

C

Returadresse:
Statens vegvesen Troms
9005 TROMSØ

SIST - men ikke MINST:

Mens våren kommer.....



Foto: Leif P. Meisler

.....stadig nærmere kan det være greit å minnes hvordan et snøfritt landskap ser ut. Fra skogrydding sist høst: Fra venstre Bjørn Fagerli, Holger Siikavuopio, Gudvar Gustavsen og Kåre Rognli.

Takk for godt utført arbeid gjennom en tøff vinter!



På telefonen!

Skryt til brøytesjåfør

En malangsværing som pendler til Tromsø, ønsker å gi skryt til brøytesjåfør Arne Jernberg. Han brøyter mellom Malangseidet og Vikran.

- Han er bare helt utrolig. Han forteller oss når vi bør kjøre og når vi ikke bør kjøre, og står på for oss hele tiden. Arne tilbyr seg også å kjøre foran bilene, slik at vi som pendler til Tromsø kommer oss på arbeid, sier innringeren.



TYLLET FLINK BRØYTESJÅFØR:

Brøytesjåfør Odd-Harald Karlson ble fredag kveld takket for kjempeinnsats denne vinteren av bydefolket på sprida i Solangen. Her er han flankert av Roald Østvik (til venstre), lille Martin Østvik og Enok Sommerseth som etter stor pris på miljøen Karlson har holdt veien mellom Leberg og Lavangnes åpen i vinter. (Foto: Knut Solnes)

Takket brøytesjåføren

Vegstikka

Bedriftsblad
for Statens vegvesen Troms

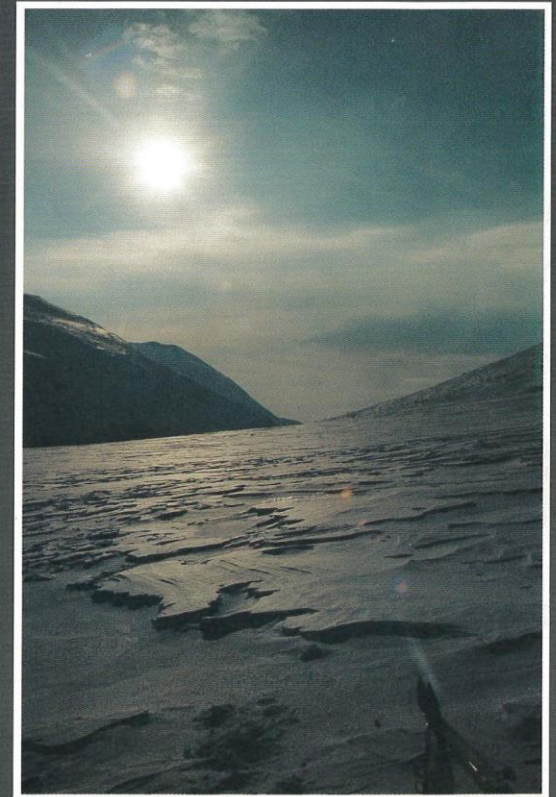
Nr. 2 - 1997 - 29 ÅRGANG

- SVEIS

- Piggfritt

- B.I.L. «Veg» har ordet

- Vegdirektøren på besøk



Statens vegvesen
Troms

Vårfornelemelser!

Det tiner i snøhaugene, selv om påfyllinga har vært enorm. Gater og veger er full av snø, is, vann og sand. Kalenderen viser april, og påsken er over. Hver dag blir lysere, og etter at vi stilte klokka har vi 60 minutter mer

dagslys når arbeidsdagen er over. Brøytesesongen er fortsatt aktiv, men snart er det veghøvelen som tar over. Da pakkes brøytestikkene sammen, hestehoven blomstrer og endelig begynner dekkelegginga. Men før det skal vi nyte snøens oppløsning, bekket som vokser seg stadig større, skitne vegskråninger som forvandles fra grått til grønt, små skudd på trærne og den herlige følelsen av at vi har «alt foran oss!» Våren er forløsningens tid, tida vi har ventet på hele vinteren, sommerens «vorspiel», de lyseste dagene, forventninger, forelskelse, forlystelse! Velkommen våren 1997!

Lisa



BEDRIFTSBLAD
FOR STATENS VEGVESEN
TROMS

Nr. 2 1997 - 29. årgang

Redaktør:
Lisa Sundström

Medarbeider:
Bente Skogdal

Redaksjonsråd:
Torbjørn Naimak
Gunnhild Henriksen
Gunnar Sørensen
Ann Synnøve Elvevold

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

Produksjon:
Desk top publishing

Grafisk produksjon:
Trykksak Leverandøren A.s
Tromsdalen

Opplag:
1450 eksemplarer

Foto forsida:
Lisa Sundström

Rundkjøring - et stadig tilbakevendende tema!

Noen ganger gies informasjon via brosjyrer, noen ganger via TV - og etter andre ganger på følgende måte:

(sakset fra avisa Tromsø)

Til fører av hvit Citroen

Til deg, du særdeles lavpannede og tegnspråk-kyndige bilfører av hvit Citroen, som foretok den sinnsykt ultrasmarte kø-manøveren ved rundkjøringen ved Breivikatunnelen, som på tross av iherdig innsats kun brakte deg en - i plass lenger fram i «køen».

Hvis du har så travelt om morgenen, hvorfor startet du ikke opp kvelden før? Da ville du vært sikret å komme først av alle! Vit at neste gang vil det overhodet ikke bli utvist «høflighet» i form av berøring av bremsene, all den tid du provoserte frem «situasjonen» med din aggressive kjørstil, og satte deg selv i en «posisjon» hvor du tross alt hadde vikeplikt!

Lær deg å kjøre riktig i rundkjøring før du overhodet forsøker deg på å ymte på tegnspråk til andre hvordan de etter din mening skal kjøre! Pass på fingrene dine til neste gang, ellers vil du ikke kunne avlegge tegnspråksamen! - som du tydeligvis har øvd flittig til.

H.F.H.

Ras fra feil side??

Naturen kan by på mange overraskelser - men ras fra sjøsida er noe helt nytt.



Foto: Leif P. Meisler

Vegdirektøren på besøk

Tekst og foto: Lisa Sundström

Vegdirektør Olav Søfteland tok turen til Tromsø i slutten av februar. Dessverre ble oppholdet kortet ned til en dag, og han fikk bare tid til å besøke vegkontoret. Men representanter fra de ulike organisasjonene var invitert til felles møte, og på vårparten kommer vegdirektøren tilbake for å besøke utedrifta.

VEGSTIKKA kastet seg fram på mellom ledermøter, organisasjonsmøter og lunsjtid. Det er selvsagt mangt man undres på når «sjefen sjøl» visiterer. Og muligheten til å få toppsjefen i tale er ikke alltid til stede. Med det som utgangspunkt - og med håpet om å få fram noen «godord» til vegfolket i Troms stilte VEGSTIKKA følgende spørsmål - med følgende svar:

Hva er det viktigste for deg når du besøker fylkene?
- Slike besøk er næring til min jobb. Det er mest viktig for meg å lytte til

hva folk sier, men det er selvsagt også viktig for meg å få fram hva jeg står for eller vil oppnå. Uansett er personkontakt bedre enn all verdens skriv, og «folkemøter» som dette er en fin måte å få kontakt på.

Oppfatter du problemstillinger vi har som store eller uvesentlige?
En del problemstillinger kjenner jeg fra før. Noe kan jeg gjøre noe konkret med, andre ting blir ballast i saker jeg skal ta opp videre. Men mange saker er selvsagt tunge å løse og tar tid. Slik er systemet.

Har du noe inntrykk av hvordan folk reagerer på det du sier og står for?
- Jeg føler at folk bryr seg om mitt budskap og opplever ofte at folk siterer meg i ettertid. Det blir selvsagt lagt mer merke til hva jeg sier på grunn av min stilling, men også fordi jeg møter den jevne mann og kvinne i vegvesenet så sjelden.



Vegdirektør Olav Søfteland

Har du skikkelig kontakt med grasrota, og kan du gjøre noe for den enkelte i en nødsituasjon?

- Jeg tar gjerne «den lille manns sak» dersom det er behov. Det skjer av og til at jeg blir kontaktet av folk ute i organisasjonen. Og dersom saken ikke er for stor er det selvsagt ting jeg kan hjelpe med. Det er for øvrig en god side ved min jobb å kunne hjelpe folk slik direkte.

Hva er vegvesenets største problem for tida og inn i framtida?

- Vegvesenet har tatt på seg ting som er tunge å gjennomføre. Men vår styrke er at vi er ivrige etter å gjøre en god jobb. Men det er mange ting vi kunne gjort enklere. Og mye av det stort sett oss selv som har funnet på for å få bedre system å jobbe etter. Men som kjent er de bedrifter som overlever også de som har evnen til å lære av sine feil.

Har vegdirektøren noe budskap til folket i etaten her nord?

Det ligger mye kraft i hensiktsvisjonen som sier «Arbeid for et bedre samfunn». Den siste vinteren her nord har dokumentert hvor avhengig samfunnet er av vegvesenet. Det er viktig å tenke på at folk har bruk for oss. Ikke alle har en slik jobb!



Vegdirektøren på besøk hos jentene i resepsjonen på vegkontoret.

Mindre penger og mer konkurranse = tøffere tider

På møtet med organisasjonene sa vegdirektøren at vi hittil har hatt en tid med mye penger i vegvesenet. Nå ser det ut som at denne trenden endrer seg og det kan bety at det vil bli vanskelig å starte opp nye anlegg i framtiden.

Vi har hittil ikke sagt opp noen folk i vegvesenet. Dette fordi vi blant annet har hatt så mye privat drift å overta. Men vi kan ikke i framtida forsvare vegvesenet dersom andre gjør det bedre enn oss. Vi må med derfor stå på og bevise at vi er konkurransedyktige, sa vegdirektøren.

