

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:

Skilt kan brukes til
så mangt



*Finnsnes-
området*



Fra Skøelv



*Henrikvik
- Kaldfjord*

Foto: Sigurd Skjelmo

Vegstikka

Bedriftsblad for Statens vegvesen Troms Nr 1 - 2000 - 32. årgang



Statens vegvesen
Troms

Helter og skurker!

Rasulykka i Lyngen i januar tok 5 menneskeliv. Tidligere samme måned omkom flere mennesker i togulykka utenfor Hamar. På slutten av forrige år sørget forliset av hurtigbåten Slepner også for tap av menneskeliv. Alle ulykkene skjedde innen samferdselsektoren, og mediefokuseringa var enorm. Alene var hver og en av ulykkene «godt» stoff for aviser, radio og TV. Men sammen ble de megaintressant. Det eneste journalistene savnet mellom snøbygene i Troms var ei flyulykke! Selv om hovedparolen er «Smi mens liket er varmt» - letes det også etter ansvarlige for ulykka. Når den første nyhetsinteressen har lagt

seg settes det spørsmål ved sikkerheta.

Kritikken fra befolkninga og trafikantene er sterk. Krav om flere og oftere stengte veger blir fokusert. Media roper på sikkerhet, ansvar og taler folkets sak. Engstelige enkeltskjebner blir slått stort opp - og menneskenes lidelser blir førstesidestoff.

Samtidig vokser kritikken mot dårlig framkommelighet. Stengte veger betyr hindringer og brudd i hverdagsrutinene. Åpne veger er et folkekrav - tross dårlige veg- og værforhold. Å trosse naturen og myndighetene gir heltestatus. Media lager nytt



førstesidestoff: Denne gangen med de som tar seg over - og gjennom raset. Enten er de lei av å vente på at vegen skal åpnes - eller de ser utfordringa i å gå over nedraste snømasser. Også de som trosser myndighetenes anmodninger om å evakueres framstilles som folkehelter. Hvor er logikken - og hva betyr pressens etiske regler i praksis?

Lisa

BEDRIFTSBLAD
FOR STATENS VEGVESEN
TROMS

Nr. 1 2000 - 32. 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 forsida:
Lisa Sundstrøm
Vår i nord

En engel i blant oss?

Vi har fått en særdeles koselig og ettertenksom hilsen fra Charles Hermansen i Gratangen.

Han skriver at barnebarnet, Frida, kom til han ved juletider med en engel hun hadde laget i barnehagen. Hun sa at det var en Vegvesen-engel. «Jeg protesterte», skriver Charles - «og sa at slike skapninger ikke finnes i Vegvesenet» - men Frida var urokkelig. Det var en Vegvesen-engel.

Charles har sendt bildet av engelen til Vegstikka og sier at dersom vi treffer på en slik skapning i etaten så vet vi i alle fall hvem det er!



Trafikksjefen har ordet

Hvordan kan vi lykkes i vårt videre Vegvesen-liv?

Av Per-Ivar Harila
Foto: Lisa Sundstrøm

Når jeg velger å ta opp dette temaet, så er det ikke for at jeg tror det er spesielt nytt. Noen kan til og med oppfatte temaet som etter hvert utdebattert. Jeg velger likevel å benytte denne sjansen til å skrive om det, fordi jeg er svært opptatt av hvordan vi skal lykkes i vårt videre vegvesen-liv.

I min overskrift dekker ordet *vi* alle i Statens vegvesen. Jeg tror ikke noen av oss har en tryggere tilværelse enn andre. Dersom man på politisk nivå finner ut at man igjen ønsker å gjøre noe med Statens vegvesen - tror jeg det vil omfatte alle deler av etaten - og ikke bare produksjonsvirksomheten. Et eksempel på det er de forsøkene som nå skal gjennomføres med Offentlig og Privat Samarbeid (OPS) i forbindelse med gjennomføring av nye vegprosjekt. De oppgavene som skal gjennomføres av private selskap i disse forsøkene, omfatter også tradisjonelle myndighetsoppgaver som planlegging og utøvelse av byggherrerollen.

På samme måte har vi allerede flyttet deler av virksomheten på trafikkstasjonene inn i et konkurranseforhold med private. Likedan kan man tenke seg at oppgaver på administrasjonsavdelingen kan utføres av andre - ved at vi kjøper disse tjenestene utenfor Vegvesenet.

Hvordan kan vi så sikre oss et fortsatt godt og langt liv i Vegvesenet? Mitt svar er at for å være sikre på det må hver og en av oss ha tro på at ingen kan gjøre Vegvesenets jobb mer effektivt enn oss. Med effektivitet mener jeg at ingen kan levere de samme tjenester som oss med samme kvalitet - og med samme eller mindre ressursbruk enn oss. Hva skal vi så gjøre for å bli sikre i troen på dette?

Vi har allerede gjort mye for å danne en god basis for at Vegvesenet skal få fortsette i noenlunde samme form som tidligere. Den store omorganiseringen i 1995 ble gjort nettopp for å sikre en mest mulig effektiv organisasjon. Samtidig skulle vi tilfredsstille kravene til skille

mellom produksjon og myndighet. Jeg var sentral i arbeidet med omorganiseringen i Finnmark, og min oppfatning er at det ble gjort et godt arbeid med å planlegge den nye organisasjonen. Det er det mange velger å kalle «boksologiarbeidet». Vi var imidlertid ikke god nok til å jobbe med menneskene som sitter inne i boksene - etter at boksene var på plass.

