredsstille oss som kunde.

Når NIT i tillegg var ca 4 mill.kr billigere enn annen aktuell leverandør, måtte valget være enkelt. Den inn-gåtte kontrakt omfatter følgende:

NIT - som vår samarbeidspartner bygger på følgende underleverandører/system. (Se fig. 1)

Oracle økonomi- og databaserte systemer omfatter (se fig. 2): Aktuelle moduler for Statens vegvesen

- NIT-Hovedbok
- NIT-Leverandør
- NIT-Kunde
- NIT-Innkjøp
- NIT-Fakturerering
- NIT-Anlegg
- Opsjon på NIT-Lager

Som det går frem er dette en omfattende produktfamilie med mange moduler.

Hvorfor NIT-Økonomi ble valgt:

- Brukervennlig
- Fleksibelt
- Avansert rapportgenerator
- Integrasjon mot andre systemer
- Kobling til andre brukerverkøy
- Excel
- Lotus
- Markedets største database-leverandør
- Enhetlig skjermildegutseende
- Enhetlige menyer
- «Pop-up»-vinduer med plukkliste
- «Pek og velg»-funksjon
- Hjelp på alle nivåer
- Alle funksjoner også på meny
- Søkning med «wild-cards» (%)

Maskinvare/systempgm DB-miljø	2.610.000 ¹ 603.680 ²	1) Maskin i Vegdirektoratet ikke med i opprinnelig tilbud. Nettverksservere inngikk ikke i oppr. tilbud. Maskin Vdt: 635.000.-, Nettverksservere, 3 stk: 514.000.-, 2) Databaselisenser kjøpes i henhold til rammeavtale direkte fra Oracle Norge.
SUM TEKNISK MILJØ	3.213.680	
Standardapplikasjoner	1.320.000	
Utvikling/tilpassing	25.000 ³	3) 10 % av bestilte tilpasninger. Leverandørens risiko.
Opplæring	1.011.000 ⁴	4) Opplæring av nøkkelpersonell og 10 % av utvikling av materiell + selvstudiepakke. Selvstudiepakken ikke med i opprinnelig tilbud.
SUM APPLIKASJON	2.356.000	
Vedlikehold teknisk		
Vedlikehold DB-miljø		
Vedlikehold appl.		
SUM VEDLIKEHOLD	0 ⁵	5) Ingen vedlikeholdsavgifter første året.
SUM TEKN., APPL., VEDL.	5.569.680	
Gjennomføring	2.425.000 ⁶	6) Leverandørens kostnader for reiser.
SUM	7.994.680	

GPS-SATELLITTMÅLINGER I STATENS VEGVESEN TROMS

Tekst og foto: Hans-Erik Gressmyr

Satellittmålinger var i sommer brukt på to prosjekt her i fylket. Det var i forbindelse med de store bruksprosjektene Dyrøyforbindelsen og Mjøsunndforbindelsen. På begge prosjektene var anleggsarbeidene allerede oppstartet. Formålet med målingene var å kontrollere og nybestemme grunnlagspunktene i området. Ved anleggsprosjekter av denne type og størrelsesorden, er det spesielt viktig at Vegvesenet kan stille feilfrie og godt dokumenterte grunnlagspunkter til rådighet for entreprenør.

Satellittmålinger er noe de fleste av oss har hørt om, kanskje særlig i forbindelse med navigasjon og posisjonsbestemmelse til sjøs. For eks. var den havgående fiskeflåten tidlig ute med å ta i bruk satellitt-/navigasjonssystemet.

På land har det gått noe senere. Dette skyldes at kravet til nøyaktighet er langt større. Mens man får en brukbar posisjonsbestemmelse til sjøs innenfor 30-100 m, er det tilsvarende kravet på land 1-3 cm for et godt posisjonsbestemt fastmerke. Til begge formål brukes de samme satellittene, men det er forskjell i måten man bruker GPS-systemet på for å oppnå ønsket nøyaktighet.

GPS satellittmålinger er ikke helt nytt i Vegvesenet. Det ble første gang benyttet i 1986 til oppmåling av grunnlagspunkter i forbindelse med en kartlegging. Senere er GPS blitt tatt i bruk i større og større omfang og på flere områder i etaten.

Avtale med Statens kartverk

Statens vegvesen har inngått en samarbeidsavtale med Statens kartverk. Utstyret som blir brukt er innkjøpt av Statens kartverk sammen med bl.a. Statens vegvesen. Ifølge samarbeidsavtalen skal vegvesenet kunne disponere ett sett måleutstyr (3 mottakere) i 6 uker hvert år. Utover det kan vegvesenet leie utstyret fra Statens kartverk. Kartverket stiller med en ansvarlig som tar seg av instruksjon i bruk av utstyret og feltberegningene. Avtalen med Statens kartverk gjelder ut

dette året, og i år var de tre nordligste fylkene prioritert med en ukes måling i hvert fylke.

Hva er så satellittmåling?

NAVSTAR GPS (Global Positioning System)

Posisjonsbestemmelse vha. GPS-satellitt kommer til anvendelse pga.:

- God nøyaktighet, også over store avstander
- Homogent nett
- Ikke avhengig av optisk sikt mellom to mottakere
- Robust mht. været

Satellittens posisjoner i rommet er kjent til enhver tid (WGS-84). Posisjonsbestemmelse går derfor ut på å måle avstand til så mange satellitter samtidig at man får observasjonspunktet entydig og nøyaktig bestemt (dvs. min. 4 satellitter).

Generelt om systemet

GPS er et amerikansk militært satellittbasert navigasjons- og posisjonsringssystem. Systemet er friggitt til sivil bruk, men eies av det amerikanske forsvar, som til enhver tid styrer bruken og tilgjengeligheten av systemet.

Ferdig utbygd vil systemet bestå av 24 satellitter. Til nå er det 18 stk. i bane, og man ser mellom 3 og 6 til enhver tid. Satellittene går i bane ca. 20.200 km over jordoverflata og har en om-løpstid på ca. 12 timer. Dette gjør at de passerer over horisonten to ganger pr. døgn.

Med dette satellittsystemet fullt utbygd, vil brukere på et hvilket som helst sted på jorda, til enhver tid, kunne bestemme sin posisjon ved å motta signaler fra 5-9 satellitter. Systemet forventes å være fullt utbygd i 1993.

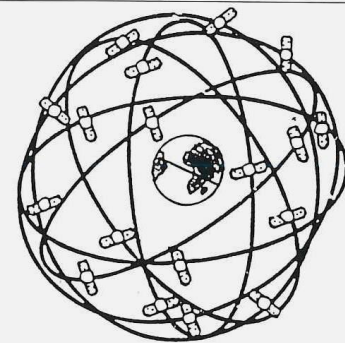
Systemet kan brukes til fortløpende posisjonering av fly, skip, kjøretøy på land og til å løse tradisjonelle landmålingsoppgaver, som å bestemme punktgrunnlag for større tunnelprosjekt, bruksprosjekt m.m.

I landmålingssammenheng benytter man seg av relativ posisjonering. Nye punkt blir da bestemt i forhold til det eksisterende overordna punktgrunnlaget i området. Nøyaktigheten på de nye punktene er ca. 1 cm.