For de som ikke fikk muligheten til å møte vegdirektøren kan det være greit å nevne tema som ble tatt opp på møtet med organisasjonene:

- Detaljeringsnivået i handlingsplanen
- Lønnsvilkår for fagfolk
- Etterutdanning
- Funksjonskontrakter



Vegdirektøren sammen med representanter fra organisasjonene.

- Ekstrabevilgning til hardt rammet landsdel
- Jobbrullingering
- Oversikt over økonomien?
- Kompensasjon for å bo borte
- Mer ressurser til kontroll av trafikken i helger/kvelder
- Førerprøven over til private?
- Fond på produksjonsavdelinga?
- Maskininnkjøp - rett-

- ferdig fordeling mellom fylkene
- Måling av konkurranse evnen mellom private/produksjon
- Karriereplan for den enkelte
- Samlokalisering av trafikk og produksjon i utedrifta
- Rekruttering av jenter som lærlinger
- Mer fleksibel arbeidstid i vegtrafikktilsynet for å kontrollere kjøre/hviletid
- Ønske og behov for flere

- menneskelig og økonomiske ressurser
- Bedre førerprøve for lastebil/hengere

Selv om ikke alle spørsmål førte til konkrete svar har vegdirektøren tidligere sagt at han tar med seg saker og spørsmål som blir tatt opp - enten videre i andre sammenhenger eller som ballast i egen jobb. Og det kan vel være en trøst i all frustrasjonen - eller hva?

BESØK FRA JAPAN!

Tekst: Lisa Sundstrøm / Foto: Knut Davidsen

I midten av mars hadde vegvesenet i Troms besøk av tre japanere med Dr. Koji Sakai, Hokkaido Development Bureau i spissen, ledsaget av professor Gjørsv. De studerte betongskader på Tromsø- og Sandnessund brua, og fikk orientering om vedlikeholdsproblemene på betongbruene våre. Dette i forbindelse med en stor internasjonal betongkongress som skal arrangeres i Tromsø neste sommer. Knut Davidsen var vert i Tromsø.



FRAMGANG OG GLEDE PÅ UTBYGGING

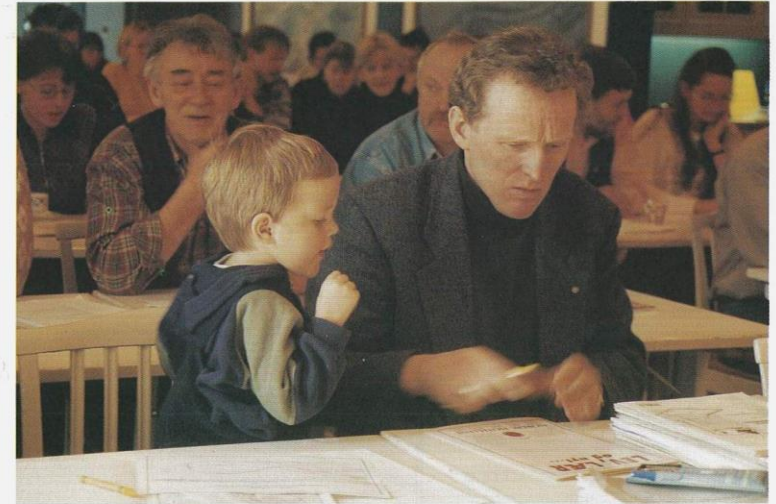
Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

«Vi skal være god - men ikke selvgod» - sa utbyggerne i fjor. De sier det samme i år, og kan se tilbake på ett år i framgang og god utvikling.

For planprosessen er redusert med 25 % og blir stadig bedre på alle felt.

Det satses mye på opplæring av «utbyggerne». Siste året har de hatt opplæring i prosjektjobbing og plan- og bygningsloven. Det er lite sykefravær, ingen skader, men høy overtidsbruk. Det betyr at avdelinga har topp innsats. Folk trives og utbyggingsavdelinga har godt miljø.

Det er inntrykket en utenforstående sitter igjen med etter 2 dagers konfe-



Rekruttering starter tidlig på Utbyggingsavdelinga. «Gi barna et utbyggingsprosjekt før folkeskolen tar de!»

ranse sammen med utbyggerne. Tema på konferansen var nært knyttet til avdelingas hverdag: Samarbeid mellom utbygging og trafikk, doku-

mentasjon av konkurranseevne, intern informasjon, huskereglar for god saksbehandling (offentlighetsloven/forvaltningsloven),

vegplanlegging/linjeføring - fysiske krav!, vegteknologi - viktige grunnprinsipp, kvalitetssikring og kostnadsoverslag.

Og når det faglige var over blomstret kreativiteten på det kulturelle plan. Sang og skuespillerkunst sto i høysetet, og utbyggingsavdelinga hyrer ikke bare mange gode utbyggere men også mange skjulte kunstnere.



Prosjekt Sør-Troms oppviste sang og forfatterkunst av høy kvalitet!

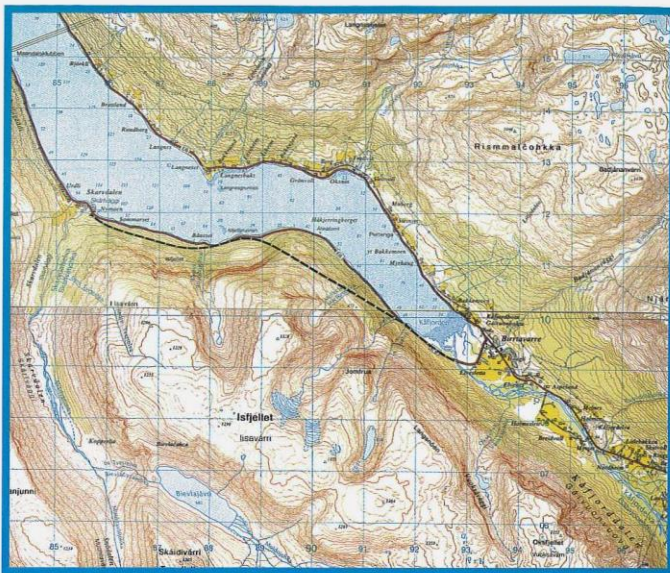
SKREDSIKRING AV EV 6 I KÅFJORD

Tekst og foto: Gunnar Stiberg

Ev 6 gjennom Kåfjord, fra Nordnes til Birtavarre, er en av de mest skredutsatte vegstrekningene i Troms fylke. Hvert år går det flere skred som fører til vegstengning, og vegvesenets ekstrakostnader forbundet med å ta opp vegen etter at ras har gått beløper seg til flere hundre tusen kroner årlig. Behovet for sikring av vegen er som man forstår stort, og i Vegvesenets forslag til Norsk Veg- og Vegtrafikkplan for perioden 1998 - 2007 er strekningen Løkvoll - Birtavarre også høyest prioritert av nye prosjekt på stamvegnettet i fylket.

Som et ledd i arbeidet med sikring av vegen er vi nå igang med utarbeidelsen av kommunedelplan for strekningen Skardalen - Birtavarre. De siste årene har det på denne strekningen gått mellom 8 og 15 ras hvert år med påfølgende vegstengning. Årlig ekstrakostnad for å ta opp vegen etter slike ras har i gjennomsnitt ligget på ca. 170.000,- kr.

Planen omfatter strekningen mellom Skardalen og Kåfjordelva,



Vegsjefen anbefaler at alternativ 3 velges som skredsikring mellom Skardalen og Birtavarre.

totalt ca. 8,2 km målt etter eksisterende veg, og behandler fire ulike alternativer for sikring av vegen. I prinsippet kan man si at strekningen består av to soner hvor skredproblemene er store og en mellomliggende sone der skred ikke er noe

problem. For hver av de to problemsonene er det vurdert to ulike former for sikring, som satt sammen i ulike kombinasjoner gir fire alternativer for hele strekningen.

De to skredutsatte sonene er mellom Skardalen og Bånes og strekningen rundt Håkjerringberget. For disse to sonene er følgende tiltak vurdert:

Skardalen - Bånes (total strekning ca. 2,5 km)

1. Bygging av en ca. 1000 meter lang tunnel, samt utbedring av eksisterende veg kombinert med fangvoller, fanggrøfter og økning av lysåpning i kulvert på resterende strekning.
2. Tunnel på hele strekningen. Lengde ca. 2,2 km. I tillegg



Nedfall av is på veien.

kommer ca. 300 meter veg i dagen i påhuggsområdene.

Håkjerringberget (total strekning ca. 3,7 km)

1. Utbedring av eksisterende veg rundt Håkjerringberget inkl. grøfteutvidelse, fanggrøfter, styringsnett, rasgjerd på skjæringstopp og sedimenteringsbasseng i elveløp.
2. Tunnel gjennom Håkjerringberget. Lengde ca 2,9 km. I tillegg kommer ca 400 meter veg i dagen i påhuggsområdene. Tunneltraseen vil gi ca. 400 meter kortere kjørelengde i forhold til eksisterende veg

I tillegg kommer ca. 2 km med veg i dagen uten skredproblemer. På denne strekningen vil det bli utført tiltak for å bringe vegen opp på en standard i samsvar med vegnormalenes krav til stamveger.

En kombinasjon av ovennevnte tiltak gir følgende alternativer:

1. Kort tunnel Skardalen - Bånes, kombinert med veg i dagen rundt Håkjerringberget. Totale kostnader for alternativet vil bli ca. 125 mill. kr. Skredsikringsgrad etter tiltak: 2,5 skred/år.
2. Lang tunnel Skardalen - Bånes, kombinert med veg i dagen rundt Håkjerringberget. Totale kostnader for alternativet vil bli ca. 145 mill. kr. Skredsikringsgrad etter tiltak: 2,5 skred/år.
3. Lang tunnel Skardalen - Bånes, kombinert med tunnel gjennom



Deler av skredområdet med skredbaner.