Jeg mener at vi som er ledere i Vegvesenet slo oss for fort til ro med at nå er organisasjonen på plass. Så nå er alt vel. Samtidig gjensto kanskje den viktigste jobben. Dersom det er nødvendig med endringer i organisasjonen vår, så skjer de ikke med å tegne nye bokser. Det må samtidig skje endringer knyttet til personene i boksene, enten i form av nye oppgaver eller andre måter å løse oppgavene på. Det er ingen tvil om at det var noen i organisasjonen som byttet oppgaver - og som viste stor tilpasningsdyktighet. Disse endringene skjedde imidlertid mer som følge av endringene på organisasjonsstrukturen, enn at det var nødvendig med endringer i oppgavene og måten de blir utført på.

Når vi nå er inne i det som mange oppfatter som en «ny runde» med forbedringsarbeid i organisasjonen, så er det fordi det er helt nødvendig for at vi skal lykkes med hele omorganiseringen. Jeg tror også at de som går og håper på at dette snart går over, bør finne noe annet å håpe på. Den jobben vi er inne i nå er en jobb som må løpe kontinuerlig i årene fremover. Det er en svært viktig jobb, spesielt for lederskapet (mellomledere, avdelingsledere og vegsjef) i Statens vegvesen.

Jeg er svært glad for at effektiviseringsarbeidet nå er satt inn i det som jeg oppfatter som et riktig perspektiv. Det er satt fokus på det som skjer innenfor dagens organisasjon, og målet er en mer effektiv organisasjon - ikke nødvendigvis en annen organisasjon. Det kan hende det blir nødvendig med noen organisasjons-



messige justeringer, men dette er i seg selv ikke målet. Målet er en mest mulig effektiv organisasjon, uavhengig av hvordan organisasjonsstrukturen er.

Hva kan så hver enkelt av oss gjøre for at vi skal nå dette målet? Svaret er enkelt, det er nettopp vi som kan gjøre alt, og ingen andre. Hver enkelt av oss må innse at vi selv må sette nettopp våre egne oppgaver- og måten vi gjør disse på - «under lupen». Kan jeg bruke mindre tid på mine oppgaver enn det jeg gjør i dag? Er det noen oppgaver jeg gjør i dag som det ikke er behov for å gjøre? Er det mer riktig at andre gjør noen av mine oppgaver fordi de totalt sett da blir løst mer effektivt?

Noe av dette har vi nettopp hatt «en runde» på, men jeg håper alle er enige i at dette må være en løpende prosess. Vi må hele tiden lete etter de små mulighetene som finnes i våre daglige gjøremål. Det gamle ordtaket om at «mange bekker små, gjør en stor å», er i så måte meget treffende.

Jeg har veldig god tro på at vi lykkes, og at Vegvesenet som organisasjon skal kunne leve et langt liv i noenlunde tilsvarende form som i dag. Min tro bygger blant annet på det jeg ser som en gryende oppfatning blant mange ansatte i Vegvesenet; at det er nødvendig med en effektivisering av måten vi løser oppgavene på.

Jeg ønsker derfor oss alle lykke til med dette arbeidet i årene som kommer!

Ny trafikksjef

Vegvesenet i Troms har fått ny trafikksjef - i første omgang for 9 måneder! Per Ivar Harila heter nykomlingen som fikk en «pangstart» i fylket vårt. To uker etter ankomst gikk raset i Lyngen, og siden har arbeidsdagene stort sett gått i ett. Takling av rasulykka, nye kolleger og ny organisasjon krever sitt. Men når tida tillater det tar han gjerne en skitur!

Tekst og foto: Lisa Sundström

Fra Finnmark

Per Ivar kommer fra Vegvesenet i Finnmark. Der har han vært utbyggingsjef i to år før han kom til oss. Men han har tjent etaten i 12 år, først som planlegger av gang- og sykkelveger og kryssutbedringer. I 4 år hadde han denne jobben før han ble leder av planseksjonen. Etter ett år som leder ble han «head-hunta» til prosjektlederjobben med omorganiseringa i 1995. Og etter det gikk han over i jobb som distriktsleder for Øst-Finnmark trafiktdistrikt hvor han ble i 2 ½ år før han fikk jobben som utbyggingsjef.

Per Ivar kjenner med andre ord etaten fra ulike sider, men mest lærte han i tida som prosjektleder for omorganiseringa. Engasjementet fra folk i organisasjonen imponerte han. I ettertid har han tenkt at resultatet kunne blitt bedre. Da «boksene» var på plass glemte vi menneskene inne i boksene.

For egen del skulle han gjerne vært lenger i jobben som utbyggingsjef før han kom til oss. Han folte ikke at det var riktig å forlate denne stillingen etter så kort tid. Men han måtte ta utfordringa i Troms da den kom. Og blir gjerne lenger enn planlagt her - dersom anledninga byr seg.

«Pang» start

Da Per Ivar starta i trafikksjefjobben i Troms var planen å besøke alle utestasjonene den første tida. Det rakk han akkurat. På vei hjem fra Storslett ble han omdirigert til raset i Lyngen. Det hadde selvsagt vært ønskelig med en «mykere» start hvor han kunne blitt bedre kjent med organisasjonen, folkene og systemet. Etter rasulykka ble alt «strukturert» i noen uker framover. Og selv om det er utfordrende når det «koker», blir planlegging av arbeidsdagen umulig. Det var en tragisk start på en ny jobb - og Per Ivar ønsker ingen samme opplevelse. Men han har nok også blitt styrket på det han var gjennom i dagene under og etter raset.

Livet for Vegvesenet

Per Ivar er utdannet ingeniør fra NKI, anleggsteknisk linje. Dessuten har han noen få vektall med bedriftsøkonomi og offentlig administrasjon og ledelse. Utbildelsen fra NKI var dessuten interessant på mange

måter, ikke minst fordi den ga lærdom med å arbeide selvstendig.

