

Ettersendes ikke ved varig adresse-
endring, men sendes tilbake til senderen
med opplysning om den nye adressen.

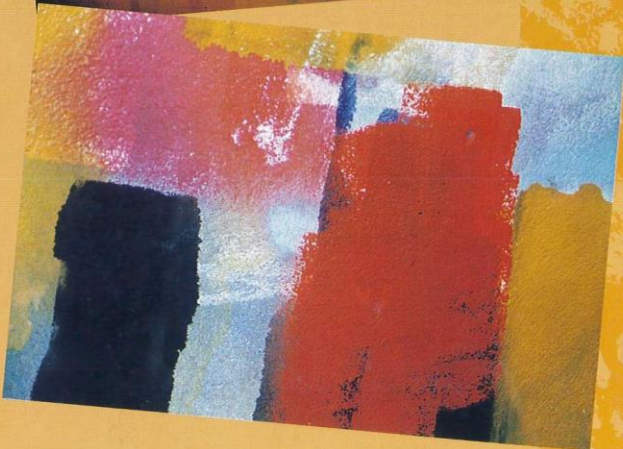
C Returadresse:
Statens vegvesen Troms
9291 TROMSØ

SIST - men

ikke MINST:

Foto: Lisa Sundstrøm

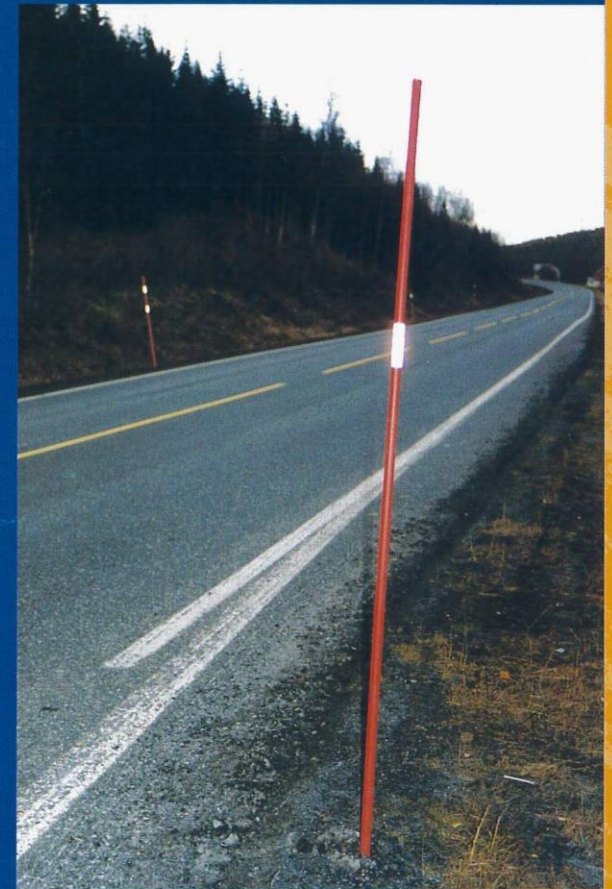
Kunstverk kan være så mangt, men i de fleste tilfeller har kunstneren et sterkt behov for å bli anerkjent eller verdenskjent. At kunstverket framstår av seg selv uten særlig hensikt og at andre kan ha stor glede av det var tydelig ukjent på verkstedet på Storslett. Her har malingsrommet blitt rene atelieret. Kunstnerne har vært flere, men



ingen har signert verkene. Derimot har fotografen angrepet veggene etter eget ønske og presenterer her moderne kunst, fullt på høyde med Weidemann og Widerberg. Eller???

Vegstikka

Bedriftsblad for Statens vegvesen Troms Nr 4 - 1999 - 31. årgang



Statens vegvesen
Troms

Drøm og virkelighet - sannhet og rykter

Livet går sin vante gang. Bekymringer og tanker opptar meg i hverdagen, men stort sett tenker jeg ikke så mye på omstillinga i Vegvesenet. Inntil jeg en morgen våknet med oppspilte øyne, hjertebank og angst. Jeg hadde drømt om Vegvesenet! Som så ofte for var jeg på utsida av et piggrådgjerde, men denne gangen på flukt for å komme innenfor. For på utsida ble vi forfulgt av glefsende hunder. Hundeglammeret skar gjennom hodet og vi sprang for livet..... vegsjefen og jeg. Han hadde nye, hvite joggesko og noen sa at de avga en signatur som ble vist i snøen og jorda. Det sto rett og slett vegsjef! Ingen skulle være i tvil om hvem som hadde gått forbi (og satt sine spor). Vi klarte å komme i skjul bak et skur og skimta vegkontoret i det fjerne - som en trygg havn å komme til for hundene nådde oss. Hyl og bjefing nærmet seg - plutselig dukket det opp et kjellerlokale hvor vi søkte havn. Der ble vi kommandert av noen hvitkledde til noen bord og trau - vegsjefen og jeg. Vi skulle sortere filet og tørrfisk og pakke det i esker. «Vel», sa vegsjefen mens hundene gjødde på utsida. «Dette er da bedre enn å være utenfor. Tross alt har vi fått en jobb, selv om det ikke er det vi har gjort for - og når lønna er den samme får vi vel bare klare oss. Men undes hva som har skjedd med vegkontoret?» Noen av de andre i lokalet snakket om at

det var bomba, andre om at det var utbrent og noen sa at det så ut som et spøkelseshus - med bare skallet igjen. Så våkna jeg av hundeglammer! Forvirra og trist sto jeg opp, drakk et glass vann, prøvde å roe ned pulsen som var steget til uante høyder, så litt ut av vinduet - og tenkte: Det var jo bare en drøm! Virkeligheten er en annen. Vegkontoret sto fortsatt der da jeg kom på jobb.

Drøm og virkelighet er to motpoler. Akkurat som sannhet og rykter. Men virkeligheten og sannheten er det vi må forholde oss til. Drøm og rykter er tolkninger, forvrengelser, omskrivninger av opplevelser og følelser. Når det gjelder omstillingsprosessen i Vegvesenet er det en STOR fordel å forholde seg til klare fakta. Det er BARE der du finner sannheten.

Jeg blir nemlig stadig mer frustrert når jeg lytter til «folkets røst», i inne- og utedrift. Jeg blir rett og slett fortvilet fordi jeg ikke vet hvordan vi skal klare å formidle fakta. Ledelsen har møter med de tillitsvalgte. Muligheten til å stille spørsmål og få avklaringer er hele tiden til stede. Vi forsøker etter beste evne og vilje å formidle nyheter fra omstillingsprosjektet i ulike fora og fra de ulike prosessene som foregår i avdelingene. MEN likevel sprer RYKTER OG



BEDRIFTSBLAD
FOR STATENS VEGVESEN
TROMS

Nr. 4 1999 - 31. årgang

Redaktør:
Lisa Sundstrøm

Korrektur:
Bente Skogdal

Utgiver:
Statens vegvesen Troms
9291 Tromsø
Tlf. 77 61 70 00

Produksjon:
Desk top publishing

Grafisk Produksjon:
Trykksak Leverandøren A.S
Tromsdalen

Opplag:
1500 eksemplarer

Foto forside:
Lisa Sundstrøm

USANNHETER seg som ild i tørt gress. Det hviskes og tiskes om at noe forferdelig er på gang, at stasjoner skal legges ned, at folk skal sies opp, at noen vet mer enn andre - og at sannheten forties. FRUSTRASJONER kan forståes når jobben vi skal gjøre blir redusert fordi budsjettene ikke tillater mer. Vi er tross alt stolt av det vi gjør og ansvarlige ansatte. Frustrasjoner kan også forståes når avgjørelser tøres ut i det uendelige og ingen vet hva framtiden vil bringe. Vi blir frustrert av usikkerhet og halvsungne viser. MEN hvem lytter vi til? Hvorfor får usannheter, feiltolkninger og rykter så stort innpass i vår organisasjon? Og hvordan skal vi nå fram med riktig informasjon hvis rykter foretrekkes?

Vi har alle et ansvar for Vegvesenets framtid. Og ansvaret betyr i første rekke å jobbe sammen for å sikre framtid. Det gjør vi ikke ved å la negative holdninger og frustrasjoner ta overhand, selv om det føles håpløst i blant.

INFORMASJON om hva som skjer og skal skje vil vi etter beste

Lisa

Administrasjonssjef Ivar Vik har ordet:

Hvorfor skjer det med oss igjen?

Hjemme har vi en elskelig katt som heter «Tigergutt». Han liker fisk, og er glad i «matfar» når denne har vært på fisketur. Ellers er han imidlertid som folk flest - han liker ikke forandringer.

Forandringer er imidlertid noe som vi - også vegvesenansatte - antakelig kommer til å oppleve i stadig større grad framover, og jeg tror det er viktig at vi ser det positive i disse. Hvordan klarer vi å takle slike forandringer? Jeg har bare arbeidet i statens vegvesen i 10 år, tidligere har jeg arbeidet i forskjellige private bedrifter, og jeg blir stadig overrasket over hvor innholdsrik organisasjonen vår er. «Innholdsrik» med hensyn til holdninger, forståelse, tempo og meninger, både i positiv og negativ betydning.

Den effektiviseringsposessen som vegvesenet nå har begynt på er viktig og riktig, og utfordringen til oss alle blir å klare målene som settes for oss, og ikke fristes til å prøve å «sabotere» disse.

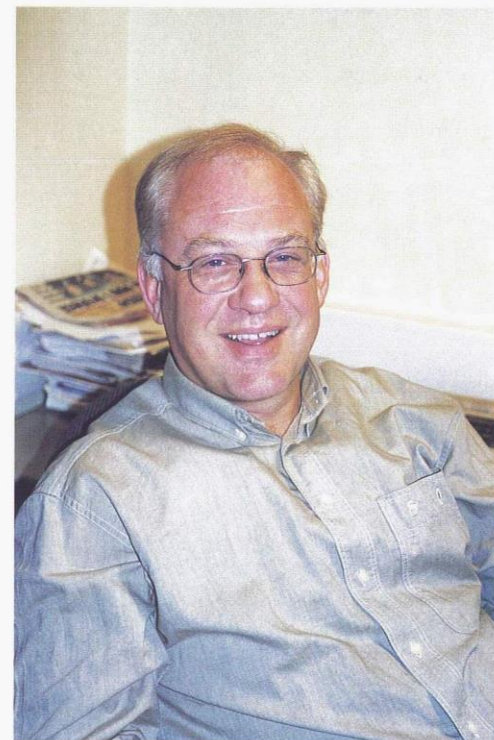
Hvordan tar vi i mot en slik utfordring?