Håkjerringberget. Totale kostnader for alternativet vil bli ca. 180 mill. kr. Skredsikringsgrad etter tiltak: Ett skred hvert tiende år.

4. Kort tunnel Skardalen - Bånes, kombinert med tunnel gjennom Håkjerringberget. Totale kostnader for alternativet vil bli ca. 155 mill. kr. Skredsikringsgrad etter tiltak: Ett skred hvert fjerde år.

Ev 6 er en del av stamvegnettet i fylket og har således har en svært viktig transportfunksjon for næringslivet. I tillegg er vegen eneste alternative kjørerute for lokalbefolkningen i området. Dette skulle tilsi strenge krav til skredsikringen av vegen. For strekningen Skardalen - Birtavarre kan vi si at akseptabel grad av skredsikring er oppnådd

dersom det på hele strekningen ikke går mer enn ett skred hvert tiende år. Av de fire alternativene som er utredet i planen, er det bare alternativ 3 (lang tunnel Skardalen - Bånes/tunnel gjennom Håkjerringberget) som gir slik grad av sikkerhet. Vegsjefen anbefaler derfor at alternativ 3 velges som skredsikring mellom Skardalen og Birtavarre.

Planen vil i løpet av april bli sendt ut til offentlig ettersyn, og målet er en godkjent kommunedelplan innen september 1997. Arbeidet med å utarbeide reguleringsplan for parsellen vil bli igangsatt så snart som mulig.

Når det gjelder strekningen videre fra Skardalen til Nordnes, vil arbeidet med en kommunedelplan bli igangsatt våren 1997.

Kulturdagene 1998

Tidligere i år ble det utlyst logokonkurranse for Kulturdagene. I all beskjedenhet opplyses det herved at Vegstikkas redaktør sammen med Willy Karlsen fra

Hordaland ble premiert for beste ide til logo. Så om det ender ut med en «veg og en blomst» - så kan du vite at ideen kom nordfra!!!

- status, tanker og vurderinger omkring vårt nye arkiv og saksbehandlersystem.

Tekst: Martin Svendsen / Lisa Sundstrøm / Foto: Lisa Sundstrøm

Status

Vi har nå gjennomført 15 kurs for saksbehandlere. Det betyr at ca. 180 stykker har fått saksbehandleropplæring i SVEIS i Troms. Den videre opplæringen forsettes ivarett av brukerstøttene og andre ressurspersoner innen den enkelte enhet/avdeling gjennom arbeidsplassopplæring.

SVEIS ble tatt i bruk «på ordentlig» fra årsskiftet. Først startet de som fikk opplæringen i høst med å bruke systemet. Etter hvert som folk har fått opplæring i vinter har også de blitt brukere av systemet.

Hva har skjedd i utviklinga av systemet?

Vi er de første som har gjennomført saksbehandleropplæring og innføringen av saksbehandlerdelen av SVEIS. Fra vi startet opplæringen i oktober 1996 og fram til årsskiftet var SVEIS et utviklingssystem som hadde en del feil og mangler i selve systemet. Først 20. desember fikk vi en versjon av systemet som hadde en tilfredsstillende kvalitet.

Etter årsskiftet har vi hatt enkelte driftsproblemer, men bortsett fra enkelte perioder, har SVEIS virket bra. Vi mener at systemet er relativt bra nå, men etter hvert som flere kommer i gang og bruker systemet både her i Troms og i resten av etaten, vil det sikkert komme ønsker om tilpasninger og endringer av systemet som vil gjøre det bedre for saksbehandlere å bruke. Når SVEIS nå som prosjekt går

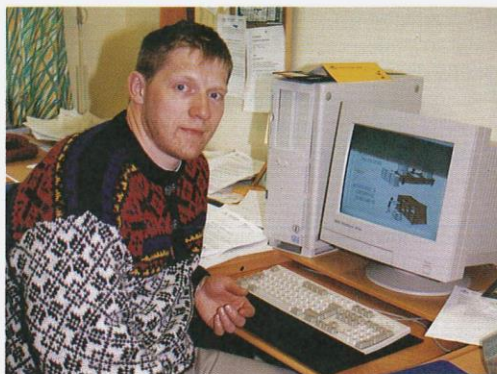
mot slutten blir det opprettet ei arbeidsgruppe som skal se på utviklingen av SVEIS framover. Her har Troms med to personer, en med saksbehandler- og en med arkivkompetanse.

Hva har hittil vært det største problemet ved innføringen av SVEIS?

I forhold til slike prosjekt er det faktorer som man selv ikke kan påvirke som er vanskeligst å takle. Derfor er tidsfrister som ikke er blitt overholdt det som har skaffet oss mest bry. Våre egne planer har stadig blitt endret som følge av at leverandøren ikke greide å overholde leveringstidspunktene i høst.

Hos oss skapte det enkelte problemer i forhold til opplæring og oppfølging av brukerstøttene. Det viktigste for at systemet skal virke godt framover, er at vi har brukerstøtter som er oppdatert på systemet og som har en god kontakt med hverandre og de systemansvarlige slik at alle får tak i og får distribuert nødvendig informasjon på en rask og grei måte til alle aktuelle. Her har vi ligget noe på etterskudd, men begynner å komme i rute.

Ellers har det vært noe frustrerende samtidig som det har vært utfordrende å være det første fylket som har gjennomført saksbehandleropplæringen. Vi har ingen å spørre, rådføre og samarbeide med om gjennomføringen. Når vi



Martin Svendsen - en av de opplæringsansvarlige for SVEIS i Troms.

nå i etterkant synes vi har fått til denne delen relativt bra likevel, er det ikke lenger et problem, men vi oppfatter det heller som om vi klarte utfordringen - selv om vi har gjort en del feil underveis.

Hva er fordelene med SVEIS og hvilke erfaringer har vi så langt?

Tilgjengeligheten til aktuell informasjon er opplagt blitt bedre, og den vil bli enda bedre etter hvert som databasen øker - det vil si at alle saker og dokumenter som enten kommer inn til oss, eller som vi selv produserer blir lagret i SVEIS.

Erfaringene så langt er at det er en god del fordeler med systemet og mange har funnet ut av disse. Vi har på alle kursene informert om søkefunksjonen og gjenfinningen av dokument som en hovedfordel med systemet. Nå har vi bare holdt på i en måned med alle avdelingene «inne» i systemet og det er noe tidlig å snakke om erfaringer. Kort sagt er det slik at de erfarne datamaskinbrukerne ser en god del fordeler med systemet. De mindre erfarne datamaskinbrukerne synes i større grad at

det er vanskelig å bevege seg i SVEIS-systemet. Nå synes det imidlertid som om systemet virker bra og vi håper at stadig flere blir fornøyd med SVEIS. Hvordan folk mestrer systemet henger også klart sammen med hvordan vi får brukerstøttene til å virke som nevnt ovenfor.

Skal alle saksbehandlere i etaten ta i bruk SVEIS?

Det er avdelingene selv som har meldt på deltakere til saksbehandlerkurset. Vi i prosjektet har anbefalt at flest mulig av saksbehandlere benytter seg av systemet, men det er forståelig at personer som i liten grad benytter datamaskiner, og som i tillegg driver et lite omfang av saksbehandling, ikke benytter SVEIS. Vi har også satt som forutsetning for deltakelse på kursene at folk må beherske tekstbehandlingssystemet relativt greit. Gjør man ikke det er det ingen vits i å begynne med SVEIS. Men igjen er det en rekke faktorer som spiller inn. Det er hvordan vi klarer å drive oppfølging med brukerstøttene og hvor mye tid disse kan avsette til å hjelpe saksbehandlere som får stor betydning. Kort

sagt mener jeg at alle saksbehandlere som samtidig er vant PC-brukere bør ikke ha problemer med å bruke SVEIS. Mindre erfarne PC-brukere bør kanskje i større grad få anledning til å velge selv. Hovedproblemet her er imidlertid ikke knyttet til SVEIS. Her er det opplagt et skille mellom de som får introduksjon til datamaskinen i godt voksen alder og de som er oppvokst med datamaskiner.

Dersom ikke alle saksbehandlere skal få tilgang til og opplæring i bruk av SVEIS vil man imidlertid miste en del av de andre fordelene med systemet som ikke er knyttet til ren saksbehandling. SVEIS er et saksbehandlings- og informasjonssystem. Gjenfinning av saker/dokument - mulighet til å raskere kunne gi svar på eksterne henvendelser, kunne skaffe seg oversikt over hva som finnes av dokument knyttet til en konkret sak osv., er klare fordeler i systemet som saksbehandlere bør kunne nytte seg av.

Hvilke tilbakemeldinger har det lokale prosjektet fått fra saksbehandlere i denne tiden?

Tilbakemeldingene har variert etter «typer» saksbehandlere. Mange av de som gikk i gang med systemet i høst etter opplæringen ble ofte oppgitt over at systemet stadig var ute av drift. Samtidig er det disse som har gitt de mest fruktbare tilbakemeldingene gjennom at de har funnet feil med systemet som vi ikke hadde oppdaget før det kom i bruk. Likeledes er det de som har kommet med forslag til rutiner som må/bør endres og hva som er viktige sentrale problemstillinger knyttet til saksbehandling i etaten.

Av tilbakemeldingene har vi også forstått at det har vært

behov for saksbehandleropplæring fordi SVEIS-systemet avdekker feil som gjøres av saksbehandlere.

Hvilke anbefalinger gir vi i Troms som prøveprosjektet?

Hovedprosjektet (VD) valgte å godkjenne SVEIS i oktober 1996 mot vår anbefaling. Etter at systemet var godkjent var det ikke lengre snakk om vi skulle bruke systemet eller ikke, men mer snakk om tempoet for innføring. Av ulike årsaker valgte vi å prøve å følge den allerede satte timeplanen for gjennomføring, men vi var mange ganger i tvil om vi hadde gått i gang med opplæringen for tidlig. Selv om vi har hatt en del problemer med å få systemet til å virke tror synes det som om vegvesenet som etat har dratt stor nytte av vår del av prosjektet. Mange saksbehandlere i Troms vil nok synes at vi innførte det for raskt og har hatt mange på grunn av det. De andre fylkene vil nok synes det er flott at vi i Troms har prøvd det og testet det skikkelig - for det

har vi - slik at systemet virker tilfredsstillende når de andre tar det i bruk.