Det er vanlig å dele systemet inn i tre hoveddeler, såkalte segmenter:

- Kontrolldelen

består av 5 stasjoner spredt rundt på jorda langs ekvator, og som kontinuerlig måler mot satellittene og kontrollerer at de virker som de skal. Hovedkontrollstasjonen ligger i USA. På bakgrunn av målinger i alle kontrollstasjonene beregner hovedkontrollstasjonen satellittens baner og klokkekorreksjoner for de neste åtte timer.



Figur 1: 16 satellitter i 6 baner 20.200 km o.h.

Romdelen

- består av selve satellitten
- * vekt ca 800 kg
- * midlere levetid 6 år
- * sender kontinuerlig ut radiosignaler

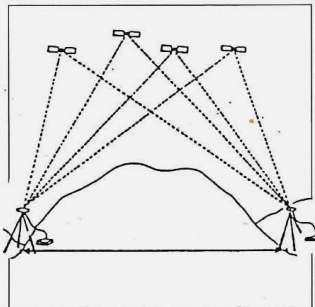
Signalene består av bæreølger hvor det er påmodulert informasjon. I denne informasjonen ligger bl.a.:

- * Opplysning om hvilke satellitter man mottar signaler fra
- * Tidsangivelse for når signalet er sendt ut
- * Banedata som gir brukeren mulighet til å beregne satellittens posisjon idet den sender ut signalet

En forutsetning for GPS-systemet er at tidsangivelsen på signalet fra satellitten er meget nøyaktig. Derfor er hver satellitt utstyrt med 4 atomklokker, og de har en nøyaktighet på 1 sek. pr. 30.000 år. Klokkene styres fra hovedkontrollstasjonen til en tidstandard som kalles GPS-tid. Avstanden fra mottaker til satellitt beregnes på bakgrunn av den tidsforskjellen det er fra signalet sendes ut fra satellitt og til det blir registrert i mottaker på bakken.

Brukerdelen

består av de forskjellige brukerne og anvendelsesområdene på bakken.



Figur 2: I motsetning til tradisjonell landmåling er man ikke avhengig av sikt mellom punktene ved satellittmåling

Prosjektarbeidet

Man kan dele opp et prosjekt av denne type i 4 hoveddeler:

- Forberedelser
- Befaring og klargjøring av måleområdet
- GPS-satellittmålinger
- Beregning og rapportering

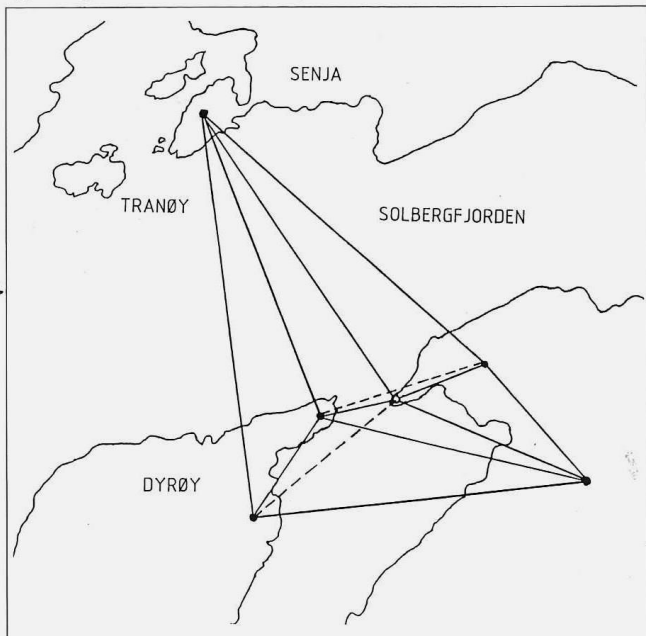


Satellittmåling ved Dyrøyforbindelsen

Forberedelser

Forberedelsene består i å utarbeide en måleplan for prosjektet. Som tidligere nevnt nytter man seg av relativ posisjonering. Dette innebærer at man må skaffe seg godt kjennskap til det eksisterende, overordna punktgrunnlaget i området. Som regel

ligger de beste trig.punktene på topper med god utsikt, noe som gjør at målearbeidet kan bli nokså arbeidsomt. Ved å betrakte beregningsrisset fra Statens kartverk, vil man kunne velge ut de beste punktene. Punktene må også velges slik at man får bygd opp et nett av trekanter rundt anleggsområdet.



Figur 3: Måleplan for Dyrøyforbindelsen.



Fra anleggsområdet ved Mjøsundforbindelsen. Transport over sundet foregikk med vegvesenets båt.

Befaring

Under befaringen av måleområdet oppsøkte vi samtlige kjentpunkter og nypunkter. Mange av trig.punktene har ikke vært brukt siden den økonomiske førstegangskartlegginga fant sted for ca. 25 år siden. Det var derfor viktig at punktene var i samsvar med beskrivelsene og at boltene var i orden. Rundt punktene ryddet vi fri sikt mot satellittene i en sirkel fra 200 over horisonten. Beskrivelse av reiserute, stier og gangavstand hører også med til befaringsarbeidet.

På bruområdene ble sted for nypunktene vurdert. Vi målte inn fjell og bebyggelse som ville skjeme for fri sikt mot satellittene i perioder.

GPS satellittmålinger

Måleperioden var tidlig avtalt til uke 26 (22. til 27. juni). Uka før var det tilsvarende målinger i Nordland fylke. Under målingen i Nordland var det kaldt sommervær med mye regn, og i tillegg hadde de store problemer med den ene av tre satellittmottakere. Reservemottaker ble skaffet fra Finland, men denne virket heller ikke. På bakgrunn av dette var ikke utsikten den aller beste for å gjennomføre målingene hos oss som planlagt.

Siden dette også var tenkt som et prøveprosjekt med å ta i bruk ny teknologi, var vi forholdsvis godt bemannet. Vi var åtte fra vegkontoret pluss tre praktikanter.

I tillegg var Knut Gjerde fra Statens Kartverk, Asbjørn Eilefsen og Kerstin Brynildsen fra Vegdirektoratet var med en halv uke hver.

Som bosted og feltkontor hadde vi leid gammelstasjonen ved Bardu vegstasjon. Noen bodde også på Veivang brøytestasjon.

Med bare to satellittmottakere i orden, var målekapasiteten halvert. Dette medførte at vi i utgangspunktet tok sikte på å måle ferdig Dyrøyforbindelsen i løpet av uka. Samtidig ble det jobbet med å få ny reservemottaker fra Finland.

Med 18 satellitter tilgjengelig var det mulig å måle hele døgnet med unntak av en dårlig periode mellom kl 0700 og kl 1100. Denne perioden ble brukt til oppstart på dagen, klargjøring og transport til målepunktene. Mandag og tirsdag målte vi på dag- og kveldstid med to målelag, hver med sin mottaker. På onsdag den 24/6 fikk vi ny reservemottaker fra Finland, og denne gang fungerte alt normalt.

I løpet av helga hadde været lettet slik at vi hadde pent sommervær hele måleuka, kanskje noe av det peneste været i hele sommer.

Fra onsdag hadde vi full målekapasitet og øvet mannskap. Det var derfor naturlig å ta sikte på å gjennomføre måleprogrammet for begge bruforbundene. For å gjennomføre

prosjektet som planlagt, ble det derfor nødvendig å disponere mannskapene slik at målingene ble utført kontinuerlig fra onsdag 24/6 til og med fredag 26/6.

På vegstasjonen var det også stor aktivitet med overføring av måldata til PC, lading og bytting av batterier, feltberegninger og oppsett av bemanningsplaner for kontinuerlige målinger. Gjerde fra Kartverket beregnet målingene fortløpende og hadde kontroll med at de stemte.