I alle grupper som står foran en utfordring finner man tre typiske reaksjoner:

1. De som sier at «Dette skal gå bra, nå må vi komme i gang».
2. De som sier «Javel», og følger med.
3. De som sier at «Dette angår ikke meg, det går nok over.»

Den første gruppen har vi alle stor nytte av, men i de fleste tilfeller er den bare på noen få prosent. Dette gjelder selvfølgelig utenfor vegvesenet, ikke sant.....?

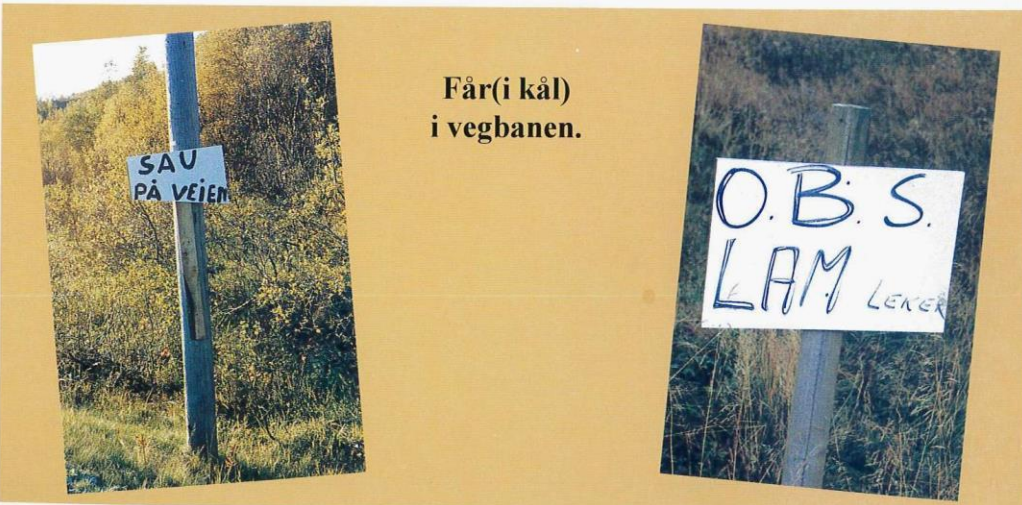
I Norge etableres det ca 25.000 nye bedrifter hvert år, små og store, og omtrent like mange forsvinner. Samtidig går levetiden for norske bedrifter ned, ofte som følge av sammen-slåinger, kjededannelser og oppkjøp. Dette er store omstillinger, og foreløpig er endringene hos oss bagatellmessige i forhold. Er vi effektive i å gjennomføre endringene hos oss selv sparer vi tid og penger, dette gir oss flere



handlings- muligheter og større innvirking på egen situasjon.

Nå er ikke maksimale endringer noe å trakte etter, heller ikke endringer for endringenes egen skyld. Når man er blitt enige og skal gjennomføre endringer er det imidlertid viktig å gjennomføre disse så raskt og effektivt som mulig, forsinkelser er ofte bortkastete muligheter.

I endringstider settes det sterkere fokus på ledelse, og sikkert med rette. Dette tar likevel ikke vekk det ansvaret som hviler på oss alle, om medvirkning og selvstendig innsats. Så blir spørsmålet: Hvordan er vår innsats, hver for oss og i fellesskap? Er vi i gruppe 1?



Får(i kål)
i vegbanen.

Sentrumstangenten ble åpnet 6. august!

Foto: Eirin Anne Blix, Laila Jensen og Stein Marvin Boe

Bilder taler mer enn tusen ord:



Ordfører Alfhild Yttergård åpnet Sentrumstangenten.

Formålet med Sentrumstangenten er å redusere biltrafikken i Tromsø sentrum. Spesielt er det viktig å få gjennomgangstrafikk og tungtrafikk ut av sentrum og inn i tunnelen. Slik blir også miljøforholdene og trafikksikkerheten bedre. Tunnelen, som er både sikker, lys og trivelig, - korter også ned kjøretida mellom sør og nord i byen.

Vegsjeff og ordfører i skjønn forening.



Feiring tross regn og dårlig vær.

Tunnelen - klar for trafikk.



«Vegvesen-hekser» deler ut info + «smågodt».



Men før selve åpninga:



Status kl. 08.05 åpningsdagen.

Feil skilting gir råflott tilbud til gående og syklende i Tromsø.



Hovedvegutbygginga i Tromsø

Sentrumstangenten har kostet 122 mill. kr. Av dette er 14,2 mill. kr statlige bevilgninger mens resten, 107,8 mill. kr, er hentet fra den lokale drivstoffavgiften i Tromsø. Tangenten er tredje og siste store tunnelprosjektet som inngår i Hovedvegutbygginga i Tromsø, den såkalte «Tromsøpakken». De to andre er Breivikatunnelen (åpnet i 1992) og Tromsøysundtunnelen (åpnet i 1994). I tillegg har utbygginga omfattet ca. 15 km gang- og sykkelveger, bygging av rundkjøringer og kryss samt andre mindre miljø- og trafikksikkerhetstiltak. Totalt vil denne utbygginga

ved utgangen av 1999 ha kostet 763 mill. kr (1999-kroner). Av dette er 597 mill. kr statlige bevilgninger mens 162 mill. kr er dekket av den ekstraordinære drivstoffavgiften i Tromsø.

Hovedvegutbygginga vil bli videreført også i årene fram til 2003 da innkrevingsperioden for drivstoffavgift slutter. De gjenstående prosjektene omfatter i hovedsak gang-/sykkelveger, miljø- og trafikksikkerhetstiltak og vil gjelde både riksvegnettet og kommunale vegger. Disse er beregnet å koste ca. 56 mill. kr. Tiltakene finansieres

dels av statlige bevilgninger, dels av drivstoffavgift og dels av kommunale midler.

Hovedvegutbygginga i Tromsø vil, når den er avsluttet, ha kostet totalt 819 mill. kr. Av dette vil staten ha bidratt med 627 mill. kr (77 %) mens drivstoffavgiften vil ha bidratt med 172 mill. kr (21 %). I tillegg kommer kommunale midler og andre tilskudd (2 %).

En del (ca. 35 mill. kr) av statens midler er refusjon av moms på drivstoffavgift som trafikantene har betalt.

Rask og effektivt med egne folk

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

En vakker septemberdag møtte Vegstikka en glad og fornøyd gjeng i Dåsford. Det var våre produksjonsfolk som har forsterka fylkesvegen til Dåsford i sommer etter oppdrag fra utbyggingsavdelinga. Alt har gått etter planene, jobben er utført med lave enhetspriser, økonomien har vært god, arbeidsmiljøet har vært topp og naboenes og bilistenes har vært fornøyd.



Ny - dekkelagt vei – fra Dåsford.

Fra venstre.: Gudmund Løvli, Arne Solheim, Jan Salomonsen, Gudvar Gustavsen, Håkon Svendsen, Odd-Gunnar Rognli, Jarl Hugo Haugan og Kjell Jensen.

Anleggsleder (avd. ing) Gudmund Løvli var et stort smil sammen med resten av gjengen. Vegvesenet KAN dette og Vegvesenets folk er gode, understreket han fornøyd.

En dags forsinkelse på framdrifta skyldes bevisst planlegging. Dette for å unngå dødtid mellom utlegginga av asfalten og bærelagsperioden. Det kan ellers lett bli dobbeltarbeid.

Utlegging av bærelag starta opp ved parsellens slutt i Dåsford hvor det var lengst vei å kjøre. Dette for å unngå nedkruising av bærelaget, som var et krav i avtalegrunnlaget. Første uka i

september var jobben, som starta opp i begynnelsen av juni, gjort.

Arbeidslaget har vært 8 mann med innleid knuseverk og lastebiler. Ellers har Vegvesenet hatt 2 hovler og 1 hullaster i arbeid. 22.000 tonn bærelag er kjørt ut. Det er grøfta 17000 meter, inklusive 1000 m fjell og skifta 18 stikkrenner. 1200 - 1300 m nytt rekkverk inngår også i jobben, og 5500 tonn asfalt er lagt.

Digitalisering
Dette er første fylkesvegprosjekt av denne arten hvor vi jobber etter planer med vegprofildata



Positivt

Rask og effektiv utførelse er viktig. Men vel så viktig er team-arbeidet og fint arbeidsmiljø. Alle har stått på, sier Gudmund Løvli og framhever ulike arbeidsoppdrag. Han trekker fram hver enkelt person - avrettingsjobben, formann og andre. Og i fare for å glemme noen - understreker artikkelforfatteren at ingen ble uteglemt. Sjelden møter vi noen som skryter så mye av arbeidsfolket.

Og sist, men ikke minst - arbeidet er utført i egenregi!

Anleggsleder Gudmund Løvli.