Er det økonomisk, arbeidsmessig og effektivt å innføre SVEIS?

Vi var som sagt tvunget til å innføre et nytt arkivsystem. Spørsmålet blir da om man skulle vært fornøyd med det og ikke utvidet dette til også å omfatte saksbehandlerdelen. Teknologien utvikler seg stadig og det ville vel uansett vært et tidsspørsmål om når vi eventuelt skulle innføre «hele pakken».

Vi i Troms har som pilotfylke brukt mye mer tid, ressurser og frustrasjon over dette systemet enn hva de andre fylkene vil gjøre. Fordelen for oss er at vi i større grad enn de andre kan påvirke innholdet i saksbehandlerdelen med tanke på hva vi ønsker endret for å få et best mulig system. Bakdelen er selvsagt at det de andre får gratis, har vi brukt mye ressurser på som kanskje har gått ut over andre oppgaver. Vi er jo også pilotfylke i Økosys som også tar tid og krefter.

Som en tilbakemelding til hovedprosjektet/systemeier for SVEIS vil jeg imidlertid si at det nok ville blitt mer lønnsomt om man hadde vektlagt saksbehandlerdelen mer med tanke på hvilke kravspesifikasjoner som ble stilt, om man hadde hatt en bredere sammensetning av prosjektet både med tanke på IT- og saksbehandlerkompetanse

Når det gjelder effektivitet blir det nå et merarbeid dersom du isolerer fasen fra du starter opp SVEIS, legger inn opplysninger, hopper inn i Word, skriver og går tilbake samme vei ut av SVEIS i forhold til tidligere. Men dersom du bruker andre fordeler i systemet vil kanskje saksbehandlingstiden likevel bli redusert. Samtidig ligger det inne muligheter til å redusere omfanget av fysiske kopier og gjenparter til alle mulige personer og enheter.

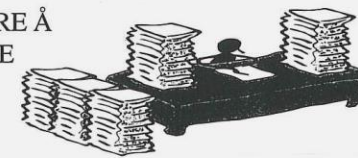
Dersom alle bruker systemet vil vi nok kunne få opplagte effektivitetsmessige gevinster, om vi utvider effektivitet til noe mer enn den isolerte bolken med å skrive et brev.

SVEIS-saksbehandling

■ LITT TYNGRE Å PRODUSERE

MEN

■ LETTERE Å GJENFINNE DOKUMENT



PIGGFRITT ER TINGEN - også i Nord-Norge!!!

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

Alt nytt er spennende og utfordrende. Men samtidig er det skremmende, farlig og ikke helt til å stole på. Slik også med piggedekkene - disse stødige, skarpe sakene som har gitt oss en uerstattelig tro på trafikksikkerhet. Det er for såvidt greit at folk lenger sør i landet - og i særdeleshet på vestlandet ikke har behov for pigger. Men i Nord-Norge er piggfrie dekk så og si bannlyst av de fleste bilister. Dette på tross av at de fleste som uttaler seg om temaet aldri har prøvd piggfrie dekk.

Og så har vi så fælt vær her nord og så lange og bratte bakker. Is og snø i overflod har vi også - mye mer enn verden for øvrig. Derfor må vi verne om våre pigger.

Men verden går som kjent videre - også den endeløse debatten om piggedekkbruken. Dessuten skjer det stadig mer i utviklinga av nye piggfrie dekk og sikkert etterhvert stadig mindre i utviklinga av piggedekk. Pussig nok har denne utviklinga også påvirket nordlendingen.

I Statens vegvesen vet vi mye om piggedekk og piggfrie dekk. Vi vet også mye om trafikksikkerhet og miljøkonsekvenser ved bruk av piggedekk eller ikke. Det finnes tekniske undersøkelser, statistikker, og forskning av ulike slag. De fleste konkluderer med at både piggfritt og piggedekk har sine spesielle bruksområder. I tillegg er piggedekkbruken unødvendig stor i enkelte bymiljø, mens det finnes områder i landet hvor piggedekk er en nødvendighet.

Piggfrie dekk er uansett kommet for å bli. Motstanden er stor i

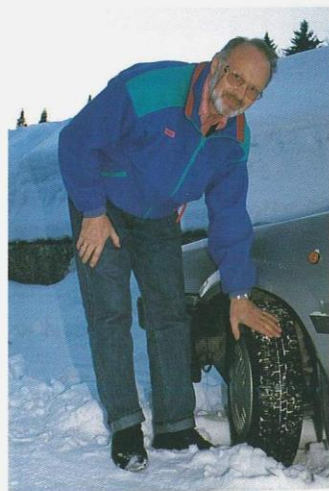


Nord-Norge, men når vi ser bort fra undersøkelser og forskning og vender oss til naboen, kameraten eller kollegaen får vi liksom «røsten fra grasrota». Det er der vi får de jordnære svarene, de med erfaring, de fra den «virkelige» verden. Derfor har Vegstikka vendt seg til egne ansatte med ulik kjørelengde, boplass og erfaring - men med piggfri kjøring som fellesnener. Og hva mener vegvesenets piggfrie bilførere om piggfrie dekk?

Ingvar Øvereng, Prosjekt Balsfjord

Ingvar er ukependler. Han har hjemmeplassen i Narvik og jobber på Nordkjosbotn. Derfor kjører han 19 mil til og fra jobb hver helg. Turen går langs E-6, så det er god standard på vegbanen og mye bar asfalt. Likevel kan vær- og føreforholdene være skiftende, med både snø og is i vegbanen. Men på vanlig vinterføre er piggfritt like godt som piggedekk. Det er når vegbanen blir isete at problemene oppstår. Men da er det problemer

med piggedekk også, så kjettinger blir beste løsninga. Men så lenge det er flinke med strøinga går det greit. Og strømbilen møter Ingvar ofte mellom Narvik og Bjerkvik



Ingvar Øvereng

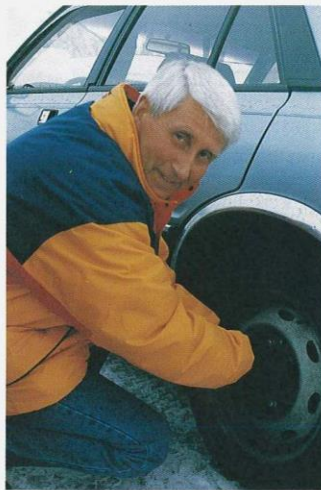
tidlig om morgenen når han er klar for ei ny arbeidsuke. Dessuten er

kjettingsporene etter tungtrafikken god behandling for god kjørebane.

Hittil har ikke kjøringa på piggfrie dekk medført noen ubehageligheter for Ingvar. Tvert i mot - det er mindre støy i bilen - til og med roligere enn å kjøre med sommerdekk på asfalt. Derfor anbefaler han absolutt piggfritt. De som uttaler seg negativt er ofte folk som aldri har forsøkt å kjøre piggfritt. Dessuten - det er langt tryggere å kjøre på gode, nye piggfrie dekk enn gamle, slitte, piggedekk!

Arne Storhaug, Bardu veg- og trafikkstasjon

Arne jobber som oppsynsmann på produksjon og jobben bringer han



Arne Storhaug

derfor ut på vegen - fra innland til kystklima. Veg- og føreforholdene i innlandsklimaet er stabile, men i fjordstrøkene er det mer ustabil.

Likevel har han bare godt å si om piggfrie dekk. Det går forbausende bra, og han har hittil ikke vært forhindret fra å kjøre på grunn av værforholdene.

Men han må selvsagt ta hensyn til vær og temperatur - og kjøre deretter. Minus 5 grader gir perfekte kjøreforhold, mens fra minus 3 til pluss 3 er et «ømt punkt». Da gjelder det å ta det med ro og avpasse farta.

For øvrig har selvsagt dekkkvaliteten også mye å si både for kjørekomfort og trygghet. Det er de myke dekkene som er best. Arne innrømmer gjerne at han var til piggfrie dekk i begynnelsen, men nå har han endret oppfatning og anbefaler gjerne piggfritt til andre vegvesenfolk!

Ingvar Holtaas, Vegkontoret

Ingvar bor høyt oppe på Tomasjorda på fastlandssida av Tromsø. Det betyr at han må oppoverbakke på ettermiddagen og nedoverbakke på morgenen. Likevel har det gått greit å kjøre piggfritt. Vanskeligheter med siste bakkestigninga har det også alltid vært med piggedekk. Men da piggedekkene var utslitt foran ny vintersesong i høst bestemte han seg for å prøve piggfritt.

Og han har absolutt ikke angret. De piggfrie dekkene gir mindre støy og framkommeligheten er like god. Han har for øvrig alltid kjørt forsiktig på vinterføre. Det gjelder å avpasse fart etter føreforhold! Det er ellers ingen forskjell på å kjøre piggfritt på snø, og piggfrie dekk gir bedre gripeevne på ruflet veg. Det skyldes at dekkene er myke og derfor får større gripe-

flate. På helt isglatte veger har han ennå ikke kjørt, men sier at forholdene også der ville bli perfekte



Ingvar Holtaas.

dersom det blir strødd mer. Dessuten er det selvsagt mulig å la bilen stå dersom forholdene blir ekstremeeller kjøpe kjettinger til nødstilfeller.

Men når det skal kjøpes piggfritt anbefaler også Ingvar myke dekk. Ulike fagtidsskrift har tester om forskjellige typer dekk med fordele og ulemper. Les disse!

Tre ulike vegvesen-trafikanter - med forskjellige vegforhold og værforhold - men alle anbefaler dekk uten pigger.