Måletidene pr. punkt varte fra 2 til 3 timer, avhengig av avstanden mellom punktene. De lengste avstandene (vektorene), ca. 10 km, krevde en måletid på omlag 3 timer. Målemetoden krevde også at det ble målt samtidig i alle stasjonene.

Flyttinga fra ett punkt til neste punkt ble ofte hektisk pga. reise og gangtid. For eks. var det ca. 2 timers gangtid med måleutstyret fra Mjøsundet og opp til punktet Renhammeren på fjellet ovenfor. I anleggsområdene reiste vi mellom punktene med Vegvesenets anleggssbåter. Godt samband var også nødvendig, derfor hadde hvert målelag også med mobiltelefon.

Beregning og rapportering

Beregningsarbeidene kan deles i to. Til feltberegningene hører beregning av avstanden mellom målepunktene, en såkalt romlig vektor, samt kontrollregning av trekanter. Den endelige beregningen er kontorarbeid, og ble denne gang utført av Svein Olav Thorsen ved Statens Kartverk, Hønefoss.

Utpå høsten vil hele prosjektet bli samordnet til en egen rapport med nødvendige beregninger og dokumentasjon.

Framtidsutsikter

Utviklinga på dette området går raskt. I løpet av neste år vil det være full satellittdekning hele døgnet. På utstyrssiden skjer det også ting. Alle-rede i år drives det forsøk med måleutstyr med måletid på under en halv time pr. punkt. Pris og vekt på utstyret går ned, og det blir mer tilgjengelig og enklere å bruke. Det drives også med forsøk på (forts. neste side)

Vegmuseet — et besøk verdt!

av Lisa Sundstrøm

På kjøretur fra Oslo til Trondheim i sommer benyttet jeg anledningen til å besøke vegvesenets nye stolthet: Vegmuseet ved Hunderfossen i Gudbrandsdalen. Selv om tida var knapp hadde jeg stort utbytte av de 2 timene jeg tilbragte der. Men museet og omgivelsene er vel verdt en hel dags besøk.

Museet burde egentlig vært en del av alle nytilsattes introduksjon.

Bare synd vi ikke har filialer over hele landet. For en gammel

«traver» i vegvesenet – med ca. 20 års fartstid var mye av historikken kjent. Likevel er det inspirerende å få repetert vegvesenets fortid – og ikke minst beundre måten museet er utformet på.

Hver utstillingsbolk imponerte på sin måte, likeså den korte film-biuten som forteller om 1960-årene. Finnmark fylke var faktisk representert med en egen avdeling –

GPS —

(Forts. fra forrige side)

GPS posisjonering av fly i forbindelse med fotogrammetrisk kartlegging, noe som vil redusere feltarbeidet betraktelig. Konklusjon må bli at satellittmålinger vil overta mer og mer av den tradisjonelle landmålinga i framtida.

Førørig vil nok satellittposisjonering kombinert med elektroniske kart bli en del av hverdagen til mange av oss. Noen eksempler for anvendelser vil være ressurs- og miljøovervåking, trafikkovervåking, politiovervåking, kystnavigasjon, elektroniske bykart i drosje- og sykebiler, for å nevne noe. Denne utviklinga er allerede så omfattende at man er i ferd med å utvikle en ny type infrastruktur av geografiske data og data for nøyaktig posisjonsbestemmelse.



Vegmuseet ved Hunderfossen — et syn verdt!

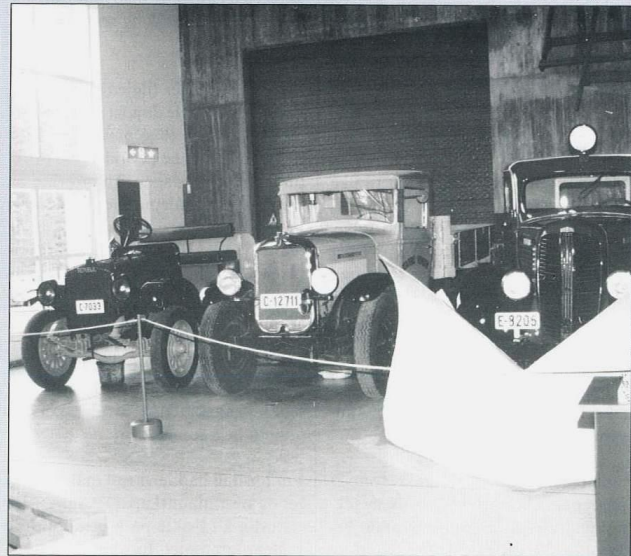
imponerende.

Men hvor var Troms?

Det var vel egentlig det jeg savnet mest – mer stoff fra Nord-Norge.

Konklusjon:

Ta en tur innom Vegmuseet – du også – neste gang du kjører E6 fra eller til Oslo – om du ikke allerede har vært der!



Vegvesenet tar godt vare på sin historie

TANKER I TIDEN

— er avdelingsledernes egen spalte.

Her tar de opp topp-aktuelle, mindre aktuelle eller stort sett bare saker som rører seg i avdelinga, i vegvesenet generelt eller i deres egne tanker.

Denne gangen er det Tor Hugo Brox som har ordet:

HØST-TANKER

av Tor Hugo Brox

Så er det høst. En heller dårlig sommer har vi lagt bak oss, men tradisjonen tro har en ekte nordlending alltid et håp om bedre tider, også når det gjelder været. Var sommeren værmessig dårlig, blir sikkert høsten bra, tror vi. Men godt vær eller ikke, høsten reflekterer noe spesielt. Den minner oss om at vi har lagt bak oss ei grotid som vi har og fortsatt skal høste produksjon fra.

Ettersommeren og den første delen av høsten er til de grader preget av matauke. For mange er det en dyd av nødvendighet, mens andre først og fremst betrakter denne innhøstingen som en viktig del av familielivet. Det å være sammen om å gjøre noe som fellesskapet har nytte av er viktig. Den tredje gruppen er de som setter friluftslivet i høsetet, og tar med seg en liten matauke i den grad noe slikt lar seg innpasse i opplegget deres.

Høsten er den tiden da vi skal sanke inn det våren og sommeren har produsert, slik at vi blir i stand til å kunne overleve en mørk høst og en lang vinter. Men er vi mennesker flinke nok til å forvalte de ressursene vi har? Jeg er tvilende til det. Se bare hva som skjer i bær-tida. Før moltebæra blir moden, starter de første bærplukkerne med å hamstre kart. Hvilken drivkraft er det som ligger til grunn? Er det mottoet om at fryseren skal fylles, eller er det frykten for at andre skal komme en selv i forkjøpet visst karten får stå til den blir moden?

Tilsvarende opplever man like før tyttebærene blir modne. Bærplukkerne blir utsatt for en hamstretrang som grenser til det sykelige. Annen forklaring på fenomenet har jeg ikke, men det er litt frustrerende å se bærdunger på både tre og fem liter ligger tørt ved parkeringsplasser langs vegene. Da først har den ivrige bærplukker tatt seg tid til å se om bærene er modne eller ikke.