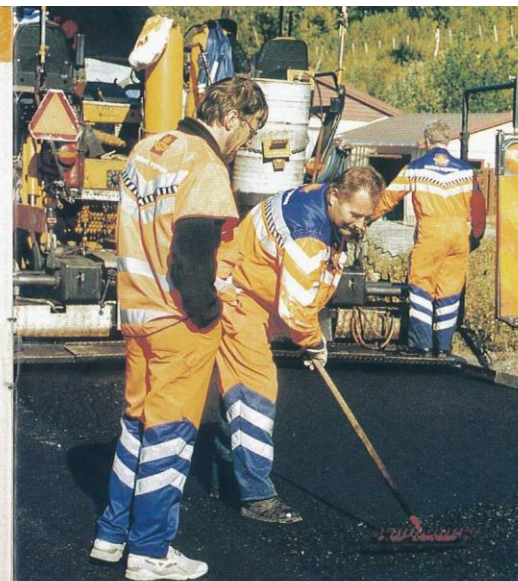
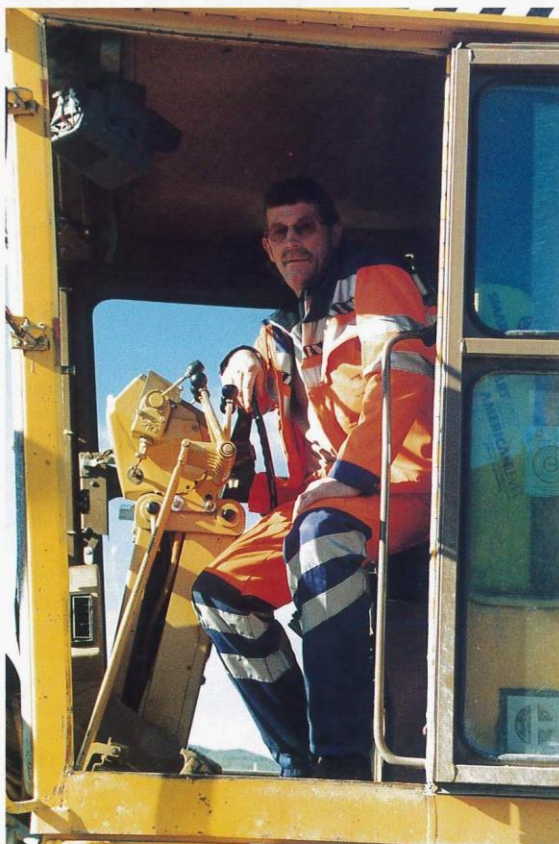
med grunnlag i digitalisert terrengmodell, sier Løvli. Planer og avtalegrunnlag med beskrivelsene, som er utført av byggeleder Magnar Martinsen (vegforsterkning og dekkeksjonen på vegkontoret), har vært lett å jobbe etter.

Andre anlegg

Arbeidslaget, under ledelse av Gudmund Løvli, har også tatt hånd om et anlegg til Mikkelvik. Her har det vært utført forsterkning på svake punkt. Kostnader: 3,2 mill kr. I tillegg har de hatt forsterkning, stikkrenneskifting og grøfting på Reinøya til en kostnad på ca. 1 mill.kr. Samme arbeid har vært utført i Grunnfjord og Rebbenesøya.

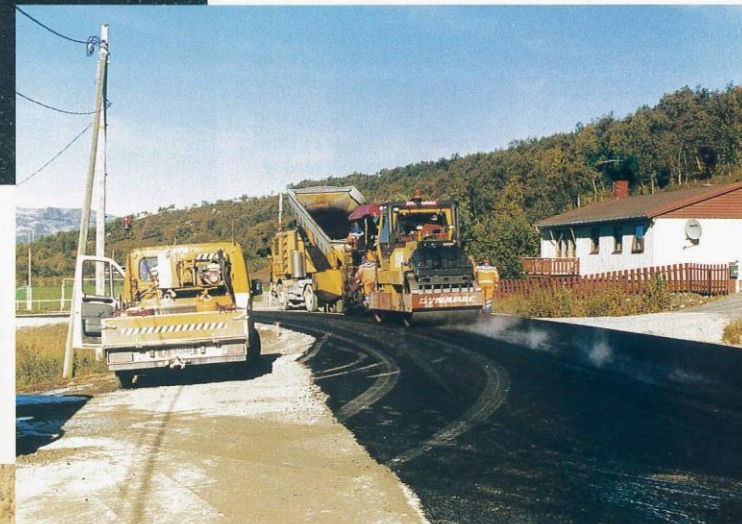
Totalt har alle prosjektene hatt en kostnad på 12 - 13 mill.

Jan Hansen er blant de som har gjort en god jobb på anlegget.



*Odd-Gunnar Rognli kontrollerer!
Jarl Hugo Haugan planerer!*

Både naboer av vegen og trafikanter er fornøyd med ny vei til Dåsford.



8,6 km ny veg til Dåsford.

Sikkerhet på Tjeldsundbrua

Tekst og foto: Knut Davidsen

Som de fleste kjenner til er Tjeldsundbrua ei hengebru hvor kjørebane er opphengt i kabler som er forankret ved hver ende av brua. Kablene er ført over to tårn og to kabelpilarer. Hengespennet har en lengde på 290 m og tårnhøyden er 76 m. De deler av kablene som ligger an mot tårn- og pilartopp er ikke mulig å komme til for inspeksjon og vedlikehold. For å hindre at kablene skal korrodere i disse kritiske områdene ble det i sommer montert et spesielt anlegg som beskytter kablene her mot fukt. Ved hvert opplegg ble kablene bygd inn i tette stålkasser. Tørr luft føres inn i kassene via rør fra avfuktere som står i skap ved fortauet. Avfukterne styres ved hjelp av fuktighetsmålere som er plassert i stålkassene og starter automatisk når fuktigheten i skapene overstiger 40%. På denne måten holdes lufta rundt kablene hele tida så tørr at korrosjon unngås.

Beskyttelse av hengebrukablene ved kabelpilar.

Samtidig er sikkerhetsutstyret på brua oppgradert for tilkomst til tårntopp og kabler. Tårnleiderne har fått nye festebolter og forlenget ryggvern på toppen. Det er montert hvilerepos langs lederne (slitsomt å klatre 35 m rett til værs med diverse verktøy og utstyr). Tårntoppene er sikret med et kraftig rekkverk langs kantene og det er laget egne repos for tilbakekomst til kablene. Langs kablene og lederne er det festet en sikkerhetswire. De som skal bevege seg i høyden må ha på seg en spesiell sele med line som via en slags løpekatt festes til sikkerhetswiren. Ved fall låser løpekatten

seg umiddelbart til wiren slik at fallhøyden begrenses seg til lengden på linen.

Hele anlegget har kostet 2,5 mill. kroner. Arbeidet er utført av Statnett Entreprenør A/S, Bjerkvik.



Ole Magnus Ellefsen – på «spasertur» på kablene.

Stålkasse som tilføres tørr luft beskytter kablene på tårntopp mot korrosjon.



Terje Fjordbakk på tårntoppen.



Nytt rekkverk og bedre tilkomst til kablene på tårntopp sikrer inspeksjons- og vedlikeholdsarbeidet.



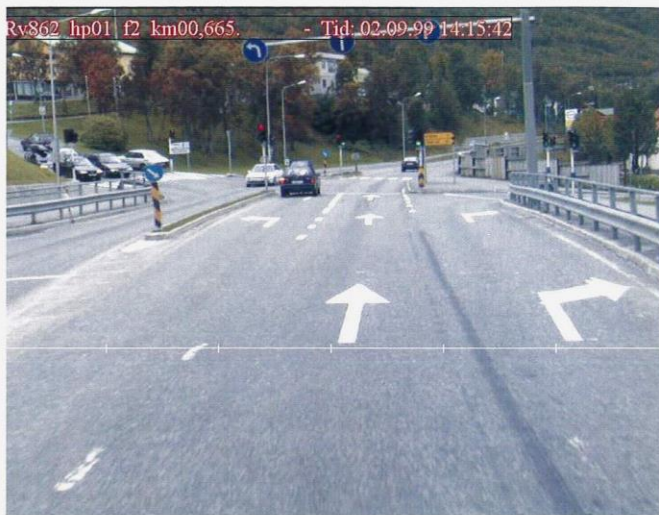
Nå kan du se vegnettet fra kontoret

Tekst og foto: Kjell Robertsen

Saksbehandling og tekniske vurderinger bør en ha et datagrunnlag som er best mulig og mest mulig objektivt. Vel så viktig er en enkel tilgjengelighet. I den forbindelse har utstyret i registreringsbilen gjennomgått en kontinuerlig utvikling de 10 siste årene. Nå måler vi spor, jevnhet, tverrfall og kurveradius i begge retninger på alle asfalterte riks- og fylkesveger hvert år. Normal målehastighet er ca. 50 km/t - så kapasiteten er stor. Dette gjør at vi kan følge utviklingen både for korte delstrekninger, ÅDT (årsdøgntrafikk)-intervall, hele vegruter og hele vegnettet fra år til år. Dermed har vi et godt grunnlag for prioritering av dekketiltak slik at det i størst mulig grad blir utført rett tiltak på rett sted forhåpentligvis til rett tid. Nå er det likevel slik at jo bedre vi dokumenterer elendigheten jo mindre blir budsjettene, men det får være en annen diskusjon.

Fotografert vegnett

Siste nytt er VidReg (i registreringsbilen) og VidKon



(presentasjonsprogrammet på din PC). Systemet samler inn og lagrer digitale stillbilder. Det samles inn et bilde hver 20. meter. Bildet stedfestes ved hjelp av vegident og tidfestes med dato og klokkeslett. Mens opptakene gjøres på vegen komprimeres bildene og lagres på et såkalt JPEG-format. Dermed tar

bildene mindre plass og blir lett anvendelige i andre program. På en rask PC med bilder lagret på harddisken eller på CD, vil man kunne oppnå simulert kjørehastighet på opptil 180 km/t.

Når det er tatt bilder i begge kjøreretninger kan VidKon vise vegen med et bilde i hver retning. Etter hvert som man «blar» seg fremover eller bakover vil bil-

Artikkelforfatter Kjell Robertsen sier at når etaten nå er inne i en utvikling der færre skal gjøre mer med høyere kvalitet på mindre tid, så må VidKon være et velegnet hjelpemiddel.



Olaf Gulbrandsen med registreringsbilen.

ler, skilt og lignende kan i løpet av 30 sekunder ha bilder av aktuelt sted på skjermen. Dermed kan eventuelle misforståelser avklares mens «kunden» er på telefonen.

dene følge hverandre. Bilder kan enkelt hentes inn i andre Windows-program ved hjelp av «klipp og lim».