Konklusjonen er entydig: Kjør piggfritt - du også.

Glimt fra påskefjellet

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

PERSKOGEN

Når helgefreda senker seg over de fleste er det fortsatt noen som holder samfunnsmaskineriet i gang. I vegvesenet er det særlig brøytefolk som står på, både hver- og helligdag.

De mest kjente og utsatte fjellovergangene er Kvæangsfjellet og Gratangsfjellet. Men når påsketida kommer er vegen til finskegrensa særlig populær. Hvite vidder og kjøtthandel lokker bilistene til fjells. Stort sett er E-8 fra Skibotn til finskegrensa ei grei strekning vinterstid, men i år har den vært stengt flere ganger. Det viser at vinteren har vært spesiell, med mye snø og fokk.

Skjærtorsdag tegnet til å bli en vakker dag uten nedbør og med gode muligheter til skigåing. Men vinden tok overtaket i snømeng-

Dagfinn Johansen jobber for vegvesenet - både sommer og vinter - denne gang i påska.



dene. Og da fyker det! Derfor var brøytefolket i fullt arbeid på vegen. Og det hadde de vært siden tidlige nattemtimer.

Vegstikka møtte Erik Johansen som har brøytet denne strekningen i vinter. Han bor i Skibotn, men når han har brøytevak er det hytta i



Brøyting på grensetraktene.

Erik Johansen har brøytet E-8 fra Skibotn til finskegrensa i vinter.

Perskogen som er hjemme. Skjønt natta før Skjærtorsdag var han stort sett i brøytebil. Da måtte han hjelpe tre vogntog ut av snømengdene på vegen.

Men stort sett er jobben på denne strekningen grei. Når det er vakt er han på jobb hele tida. Det nytter ikke å sitte i hytta og tro hvordan været er. Han må ut å se. Et normalt døgn medfører alt fra 400 til 800 km kjøring. For øvrig stortrives han i ensomhet på fjellet om natta. Det er en egen fredfylt stemning. Når Erik ikke brøyter for vegvesenet jobber han på Statoil-stasjonen i Skibotn.

Brøytesesongen på E-8 fra Skibotn til finskegrensa strekker seg fra oktober til mai. I vinter har de vært tre som deler på den. Det er stort sett mye trafikk med langtransport og en del personbiler på strekningen. Når været er dårlig ringer folk og spør om forholdene eller de kommer innom for å søke ly.

Men stort sett er dette ei grei strekning med en del steder hvor snøfokk kan skape problemer i perioder.

Men da har alltid bilistene en hjelpende hånd. For i tillegg til brøyterne møtte Vegstikka også Dagfinn Johnsen som akkurat

hadde tatt opp en sving på E-8. Han brøyter også parkeringsplasser og møteplasser med hjullaster på strekningen og hjelper til når det er behov for ekstrahjelp. Dagfinn

driver eget maskinfirma i Skibotn og har jobba for vegvesenet i mange år. Om sommeren tar han grøfterensk eller annet ved-likeholdsarbeid. Og han har også jobba

for anlegg og med knuseverk. Dagfinn stiller opp når det er behov - som på en Skjærtorsdag - midt i helligste påsketida!



PÅSKEFERIE

Men ikke alle som er på Perskogen i påsken har arbeidsdag. Brakka (med 4 leiligheter) var full av vegvesenfolk på påskeferie, og både unger og hunder skapte stemning - tross snøfokk og kulde.

Ole Johnny Gramstad fra Finnsnes var en av de. Han jobber til daglig på verkstedet på Finnsnes, men

tilbragte påskedagene til fjells sammen med kone og hund! Tross sterk vind og snøfokk la han ut på skitur med den firbeinte. Men ellers går dagene med til lesing, avslapping eller handletur på finsk side. Ole Johnny anbefaler absolutt Perskogen som feriested!

Ole Johnny Gramstad fra Finnsnes har påskeferie på Perskogen.

EN LAAAANG FREDAG!

12 timers vakta gikk mot slutten da Vegstikka møtte Hans Lynum og Geir Ole Hansen som freste ut vegen over Kattfjordeidet på Langfredag. For oss andre var en lang og god skitur over. For vegvesen-guttene på helgevakt var 8 timer av skiftet over.

Utfresing av vegen over Kattfjordeidet. Bak spakene: Hans Lynum og Geir Ole Hansen.



godt monn før påske. Skjønt de første påskedagene var det mye vind. Men været stabiliserte seg etterhvert. Ellers gikk det stort sett bra med lite feilparkerte påskebilister, sa Hans Lynum - før han freste videre!

Hans Lynum - på jobb Langfredag på Kattfjordeidet.



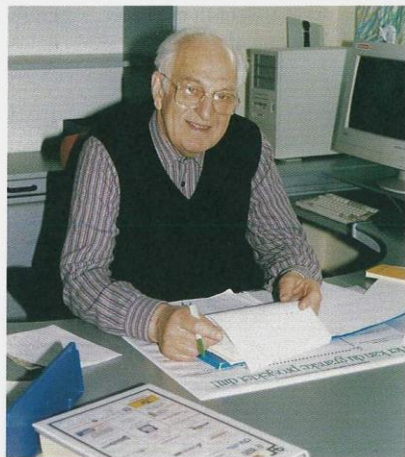
Vegvesenets historie i Troms

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

Vegvesenet er godt og vel 130 år gammelt. Det har skjedd mye i løpet av disse årene og mye er nedskrevet på ulike steder. Det handler om samferdselshistorie, organisering av etaten, utbygging av vegnettet, arbeidsmetoder og livet til arbeidsfolk. Noe av dette streifer innom Troms fylke, men en skikkelig historiebok fra eget fylke har vi ikke. Derfor har vi nå engasjert Olve Reiersen til å skrive om vår fortid - fra andre verdenskrig og framover til ca. 1960.

Reiersen er pensjonert vegvesenmann med meste-parten av sitt arbeidsliv i Troms fylke. Han bor nå på Hamar i Oppland, men er

«evig og tro» til sitt hjemfylke. Etter vel 40 år i etaten - både i ute og innedrift kjenner han til mange historier fra hverdagslivet i vegvesenet. Historiefortellere er det fortsatt mange av, men årene går og mye av stoffet er bare muntlig. Derfor har Reiersen vært på tur rundt i nord- og midt fylket i mars måned. Her har han møtt gamle kolleger og venner - snakket og skrevet. Han har også tilbragt flere dager på Statsarkivet i Tromsø - for å lete i gamle dokumenter og finne dokumentasjon. Senere i år skal han komme tilbake - for å snakke med flere folk og «snoke» fram flere gamle dokumenter.



Olve Reiersen - historisk skriver for Troms

Men akkurat nå sitter han hjemme på Hamar og skriver ned det innsamlede materialet. Det stoffet Reiersen skriver skal ende ut i artikler og

hefter. I tillegg skal vi knytte historia før og etter denne epoken sammen - slik at vi til slutt får ei historiebok for vegvesenet i Troms.

Den gang menn var menn:

Nr. 2 fra venstre (bakre rad) Smith Sunde, nr. 4, Jakob Thomassen, nr. 8 Arthur Møyen, nr. 9 Ove Johnsen, nr. 10 Albert Heimdal
Nr. 2 fra venstre (fremre rad) knestående: Hans Nilsen, nr. 3 Lars Ervik



Bedriftsidrettslaget har ordet:

VM, toget, ballfølelse, «gubbetrim» og sol.....

Tekst: Åge K. Jensen / Foto: Ole-André Helgaas

Dette er bare noen stikkord som beskriver den mangslungne aktiviteten som bedriftsidrettslaget har på sitt program. Det vil være for omfattende å gi en grundig presentasjon av alle ulike aktiviteter som drives i regi av idrettslaget, men jeg skal her forsøke å gi en oversikt over en del av det vi driver med. I tillegg til de rent sportslige aktivitetene, står idrettslaget også for en del sosiale sammenkomster for både medlemmer og ikke-medlemmer (f.eks. høstfesten). I en presentasjon som dette er det naturlig å begynne med det som er årets høydepunkt for mange, nemlig VM.

VM, eller vegmesterskapene

Et vegmesterskap er vegvesenets «norgesmesterskap». Her møtes alle fylkene og Vegdirektoratet til vennskapelig kappestrid og sosial samrøre. Vegmesterskapene arrangeres i følgende disipliner: ski, landevegsløp, fotball, håndball og orientering. Fire mesterskap går av stabelen hvert år, mens ski, landevegsløp og orientering bytter på de to andre plassene. I år er det ski og orientering som står på programmet. I enkelte av disiplinene har Troms lang og solid tradisjon på å ta edelt metall med seg hjem. Mange vil likevel hevde at det sosiale aspektet med arrangementene er vel så viktige, og her har Troms gjennom alle år markert seg som en positiv bidragsyter.

Fotball

I Tromsø stiller vi både med dame- og herrelag i serie- og cupspill (7er-fotball). I tillegg deltar vi gjerne på enkelte innendørsturneringer. Vi har også ambisjoner om å trene i vinterhalvåret i Tromsø, men vinteren 1996/97 fikk vi ikke treningstimer i Skarphallen. Fra midten av mars kom vi imidlertid i gang med trening på Kongsbakken videregående skole. Det er også en gjeng i Balsfjord som trener fotball og deltar i innendørs vinterserie.

Volleyball

Vi deltar også i serie- og cupspill med både dame- og herrelag i volleyball.

I tillegg deltar vi i mix-serien, dvs. lag med både dame- og herrespillere. Vi trener volleyball på Kongsbakken videregående skole hver tirsdag kl 2000 i vinterhalvåret. I løpet av året har vi også ambisjoner om å delta på ei volleyballturnering utenfor Tromsø.



Håndball

I de siste par årene har aktiviteten i håndballgruppa begrenset seg til å delta i vegmesterskapet (Hallingkastet). Vi har likevel ambisjoner om delta i seriespill til høsten.