Før han startet livet i Vegvesenet jobba han i en bedrift som drev med bilsalg og maskinentrenervirksomhet. En av storkundene i entreprenørvirksomheten var Statens vegvesen! «Barnearene» i bransjen jobba han under gulvet med å skifte olje og smøre biler. Krevende kunder ville ha topp service! Etterhvert endte han opp som bilselger i et halvt år.

Ulike vegvesen

Selv om overgangen fra jobb i privat bransje til Vegvesenet er merkelig, er heller ikke livet i Vegvesenet likt, sier Per Ivar. Han er overrasket over hvor store forskjeller det er mellom Troms og Finnmark. Dette gjelder både praktiske måter å gjøre arbeidet på - alt fra «flytting av papir» til samarbeidsmåter. For øvrig er ulikhetene i miljøet på trafikk- og utbyggingsavdelinga likt - både i Troms og Finnmark. Men både over fylkesgrenser og innen fylkene er det mye å ta lærdom av hos hverandre.

I ledergruppa på trafikkavdelinga i Troms har han hatt bare positive opplevelser. Det er mange spennende typer med ulik erfaring. Ulikhetene skaper utfordrende diskusjoner i gruppa.

Utfordringer

Per Ivar tror det ligger et utviklingspotensiale i hvordan samarbeidet mellom seksjonene på vegkontoret og distriktene ute skal være. Det skal være spenning i forholdet - men den bør være på et riktig nivå. Han ønsker at det skal skje ei videreutvikling av samarbeidet - slik at vi strever mot samme mål. Dessuten bør forholdet mellom myndighet og produksjonssida blir mer profesjonelt. Og både trafikk og produksjon må «riste» hverandre når det trengs!

For egen del sier Per Ivar at han ikke kommer til å la arbeidet på trafikkavdelinga bære preg av at han bare har en 9-måneders jobb. Han ønsker å jobbe i «evighetens perspektiv»!

Fritid

Når Vegvesenet ikke står på dagsorden er Per Ivar både kulturell og sporty. Han er med i revygruppa hjemme i Vestre Jakobs-



elv, og snart klar for årets påskerevy. Da han tok jobben i Tromsø søkte han permisjon fra Jakobselv teaterlag. Den ble ikke innvilget! Det betyr at han i tillegg til Vegvesen-dokument også puggar revytekster. Dessuten synger han i kor!

Fram til 1998 har Per Ivar også vært fotballdommer i 2. divisjon. Dommerjobben har tatt han til hver en «vokro» i Nord-Norge. Å holde styr på 22 «tullinger» på banen og 10 på benken er dessuten nyttig erfaring for lederjobben i Vegvesenet! For egen del har han også vært på banen som spiller - også i bedriftsfotball. Dessuten var han med i vegmesterskapet på ski i fjor. Men fra å være aktiv idrettsmann er han nå blitt trimmer. Det innbefatter blant annet skitur i lysloypa i Tromsø flere kvelder i uka. Per Ivar går heller en skitur enn å synke ned foran TV. Når han sjelden er hjemme fra jobben for i 7 tida om kvelden, og så tar en skitur, blir det ikke tid til stort annet enn soving resten av dagen. Så langt har han heller ikke følt seg ensom og alene med hyltelivareelse i Tromsø. Han har ikke engang hatt tid til å besøke venner og kjente i byen ennå. Dessuten har det nok vært en fordel å bare ha seg selv å tenke på i den første tida i nyjobben. Familieliv lar seg vanskelig kombinere med en jobb som tar nesten hele døgnet.

Men fredag ettermiddag blir han «sosial» igjen. Da drar han hjem til Vestre Jakobselv (som ligger 17 km innenfor Vadsø) - og nyter helga med familien. Mandag morgen klokka 04.45 starter forberedelsene til turen mot Tromsø hvor han er på jobb halv 9. Og selv om været er mer stabilt hjemme enn i Tromsø - og dessuten mindre snø - trives Per Ivar veldig godt i Tromsø og i jobben som trafikksjef.

Ras og Rasfare

Er vi beredt?

Tekst: Trond Larsen

Foto: Lisa Sundström

19. januar i år gikk det to skred over riksveg 91 i Kjosens i Lyngen. 5 mennesker omkom i det siste av de to. Sammen med andre ulykker innen samferdselssektoren, har fokus blitt satt på beredskap, sikkerhet og ansvar. Undersøkelingsgruppa som fikk i oppdrag å undersøke forholdene etter ulykka, konkluderer med at de beredskapsansvarlige i Statens vegvesen Troms delvis mangler støttesystemer for å vurdere skredfare. Retningslinjene for håndtering av situasjonen etter at skred har gått karakteriseres som mangelfulle. Fortiden er det vanskelig å gjøre noe med, men hva vil skje i fremtiden?

Ikke overraskende konkluderer undersøkelsesgruppa med at 100 % sikring av riksveg 91 gjennom Kjosens ikke er mulig uten at det gjennomføres større fysiske tiltak i form av skredoverbygg eller tunnel. Samme kan nok sies om mange av de skredutsatte strekningene vi har på riks- og fylkesvegnettet i Troms.

I påvente av fysisk sikring er det imidlertid - slik undersøkelsesgruppa ser det - flere forbedringer som Statens vegvesen kan iverksette for å unngå fremtidige skredulykker både på riksveg 91 i Kjosens og på andre skredutsatte strekninger.