Bilder på nettverk

Bildene skal legges på en felles server på nettverket, noe som skal gjøre en rask og enkel tilgang mulig. Vi regner med å registrere 99,9% av riksvegene og 60% av fylkesvegene i år. I skrivende stund er VidKon operativt på to trafikkstasjoner og hos enkelte ansatte på vegkontoret. I løpet av november skal det være tilgjengelig for alle interesserte brukere.

Kamera «ser» alt

Systemet er egentlig utviklet for kartlegging av dekkeskader som slaghull, telesprekker og krakelering, og fungerer utmerket til det. Men, det har vist seg å være en meget stor «spin off» eller ekstraprodukt som det heter på dårlig norsk. Mange



Olaf monterer nytt utstyr.

andre brukergrupper har fått positiv «tenning» etter en kort presentasjon. De som har mye henvendelser fra publikum angående avkjørs-

Godt datagrunnlag

I tillegg kan datagrunnlaget brukes til

- kontroll og justering av register i VDB
- ved hurtig info i forbindelse med ulykker
- planlegging av siktrydding (vegetasjon) kan skje selv på vinteren
- landskapsarkitektene kan ha sin egen database med bilder av vegen med sideterreng
- planleggere kan bruke de samme bildene

Endelig er det utviklet et dataprogram som er så enkelt at opplæringstiden kan settes til maksimum 5 minutter.

Stor nytte

Vidkon-systemet vil, brukt på riktig måte, bli et svært godt hjelpemiddel i all saksbehandling

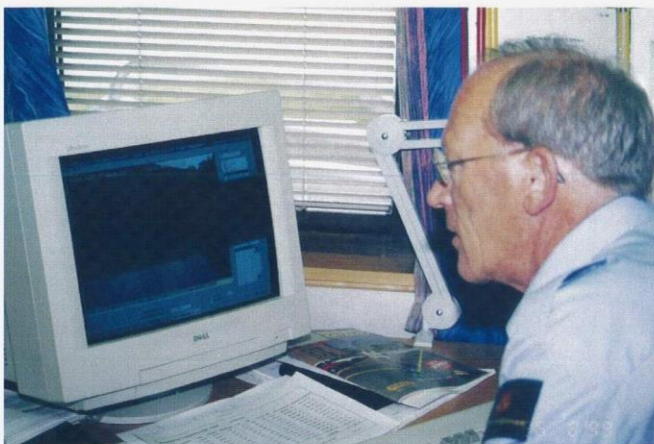
som er knyttet til forholdene på/ ved et bestemt punkt eller vegstrekning. Dette gjelder både avkjørselsbehandling, sjekk og

dokumentasjon av forholdene i forbindelse med ulykker, henvendelser fra grunneiere, siktforhold, tilstand til vegdekke, skilt, grøfter, og andre vegelementer, sier Arve Hegseth, leder av Vegseksjonen på Trafikkavdelinga.

Uansett formål vil vi på en meget rask og enkel måte kunne skaffe oss et godt bilde av forholdene på stedet. Det er åpenbart at i mange tilfeller vil det ikke være nødvendig å befære stedet for å få svar på hvordan en konkret vegstrekning ser ut. Bruk av systemet vil også kunne gi bedre kvalitet på saksbehandling. Blant annet er det enkelt å skrive ut gode bildekopier som kan brukes som dokumenta-

sjon. Jeg har derfor stor tro på at dette systemet vil bli til stor nytte for alle som arbeider med saksbe-

handling, planlegging eller andre oppgaver knyttet til konkrete vegstrekninger, sier Hegseth.



Dette blir et godt verktøy for oss, ikke bare på dekker men også ved avkjørselsbehandling og mange andre ting. Vi får presentert hele vegbanen og det som ligger inntil vegen; rekkverk, vegetasjon og avkjørster, sier Bjørn Fossbakk på Harstad trafikkstasjon.



Det nye systemet er et virkelig flott hjelpemiddel i svært mange sammenhenger, sier distriktsleder Terje Fjordbakk i Harstad. Ute på stasjonene vil vi få nytte av det på svært mange felt, som generell oppfølging av standard, ved skader på vegelementer, ved trafikkulykker- når rapporten skal skrives og dokumenteres, ved gjennomgang av skiltpark og ved behandling av avkjørselsoknader.

Werner Karlsen og Kjell Ove Schei på Finnsnes veg- og trafikkstasjon tester programmet.



Kommentar:

Har du sett mainn' med Ljøen ?



Nå skal jo alle i Statens vegvesen, og spesielt vi på trafikkavdelingen fokusere på trafiksikkerhet både når vi er på jobb og gjerne også på fritida.

Det går for så vidt greit å forstå at når alt blir dyrere samtidig som de økonomiske rammene krymper, så faller standarden på både det ene og det andre. At dette fører til dårlige asfaltdekker, bleika skilt, nedkjorte rekkverk

og manglende vegmerking m.m. er ligger innenfor et visst logisk resonnement.

Men, når man ved en fotgjengerovergang ved en skole (Fv 1 i Ervik) opplever at det både for bilister og fotgjengere mindre enn 160 cm (de fleste barn) er null sikt, så nekter jeg å godta og forstå at dette skal være nødvendig. Det fremkommer ikke (av forståelige årsaker) av bildet at det er

en gang-/sykkelveg som munner ut i denne overgangen.

Det kan muligens være en unnskyldning at tidspunktet er midt i juli, altså når skolebarna har ferie. Men det er nettopp da, når bilistene ikke forventer at det skal komme noen løpende over, at grunnlaget for en tragisk situasjon er til stede.

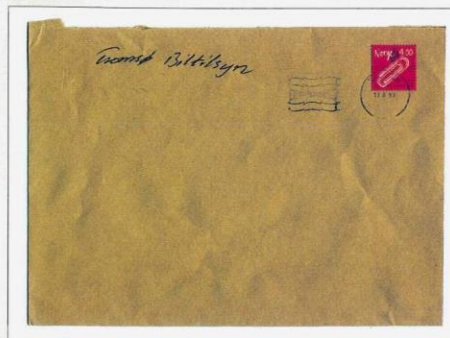
Dette er slike ting som går på etatens integritet, og det krever handling! Derfor foreslår jeg at det kjøpes inn sammenleggbare Ljøer som kan lånes ut fra vegkontor og trafikkstasjoner når noen skal på befaring. Når vi kommer over slike situasjoner er det bare å hente frem utstyret, og i løpet av 10 minutter er saken løst så kjapt, effektivt og nesten gratis at selv en Frp politiker vil applaudere. I tillegg er det god trim.

Selv om vi skal være varsom med ordbruken i forbindelse med trafiksikkerhet og ulykker, så bor det kanskje til neste år bli vanlig å spørre «har du sett mainn' med Ljøen».

Kjell Robertsen

Omstilling?

Hva nytter det med endringer
skjønt posten kommer fram.



Omstillingen i vegvesenet skal gi mulighet til kompetanseutvikling og nye oppgaver. Asle Pedersen på Storslett veg- og trafikkstasjon har tatt oppfordringa på alvor og satser nå på kontroll av ny type kjøretøy.



Nasjonal verneplan

Tekst: Oddmar Eilertsen
Foto: Lisa Sundström

Arbeidet med delplan 1 nærmer seg nå avslutning. Det vil si i tid. Arbeidsmessig er det derimot en svært viktig del som gjenstår, nemlig prioritering av de objektene vi har registrert i løpet av to sommerseonger.

Også i år engasjerte vi en student til å foreta markarbeidet med registrering. Cathrine Baglo, som er hovedfagstudent i arkeologi, gjorde jobben. Hun har «trålet» fylket rundt med prosjektgruppens liste i lommen. Rundt 30 objekter av forskjellig art ble behørig beskrevet, fotografert og rapportert. En utmerket jobb er gjort, og vi sitter nå med ca 50 registrerte objekter som vi i prosjektgruppen må ta stilling til prioritering av. Dette blir en vanskelig og krevende jobb. Jeg ser for meg heftige debatter før vi kan levere fra oss sluttrapporten i løpet av året!

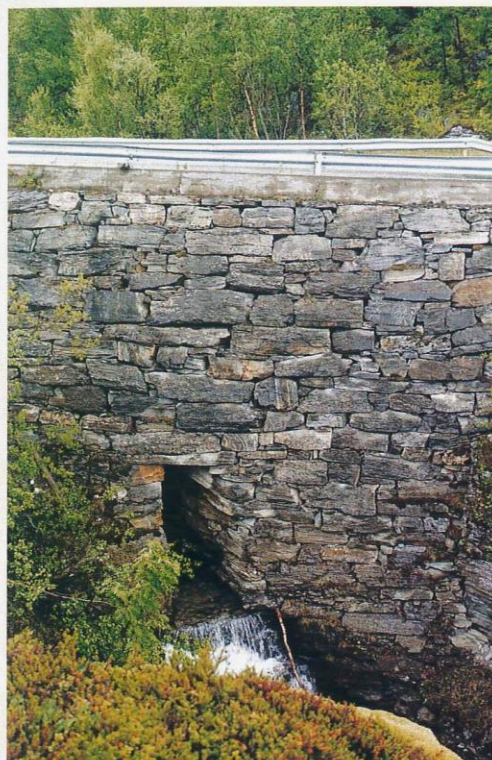
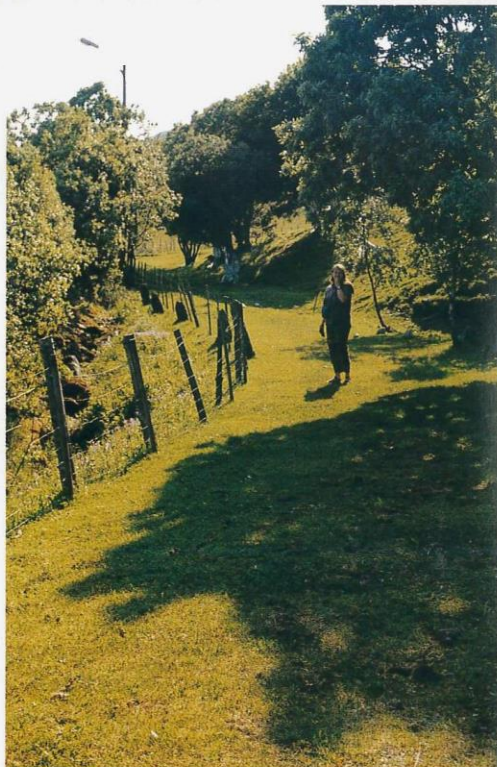
Det mest interessante vi «kom over» i sommer var de gamle vegene i Bardu kommune, spesielt i området ved Kobberyggen. Vi opplevde et fantastisk engasjement lokalt, både i kommunen og av private. De ønsket å fortelle og vise oss hvor de forskjellige «årgangsvegene» ligger samt fortelle historien omkring dem.