Løping

«Toget» er en betegnelse på de felles joggeturene som starter ut fra vegkontoret. Toget går stort sett i rute hver tirsdag og torsdag like etter arbeidstid. Toget har mange spor, og har plass til alle. Toget er et viktig treningsgrunnlag for de som skal delta på diverse løpskonkurranser i løpet av sommeren - eller for de som rett og slett vil holde seg i form. I tillegg til VM i landevegsløp, har medlemmer av Bil-Veg tradisjonelt stilt opp i konkurranser som Midnight Sun Maraton, Tromsøjenta, diverse karuselløp og stafetter.



Ski

Vi stiller selvsagt opp i ski-VM med en representativ tropp de årene det blir



arrangert. I tillegg har skientusiastene i etaten representert Bil-Veg i ulike bedriftslangrenn. For de av oss som ikke ønsker å konkurrere på ski, hender det at Ski & O-gruppa arrangerer uformelle månedskinnsturer i Tromsø-området.

Orientering

Orientering er tradisjonelt en stor idrett i vegetaten. I Troms har vi likevel hevdet oss godt i vegmesterskapene. På det lokale plan er det tilbud om turorientering. Bil-Veg kan tilby instruksjonsturer hvis det er interesse for det. Interesserte kan ta kontakt med Ski & O-gruppa for nærmere informasjon.

Trim

Hver torsdag mellom kl 1900 og 2000 i vinterhalvåret leier vi en gymsal hos Troms Kraftforsyning i Tromsdalen. For noen år siden kalte vi det for «gubbetrimmen», og det ble regnet som en tøff og hard aktivitet for barske mannfolk. Så kom det noen sporty jenter og insisterte på å være med - og viste at selv barske



mannfolk fikk nok med å holde følge i svingene. Trimmen på Kraftforsyninga er fortsatt tøff nok for både kvinner og

menn, men nå kalles den «basket-rugby».

Av andre organiserte trimaktiviteter er **svømminga** på Laksvatn skole. Her har en fast kjerne av våre medlemmer badet seg til god form og velvære.

Skyting

Etter at vegkontoret flyttet inn i nye lokaler, ble miniatyrskytebanen borte. Siden har det vært gjort forsøk på å få etablert skytebane for miniatyr eller luftgevær. Det som er igjen av skyte-

aktiviteten i vegvesenregi, er korrespondanseskytinga. Her har det vært et jevnt antall deltakere de siste årene, men det er plass til flere.

Trimrommet og sola

Bil-Veg har ansvaret for å drive trimrommet på vegkontoret. I dag er det en del utstyr som kan brukes til styrketrening, men vi har planer om å kjøpe inn nytt utstyr for å forbedre treningsmulighetene. I tillegg til styrketreningsutstyr finnes det også et bordtennisbord.

Idrettslaget har sammen med Personalforeninga kjøpt solseng. Den er plassert i damegarderoben i kjelleren på vegkontoret, men den kan likevel brukes av alle som har tilgang til vegkontoret.

De som har lyst til å kaste seg med på noen av de aktivitetene vi driver i bedriftsidrettslaget, eller ønsker mer informasjon om laget, kan ta kontakt med tillitsvalgte i styret eller i gruppestyrene.

Årsmøtet 1997

Tekst: Åge K. Jensen

Årsmøtet i Bil-Veg er ikke bare kjedelige årsmøtesaker og udramatiske valg. Det er også en sosial begivenhet som dessverre alt for mange av våre medlemmer går glipp av. Også i år ble denne seansen avviklet i gammelkantina (store møterom) på vegkontoret. Nå skal vi selvfølgelig ikke late som om årsmøtet i Bil-Veg bare er en hyggelig fest for de innvidde. Årsmøtet er, og skal være, årets viktigste begivenhet for organisasjonen Bil-Veg. Det er her man tar en oppsummering av året som har gått, og diskuterer framtida for laget.

Fra diskusjonen på årsmøtet gikk det fram at lagets pekuniære situasjon er tilfredsstillende. Det vil si at vi har «pæng på bok». Det ble likevel understreket at vi ikke har urovekkende mye penger i reserve med tanke på det høye aktivitetsnivået vi har i laget. Det koster å drive et lag med så mange ulike aktiviteter som vi har lagt opp til. Årsmøtet ønsket likevel at styret bruker noe mer penger på å oppgradere trimrommet enn det som er foreslått i budsjettet.

Årsrapportene fra gruppene ble godkjent uten de store diskusjoner, og også budsjettforslaget ble godkjent med små justeringer.

Etter at den formelle delen av årsmøtet var unnagjort, ble det servert pizza med høvelig drikke til. Mens maten ble fortært, kunne vi nyte et storslagent multimediashow i regi av Ole-André Helgaas. Senere på kvelden ble det dans og spæll til langt ut i de sene nattetimer.

Idrettslaget er organisert med et hovedstyre og 5 gruppestyrer. Valget forløp som følger:

Hovedstyret:

Leder: Åge K. Jensen
 Nestleder: Jill Hammari
 Sekretær: Geir Berger
 Kasserer: Gunnar Stiberg
 Styremedlem: John-Ivar Nielsen
 Varamedlem: Kjell Trymbo
 Varamedlem: Elin Isaksen

Gruppestyrene:

Fotball: Zeljko Tosinovic
 Jill Hammari
 Kjell R. Robertsen
 Monica Johansen

Volleyball: Martin Svendsen
 Trygve Pedersen
 Tove B. Hansen

Håndball: Odd Danielsen
 Ann-Sissel Hansen
 Ole Bruvold

Ski & Orientering: Jan Hugo Hansen
 Ole-André Helgaas
 Bjarne Ryvoll

Trim: Gunnar Stiberg (VM, løping)
 Inger Tempel (VM, løping)
 Per Nilsen (Gubbetrim)
 Tore Leirstein (Skyting)

AKTIVITETSOVERSIKT 1997 BEDRIFTSIDRETTSLAGET VEG

	JAN	FEB	MAR	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DES
Fotball:												
Trening Kongsbakken, tirsdager 2000-2130												
Trening Skarphallen, dag og tid usikker												
Turnering Tromsøhallen five-a-side 5. april												
Turnering Skarphallen TBIR-cup												
Vegcup Lillestrøm, 6. - 8. juni												
Bedriftsserie/cup Storsteinnes idr.hall												
Bedriftsserie/cup Tromsdalen												
Ski/Orientering:												
Orienterings-VM, Akershus												
Ski-VM, Lillehammer 14. - 16. februar												
Håndball:												
Håndball-VM, Gol 26. - 28. september												
Trening, Kongsbakken												
Serie												
Volleyball:												
Bedriftsserie/cup Stakkevollhallen												
Trening, Kongsbakken												
Turnering, 1 stk. i perioden (helg)												
Trim:												
Jogging tirsdag og torsdag, vegkontoret 1600												
Tromsøkarusellen, mosjonsløp Tromsø												
Tromsøjenta												
Midnight Sun Marathon, Tromsø 1. helg i juli												
Trimrommet, vegkontoret hele året												
Basket-rugby, Kraftforsyninga torsdag 1900-2000												
Korrespondanseskyting												
Svømming, Laksvatn skole												
Div. stafetter												

Skijente i OL spor -

Rapport fra VM (vegmeesterskap) på Lillehammer 14. - 15. februar

Tekst: Elin Isaksen / Foto: Ole-André Helgaas

I Troms-troppen var det 9 spreke menn og 2 enda sprekere damer. Og vi tok sølv på damestafetten som ble arrangert fredag kveld i sprengkulde; - 20 grader. Dette til tross for at under-tegnede nesten kom for sent til veks-linga. Men jeg heiv meg frampå og gikk som en kanon i fri dressur! Det var stadig folk som tok meg igjen, som regel mannfolk. Ved et tilfelle måtte jeg spørre: «Er du dame eller mann?» Stakkars mann, bli utsatt for slike injurierende spørsmål! Men hensikten helliger midlet; jeg måtte jo finne ut om jeg ble forbigått! Det holdt heldig- vis til mål!

Lørdagen var også ufyselig kald. Løpet ble utsatt en time. Tove Fjorden og jeg gikk gjennom løypa og la opp taktikken. Det viste seg å være lur, for løypa var ganske kupert og tung. Og dessuten var det så inderlig kaldt - skjønt like kaldt for alle; og jeg kom tross alt på en flott andreplass! Gjett om jeg blei stolt og glad! Det hadde jeg ikke venta av denne jenta!



To glade og fornøyde skijenter: Elin og Tove

«Gutta fra Calcutta» hadde også farta inne! Martin Furumo kom inn til en flott andreplass og det gjorde også Ole Andre Helgaas. I herreklassene var konkurransen skarp, og de gikk to runder i den tunge løypa! «Det er hardt å være mainn»!

Ikke alle hadde et skaut å knyte under haka, slik som denne kjerringa! I den strenge kulda var det dessverre noen som fikk blomkålører! Men, vi hadde heldigvis ei god og varm smørebu å samles i. Det var jo visse fordeler med å gå på en så flott arena.

Arrangørene hadde gjort en utmerket jobb og fortjener all mulig ros! Det var hyggelig på banketten med god mat og kulturelle innslag. Premieutdelingen var en bekreftelse på at Vegvesenet i Troms hevder seg godt på landsbasis!

Dette er nok det nærmeste jeg noen ganger kommer OL! Neste år er det Trondheim og VM-løypene som frister. Det er bare å legge seg i hardtrening, for dette ga mersmak!