Så har vi jakttida, med jakt på stort og smått. Dette er tida da omtrent alt kan skje. Skogen og fjellet er uttrykk for alt og alle inklusive jegeren. I het jaktiver er alt som rører seg lovlig vilt. Ja, noen ganger kan man sitte igjen med det intrykket, for hva skal man si om ho Dagros som plutselig blir tatt for å være en brukbar elg, eller en ny blå traktor som blir utsatt for kryssild når bonden er ute på skogsvegen for å prøve vidunderet. For ikke å snakke om reinjegeren som etter en vellykket jakt tar og legger geviret på toppen av ryggsekken. Kan det tenkes et bedre mål for en oppdignet jeger?

Til tross for godt eller dårlig vær er høsten for mange en fin tid. Menneskene får mulighet til å ta ut mye aggresjon som har samlet seg opp i løpet av sommeren, enten på en sandstrand i syden eller i en varm og trang personbil på skandinaviske vegger med unger i baksetet som hyler og sloss.

Lange turer i et terreng med vakre høstfarger er avstressende, og gjennom jakten vil trolig mange få utløp for sine villeste fantasier der jegeren blir den som til slutt bestemmer over liv og død, og som psykisk kan oppleves som en enorm utladning for den som er involvert.



På mange måter er også høsten oppgjørets time i en livssyklus. Alt levende må på en eller annen måte før høsten kommer, ha sørget for at deres slekt blir i stand til å leve videre slik at når en ny vår kommer, skal arten igjen komme fram å ta del i den livsgleden våren og sommeren representerer. For offentlige etater som blant annet vegvesenet, er høsten så avgjørende oppgjørets time. Da legges det avgjørende kortet på bordet om vi skal komme ut som planlagt i budsjettet, eller om vi skal få store avvik som gir riper i lakken på alle fra vegsjefen og nedover i hierkiet.

Som naturen gjør det, må også vegvesenet i løpet av høsten legge planer for virksomheten neste år. Det betyr at svært mange ansatte i etaten blir engasjert, og til tider får et arbeidspress som kan føles ubehagelig. Trøsten bør i slike stunder være at vi skal være glad fordi vi har et daglig arbeid å gå til. Det må være en forferdelig situasjon å sitte hjemme å være arbeidsledig og slite med spørsmålet om det i det hele tatt er noen som har bruk for en. I en slik situasjon er det kanskje lett å tenke tanken at en skulle ha vært bjørn om vinteren og lærer om sommeren.

Hjemme rundt familiens lune rede er det en rekke ting som skal gjøres. Veranda- og hagemøbler skal tas inn og lagres til neste sesson. Plenen skal klippes og rakes for løv. Løkene skal i jorda, og prydbuskene skal bindes opp før naturen kommer med sitt hvite teppe og brenner det over landskapet som beskyttelse mot vær og vind.

Høsten er også tiden for mange tragedier i trafikken. Overgangen fra sommer til vinter kommer like ubelieplig for trafikantene hvert år. Men en ting kan hver enkelt vegfarende sørge for, og det er å se og bli sett.

«Har du husket å finne fram refleksbrikken slik at den kan få vise seg fram når du går ute på en mørk gate eller landeveg?»

Næ rast er du når du er borte

av Lisa Sundstrøm

— kanskje det er den visa som har inspirert VEGSTIKKAS anleggsreportasjer i alle år. Vi kjører til fjord og fjell – i timer og dager – milevis for å snakke med anleggsfolket som sliter i vær og vind. Men i Tromsø måtte de komme på trappa til vegkontoret før vi laget en skikkelig anleggsreportasje.

De har liksom vært her hele tida som en del av vår hverdag. Vi kjører gjennom anleggsområdet, oppdager hver dag nye rundkjøringer, kryss, veger – og tenker at her jobber våre folk. Hovedvegutbygginga i Tromsø er stor, og vi informerer i aviser, på messer og ellers hvor vi kan.

Prosjektleder Hallvard Haugan har skrevet om utbygginga i hvert nummer av VEGSTIKKA.

Men et besøk hos anleggsfolket – på vegen – har vi ennå ikke hatt. Så her kommer de – i fullt arbeid like før Breivikatunnelen åpner. Det skjer 17. oktober og da skal alt som i skrivende stund er anlegg, skiltoppsett, grøfter, biler og maskiner i alle retninger – være ferdig.

Men fortsatt skal anleggsfolket i Tromsø være en stor del av vår hverdag i årene framover.



Åge Andersen i arbeid på «trappa» til vegkontoret!



Oppsett av nye variable skilt i Hansjordnesbukta — Roald Markussen i forgrunnen

JA — TIL DRIVSTOFFAVGIFT

Ingen bompenger når

Breivikatunnelen åpner 17. oktober

av Lisa Sundstrøm

Tromsø har drivstoffavgift – Trondheim, Bergen og Oslo har bompenger. Det har de i likhet med mange andre byer i verden. Det er slik avgiftssystemet på vegutbygging må løses de fleste steder.

Tromsø er unik med sin beliggenhet – med over 7 mil til nærmeste bensinstasjon på innlandet. Derfor er det mulig å innføre drivstoffavgiftssystemet. Og vi som trafikanter og beboere skal være glade. Det betyr at vi slipper koståing og bomstasjoner.

Vi har valgt «det beste» – og når Breivikatunnelen åpner i oktober – har vi et GRATIS vegsystem – hele døgnet – uten køfri-brikke, småpenger og derav koståing.



Tore Hoven — prosjektleder for Trondheims pakken — her ved Sluppen bomstasjon hvor det daglig passerer ca. 20.000 biler i betalende retning.

TRONDHEIMSPAKKEN

Men slik er det ikke i Trondheim. Der er det bomstasjoner rundt hele bykjernen – og selv om systemet ikke er i drift om kveldene, kan det by på mange økonomiske overraskelser for en som ikke er kjent. Vegstikkas utsendte brukte 40 kr for å komme seg fram og tilbake til en butikk i byen. Slikt merkes – i motsetning til den lille «50-øren» vi betaler når vi fyller drivstoff i Tromsø.

Tore Hoven, prosjektleder for «Trondheims pakken» – vegutbygginga i Trondheim – sier at han synes bensinavgifta er fin – men at det er umulig å gjennomføre den de fleste steder. Tromsø er heldig på den måten!

Bompengeavgifta i Trondheim går for såvidt greit – ikke minst fordi de fleste har kjøpt køfri-brikke som gjør det lett og greit å komme gjennom trafikken. Men også Trondheim har sine problemer. Folk var stort sett positive til vegutbygginga i begynnelsen, sier Hoven. De så et behov på et overbelastet vegsystem. Men etterhvert som det har blitt nedgang i bilbruken – undres nok mange på hvorfor det bygges så store vegsystemet i alle retninger. Det kan virke negativt på det videre arbeid, sier Tore Hoven.

(forts. neste side)



Det er viktig å informere om vegutbygginga i byen — Infokonsulent Halvard Danielsen og Tore Hoven

LAVE KOSTNADER I NORGE

Tore Hoven sier for øvrig at innkrevningskostnadene i Norge er lave i forhold til «verden utenfor». I Frankrike må du for eksempel betale både ved inn- og utkjøring på et vegsystem. De har også mauell innkreving som selvsagt er mer ressurskrevende. I Trondheim betaler bilistene pr. tur. Betalingstida er fra 6 om morgenen til 5 om ettermiddagen.