Gode systemer for vurdering av skredfare vil kunne bidra til at vegene stenges for første skredet går og gjenåpnes med liten risiko for nye skred. Utviklingen av slike støttesystemer vil bl.a måtte involvere DNMI (Det norske meteorologiske institutt) og NGI (Norges geotekniske institutt). Kostnadene forbundet med utvikling og drift av slike systemer gjør imidlertid at undersøkelsesgruppa har anbefalt at Vegdirektoratet tar ansvaret for det videre arbeidet på dette området. Mulighetene for «spilelag» med kraftselskaper, Forsvaret, Politiet og de frivillige hjelpeorganisasjonene må undersøkes.

Vegsjefen i Troms blir i rapporten bedt om å foreta en gjennomgang av - og forbedre rutinene og retningslinjene for skredberedskapen i fylket for neste vinterseong. Gruppen viser til en

rekke områder hvor det åpenbart er behov for forbedringer.

80 % av alle skredulykker på veg rammer ryddemannskaper og ventende trafikanter. I tillegg til å ha gode HMS-rutiner, må rutinene også beskrive hvordan man effektivt skal sikre seg mot at kjøretøyer ikke kommer inn i skredområdet etter at et skred har gått. Dersom dette likevel skulle skje, må rutinene beskrive hvordan kjøretøyer effektivt skal dirigeres til sikkert venteområde. Lett tilgjengelig sperremateriell er en vesentlig forutsetning for god beredskap på dette området.

I Lyngenukka tok det - på tross av at Vegvesenets retningslinjer for varsling og sperring ble fulgt - ca. 40 minutter fra første beskjeden om skred i Kjosens nådde Vegvesenet til sperremateriell var på plass. Ennå 45 minutter etter første beskjeden var det trafikanter inne i skredområdet. Vegsjefen i Troms bes derfor om at det innen neste vinterseong er utarbeidet instruks for alle skredstrekningene i Troms der det er klargjort

- hvilke kriterier og støttesystemer man skal benytte i vurderingen av skredfare. Vegsjefen i Troms bes om å vurdere mulighetene for ei videreutvikling av samarbeidet med NGI og DNMI etter den modellen som er utviklet for Tromsø kommune for skredvarsling/evakuering.
- hvordan man sikrer at kjøretøyer ikke kommer inn til skredområdet etter at et skred har gått og blir henvist til sikkert venteområde etter at skred har gått.



Media krever også sitt. Vegsjefen intervjuet av NRK (Lars-Egil Mogård)

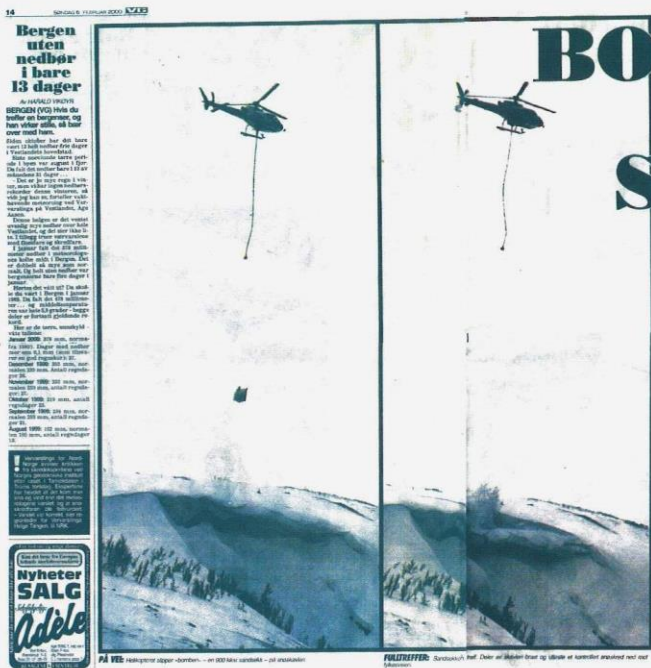
- hvordan man sikrer effektiv dirigering av kjøretøyer til sikkert venteområde.

Gruppen ber om at alle skredlokaltiteter i Troms gjennomgås for neste vinterseong med tanke på å klargjøre grensene mellom skredområdet og sikkert venteområde. Bruk av informasjons-tavler for markering av skredområdene må inngå i vurderingene.

Årlige «skredmøter» bør iverksettes allerede fra neste vinterseong av. Hensikten med slike møter er å «briefe» både eget og innleid mannskap slik at de er fortløpende med rutiner og retningslinjer og har god kunnskap om den enkelte skredlokaltiteten. Politiet bør også inkluderes i slike møter all den tid de fungerer som skadestedsledere ved ulykker på veg.

Så gjenstår det å se på hvilken måte gruppas anbefalinger følges opp av Vegdirektoratet og Vegsjefen i Troms. «Vegstikka» er kjent med at Vegsjefen i Troms planlegger et møte med avdelings- og berørte mellomledere i trafikk og produksjon i nær fremtid for å få satt i gang det praktiske arbeidet med forbedringstiltak frem mot neste vinterseong. Hva rapporten har avstedkommet av initiativ i Vegdirektoratet har vi ikke oversikt over pr. i dag. Vi vil følge opp saken i senere nummer.

Til krig mot snøen!



BOMBER MOT SKRED

En rekke felleben og trekle morterang opp i går var velbesen på bombeløst mot snøskavler utenfor Tromsø, med helikopter.

TROMSØ (VG) Krigen mot snøskred trappes opp. I går var velbesen på bombeløst mot snøskavler utenfor Tromsø, med helikopter.

Helikopteret var vedtatt å slippe ned bomben på et område som var utsatt for snøskred. Bomben var en 100 kg sandsekke som ble kastet ned fra en høyde på ca. 300 meter. Bomben slo ned i snøen og skapte et skred som var ca. 100 meter langt. Dette er et stort skred som kan være farlig for trafikken på veien.