I forhold til de øvrige kommunene i fylket er Bardu enestående i



Engasjementet for veghistoria er stort i Bardu, både fra kommunens side og fra privatpersoner. Her fra befarung i «bushen».

Vegmiljø ved Gausvik i Skånland kommune - et fint minne om fortida.

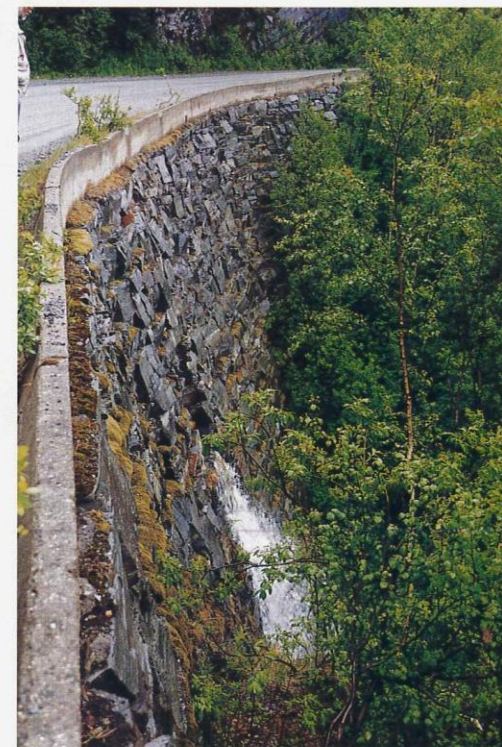


Kjerringberget i Kvænangen og Djevledjupet i Nordreisa er noen av fylkets største tørrmurer.

denne sammenhengen. Vi har også fått med oss noen virkelig gedigne tørrmurer i Kvænangen (Kjerringberget) og i Nordreisa (Djevledjupet) Også i sommer har prosjektgruppen vært på befaringer. I år var det sørfylket og Skibotndalen som sto på programmet. I tillegg til rapportene fra registratoren har vi dermed ved selvsyn sett og vurdert alle registrerte objekter.

Ellers har vi så smått startet arbeidet med Delplan 2, som skal dekke perioden 1960 - 2000. Denne delen styres på landsbasis fra Miljøavdelingen i Vegdirektoratet. Her har vi forsterket prosjektgruppa lokalt med Tor Hugo Brox. Med sin bakgrunn og lange fartstid

som plansjef vil han være en god ressurs. Arbeidet med denne delen blir av en annen art fordi det dreier seg om nåtid - og en meget nær fortid. Det kompliseres også ved at det dreier seg om veg og bruer som er i bruk i dag. Ett eksempel på et svært aktuelt objekt er Tromsøbrua, som var ganske unik i landet da den ble bygget. Tida framover vil vise oss hva som blir verneverdig fra vår tid.



Et skrik etter informasjon Dårlig kommunikasjon mellom avdelingene AMU et supperåd? Endringer skremmer vår etatskultur Ingen hører hva vi sier! Uro og frustrasjon

*Tekst: Lisa Sundstrøm
Foto: Lisa Sundstrøm og Anne Mari Båtnes*

Alt dette kunne vært brukt som overskrift etter AMU-møtet på Storslett. Jeg velger derfor ingen, men lar utropene være et uttrykk for det inntrykk møtet med vernegruppene ga. Bildene taler for seg, sier vi gjerne. De viser spørrende og bekymrede ansikt. Men de viser et annet inntrykk vi også satt igjen med - trivelige og forventningsfulle folk. Og akkurat slik er virkeligheten i vegvesenet: Hyggelige, arbeidsomme, stolte folk som iblant synes det meste går over «stokk og stein» - og at det er godt å få ut sin frustrasjon - og stille viktige spør-

mål. Så hvorfor ikke bruke muligheten i et møte med AMU. (Det står tross alt for Arbeidsmiljøutvalget.) Endringer og omstilling er i aller høyeste grad både arbeid og miljø.

AMU erfarte i alle fall at folk har stort behov for en plass hvor klager, spørsmål, undring og irritasjon kan leveres. Om AMU i alle tilfeller er rette adresse kan diskuteres. Vi anbefaler fortsatt at problemer og spørsmål angående arbeidssituasjonen blir tatt opp med nærmeste leder, men i den

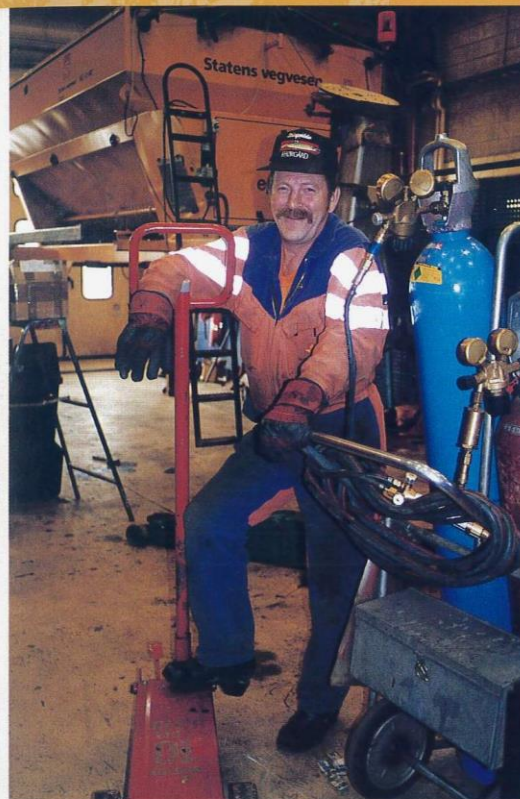
grad ingen lytter eller foretar seg noe - kan i alle fall AMU forsøke å gjøre *noe*.

Informasjon

Mangel på informasjon går igjen som en føljetong i Vegvesenet. Dette på tross av at vi pumper ut lassevis med papir, legger inn på intranett, lager notater og referater, snakker og forklarer. Kanskje vi formidler *for mye* informasjon eller kanskje feil informasjon. Det er i hvertfall viktig at folk forklarer HVA de har behov for, at DE som får spørsmål om konkrete saker



AMUs møte ved vernegruppene på Storslett fra v. Ole W. Hansen, Stein Erik Sørensen, Fred Johannesen, Svein Tore Richardsen, Anne Marie Båtnes og Kåre Olaussen



Kåre Olaussen

SVARER på det de er blitt spurt om, at brev, at notater og henvendelser BESVARES - og at folk også tar ansvar og SØKER informasjon om tema som angår dem selv.

AMUs rolle

En konklusjon om beslutninger fra AMU-møtet hører ikke hjemme i en artikkel i bedriftsbladet. Den kan leses i referatet fra møtet. Hensikten med denne artikkelen er å vise at AMU oppsøker arbeidsmiljø på ulike plasser i fylket. Vi befærer, snakker med folk om problemstillinger og løsninger - og diskuterer selvsagt i ettertid innspill og tanker som er kommet fram i samtaler med folk i organisasjonen vår. Det som skal formidles videre i «systemet» - formidler vi etter beste evne videre!

*AMU på befaring
fra v. Lillian Paulsen, Sigmund Steimes, Geir Blixgård, Hans Takoy, Anna Birkelund, Oddvar Nilsen, Lisa Sundstrøm og Torbjørn Naimak*



*Smilende møte med Storslett veg- og trafikkstasjon:
Ingunn Syrstad, Anne Marie Båtnes og Torbjørn Naimak*



Kvinner Viser Vei

- imponerende arrangement med masse innhold

4 dager i kvinners tegn ble en lærerik, underholdende og annerledes opplevelse. Tilbudene var mangfoldige - faktisk i overkant av hva som er mulig å fordøye på så få dager. Tema på seminarene var interessante, selv om en del gamle sannheter ble gjentatt. Utstillingene var inspirerende, informerende og kreative. Men vel så viktig var kontakter, samtaler og samvær utenom konferansetid.

Tekst: Lisa Sundstrøm

Foto: Solveig Hansen og Lisa Sundstrøm

Statens vegvesen var hovedsamarbeidspartner i arrangementet, og Vegvesenet hadde egen stand på messa. Her ble 10 kvinner fra etaten - med ulike arbeidsfelt og bakgrunn presentert. I konkurranse med design og håndverksutsalg av ulike slag tapte de fleste utstillerne, men standen til Vegvesenet ble godt besøkt. Etaten markerte seg ellers både med seminaret «Trafikk og etikk» og under avduking av biskop Roses lund.

Kvinner viste vei - i likhet med menn, men kanskje litt andre veier. Overskuddet av hokjønn var stort i Hamar de dagene konferansen varte. På utstillingene vrimlet det av tilbud - både faglige og salgbare. Inntrykk og tanker fra konferansen er ulike. Men siden Vegvesenet i Troms var storsinnet nok til å la 8 kvinner og en mann delta, synes vi det er på sin plass å bringe erfaringene videre til våre lesere.

Vi har spurt om forventninger til konferansen, hvilke tema som tiltrakk den enkelte og opplevelsen av messa. Men vi har også spurt om denne typen konferanser har utviklet nye nettverk - både innad i vegvesenet og i forhold til andre etater eller personer.