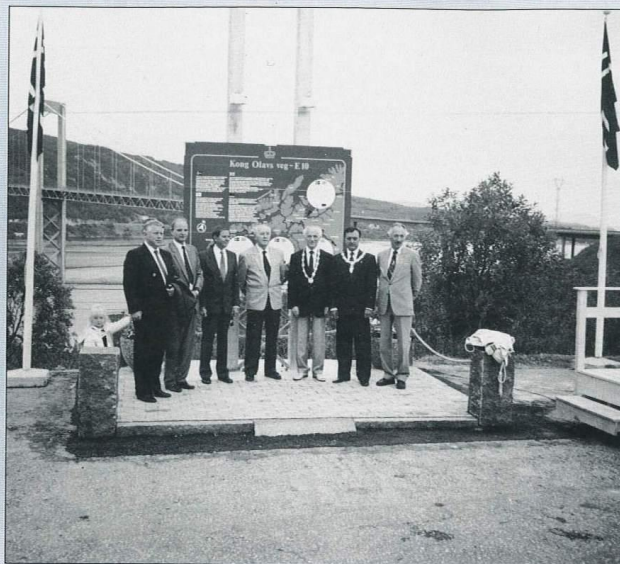
For øvrig er Norge spesiell med avgiftsystem i bytrafikk. Singapore har vært tidlig ute, og Hong Kong skal også innføre avgift på bykjøring – men Norge var først ute med bompenginnkreving i byer. Bompengavgiftsystemet i Trondheim skal for øvrig brukes som en test for andre byer som vil ha et lignende system sier Hoven.

For i det framtidige Europa vil det nok bli mer og mer avgift for å kjøre i byene.

Hittil har avgiftene konsentrert seg om motorvekjøring – men i et stadig mer forurenset Europa må nok biltrafikken begrenses i tettområdene. Italia har innført et system som bare lar bestemte bilnummer kjøre på bestemte dager, og i Sveits er det påbudt å stoppe bilen på rødt lys.

Bare for å nevne at også verden utenfor lille Norge har sitt å stri med.

SOM FAR SÅ SØNN KONG OLAVS VEG



Fra avdukinga ved Tjeldsundbrua

av Lisa Sundstrøm

Gamle Rv. 19 blir til E-10 og blir til KONG OLAVS VEG

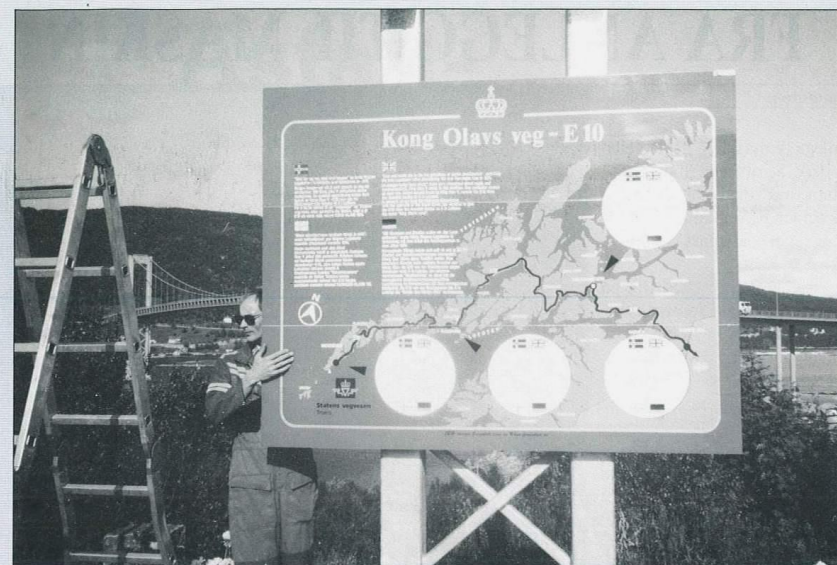
15. august dømte Kong Harald – «Kong Olavs veg». Det er europaveg 10 det dreier seg om – og vegen går fra Riksgrensa ved Bjørnefjell til Å i enden av Lofoten.

At en europaveg i Nord-Norge får det høytidelige navnet «Kong Olavs veg» skyldes at vår gamle konge åpnet 3 veganlegg på denne strekningen. Det gjelder vegen fra Å til Svolvær som ble åpnet i 1963, Tjeldsundbrua som ble åpnet i 1967 og mellomriksvegen på Bjørnefjell som ble åpnet i 1984. I tillegg satte Kong Olav sitt navnetrekk på Kongesteinen i Kabelvåg i 1959 da han var på signingsferd. Vegfolket syntes derfor at det var naturlig å la Kong Olav bli hedret med egen veg.

Og hedret ble han, både av folket og Kong Harald som avduket informasjonstavla ved Kongesteinen i Kabelvåg. Samtidig med dette ble det avduket 3 tilsvarende informasjonstavler – på Å, ved riksgrensa og ved Tjeldsundbrua.

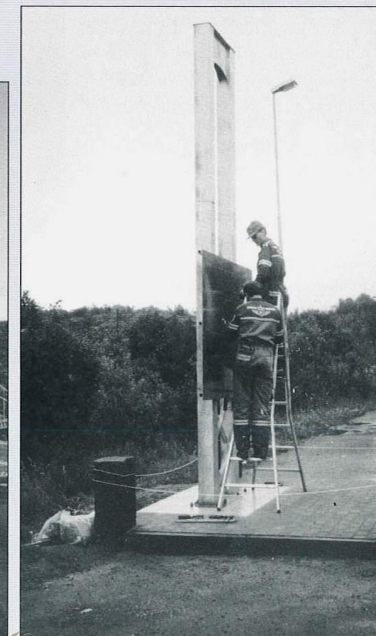
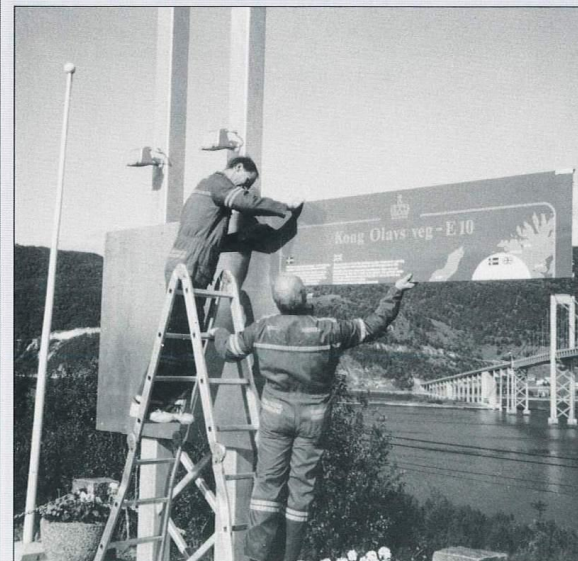
Informasjonstavlene er kunstnerisk utformet, og de inneholder en tekstdel på 4 språk som forteller om bakgrunnen til Kong Olavs veg.

Troms har 52 kilometer «andel» i Kong Olavs veg som tilsammen er 416 km lang. Informasjonstavla ved Tjeldsundbrua ble avduket av fylkesmann Leif Arne Heløe.



Montering av infotavla ved Tjeldsund bru.

(Foto: Ole Magnus Ellefsen)



FRA ANLEGG TIL MASKIN

av Lisa Sundstrøm

FRA anlegg til maskin – det er veien Jan Erik Strømseng har gått – skjønt han har også vært innom grunnseksjonen på vegkontoret. I 4 år hadde han sin arbeidsplass der.