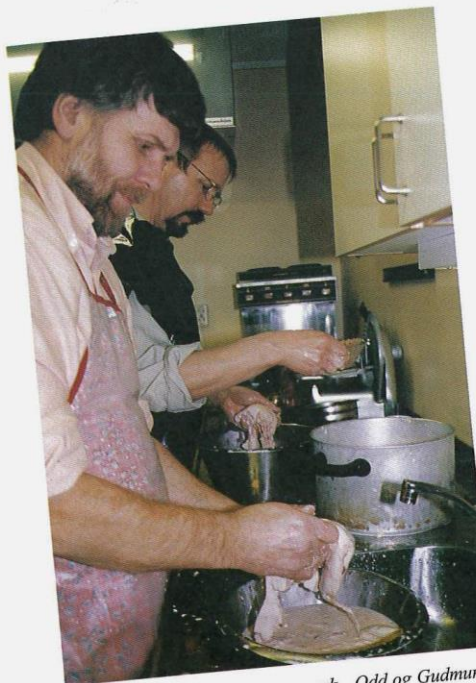
Skitroppen fra Troms med 9 gutter og 2 jenter:
Ole Andre Helgaas, Rolf Hagensen, Odd Grønsvoll, Torbjørn Naimak, Stein Johansen, Gunnar Stiberg, Martin Furumo, Bjarne Ryvoll, Jan-Hugo Hansen, Tove Fjorden, Elin Isaksen,



«Den torskene, den torskene.....»

tenkte noen ildsjeler på vegkontoret og arrangerte MØLJEFEST for alle ansatte.

Foto: Lisa, Liss og Bente



Lever-rensk - Odd og Gudmund.



Skikkelig utstyrt for møljevorbereidelse - Toril.



Og at festen ble en suksess var det vel ingen som tvilte på. Vi hyller arrangørene og takker for at noen tar initiativ til sosialt samvær, mat- glede og dermed også styrking av vegvesenets indre liv!

Sjefskokkene - brødrene Reiersen.

Amerikabrev fra

Tor Hugo Brox

Den 14. august 1996 begynte vi - Ingvild, Else og Tor - vår reise til USA, som sies å være mulighetenes land, men også et land med mange og store problemer. I dette landet skulle vi nå oppholde oss i to måneder. Ingvild som skoleelev ved en amerikansk barneskole, Else som «visiting scholar» ved The University of North Carolina (UNC), og jeg som en slags «free-lance scholar». Det vil si jeg skulle bedrive studier etter eget opplegg.

Turen fra Norge til USA var en spennende opplevelse; men ved ankomsten til den internasjonale flyplassen ved Raleigh i North Carolina (NC), manglet fire av våre seks kofferter. Starten på vårt USA-opphold fikk med andre ord et uventet utfall, men det gikk bra. For hver dag som gikk, kom flyskapskapet med en av våre manglende kofferter; slik at da vi flyttet inn i leiligheten vår, var vår utstyrspakke komplett. Men bodde vi på Holliday Inn i Chapel Hill.

Klimatisk var imidlertid overgangen fra et heller kjølig klima i Tromsø til et varmt og fuktig klima i Chapel Hill meget stor, men herlig for tre hvite «fiskepuddinger» som nå kunne la sola brune kroppene.

Men pliktene kalte. Vi var ikke kommet hit for å leve et slaraffenliv. Innen en uke var Ingvild begynt på amerikansk barneskole, Else hadde etablert seg på universitetet i Chapel Hill, og selv hadde jeg begynt på et engelskkurs. Engelsk-klassen jeg gikk i var dominert av elever fra Asia, det vil si China, Japan, Sør-Korea, India og Burma. De fleste av disse var kvinner.

Men vi skulle snart få erfare at dette kontinentet hadde mange ytterligheter å by på. Den første kom i begynnelsen av september. Ned i Karibien hadde en «Dame» ved navnet Fran firt seg opp, og raste av sted i en fart av 115 m/h, det vil vi ca. 185 km/t. Med andre ord litt av en furie.

Den 5. august 1996 gjorde madammen landgang i Wilmington, NC, og om kvelden hamret hun inn over Chapel Hill og la det meste kun kom i berøring med i ruiner. Men fru Fortuna hadde trolig litt medynk med dumme nordmenn, og



Resultat av stormen!

kanskje i særdeleshet Senjaværing - som hadde forlatt sitt hjemland for kunnskapens skyld. Så hun lot Fran spare boligområdet der vi bor. Neste dag var strømmen gått, telefonen død, vannet i kranen forurenset og myndighetene hadde innført portforbud for innbyggerne i Chapel Hill. Det måtte ryddes opp i gatene før noen kunne slippes ut, og dette ble samtidig en prøvelsens tid. I butikene ble det mangel på alt, og særlig vann og is var det vanskelig å få tak i. Som eksempel kan nevnes at lørdag 7. august måtte vi stå to timer i butikkør for å få to små poser med is som skulle brukes til å holde matvarene i kjøleskapet nedkjølt.

Skadene var enorme. Hus var knust, biler det samme og dessverre mange mennesker - flere enn 20 - hadde mistet livet. De materielle skadene i NC ble taksert til ca. \$ 1,3 milliarder. Som eksempel kan nevnes at 95000 biler var totalt ødelagt, og de fleste parkene så ut som en slagmark der store, gamle eike-tre, noen mer enn 200 år gamle, lå hulter til bulter og var selvsagt en fare for de menneskene som ikke hadde kunnskap om risikoen med å gå under et rotvelt.

Etter å ha levd uten strøm, vann og telefon i fire dager, begynte normale forhold å bli gjenopprettet. Dermed besluttet vi å dra til Washington DC for å få orkanens herjinger på avstand.

Washington DC ble en meget hyggelig opplevelse. Været var nydelig, og byen er

meget vakker. Men vegvedlikeholdet var elendig.

Vi besøkte Arlington Cemetary (krigs-kirkegården), Lincoln Memorial, National Air and Space Museum og U.S. Capitol. The White House var stengt, så erstatningen ble derfor et hyggelig besøk i parlamentsbygningen. Et teaterbesøk i Kennedy-Centeret ble det også tid til. Washington DC har mye å by på, og vi rakk bare å se en liten del av tilbudet, så derfor skal vi ta en Washington-tur til for å få sett mer av byen.

I begynnelsen av oktober tok vi en weekendtur til The Outer Banks. Området er meget spesielt, og svært værutsatt. De siste åra har Atlanterhavet forsynt seg grovt av de ytterste fritidshusa, og prognosen er at i løpet av noen få år vil alle fritidsboligene som ligger mellom stranda og den ytterste veggen være borte. Det er dessuten vanskelige innsøilinger til havnene i området, og det er også årsaken til at det har vært svært mange forlis langs hele fysten av North Carolina. Fyrlyktene langs denne kyststrekningen er også severdige.

Vi ble også fortalt at høstfargene i fjellet måtte vi se. Derfor dro vi den nestsiste helgen i oktober til Appalachian Mountains for å oppleve dette fantastiske sceneriet. Imidlertid var vi ikke alene om å dra til fjellet denne helgen. Flere tusen amerikanere skulle gjøre det samme. Det ble køkjøring og køståing på grunn av trafikkulykker, men etter ca. 5 timer kunne vi endelig begynne oppstigningen

til stedet vi skulle bo, Beech Mountain, som lå i ca. 1000 meters høyde. Nå fikk vi sanne hvorfor indianerne kaller dette fjellområdet for Smoky Mountains. Tåken hadde lagt seg helt ned til bakken, og den var så tatt at vi så vidt skimtet veggen foran bilpanseret. Det ble derfor litt av en sjanseseilas å komme seg opp denne kronglete fjellvegen som i tillegg ikke hadde rekkverk noen steder. Med Fortuna så i nåde til Senjaværingen i utlendighet, så opp kom vi og hotellet fant vi også.

Reiseplanen tok oss også til Banner Elk, en liten fjellandsby. Neste stopp var et fossefall som heter Linville Falls. Herfra gikk turen opp til den høyeste toppen i Appalachian Mountain, som heter Grandfather Mountain.

I slutten av november gikk turen til New York, byen som også kalles The Big Apple. Denne turen falt for øvrig sammen med Thanksgiving, og det betydde at Manhattan ville være stappfull av mennesker denne spesielle dagen. Fra normalt å ha ca. 2,5 millioner mennesker som fastboende, ville det denne dagen være bortimot 7 millioner mennesker på denne øya.

For å få sett mest mulig av byen valgte vi å ta en guidet busstur rundt på Manhattan. Vi fikk sett «The World Trade Center», «The Radio Music Hall», og det ble også tid til å besøke byområdene i Greenwich Village, Soho og Little Italy.

Julefeiringen ble noe annerledes enn det vi er vant med. Vår egen julemiddag ble

Tor Hugo og Ingvild utenfor US. Capitol i Washington DC.



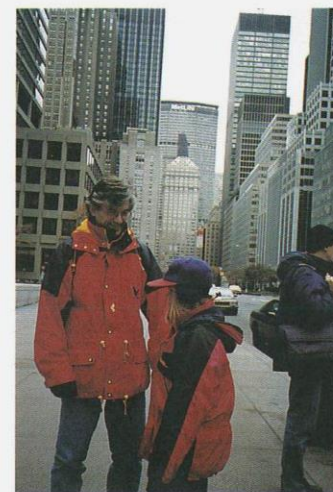
inntatt på lillejulaften, og bestod av pinnekjøtt fra Boston og nødvendig tilbehør fra Norge. Første juledag gikk ferden til Orlando, Florida og Disney World der vi skulle tilbringe fem dager. Vi startet i Magic Kingdom, dagen etter fikk vi se litt bak scenen Disney-MGM Studios og tredje dagen var vi i en park utenfor Disney World som het Sea World. De to siste dagene tilbrakte vi i EPCOT, som ifølge en bussjåfør fritt oversatt skal bety: «Every person comes out tiered». Den siste dagen i EPCOT var nyttårsaften, og hele denne dagen hadde vi satt av til å gå rundt i paviljongene som noen få utvalgte land har fått tilbud om å etablere, deriblant Norge.

Selve nyttårsfeiringen var et gedigent show i fyrverkeri og lysorgie, og varte i nesten tre kvarter.