Det er viktig å være oppmerksom på snøskred, spesielt i områder som er utsatt for snøskred. Det er viktig å være oppmerksom på snøskred, spesielt i områder som er utsatt for snøskred.

Vann og sand

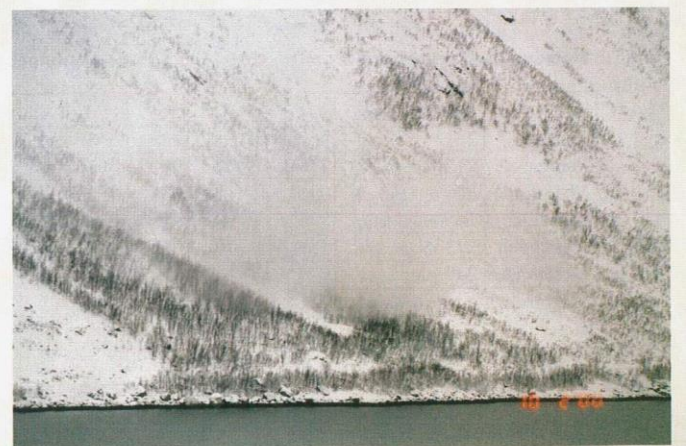
5. februar i år forsøkte vi først vannbombing med 1000 liter brann-bøtter («bambibuchett») på oppunder Åsfjellet nord for Tromsø (fv.53). Resultatet ble minimalt. Men bombing med 900 kg's sandsekker ga godt resultat. Forsøket ble gjort på en konsentert snøskavl. Med slipp fra ca. 30 m over terrenget ble store deler av en stor hengeskavl utløst. Vi fikk også

gende kriterier:

- Konsentrerte rasløp med hengskavler, som vil dra utløste ras videre nedover i rasområdet
- Best mulig lokalkunnskap må fram i forhold til reell rasfare nå, eventuelt forebygge mot dette ut fra dagens snøforhold. Best mulig lokalisering av bombemål.
- Utnytte helikopter ved å kombinere flere steder på samme dag

Konklusjon

Etter bombing under «Kvaløyalpene» i Grøtford, på rv. 825 ved Strætelia og Hilleshamlia og ved Langvassbukta i Gullesfjord er følgende konklusjon kommet fram: Heli-bombing med sandsekker er en aktuell metode for å utløse kontrollerte snøras. Utfordringen er å bruke metoden til rett tid - når det er mest mulig rasfare/glidesjikt i snøen, og på rett sted. Det er viktig å utnytte lokalkunnskap om løseområder. Kostnadene er akseptable dersom vi får utløst skred. Det vil også bli forsøkt andre typer «våpen» - som isblokker på 800 kg.



Tekst: Ole-André Helgaas / Lisa Sundström
Foto: Ole-André Helgaas

Denne vinteren har vært ekstrem med tøffe værforhold og på det meste 55 stengte veier. Ras, rasfare, folk og uvær har skapt vanskelige kjøreforhold og dårlig framkommelighet. En slik værtilstand krever tøffe beslutninger om vegstengning - og ikke minst vegåpning. Selv i vår teknologiske tidsalder føler vi oss handlingslammet mot naturkreftene. Derfor har det «rasfaglige» miljøet i Vegvesenet Troms sett på muligheter til å utløse kontrollerte snøras. Slik kan kanskje rasområdet på noen av de mest utsatte vegstrekningene bli redusert.

Dynamitt og bombekastere

Tidligere har vi i Troms forsøkt å utløse ras med sprengning med dynamitt og bruk av bombekastere (med bistand fra Forsvaret). Men erfaringene er tildels negative på grunn av fare for blindgjengere (=udetonert sprengstoff) og svært strenge sikkerhetskrav. Behovet for å prøve ut helikopterbombing med andre typer «våpen» ble derfor aktuelt.

Vann og sand

5. februar i år forsøkte vi først vannbombing med 1000 liter brann-bøtter («bambibuchett») på oppunder Åsfjellet nord for Tromsø (fv.53). Resultatet ble minimalt. Men bombing med 900 kg's sandsekker ga godt resultat. Forsøket ble gjort på en konsentert snøskavl. Med slipp fra ca. 30 m over terrenget ble store deler av en stor hengeskavl utløst. Vi fikk også

utløst ras i en skrå sideskavl uten overheng. Dette viser at selv med gunstig værforhold (=flyvær) og avtakende rasfare, er det visse muligheter med denne metoden. Videre utproving var nødvendig, og «prosjektet» hadde høy prioritet fra vegsjefen!

Kriterier for sandbombing

Videre testing av sandsekker med heli-bombing ble gjort ut fra følgende kriterier:

Snøen som falt i «fjor».

Tekst: Trygve Pedersen

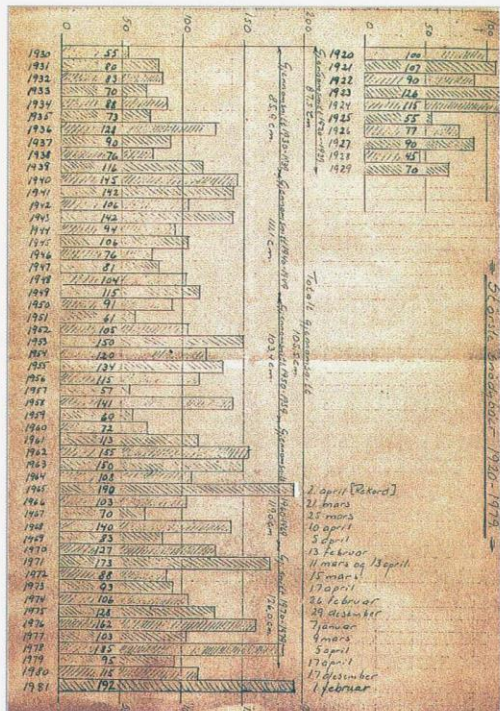
Lider du av Alzheimer light, medium eller kanskje noe enda verre, dvs. svekket korttidshukommelse slik som jeg, og lurer på hvor mye snø vi hadde i fjor på denne tiden, kan du kikke på diagrammene i denne artikkelen.