Men det er lenge siden. Utedrifta på anlegg har nemlig vært Jan Eriks arbeidsplass de siste 16 år. Nå vender han blikket mot maskinavdelinga. Han har allerede vært tilsatt som oppsynsmann på verkstedet på Finnsnes i 4 måneder. Og han legger ikke skjul på at en av grunnene til at han søkte seg til verksteddrifta er en mer stabil arbeidsplass. Det tar på å jobbe som anleggsmann med stadige flyttinger. Hele fylket er anleggsfolkets arbeidstid. Som oppsynsmann på Finnsnes blir reisevirksomheten begrenset.

Jan Erik synes at maskindrifta har mange utfordringer i tida framover, og han vil gjerne være med på det. Som anleggsmann og bruker kjenner han maskin. Men det å forvalte maskinene er nytt. I dag skal jeg selge de produktene jeg tidligere brukte. Likevel er det en nyttig erfaring å komme fra anlegg til maskin. Så selv om han savner anleggsfolket er det forsåvidt greit å gå til «den andre sida» av bordet. Bare jeg får høsten og vinteren på meg – skal jeg nok komme godt inn i den nye avdelinga, sier Jan Erik. Han ønsker for øvrig i framtida å få anledningen til å dra en del rundt på anleggene. Det var noe han savnet i anleggstida – at maskinfolket kom og snakket med brukerne.

Men hva tenker han ellers om maskindrifta i disse tider med stadig større konkurranse fra de private – hva med vår egen maskinpark?

Maskindrifta må bli konkurransekyktig med de private, sier Jan Erik. Derfor må vi ha muligheten til å investere i det utstyret vi trenger.

Og vi må være flinke til å markedsføre oss ovenfor drift og anlegg.

Vi må lytte til hvilke behov de har på sikt og ha planene klare framover i tid. Investeringsramma må bli i takt med brukerne, avslutter vår nye oppsynsmann på maskin.



Jan Erik Strømseng

GODORD FRA EN TIDLIGERE TROMS-ANSATT

Vi tar med følgende «glupe ord»
sagt av Gaute Kydland på årets plansjefkonferanse.

«Samfunnet er ikke til for vegvesenets skyld».

Så kan vi jo ta det til ettertanke – noen og enhver !!!!!

Asfalt-Cowboy

av Lisa Sundstrøm

ASFALT-COWBOY – eller kanskje heller «den sorte vegs skrekk» – det må være en passende tittel på vegvesenets asfaltkontrollører. Vi har 6 stykker i fylket – en i hvert område, og de har ansvaret for all asfaltkontroll både i drift og anlegg. Gunnar Sørensen er den «den sorte vegs skrekk» i Sør-fylket.

Men hva er da så skrekkelig ved Gunnar Sørensen? Egentlig ingenting – han er både smilende og sommerfremmelig når Vestikka møter han i Ervika utenfor Harstad i juli måned. Men kan hende han virker mer skremmende for entreprenørene når han sjekker om arbeidet er skikkelig gjort. For det er nemlig det som er jobben til asfaltkontrollørene.

Og Gunnar er veteran i jobben – som første kontrollør i fylket og med 10 års fartstid er det erfaring bak hans vurderinger. – Min jobb er å få et

skikkelig produkt, sier Gunnar, derfor må det følges opp.

Det er et viktig ansvar asfaltkontrollørene har – og de må være bestemte. Det kan ikke fires noe i forhold til kvalitet og utført arbeid, selv om de selvsagt også må ha en posisjon fleksibilitet. Det finnes nemlig klare regelverk å følge – samt sin egen sunne fornuft.

Gunnar måler lengda på utlagte km i bilen. Tidligere var dette arbeidet manuelt. Da kunne han gå opptil 3 mil langs vegen på en dag. Foruten oppmålte km – kontrollerer han bredde, areal og tonn. Han får oppgitt fra bilene og båtene hvor mye tonn som ankommer, og så skriver han seddel på hva som



Temperaturen på dekket testes med avansert apparatur



Vegen skal måles!

er utført av arbeid hver dag. Slik er hans arbeidsdager ute på vegen. Og arbeidstida er variabel. Både kveldene og natta er god tid å jobbe på. Det må dessuten taes hensyn til trafikken, som igjen medfører varsel til politi og kommune. Godt samarbeid er viktig både med myndighetene og entreprenørene.

Og Gunnar trives med kontrollørjobben. Den varer hele dekkesesongen – faktisk en gang helt til 10. november. Men han skulle ønske han hadde mer inngående kjennskap til de juridiske reglene som gjelder – og i så tilfelle hva han skal rette seg etter når han er i tvil. Forøvrig skal alle kontrollørene jobbe etter samme regelverk, men det er ikke alltid dette fungerer helt i praksis, sier han – som et «hjertesukk» fra en kontrollør som utenom dekkesesongen jobber med vanlig vedlikeholdsarbeid langs vårt vegenett.

Midt i trafikken



Vegarbeiderne er stadig midt i trafikken – eller som vi helst sier det – I vegen for deg!

Det er en naturlig del av hverdagen for vegfolket.

Men det er ikke alltid like lett å jobbe midt mellom folk og biler.

Noe av det travleste vi har her i fylket er Tromsøbrua.

Den må som kjent med jevne mellomrom asfalteres.

Med ÅDT på ca 22.000 kjøretøy slites brua.

Vegstikka stilte seg opp en kveldstund med håp om at trafikken ville stilne litt.

Men dengang ei!

Så – slik er det å jobbe

midt i trafikken –

en «stille» kveldstund i Tromsø!

Lisa



Celebert besøk !!!

av Lisa Sundstrøm

Vår lille, provinsielle bedriftsavis har nettopp hatt besøk av «storfolket». Det vil i klartekst si at storebror VEGEN OG VI med hele sitt mannskap og hærskap har besøkt Troms.

Redaksjonsrådet i landsavisa VEGEN OG VI tok turen til Nord-Norge i begynnelsen av september. Inspirasjon, nye og gamle tanker – diskusjon, meningsutveksling, sosialt samvær: alt sto på dagsordenen. Det ble med andre ord tid til både seriøst møte og busstur i Tromsø med redaksjonsrådet i VEGSTIKKA.

Vi takker for besøket og håper at timene med vårt råd og gleden over å nyte nordnorsk frisk luft skapte inspirasjon til kommende nummer av VEGEN OG VI.

Lisa



Fugprat i «redaksjonsrådsånd» — Andreas Setsaa fra «Vegen og Vi» og Edel Austlid fra «Vegstikka».

Under: Bærer redaktør Knut Opeide et kors på sine skuldre — eller er det bare Ishavskatedralen i bakgrunnen?



På befaring til anleggskontoret for hovedvegutbygginga i Troms



Minnestein over «vegmannen» Peder Simonsen

GISUNDBRUA 20 ÅR

av Lisa Sundstrøm

I sommer kunne Gisundbrua feire 20 års levetid. Et voksent byggverk med alle de plager og skavanker alderdommen bærer med seg. Men i disse «kirurgiske» tider kan også en bru få sine «rynker», nedsig og svakheter rettet opp. Så også for Gisundbrua som i hele sommer har hatt besøk av håndverkere for å stramme seg opp. Det er det rustskadde jernet i søylene som erstattes med nytt armeringsjern omgitt av betong.

Men det er nå. For 20 år siden var brua ny, fin og lenge etterlenget. I dag er det en selvfølge å kjøre over Gisundet uten ferge. Det var det ikke i «hine hårde» dager da Peder Simonsen kjempet for at Senja skulle bli landfast med resten av Norge.