Ellers merker vi alle tre at ting begynner å gå lettere, men det er klart at forholdene her er vesentlig forskjellige fra det vi er vant med. Særlig gjelder det kriminaliteten i området. Her må vi faktisk tenke oss om før vi går ut om kveldene, og ikke minst hvor vi går. Hver eneste dag kan vi lese i lokalavisen om væpnet ran i Chapel Hill og Durham, som ligger like ved hvor vi bor. Selv boligkomplekset vi bor i kan ikke oppfattes som trygt.

Ingvild som går i 5. klasse på barneskolen liker seg meget godt. Faktum er at den amerikanske barneskolen er vesentlig vedre enn den norske. Når det gjelder mine egne studier, så har jeg lest ganske mye organisasjonsteori og organisasjonspsykologi. I tillegg har jeg også lest litt om de nyeste teoriene innen bedriftsledelse og kvalitetssikring. For min del har dette opplegget resultert i at jeg har kjøpt nærmere 40 fagbøker innen temaene ledelse, organisasjonsteori, organisasjonspsykologi, bedriftsledelse og kvalitetssikring/kvalitetskontroll. Men teoriene tar utgangspunkt i store private bedrifter og konsern og lar seg ikke alltid like lett tilpasse offentlig virksomhet. For øvrig er tilgangen på litteratur meget god - også prismessig. Og «bokkafeer» er en flott oppfinnelse som blant annet har ført til at jeg har kjøpt nærmere 40 fagbøker innen temaene ledelse, organisasjonsteori, organisasjonspsykologi, bedriftsledelse og kvalitetssikring/kvalitetskontroll.....mens jeg har inntatt kaffe og kaker.

De videre planene for oppholdet er en tur til vestkysten i påsken. Da skal vi besøke San Francisco og Seattle, og i tillegg ta



Far og datter på tur i New York.

dagsturer fra Seattle til byene Victoria og miligens Vancouver som begge ligger i Canada. I slutten av april og begynnelsen av mai skal vi dra henholdsvis til Washington DC og Boston. Turer vi alle tre gleder oss til.

Den store turen blir imidlertid reisen til Grand Canyon med tilstøtende områder. Denne turen skal vi bruke 10 dager på, og den skal gjennomføres i de to siste ukene i mai. Når vi så er tilbake i Chapel Hill, er det dags å starte avviklingen av vårt opphold her i USA og begynne forberedelsen til hjemreisen i midten av juni.

Else og Ingvild ved Appalachian Mountain.



Ulovlig kjøring i vegvesenets tjeneste?

Førerreglene har siden 1. januar i år fått mange endringer. De nye reglene gir blant annet tap av rettigheter ved kjøring med tilhenger. Det er ikke lenger lovlig å trekke tilhenger med totalvekt over bilens egenvekt. Endringa er særlig viktig å merke seg for campingvognførere. Men også folk i vegvesenets tjeneste bør merke seg endringene.

Innehavere av førerkort klasse B som fortsatt ønsker å trekke tilhenger med tillatt totalvekt over bilens egenvekt, må derfor skaffe seg førerkort klasse BE.

Regelverket sier:

Førerkort klasse B, personbil, varebil.

Gjelder for motorvogn, unntatt motorsykkel, som har tillatt totalvekt ikke over 3500 kg og som ikke har flere enn 8 passasjerplasser i tillegg til førerplass.

Gjelder også for:

- vognvogt bestående av motorvogn i klasse B og tilhenger/tilhengerredskap med tillatt totalvekt ikke over 750 kg.
- Vognvogt bestående av motorvogn i klasse B hvor tilhengerens/tilhengerredskapets tillatte totalvekt er over 750 kg, dersom vognvogtets tillatte totalvekt ikke overstiger 3500 kg og tilhengeren/tilhengerredskapet har en tillatt totalvekt som ikke overstiger trekkvognens egenvekt (eller den maksimalvekten som er angitt for tilhengeren i trekkvognens vognkort, dersom denne er lavere).

- traktor med eller uten tilhenger/tilhengerredskap.
- beltebil og beltemotorsykel med eller uten tilhengerslede.
- trehjuls motorsykel, som definert i kjøretøysforskriften.

Førerkort som er utstedt før 1. april 1979 beholder sitt gyldighetsområde som før. Ved fornyelse, utskifting eller utstedelse av duplikat settes gyldighetsområdet slik:

- Førerkort klasse 1 gis gyldighet i klassene A1, BE og C1. Gjelder også for motorredskap.

For kjøring innenlands gjelder:

- Den som har førerkort klasse B kan føre motorredskap som har tillatt totalvekt ikke over 7500 kg.
- Den som har førerkort klasse B kan føre motorredskap som har tillatt totalvekt over 7500 kg og som er konstruert for en hastighet ikke over 50 km/t.

AVLIVNING som HMS-tiltak

Vegvesenet går nye veier i følge en engstelig, dødstruet kilde. I redsel for å bli ført til eksekusjonspeletongen i løpet av kommende halvår forholder innskrivene seg anonym.

For i brev fra vegkontoret til ute-stasjonene om intern revisjon av HMS er det satt opp en del datoer framover for personintervju og eksekusjoner. De sies imidlertid ingenting om det er resultatet av intervjuet som skal føre til selve henrettelsen eller om dette gjøres uansett.

Vi tar vanligvis ikke inn henvendelser fra

anonyme i Vegstikka, men finner ordlyden fra vegkontorets administrasjon såpass truende for arbeidsmiljøet at vi gjengir følgende brev:

«Vi har full forståelse for viktigheten av HMS og at avsenderne er handlekraftige menn er ikke noe nytt. Men å gå til slike drastiske skritt som blir skissert i dette brevet er etter vår mening å gå for langt. Personlig har jeg stor familie og vil ikke være med på annet enn intervjuet som de skal holde med oss. **Eksekusjonen** vil jeg ikke være med på. Jeg lurar også på hvilke oppgaver områdets verneombud og

arbeidsleder skal gjøre sammen med revisjonen under eksekusjonen.

Personlig ville jeg benyttet et annet ord isteden for fremmedord som få kjenner betydningen av. Kanskje ville jeg ha brukt ordet «befaring». Eksekusjon er etter min mening noe som er forbeholdt visse grupper i samfunnet - som dommere og militære.»

For ordens skyld siterer vi ordboka:

Eksekusjon = fullbyrdelse av straff, henrettelse
Ekksusjon = utflykt med studieformål

Morale må være: Ta ikke i bruk fine ord som du ikke skjønner betydningen av.....snakk og skriv heller slik at både du selv og folk forstår hva du mener. Konsekvensene ved feil bruk av ord kan være skjebnesvanger!!!!

Velkommen!

Birgitte Ryvoll, oppsynsmann Tromsø vegstasjon
Laila Jensen, kontrollingeniør (engasjement), Prosjekt Tromsø
Nansy Johansen, kokk (engasjement), anlegg Balsfjord
Stein Berg Johansen, avdelingsingeniør (vikar), trafikkavdelinga vegkontoret
Kjell Jensen, oppsynsmann, Tromsø vegstasjon

Takk

Tusen takk for blomster og gaver fra vegkontoret og Nordkjosbotn anlegg i forbindelse med min 50-års dag.

Gunn Bråthen

Tusen takk for blomster og gaver til min 50-års dag.

Per Magne Solvoll

Tusen takk for gaver og blomster i anledning 25 års virke i vegvesenet.

Hermod Johansen

Takk til vegvesenet for blomster og gaver i anledning min fratredelse i Statens vegvesen. Sender samtidig en hilsen til mine kolleger og arbeidskamerater.

Agnar Hansen

Hjertelig takk til vegvesenet og masse gode kollegaer for gaver og blomster til 50-års dagen min. Pengegaven skal brukes til nytt sportsutstyr. Kniven som jeg endelig har oppnådd å få, skal henge i beltet. Takk også til Loyd for kortet fra Harstad.

Ann-Sylvi Hansen

Tips - Vegstikka

- i tekst, bilder eller som ideer om vegvesenets hverdag, spesielle hendelser - eller en trivelig historie/bilde!

Frist for neste nummer: 10. juni!

Vi gratulerer

- med 50 års dagen!

Tor Asbjørn Jakobsen, Storslett	7. mai
Karl A. Knutsen, Oksfjordhamn	8. mai
Tor Augustinussen, Ramfjordbotn	21. mai
Arild M. Åsheim, Evenskjer	21. mai
Gunnar Sørensen, Tovik	5. juni

- med 60 års dagen!

Gudmund Halvorsen, Oksfjordhamn	18. juni
---------------------------------	----------

- med 25 års tjeneste i etaten!

Ruth Eriksen, Tromsdalen	1. mai
Ann-Sylvi Hansen, Tromsdalen	18. mai
Eva Bræck, Tromsdalen	5. juni
Jan Erik Strømseng, Finnsnes	1. juli

Takk for oss!

Vigdis Angell Isaksen, fullmektig, vegkontoret
Ivar Ingebrigtsen, Tromsø
Walter Emaus, Nordkjosbotn
Arvid Pedersen, Silsand
Almar Aronsen, trafikkavdelinga vegkontoret, permisjon 2 år

Intern revisjon av HMS-(internkontroll)

I flg. vegsjefens årsplan skal 25% av arbeidsområdene ha en revisjon rettet mot helse - miljø og sikkerhet. Revisjonen vil bli gjennomført med møter - dokumentgjennomgang - personintervjuer og arbeidsplassbesøk.

Revisjonen vil starte første dag kl. 0900, med møte med områdets vernegruppe. Alle tar med sine IK-håndbøker til møtet.

Da vil revisjonen gjennomgå IK-systemet og områdets lokale dokumentasjon. Andre dag vil bli brukt til personintervju og eksekusjoner i arbeidsområdet. Sluttmøte på andre dags ettermiddag.

Områdets verneombud og arbeidsleder følger med revisjonen på eksekusjonene.

Revisjonen rapporterer direkte til vegsjef.