Jeg har samlet på data om snødybder i mange år nå. Mine registreringer er nok ikke statistisk korrekte. De dagene jeg ikke har fått med meg snødybden, har jeg «synset» og lagt inn mine egne data i tabellene.

Jeg er langt fra den eneste i Vegvesenet som har ført slik statistikk. Vi har data om største snødybde ved værvarslinga i Tromsø helt tilbake til 1920. Årene 1920 - 1979 er registrert av andre enn meg. Opplysningene fra denne perioden har jeg fått fra Sigurd Skjelmo som fikk dem fra sin far Reidar Skjelmo (mangeårig Vegvesenansatt). Han fikk opplysningene fra tidligere vedlikeholdssjef Os, som selvsagt fikk opplysningene fra en av sine forgjengere. Kunne det være Sneider???

Opplysningene om snødybde sier ikke alt om nedbøren den vinteren de ble notert. Det ble for eksempel ikke notert nedbørsrekord den store snøvinteren 1997. Heller ikke i januar i år da vi holdt på å snø ned. Lufttemperaturen ved nedbør er avgjørende for om det blir regn eller snø. Som en tommelfingerregel regner man at 1 mm nedbør (regn) tilsvarer ca 1 cm snø, dvs at nedbørsmengden notert på værvarslinga kan ganges med 10 for å få snømengden. Men så kommer jo vind og snøfokk og rokker med denne enkle regelen.

Værvarslinga opererer også med noe som kalles akkumu-



lert snømengde. Snømengden måles daglig på en plate som børstes ren etter at gårldagens snømengde er målt. Summen av alle dagene med snø et år benevnes akkumulert snømengde.

Noen nedbørsrekorder i Tromsø

MÅNED	MM nedbør	ÅR
Januar:	281	1964
Februar:	217	1975
Mars	200	1943
April	165	1940
November	243	1988
Desember	248	1975

Akkumulert snømengde (snø på plate)

ÅR	CM SNØ
1989	655
1990	491
1991	473
1992	550
1993	743
1994	509
1995	586
1996	755
1997	893
1998	448
1999	354
2000	547

En gammel vedlikeholdsmann i vegvesenet skal ha sagt at det ikke er snøen som faller rett ned som er problemet, men den som flytter på seg. I meteogrammet som vi har tilgang til på våre pc'er, er det mm nedbør som varsles.

Har du forresten hørt at brøytesjåførene pleier å si at det er penger i lufta når det snør.

Løpende opplysninger om snødybden i Tromsø kan

hentes flere steder. Tidligere ble dette opplyst fra værvarslinga kl 08.00 om morgenen. Slik er det dessverre ikke nå lenger. Avisene har gjerne opplysninger om dette. Du finner også opplysningene på tekst-tv (side 318). Tekst-tv er også tilgjengelig på internett (www.nrk.no/teksttv).

Kilde:
Stein-Erik Øines, DNMI

Snøen som falt i år!

Tekst og foto: Hallvard Haugan

Rapport fra Breivika:

Da meteorologen meldte snø over 1000 m kommenterte kjerringa som hørte på radioen: «Gud bevare meg vel for en skavel».

Snø over 1 m kan også være tøft for et tretak - og fin avveksling fra arbeid foran skjermen for den som måker.

Jentene (Eirin-Anne og Laila) startet, og kunne spasere rett fra taket og ned på vegen. Når Sigmund Johansen med praktikanter kom, ble det «vei i vellinga».

Det hører med til historia at når taket var ryddet ble det tunnel til inngangsdøra.



Himmelen bak Fløyfjellet i sør bærer bud om varmere og lysere dager - og takk for det. Ennå ei tid må vi leve med «himmelsens korrekturlakk over feilstavet sommer» (Anne-Grete Preus).....skriver Hallvard Haugan fra Breivika tidligere i vinter.

Siden da har Breivika-gjengen flyttet inn på vegkontoret - og problemer med måking av tak slipper de i alle fall i framtida. Men vegkontor-tilværelsen kan kanskje by på større utfordringer!?

Eirin-Anne og Laila.

Har Vegvesenet mista rocke-rytmen?

Tekst: Lisa Sundström

«Hvis du ikke er snill får du ikke jobb i Vegvesenet når du blir stor.» Utsagnet var alvorlig nok i gamle dager. I dag er det ingen trussel - men heller en befrielse. Hva har skjedd med gode, gamle Vegvesenet?

Rekrutteringa til bygge- og anleggsgfag er synkende. Stadig færre ungdommer søker denne typen utdanning - både i videregående skoler, på ingeniørhøgskoler og på NTNU (Norges Teknisk Naturvitenskapelige Høgskole). Tilbudene innen andre fag er mer interessante, og verdivalgene er annerledes enn for noen år siden.