Peder Simonsen var nemlig en skikkelig «Senjas sønn». Han levde og kjempet for øya si. Han arbeidet tidlig og seint for at veggnettet på Senja skulle bygges ut slik at øya ble livskraftig i et moderne samfunn. Hans barndoms Senja var nesten helt vegløs – likeså bruløs. Derfor ble også ønsket om ei bru til fastlandet en stor sak for han. Peder Simonsen fikk ikke selv oppleve at brua ble en realitet, men i sommer – 20 år etter at brua ble bygd – ble det avduket en minnestein på Silsand over Peder Simonsen. Slik sett fikk han også en del i byggverket.



Avduking av minnestein over Peder Simonsen — Her sønnen Ola og Reinholdsen.

VEGVESENET GÅR I ARV

Peder Simonsen kjempet ikke bare for bruer og veger – han arbeidde også på de. Som de fleste småbrukere og fiskere i gamle dager jobbet også Peder i vegvesenet. Det var på en måte en livsstil. Og livsstilen gikk i arv. Vegvesenet har alltid vært en høyt aktet arbeidsplass. En liten gutt ble sågar en gang truet av sin far at dersom han ikke var snill ville han ikke få arbeid i vegvesenet når han ble stor. Men det

fikk Peder – likesom hans barn. To av døtrene – Sigrun og Solveig jobbet i flere år som kokker for vegvesenet – den ene da vegen til Gibostad ble bygd, den andre da vegen til Gryllefjord ble til. Og sønnene Magnar og Arne har også tatt mange tak i statens tjeneste. Magnar jobbet blant annet på anlegget Skibotn – Løkvoll. I dag minnes de årene i vegvesenet med smil om munnen og mange gode historier. Det er godt å ha noe som binder familien sammen – og bakover – til faren Peder Simonsen og hans kamp for veger – og ikke minst Gisundbrua – som vi i dag tar så altfor selvfølgelig.



Solveig — kokke i vegvesenet i tidligere tider.



Tidligere vegmann Magnar og kokke Sigrun

PÅ SOMMERFERIE I «VILLE VESTEN»:

Småsnacks fra USA

av Lisa Sundstrøm

ÅRETS ferie ble tilbragt i USA – nærmere bestemt staten Wisconsin. I midtvesten, i en landsby på størrelse med Finnsnes fikk jeg kontakt med «det virkelige» Amerika. Det var hit våre forfedre dro da nøden ble for stor i Norge. Nå føltes det nærmest motsatt. For selv om nøden ikke var tilstede i Wisconsin følte jeg meg som en millionær på besøk fra et fremmed, eksotisk og fjernt land. Det skyldtes i første rekke prisene – på alt! Fra bensin (2.50 pr. literen) – til innlevering av en 36 bilders fargefilm med dobbelt sett bilder (30 kr)!

Og midt mellom dette kom prisen på klær, på øl, på mat, på brus, på overnatting og ikke minst restaurantbesøk.

Det var greit å ta den amerikanske familien på 4 stykker ut på en helaften når hele gjeldet kostet 250 norske kr! Slik ble vi da også kjent med de fleste av statens små intime, idylliske spisesteder.



Privatisering av vedlikeholdet — noe for Norge???



Redaktøren av Vegstikka med sin amerikanske «søster» Chris

Og midt opp i dette – en uendelig gjestfrihet – smil og servicevennlige folk.

Du verden så mye vi har å lære her hjemme. Norge minner unektelig mye om de gamle kommunist-statene med sin service. Et smil betyr uendelig mye – selv om det bare er på overflata!

Men når en vegvesen-ansatt drar ut i verden – er det vanskelig å legge «vegvesen-øynene» hjemme. Man noterer seg stadig ting som er annerledes, ting å ta med hjem – som tips og nyttenking.

Slik ble jeg oppmerksom på alle «Adopt a highway»-skiltene – en dag på veg mot Canada. Skiltene sto for hver andre kilometer og fortalte med sin klare skrift at disse kilometrene

var «adoptert» av familien, organisasjonen eller kirka. I praksis betyr det at disse påtar seg søppelplukking og overvåking av akkurat disse kilometrene med veg. Noe til etterfølgelse – eller minner det for mye om privatisering av vegvesenet?

På de mange kjøreturene ble jeg også oppmerksom på de utallige «Snowmobil-roadene» – egne veger for snøscootere. De var over alt – inne i byene – langs highwayene og i ville skogen – skiltet og klargjort for den slags trafikk. Kanskje det er måten å få disse kjøretøyene bort fra våre riks- og fylkesveger?

Salting – hva med det? Jo de lo godt når jeg fortalte at vi i Troms og Norge drev med prøveprosjekt med salting. Velkommen etter – sa Amerikanerne – tydelig stolte over at de hadde lært av sine egne feil. Men som den ydmyke nordmann jeg er – og med en viss respekt for min egen etat – sa jeg at i Norge gjør vi alt som andre gjør – bare 50 år etter USA og 20 år etter Sverige. Vi har da våre tradisjoner, sa jeg. Amerikanerne er i stedet gått over til bruk av sand – i hvertfall i Wisconsin. Og der er det også skikkelige vinter halve året.

Førøvrig hadde staten Wisconsin **mange strenge regler**. At bilbelever på budet var forsåvidt interessant i et land som sverger til folks egen frie vilje. Men det mest interessant var **alkoholpolitikken** i forbindelse med bilkjøring. Ingen blir stoppet for promillekontroll dersom de ikke kjører for fort eller kjører uaktsomt eller på annen måte har gjort noe ulovlig. Men dersom de blir stoppet for en trafikkforseelse – og det befinner seg tomme eller fulle ølbokser inne i bilen – da får de bot – **stor bot!** Det er nemlig totalt forbudt å ha alkoholholdige varer inne i kupeen, selv om boksene er tomme eller uåpnede. Ingen kan nyte alkohol inne i bilen. Ikke engang sitte å se på en tom ølboks! Da blir du straffa.

MEN – om du drikker deg fra sans og samling FØR du går inn i bilen – og kommer deg hjem på et eller annet vis – om enn i «bevisstløs» tilstand – da går du fri. Om du da ikke kommer i skade for å kjøre over noen! Men det er en annen historie!!! Dette er forsåvidt greit i «ville vesten» hvor det er langt til restaurantene ute på landet



En hyllest til Hovedvegutbygginga i Tromsø — Hele familien Sykora.

og hvor ølet i nabobyen er vel så lokkende som det hjemme. For hva gjør vel det — vi hadde jo bilen!!!

Ellers forløp ferien som en drøm – med elveturer, Hawaii-tur på en av verdens største innsjøer, besøk hos gamle utvandrere, barndåp i 42 +grader, tornadostorm ei hel natt, cowboy-festival og 3 dagers tur til Thunder Bay i Canada, en by med både indianere, finlendere og russere.

Om kveldene — kl. 22.00 kimet forøvrig alarmen over byen vi bodde i. Slik ble de unge fortalt at nå var det på tide å gå hjem.

Vegstikkas utsendte trodde derimot at det var flyalarmen som gikk! Kanskje noe for Tromsøs stadig voksende ungdomskriminalitet — få de i hus!!!

Uansett – The promised land var skikkelig promised!



Ferieminne fra Portugal: «Vegbygging» i Portimao.

(Foto: Inger Tempel)

En litt uvanlig dag !!!