Troms-gjengen:

Fra venstre: Solveig Hansen, Anita Molander, Eva Kvalberg, Lill-Torunn Hansen, Norun Isaksen, Tove Nilsen, Liss Lauritzen og Ann Sylvi Utnes (foran)

Lill Torunn Hansen jobber som økonom på produksjonsavdelinga på Vegkontoret

Store og innfridde forventninger
Hennes forventninger var at konferansen ville fokusere på skyldfølelsen til menn for at man har et samfunn og en «kultur» som er undertrykkende for kvinner. Forventningene var store, men ble innfridd, sier Lill Torunn. Kvinner Viser Veg hevet seg over alle mine

forestillinger om «stakkars kvinner - dumme menn». I stedet ble det fokusert på kvinnehistorie, hvordan kvinners plass i utviklingen har endret seg gjennom årtusener og den innvirkning som myter fikk på behandlingen av kvinner de siste tusen år (f.eks. hekseprosessene, morsrollen, sex = menns rett og kvinners plikt etc). Den røde tråden gjennom hele arrangementet var at «for å kunne forandre noe, så må vi vite hvorfor det er slik det er», sier Lill Torunn.

Kvinner må ta ansvar

Kvinner Viser Veg fikk meg til å innse at kvinner selv må ta mer ansvar for å bli respektert. Selvmedlidenhet gir handlingslammelse. Derfor må vi gjennvinne vårt selvbylde. Det er vanskelig å formidle et viktig budskap dersom man ikke kan kommunisere, men framstår med et kroppsspråk som formidler at det jeg sier ikke er viktig. Det er også viktig for oss å formidle holdninger som ikke aksepterer undertrykkelse av enkelte grupper i samfunnet. Kvinner strever mot perfektjonisme (perfekt mor, karriere, sosial, reiselyst, kunstinteressert etc), men må lære seg å velge bort målsetninger (som i og for seg er positive), men som ikke er realistiske i forhold til de andre målsetningene, sier Lill Torunn. Problemet med dagens yngre menn og kvinner er ikke at vi er passive ofre for samfunnets holdninger og handlinger, eller våre egne holdninger og handlinger. Vi er aktive ofre! Yngre kvinner har behov for støtte fra eldre og mer selvsikre kvinner (istedet for kritiske kommentarer).

Interessante seminar

Lill Torun synes for øvrig at det var mange interessante seminarer, men bare synd at man ikke kunne være med på alle fordi de gikk parallellt. Selv deltok hun på: «Slå ut håret - slipp deg løs», som handlet om kvinners skamfølelse. Hvorfor er betegnelsen «kjerringa mot strømmen» så negativt ladet? Vi må selv respektere typiske kvinneting. Kvinners målsetninger og idealer er ofte tvetydige og motsetningsfylte. Det er vanskelig å være perfekt mor samtidig som du har lederjobb/karriere og mye sosial omgang i tillegg til andre aktiviteter. Kvinner skal være sterke - men ikke for sterke. De skal gå foran og holde seg i bakgrunnen.



Vært og vegsjef i Hedmark, Helen Wigdel omkranset av Troms-jentene: Lisa Sundstrøm, Solveig Hansen og Anita Molander.

Kvinner har et annet forhold til sin seksualitet enn menn. Menn leker med tabuer, kvinner får høre fy fy! Seminaret var bra, synes Lill Torunn.

«Hører du ikke hva jeg sier» tok to utgangspunkt: 1) Hvorfor er det vanskeligere for kvinner å bli hørt? og 2) Hva er kvinnelig/mannlig (biologi vs kultur). Kvinners kommunikasjon viser usikkerhet og fører til at ingen hører hva vi har å si. Med stemmebruk og kroppsspråk viser vi ofte at det vi sier ikke er viktig. Kvinner påpeker i liten grad hva de har gjort, mens menn trekker frem selv små ting! Kvinner må lære seg å kommunisere og ta mer «plass». Meget bra seminar, sier Lill Torunn

«Våger jeg å være tydelig og bruke repertoaret mitt?» Psykologi omkring mager. Dette seminaret handlet om forskjell på kvinners og menns mager. Kvinner gjør det man forventes å gjøre eller det man tror andre liker at vi gjør. Vi er fokusert på hva andre mener. Vi må begynne å tenke mer på hva vi selv mener og føler. Vi må bli positive egoister, det vil si: høre mer på magen (mage-

følelsen). Bra seminar, men mye sniksnakk og rundtomkring, konkluderer Lill Torunn.

«Elske deg, elske meg, elske med deg?»: også dette et seminar med psykologi omkring mager. Seminaret fokuserte på at kvinner ikke må bli passive ofre, og tok for seg ulike kommunikasjoner i forhold til sex. Moral: Si det man virkelig mener istedetfor å hinte eller gå rundt grøten. Klar tale og bra seminar, sier Lill Torunn.

Messa

Messa var imponerende, synes Lill Torunn. Det var mye å se og stor variasjon blant utstillere. «Mjølkerampa», som presenterte korte forelesninger, var kjempekjekk, og diskusjonsforumet «Det runde bord» var en flott ide. Hun kjøpte

Kvinnesak prioriteres i Harstad!



Statens vegvesen
Troms

På grunn av ferie og deltakelse i "Kvinner Viser Vei" arrangement på Hamar, blir
FØRERKORTAVD. HARSTAD TRAFIKKSTASJON
stengt 12. og 13. august 1999.

distriktsleder

ellers noen bøker og fikk aura-analyse (moro og annerledes!). Spiste vareprøver, klappet griser og holdt kyllinger. Konklusjon: Svært bra! Dette var messe for alle med tilbud om «ungdomskilde» og «stille rom»!

Sosialt

Det sosiale var flott. Gjengen fra Troms hadde det hyggelig sammen - og med andre. Vi spiste middag og gikk på forestillingen: «jeg prokastrinerer» - og på pub med karaoke.

Det sosiale innebar ellers morgenbad i innbassenget med bastu, byvandring etter seminarene, innvielse av «biskop Roses lund», middag og deretter midnattsmesse i kirkeruinene, bading i utebassenget, tur på Skibladner med laksegryte og senere cabaret. Det var mye sosialt med folk fra andre vegkontor og lett å komme i kontakt med folk fordi vi hadde så mye å snakke om i forhold til semina-



Jenter fra hele landet på Vegvesenets stand.

rene. Vi var sosiale hele tiden! Avslutningskonsert med Nadir (norsk gruppe) var helt i min smak. Trancetechno kombinert med «budeiesang». Nytt og annerledes. Den plata skal jeg kjøpe når den kommer ut i høst.

deltok på var meget gode med meget bra paneldeltagere. Temaene var egentlig ikke spesielt kvinnettede, men mer almenyldig om ledelse. Den røde tråden var at mangfold i ledergrupper er en styrke og en nødvendighet, dvs. både menn og kvinner, både unge og gamle osv. Et annet poeng var tidspres i lederjobber og konflikten mellom lederjobben og hjemmet/familien. Dette ble ikke bare framhevet som et kvinneproblem, men like mye en generasjonskonflikt i forhold til at dagens «unge» stiller andre krav til hva de bruker tida på og at et moderne parforhold gjerne innebærer to karrieremennesker.

Faren med et arrangement som Kvinner Viser Vei er en svært ensartet deltagelse - 90% kvinner. Dette kan fort kan utarte seg til et «menighetsmøte». Deltagelsen burde kanskje vært kjønnsknotert med 1/3 menn. Dette tror jeg ville gagnet «saken», sier Stein.

Ellers var det sosiale bra, sier Stein som ikke tok særlig skade av å være i mindretall!



I DET HELE OG DET STORE ET FLOTT OG IMPONERENDE ARRANGEMENT SOM JEG HAR HATT STORT UTBYTTE AV, sier Lill Torunn som med så mange inntrykk, erfaringer og tilbakemeldinger bør være selvsikre deltaker neste gang konferansen arrangeres i Stavanger i 2001.

Hane i hønekurven

Stein Johansen sier at de seminarene han

Også store gutter leker med biler – vegdirektor Olav Søfteland fant en liten gul en



Stein Johansen, eneste hankjonn fra Troms, så ut til å trives i «hønekurven».

Solveig Hansen og Anita Molander på Harstad trafikkstasjon synes at Kvinner Viser svarte til forventningene - ihvertfall på det sosiale. Vi visste vel ikke helt hva vi ga oss ut på, men vi i gledet oss i alle fall til turen og storkoste oss, sier de.

Seminaret om «Trafikk og etikk» var meget bra, men ikke et direkte et kvinneseminar. Likevel var det godt å få litt avveksling fra all «kvinnepreika», sier Harstadkvinnene.

«Slå ut håret -slipp deg løs»-seminaret var en nedtur og svarte ikke til forventningene. Det var for deprimerende, for stor gruppe - og hadde vi visst bedre kunne vi valgt et annet emne.

Messa var gedigen og flott, sier Solveig og Anita. Vegvesenet hadde den fineste standen - de tenkte i allefall på at det også var «småtroll» blant de besøkende. Ellers fikk vi liten tid til å se alt.

Det sosiale var for øvrig utmerket.

Det var tett program fra ende til annen. Skibladnertur, nachspiel, fellesmiddag for vegvesenet og byvandring. Det var flere arrangement vi kunne tenkt å være med på, men det var såpass mye å velge mellom at noen kolliderte med hverandre. Ellers ble vi godt kjent med våre egne vegvesendamer fra vegkontoret, noe som var meget positivt!! I tillegg fikk vi også pratet med andre vegvesendamer i landet. «Bare hyggelige jenter», avslutter Harstad-jentene!



Avduking av «Roses lund» – Vegvesenets gave til Hamar. Fra venstre: Vegdirektor Olav Søfteland, vegsjef Helen Wigdel, ordfører Odd Aspeli og biskop Rosemarie Kohn.

Stillingsvurderingssystem for Statens vegvesen

av Geir Berger

I april i år reise undertegnede og Vigdis Persen fra Vegdirektoratet på studie-reise til Helsingfors for å besøke det finske Vägverket. De har utviklet og tatt i bruk et resultatlønnssystem vi anså relevant og interessant i forhold til arbeidet med utvikling av et stillingsvurderingssystem for Statens vegvesen. Vi ønsket å få informasjon om oppbygging og bruk av systemet.