Dårlig image

Vegvesenet lever med en «sidrompa» - image og har store problemer med å markedsføre de utfordringene etaten byr på, både jobb og utviklingsmessig. Etaten kjennetegnes fortsatt av «gamle gubber», og for få jenter søker jobb hos oss. Gamle vegarbeidere snakker om den gang da alt var så mye bedre og om alt det «rare» som skjer i dagens «vesen». Mannskapet forlater det «synkende skip» og ingen nye mønstre på. Lønnsforholdene er et dårlig lokkemiddel, og jobb i det offentlige har fått Øst-Europa-status.

Ansiktsløftning

Å endre en traust, konservativ, mannsdominert etat er ikke gjort i en håndvending. Inngrodde oppfatninger, byråkrati og tilraskommene ansatte krever mer enn utsletting av rynker, fettusging og påsveisa hår. Det krever nytenking, kritisk blikk på egen organisasjon, vilje til endring og positiv fokusering.



Hvordan bli et attraktivt Vegvesen for unge i år 2000 når dette i hovedsak er måten vi blir identifisert på?

10 på topp

Vegvesenet har en viktig rolle i samfunnsutviklingen. Vegvesenet har mange utviklingsmuligheter. Vegvesenet tilbyr lærlingeplasser innen 22 ulike fag. Vegvesenet ønsker flere jenter! Vegvesenet er en etat hvor menn og kvinner spiller på lag. Vegvesenet jobber for tryggere trafikk. Vegvesenet er opptatt av miljø. Vegvesenet tilbyr etterutdanning. Vegvesenet tilbyr fleksible arbeidstidsordninger. Vegvesenet har et rikt kulturliv.

Med en smørbrødtype som denne burde etaten øverststrømmes av nye, unge arbeidssøkende. Men kanskje menyen er traust og kjedelig og lite inspirerende for ungdom i dag. Vi har egentlig aldri vært flinke nok til å «selge» oss. Men vi er ikke

alene om det. Hele bygg- og anleggsbransjen strever med rekruttering. Det er ikke lenger «in» med denne typen jobber. Tilbudene ellers i markedet er utallige, og verden er i stadig endring.

Hvorfor rocke?

VEGROK Vegvesenets rekrutterings- og kompetanseprosjekt ble etablert i januar i 1998. Prosjektet har mange undergrupper, men felles for alle er å få flere av dagens unge til å ønske en framtidig jobb i Vegvesenet - fortrinnsvis innen bygge- og anleggsgfag.

Derfor rettes derfor «skyts» mot ungdomskoler og videregående skoler. Det fokuseres på Vegvesenet som lærebedrift, ulike vegger til fagbrev, rekruttering av jenter, markedsføring av goder, eget omdømme, andres oppfatning av oss, trender i samfunnsutviklingen, utviklings-

muligheter, etterutdanning og bedre lønnsforhold.

Vi er alle ambassadører

Vegvesenets ansatte er også viktige ambassadører for etaten. Troen på egen etat er avgjørende for vår eksistens og for at andre skal ha tiltro til oss. Og hvordan står det egentlig til med «barnetroa» - etter omorganisering og på vei inn i effektivisering? Er DU en god ambassadør for din arbeidsplass - og vil du anbefale dine barn/barnebarn/venners barn Vegvesenet som arbeidsplass?

«Troms-undersøkelsen»

Vi foretok en miniundersøkelse i Troms i fjor - med deltakelse fra 20 ansatte, hvor samtlige avdelinger og ute- og innedrift var representert. Resultatet var:

1. 5 ord som beskriver SVV:

møtevirkosmhet, mennesket, vegarbeid, papirmengder, manns-

dominert, framtidsrettet, trivelig, trygghet, traust og tafatt, faglig kompetanse, byråkratisk

2. Tror du SVV har en viktig rolle i samfunnet?

Ja - distriktpolitisk
Ja - men andre kunne gjort samme oppgaven
Ja - pga regularitet og framkommelighet - over alt
Ja - når det gjelder forvaltning, planlegging og drift av vegnettet - men mer usikker når det gjelder utførelsen av større prosjekt

3. Vil du anbefale noen du kjenner å søke jobb i vegvesenet?

Hvorfor?
Ja - gode utviklingsmuligheter
Ja - sikkerhet og spennende arbeidsoppgaver
Ja - arbeidsmiljøet
Nei - stadig mer usikkerhet
Nei - lønna
Nei - tungt å få gehør hos lederne som har samme kjønn og samme språk
Nei - lav motivasjon, usikkerhet og ledelse etter gammeldags organisasjon
Nei - for mange folk allerede - vi må effektiviseres

4. Hva var bra i gamle dager?

Mer enhetlig - mer kontakt mellom avdelingene (mindre skillevegger). Bedre sosialt miljø
Nok penger og nok arbeidsoppgaver - (men lite behov for tilbake-meldinger om vi gjorde det riktige)
Ikke mas om konkurranse dyktighet og omorganisering
Årlige bevilgninger
Trygghet og forutsigbarhet
Tror det er en myte at alt var så mye bedre før!

5. Hva er bra i dag?

Et vesen som forsøker å tilpasse

seg tida vi lever i. Utviklingsmuligheter, spennende arbeidsoppgaver
Nasjonal transportplan
Stortingsmeldinga og Buer-utvalgets innstilling
Vegbyggingsetaten mindre vektlagt
Effektivitet

6. Hvordan har omorganiseringa og debatten om spesialisering/effektivisering påvirket deg?

Føler mer usikkerhet og leter oftere i stillingsannonser
Som «entreprenør» er jeg hele tiden nødt å tenke på hvordan jeg skal overleve.
Mindre entusiasme for etaten
Kaldere verden
Ledelsen har ikke tid til å være ledere for sine ansatte.
Mye tid går bort til å skrive regninger til hverandre.
Det blir stadig viktigere å gjøre de «rette» oppgavene. Jeg stresser med det.
Ledelsen dobbeltkommuniserer.