— Onsdag 2. september 1992 på Storslett vegstasjon

Dagen starta som en helt vanlig dag denne høstmorran, med sol og go'vær. Alle møtte på jobb og starta på dagens gjerning. Dagen tegnet til å bli helt normal. Men så tikker det inn en melding på telefax med følgende beskjed:

«Heis flagg og rull ut rød løper, Gro kommer syklende på jobb i dag!!!» Vår første tanke var: Har statsminister Gro startet en ny kampanje – «la bilen stå..la trøan gå!». Hvem ville ikke tenke slik?

Men vi kom fort til oss sjøl igjen – for vi har en Gro her som slett ikke sykler. Tenk om det va ho som nå kom på sykkel ... hjelpe oss altså ...

Her er det vi må «trø til» på våres måte, tenkte vi, og rulla ut rød løper – og som den gode Gro ho er så var det ikke for mye at vi heiste opp en velkomsthilsen på veggen: «Gro er syk(lende) i dag, velkommen på jobb!»

Vi syntes den var søt og la oss på lur bak gardinene – (for Gro går halv dag og begynner kl 1000). Vi ville se henne rørt over omtanken.

– Og der kommer hun. Alle holder pusten – endelig...

Ja, våres Gro ble rørt – opprørt vil noen si. Blank i øyan og rød i nesa storma ho inn døra. Trua oss med knyttneven og svor hevn og andre straffetiltak. Vi ble urolig, kunne liksom ikke møte blikket hennes, frykten for det gode samarbeidet.... Og for han som deler «privaten» med henne (det var derfra telefaxen kom) skulle det bli husarrest og det som værre var som belønning – trua ho.

Slik fortøna den første timen seg – men etter at publikum (de ansatte i vegvesenet og et kull med militærgutter og jenter) hadde oppløst seg og den normale øyen- og ansiktsfargen hadde vendt tilbake til syklisten – så kunne endelig også vi puste lettet ut... Det hadde vært en anstrengende sykkelturn – også for oss.

Hilsen fra **Anne Marie** og **Margit** på Storslett vegstasjon



Er dette Veimann — i så tilfelle går han i gal retning !!!

Det nærmer seg flytting

av Lisa Sundstrøm

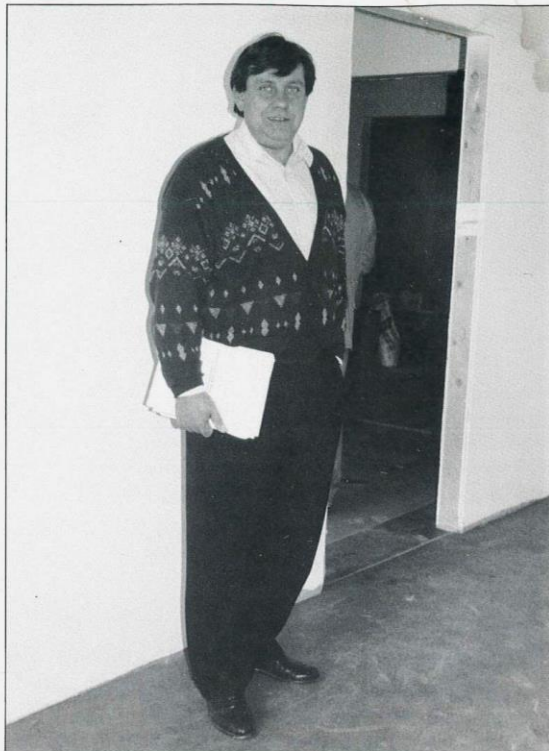
DET nye vegkontoret blir stadig mer likt et kontor. Hittil har det nemlig lignet mer på et anleggsområde. Også i dette nummer av Vegstikka bringer vi et lite glimt inn i våre nye kontorlokaler. Veggene begynner å få pene farger, likeså tak og gulv. Men ennå gjenstår en del.

Vi har spurt prosjektleder for «flyttinga», Oddvar Boye Nilsen – om alt går etter planen?

Og han smiler og sier at bygningsmessig går alt slik det skal. Det betyr fortsatt at vi regner med å flytte inn første helga i desember måned, selv om det på siste byggemøtereferat viste seg å være enkelte forsinkelser hos entreprenørene.

Alle tilsatte har nå fått tildelt kontor-plass og det er laget kart som viser avdelingenes plassering og hvor den enkelte skal sitte.

Prosjektgruppa er ellers i fullt arbeid med å få valgt leverandører til kontormøbler, arkivutstyr, utsmykking og planlegging av flyttinga, sier Nilsen.



Prosjektleder for flytting Oddvar Boye Nilsen inspirerer nybygget.



Det er ennå «et stykke igjen» konstaterer adm.sjef Ivar Vik på veg ned trappene i nybygget.

Hva med fasaden – hvilken farge får det nye vegkontoret – blir det gult som alt annet i vegvesenet?

– Nei – Nilsen kan opplyse at vi får 2 farger på kontoret – den nedre delen blir grå/blå og den øvre delen blågrønn.

Og det høres da riktig pent ut for et statsbygg – eller hva?

Forøvrig synes aktiviteten på vegkontoret den siste tida å gå i retning av mer søppel i boksene – mer pappesker i korridorene.

Det kan tyde på at det er en ryddeaksjon i gang på huset.

Og VEGSTIKKA går ut med et inderlig ønske om at alle kvitter seg med gamle, uinteressante papir og annet fyllstoff. Dette tar undertegnede opp som et selvransakende punkt – la rotet bli igjen i gammelhuset!



Fasaden og inngangspartiet til det nye vegkontoret skal også helst være ferdig for innflytting.

PERSONALNYTT

Tiltredelser:

Nils Arne Johnsen, konsulent på Administrasjons- og økonomiavdelinga
Viggo Berglund, oppsynsmann, Tromsø vegstasjon

Fratredelser:

Hans Hansen, Silsand
Leif Bendiksen, Birtavarre
Arvid Andersen, Karlstad
Arne J. Johansen, Senjehopen

Vi gratulerer:

Med 50 års dagen:

Anskar Hansen, Lyngseid 11.09
Jack Johansen, Nordkjotsbotn 14.09
Erik Johannessen, Tromsø 27.09
Gunvald Blikfeldt, Silsand 18.11
Bjørn Stiberg, Longyearbyen 29.11
Dagfinn Brønnlund Nilsen, Tromsø 03.12

Med 60 års dagen:

Bjørnulf Johnsen, Aspelund 16.09
Thor Jakobsen, Tromsø 18.09
Reidar Reiersen, Olderdalen 28.09
Arvid Lillegård, Brøstadbotn 18.10

Med 25 års tjeneste i Statens vegvesen:

Torstein Kaspersen, Lyngseid
Egil Seppola, Skibotn

EN VEG- VESEN NÅL TIL ALLE

Vegdirektoratet har fått laget etatsnåler med vår nye logo. Samtlige tilsatte skal få sin nål i posten.

Bruk den når du ferdes ute i «verden» – og fortell således hvor du kommer fra!

De som av en eller annen grunn ikke har mottatt sin nål – kan kontakte Lisa Sundstrøm på Vegkontoret telefon 083-56211.

TAKK

Hjertelig tusen takk til arbeidsgiver og arbeidskamerater for de fine gavene jeg fikk til min 50 års dag. Tusen takk alle sammen.

Johan Svendsen

TAKK

Takk for oppmerksomheten i forbindelse med 25 års tjeneste i Statens vegvesen.

Ashjørn Theodorsen