De første dagene av turen (lørdag og søndag) ble brukt til å være turist i Helsingfors og til å oppsøke det lokale næringslivet. Helsingfors er en vakker by. To dager ble for kort tid til å være turist, så det frister å dra tilbake som ordentlig turist.

Det faglige utbyttet av turen ble også godt. Mandag og tirsdag hadde vi møte med Erkki Westerlund og Anja Silvenius fra det finske Vägverket. De orienterte om lønns-systemet, som Vägverket selv har utviklet og brukt siden begynnelsen på 90-tallet.

Lønnsystemets struktur er en helhet som består av

- en grunnlønn som baserer seg på oppgavens innhold

- og kompleksitet
- en individuell lønnsdel som baserer seg på den personlige prestasjonen
- en resultatbonus som baserer seg på hva enheten/gruppen har prester

I bunnen for stillingsvurderingen ligger en **stillingsbeskrivelse**.

Skjemaet som benyttes til stillingsbeskrivelsen ble utarbeidet samtidig med utviklingen av stillingsvurderingssystemet. Stillingsbeskrivelsen fylles ut første gang så snart som mulig etter at en person er tilsatt. Senest skal dette skje innen 6 måneder etter tiltredelse.

Stillingen får etter vurderingen en poengsum. På bakgrunn av denne poengsummen blir **stillingen** innplassert i en av 13 lønnsklasser.

Stillingsbeskrivelsen består av følgende hovedelementer:

- hensikt med stillingen
- arbeidsoppgaver, resultatmål og ansvar
- innflytelse/påvirkning
- kompetanse - minimum utdanningskrav



Lørdag og søndag ble brukt til å være turist i Helsingfors, her på Senatortorvet foran Domkirken

- og krav til eventuell spesialkompetanse
- krav til erfaring
- arbeidsmiljø/belastning
- krav til selvstendighet og eventuell beslutningsmyndighet
- personalansvar/økonomiansvar

Skifter en person stilling, må det gås gjennom ny stillingsbeskrivelse innen 6 måneder. Etter dette vil ny lønn bli fastsatt.

Prestasjonsbedømmingen

Prestasjonsbedømmingen skjer medarbeidersamtale i januar måned. Det er den nærmeste overordnede som har ansvar for vurderingen. Før medarbeidersamtalen bedømmer den tilsatte sine egne prestasjoner, og lederen gir sine vurderinger. Deretter gjennomgås

skjemaet i medarbeidersamtalen. Ut fra resultatet av vurderingen blir det fastsatt en poengsum for den tilsattes prestasjoner. Dette vil igjen danne grunnlag for eventuelle lønnsopprykk for den enkelte.

Resultatbonus

Resultatbonusssystemet er gruppebasert - ikke individbasert. Det er grovt bygget opp, slik at enten får **samtlige** tilsatte i f.eks. et distrikt eller sentralforvaltningen, eller **ingen**, bonus. Alle får samme prosentandel resultatbonus av egen lønn. Inntil 3,5% av lønnen til en tilsatt kan være bonuslønn.

Resultatbonusssystemet krever klare mål. Hvert distrikt får 6-7 mål innen nøkkelområder. Eksem-

pler på nøkkelområder kan være: trafikksikkerhet - dødsulykker i trafikken, budsjett eller personalkostnader.

Måloppnåelse blir vurdert på en karakterskala fra 1 til 5. Karakteren 3 oppfattes som et godt prestasjonsnivå, men gir ikke bonusuttelling. Karakteren 5 er svært bra. Bonus gis for måloppnåelse mellom 3 og 5.

Det ble i 1997 ikke utbetalt resultatbonus til alle enheter. I 1998 derimot fikk samtlig enheter bonuslønn fra 3,4 poeng (sentralforvaltningen) til 4,1 poeng (Lapland distrikt).

Fagforeningene har vært med hele tida i oppbyggingen av systemet, og det har vært godt samar-

beid mellom administrasjonen og organisasjonene.

Systemet er likt for hvert distrikt, men målene og vektningen av målene kan være forskjellig. Inntrykket Vägverket har er at dette systemet bidrar til mer kreativitet for å oppfylle målene, og systemet virker motiverende for den enkelte.

Studieturen var nyttig. Selv om både kulturen og rammebetingelsene er forskjellige i Finland og Norge, er hovedelementene i stillingsvurderingssystemet veldig likt. Tankene og erfaringene de har gjort i Finland, vil derfor være nyttige å ta med seg i det videre arbeidet vi skal gjøre. Dette arbeidet har vi for øvrig startet, og undertegnede er blant annet sammen med Vigdis Nymoen Persen, med i en arbeidsgruppe som fram til årskiftet skal ha laget et utkast til stillingsvurderingssystem for Statens vegvesen. Dette utkastet skal så forelegges etatsledelsen og tjenestemannsorganisasjonene. Dersom forslaget vårt blir godkjent, vil arbeidet videreføres neste år med utprøving og innføring i fylkene. Målet er at systemet kan tas i bruk som et hjelpemiddel i forbindelse med eventuelle lokale lønnsforhandlinger høsten 2000.



... og til å oppsøke det lokale næringslivet

Tur til Riksgrensen og Narvik

24. og 25. august i år var det velferdstur for pensjonerte vegfolk fra Nordkjösbotn veg- og trafikkstasjon.

På turen var det blant annet stopp på Gratangen båtmuseum med lunsj på Foldvik Brygger. Riksgrensen hotell var «åstedet» for overnattingen, og på hjemturen var det besøk på Krigsminne-museet i Narvik.



Turgjengene samlet på trappa til Gratangen hotell



Søskenflokkene Egil og Alfred Seppola med søster Jemmy Jernberg - alle i pensjonistenes rekker.

På båtmuseet i Gratangen: Tor Stenseth, Gunnar Kvalberg og Isak Hansen



Riksgrensen hotell

God stemning ved bordet



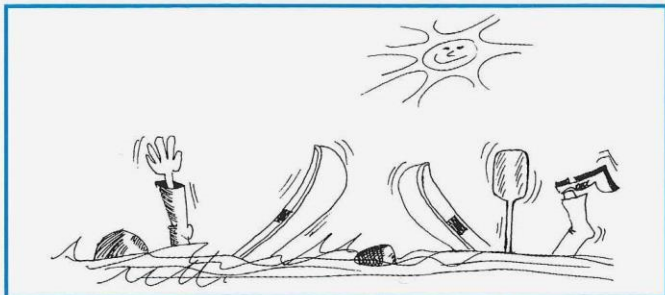
Fra krigsminnemuseet i Narvik: Tor Stenseth og Walter Emaus

Padletur i Nedre Reisaelva

- et ledd i omstillingsarbeidet???

Tiltak som på kort og lang sikt er nødvendig for å styrke etatsfølelsen og samholdet mellom de ulike deler av organisasjonen er et av punktene i mandatet til Omstillingsprosjektet. Dette skal sikre organisasjonen en helhetlig og kollegial holdning i arbeidet. Om årets elvetur for Storslett veg- og trafikkstasjon var et ledd i dette vites ikke, men historica er i alle fall godt lesestoff:

Av Margit Pedersen og Ingunn Syrstad



Karl Martin Eriksen trommet sammen til kanotur for de vegvesenansatte på Storslett torsdag 12. august i år. Ingunn Syrstad, Gro Jensberg Nilsen, Torleif Hole, Asle Pedersen, Karl Martin sjøl og Margit Pedersen dro en ettermiddag/kveld til Sappen, leide kanoer, for å padle ned mot Storslett. «Turarrangøren» opplyste på forhånd at det skulle bli en kort oppvarmingstur. Dette var ment som en lett oppladning foran de lange og mer krevende turene som etter hvert skal komme.

To biler ble parkert nede i dalen, og to ble brukt til å transportere oss opp dalen. Vel oppe i dalen sto kanoene klare til å føre oss 29 km nedover elva. Vi hadde hørt og visste om stryk langs hele elva, skumle stryk til og med, og vi ble advart mot dette av utleier. Det gnog i bakhodet. Stryk, stryk.....

Så kunne padlinga starte, og vi ble visstnok fordelt i båtene etter kompetanse - eller mangel på sådan... I hvert fall entret vi båtene. Når vi i tillegg fikk forståelsen av hva som var for- og bak på båten så fortonet det hele seg mye enklere. Vi var klar for seilasen. Nå hadde det seg slik at en av båtene manglet styrmann og det andre besetningsmedlemmet påsto hun aldri tidligere hadde sittet i en kano. Med andre ord ikke det beste utgangspunkt etter odds. Karl Martin og Gro i første kano, Asle og Torleif i andre og Ingunn og Margit i kano 3 - og altså sistnevnte uten styrmannserfaring. Likevel - i den beste lagånd - gled vi ut fra land. Første stryk møtte vi 100 m fra startplass. Vi traff ikke bølgen slik naturloven krever. I tillegg kom vi for nær nedboende trær som strakte seg lavt ut over

elva. De færreste liker å bli pisket i ansiktet - ikke vi heller, så vi bøyd av. Det samme gjorde kanoen. Den flot videre med bunnen i været og med Ingunn på slep. Etter noe «om og men» hadde hun karret seg i land. Margit hadde forlenget nådd tørt land og «jogget» nedover langs en åsrygg i engstelse for hvor det ble av Ingunn. Men - takk og pris, kom hun kravlende oppover samme åsryggen med åra i handa. Jenta si det... Nedenfor hadde kano 1 og 2 hanka inn vår kano. Den ville ferden kunne fortsette.... Riktignok gikk det fint (etter vår målestokk) i de neste to eller tre stryk. Men så nærmet vi oss stryket vi ble advart mot. De to første kanoene bakset i ville kast nedover (det var svære vannmasser i elva etter all regnet) Vi forsto fort at dette kom til å gå galt. Farta var for sakte, og vi ble snurret rundt i den sterke strømmen og bølgen som var i et eneste kok. Så lå vi der igjen og bakset i ren «Sjoa-stil» i de frådende vannmassene. Denne gangen var det litt andre krefter som reiv og sleit i oss enn første gangen. Margit sa til Ingunn: «hold deg fast i kanoen». Ut over det ble det ikke fort noen videre samtale mellom oss. Vi hadde mer enn nok med å klore oss fast og holde hodet over vannet. Etter at vi var fort noen korte hundre meter nedover og vannet syntes å være noe roligere - ville Margit prøve å svømme i land, og med mye strev nådde hun land. Fra elvbredden så hun Ingunn fortsatt holde fast i kanoen. Margit følte seg rimelig trygg selv om hun visste at hun var sliten. Kano 1 og 2 sto klar til å ta imot henne og kanoen i roligere farvann. Vi valgte å ikke bytte til tørre klær, vel vitende om flere stryk som ventet oss. Så var det bare å komme seg i kanoene og fortsette. Det var fra nå av at «styrmannen» våknet

og begynte å skjerpe seg. Vi hadde fått nok av å ligge i elva og bakse. Ordre etter ordre ble gitt til Ingunn; høyre/venstre, nei høyre, høyre, ro, nei ikke ro, skift, ta i alt du har, bruk de siste kreftene, kom igjen, flott Ingunn. Medisinen virket. Etter to timer i våte klær gikk vi alle i land og byttet til tørt fra topp til tå. Vi laget bål, kokte kaffe, grillet og hadde det helt topp. Ingunn og Margit fikk gjennomgå - med reprise på reprise om hvordan det hele forløp seg fra vi la ut i kanoen med situasjonen for og etter at vi lå i elva. De andre hadde tydeligvis opplevd minst like mye som vi som plasket i elva. I hvert fall ga de uttrykk for det, og stemningen ved bålet var høy. Etter halvannen time kastet vi loss og hadde halve vegen igjen. I nydelig vær, hvor himmelen med rødfargede skyer speilet seg i vannet, var det et lite eventyr å padle nedover. Resten av turen gikk i både stryk og stille farvann, og kano 1 og 2 trodde knapt egne øyne da vi holdt oss på rett kjøl. Vi hadde lært litt av leksa.

Rundt midnatt var vi framme nede i dalen og klare til å starte bilene. Men batteriet i bilnøklene (alarmen) som hadde vært på svømmetur to ganger, nektet å fungere. Uten å gå inn på detaljer så forløp den videre natta med kanoene, diverse tilhengere og pick-uper av ulik størrelse. Andre utilsiktede problemer etc. forbigås i stillhet. Det må likevel sies at alle var på arbejde til rett tid om morgenen, selv om noen bare hadde øynene delvis på gløtt. Ingunn forsikra om morgenen at hun hadde blåflekker både her og der etter møte med stein i elva, og at armene fortsatt hang fast i skuldra. Gro hadde samme armp problemer, siden turen ikke akkurat kunne kalles kort og lett oppvarmingstur.

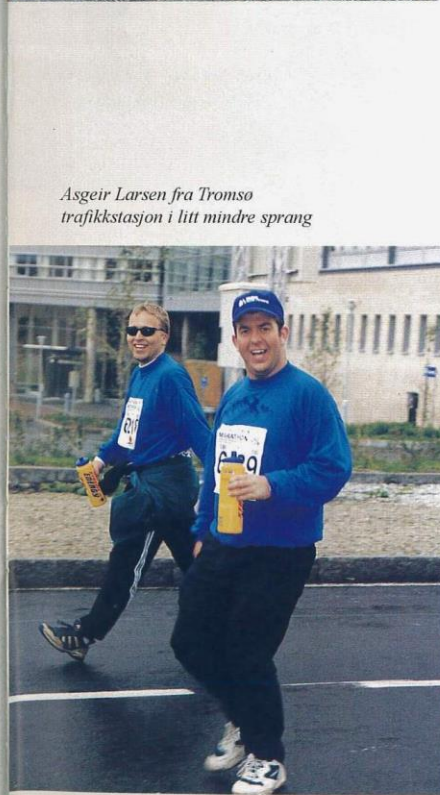
Midnightsun- maraton



ble arrangert i Tromsø første helga i juli. Og Vegvesenet stilte selvsagt opp:

Heksejentene fra Vegvesenet markerte seg i vrimmelen av folk:

Hans K. Hansen fra utbyggingsavdelinga i full sprang



Asgeir Larsen fra Tromsø trafikkstasjon i litt mindre sprang



Heksene nærmer seg mål.

Pensjonister.....SE HER:

Invitasjon til oppstart av Vegvesenets pensjonistforening i Troms

Det er nå bare tre fylker i landet som ikke har dannet pensjonistforening for vegvesenets pensjonister. Det er Sør-Trøndelag, Troms og Finnmark.

Vil du som oss - bør vi gjøre noe med dette. Etter oppfordring fra Statens vegvesens pensjonistforbund ble det avholdt et orienteringsmøte på Bardu veg- og trafikkstasjon 27. mai i år. På møtet ble det valgt et interimstyre bestående av Walter Emaus, Arne C. Olsen og Martin Eriksen. De skulle arbeide videre med saken.

For å "lodde" stemningen rundt i fylket ble det også valgt følgende kontaktpersoner blant møtedeltakerne:

Ottar Stenhaug, Breivika
tlf. 77 07 57 64

Arnold Paulsen, Gratangen,
tlf 76 92 01 41

Gunnar Borch, Tennevoll,
tlf. 77 17 51 81

Terje Øvergård, Bardu,
tlf 77 18 41 60

Hans Østerås, Nordkjotsbotn,
tlf 77 72 83 39

Håkon Wollstad, Storslett,
tlf. 77 76 71 21

Norvald Jakobsen, Finnsnes
tlf 77 84 13 34/77 84 00 94

Reidar Reiersen, Nordmannvik,
tlf. 77 71 71 66

Formål

Formålet med foreninga er å fremme medlemmenes sosiale, økonomiske og kulturelle interesser. Det tas sikte på å avvikle minst to felles møter i året samt et julebord. I tillegg vil det



*Fra møte med lederen i vegvesenets sentrale forening:
Bak fra venstre: Bjørn Sorlid, Vegdirektoratet, Eilif Mathisen, Anna Birkelund, Walter Emaus. Foran: Martin Eriksen og Arne C. Olsen.*

bli lagt vekt på å tilrettelegge felles turer til aktuelle steder etter medlemmenes ønsker.

Medlemsskap

Alle pensjonister fra Statens vegvesen samt ektefeller/samboere og gjenlevende ektefeller/samboere av pensjonister kan bli medlemmer i foreningen.

Bare pensjonister fra Statens vegvesen skal betale kontingent til foreningen. Kontingenten vil bli foreslått til kr 100,- pr. år. Dette må imidlertid avgjøres når vi får valgt styre for foreningen.

Trivelig miljø

Vi tror at vi samlet kan få til et trivelig miljø som gagnar den enkelte pensjonist.

Er du interessert i å melde deg som medlem i Statens vegvesens pensjonistforening i Troms, bes du ta kontakt med en av de foran nevnte kontaktpersonene. Kontaktpersonene bes rapportere til interimstyret om interessen for en forening i fylket.

Walter Emaus

Martin Eriksen

Arne C. Olsen

Personalnytt

Vegstikka

Frist for innsendelse av stoff til neste nummer:
5. november -99!

Takk

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

Karl Johan Sivertsen

«Takker for populær hilsen i anledning 25 år i etaten. Det var no så altfor meget - men koselig likevel. Hjertelig takk!»

Inger Nilssen

Hjertelig takk for gaven og blomstene som jeg fikk for 25 år i etaten, og en spesiell takk til kollegaene ved Bardu veg- og trafikk.

Johan Svendsen

Hjertelig takk for oppmerksomhet, gaver og blomster på min 60 års dag 2. september 1999.

Errol Paulsen

Hjertelig takk for oppmerksomhet og gaver på min 50 års dag.

Hermod Johansen

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

Hugo Lorentzen

Takk for blomster og gaver i anledning mine 25 år i etaten.

Eilif Markussen

Takk for gaver og en koselig tilstelning i forbindelse med min avgang fra produksjonsavdelinga.

Svein Johansen

Velkommen!

Ann-May Pedersen, avdelingeingeniør,
Finnsnes trafikkdistrikt

Vi gratulerer

Med 50-års dagen:

Toralf Bergseth, Sjøvegan 1. oktober
Hugo Lorentzen, Lauksletta, 4. oktober
Rolf B. Hanstad, Birtavarre 27. oktober
Rolf Andreassen, Harstad 14. november
Helene Bråten, Tromsø 3. desember

Med 60 års dagen (Vel overstått!)

Karl-Erik Andreassen, Finnsnes 9. september
Errol Paulsen, Brostadbotn 2. september
Oddmar Eilertsen, Kvaløysletta, 3. september

Med 25 års tjeneste i etaten:

Eiliv J. Markussen, Borkenes 2. september
Stig Sorensen, Breivika 3. september
Trygve Johnsen, Meistervik 18. september
Torild Heimdal, Kvaløysletta 1. oktober
Ivar G. Henriksen, Storsteinnes 21. oktober
Julian Johnsen, Laksvatn, 21. oktober
Lisa Sundstrom, Tromsø 28. oktober
Inger Johanne Karlsen, Kvaløysletta, 1. november
Inger Nilssen, Finnsnes 1. november
Odd A. Sæther, Sjøvegan 18. november
Bjørnar Moen, Storsteinnes 25. november

Takk for oss!

Ingrid Ås, Tromsø trafikkstasjon
Torstein Pettersen, Finnsnes veg- og trafikkstasjon
Jan Johnsen, Soløy, Produksjonssted Bardu
Thor Jakobsen, Vegkontoret
Svein Johansen, “
Olav Gulbrandsen, “
Erik Skonseng, “
Guri Ugedahl, “
Petter Hildre, “
Fredrik Nikolaisen, “
Stein Wiggo Thomassen, Tromsø vegstasjon

Permisjoner

Terje Fjordbakk, Harstad trafikkstasjon, 4 år
Odd Danielsen, Utbyggingsavdelinga, 2 år
Håkon Gjertsen, “, 1 år
Per Nilssen, Administrasjonsavdelinga, 1 år