Konklusjon:

«Det blæs en vind i ei hver dør», og «gresset er oftere grønnere på andre sida av gjerdet».

Vegvesenet - også noe annet enn bygg- og anlegg

Kanskje vi må starte med å fortelle om alt det andre, interessante, utfordrende vi gjør i Vegvesenet. Kanskje vi må fokusere mer på IT-sida, planleggingsida, trafikk-sikkerhet, miljø og transport. Kanskje vi må fokusere mer på de vegene som allerede er bygd - og hvordan vi trygt og godt kan ta oss fram - både ved å utbedre vegene og «utbedre» de som skal kjøre på de. Kanskje dette kan gi bedre rekruttering til bygg- og anleggsbransjen!

Vegvesenet er kult!

Tekst og foto: May-Gøril Ellingsen

Vi traff vårt publikum på hjemmebane med Vegvesenets stand på messa for utdanning og yrke 12. og 13. januar. Våre egne designere hadde laget svære trafikkskilt spredd på alle veggene. Vi lyste opp i lokalet hvor moderne minimalistisk stil i grått og sort preget de øvrige. Foran tre Pc'er med spretne veg- og trafikprogram var det tidvis så fullt at faglige spørsmål druknet i mengden. De yngste kjørte rundkjøring med matchbox-biler. Halve bilparken var borte da det hele var over (!)



Stor aktivitet på Vegvesenets stand.

Konkurransen med snowboard i premie

hadde bred oppslutning. Deltakerne måtte bestemme 20 veg- og tra-

fikkskilt. Av 245 besvarelser var 50 korrekte. Konkurransen var så

vanskelig at politiet, som hadde stand lenger bort, klaget over at de ble svar skyldig når ungdommene sprang dit for å få hjelp.

Vinneren av snowbord'et, Anders M. Fraffjord, hadde et halvt år gammelt sertifikat og leverte prikkfri besvarelse. Her under avfotografering av Nordlys fotograf Linda Lundberg.



I ettertid spør vi hvilken effekt dette hadde på ungdom og yrkesvalg. Noen flere vet noe mer om Vegvesenets virksomhet. De vet at vi i tillegg til spaden, har Pc'er og planlegger veier på data, at vi driver med trafikksikkerhetsarbeid og trafikkvikling, - og at vi kjører snowboard???

OKSVT (!!)

.....en ny parfyme, cognac, eller kanskje bare...

Opplæringskontoret for Statens vegvesen Troms

Tekst: May-Gøril Ellingsen
Foto: Lisa Sundstrøm

Vi vil gi et bedre tilbud til lærlinger i etaten både når det gjelder rekruttering til fagene og oppfølging av den enkelte.

I kjølvannet av utdanningsreformene og samfunnets krav til økt kompetanse på alle nivåer, har Vegvesenet ved overgangen til nytt årtusen opprettet sitt eget opplæringskontor med Kirke- og utdanningsdepartementets godkjenning. Hovedformålet er å ta ansvar for at etaten oppfyller intensjonene i opplæringsloven for sine lærlinger. Vi er godkjent for 13 fagområder. 21 fagpersoner er kvalifiserte til oppgaven som faglige ledere og er klare til å veilede lærlingene i produksjonsenhetene.

Kontoret har et brukervalg hvor ledelse, faglige ledere, lærlinger og tjenestemannsorganisasjonene er representert. Et arbeidsutvalg bestående av



brukerutvalgets leder og kontorets daglige leder behandler saker fortløpende.

På denne måten vil vi sørge for at det vi er flinkest til ikke går tapt, men sikres gjennom kompetanseoverføring til nye generasjoner.

Hva skal barnet hete?
Navnekonkurranse:

«Opplæringskontoret for Statens veg-

vesen Troms» er for langt og vi er lei av meningsløs opphopning av bokstaver (forkortelser)

Vi inviterer derfor leserne til å finne et navn som er kort, greit og betegnende for kontoret
Vinneren vil få belønning!
Navneforslag bes innsendt for 1. mai 2000

«Mot lysere tider»

har Hermod Eliassen i Kåfjord kalt sitt bilde. Han drømmer om sommer og lyse tider. Bildet er tatt oppe i Reisafjellet.



Kontorarbeid gode og varierte oppgaver

Tekst: Bente Skogdal
Foto: Lisa Sundstrøm

Sten begynte som lærling på vegkontoret i august 1999. Før han begynte hos oss har han gjennomført grunnkurs og VK I, kontorlag, på Tromsdalen videregående skole. Lærlingetida i Vegvesenet vil blant annet innbefatte praksis både på personal-, felles-, økonomiseksjonen, og Tromsø trafikkstasjon.

Stens opplæring hos oss følger «Læreplanen for videregående opplæring, opplæring i bedrift i kontorlaget». I Vegvesenet utfører vi alle arbeidsoppgavene som er skissert i læreplanen, og ut fra disse kravene har opplæringsansvarlig May Gøril Ellingsen og undertegnede (faglig veileder i kontorlaget) laget et 2 års «løp» for Sten. I løpet av sitt første lærlingear skal han innom alle fagfelt. Han har så langt jobbet 3 måneder på fellestjenesten i arkivet og 3 måneder i personaleseksjonen. Nå har han startet på en 3 måneders periode i økonomiseksjonen. De siste 3 månedene skal han jobbe i skrankesituasjon, direkte i publikumskontakt på Tromsø trafikkstasjon.

Det andre året hos oss kalles i læreplanen for «verdiskapningstid». Dette året skal Sten jobbe selvstendig i et eller flere fagområder. Hva han skal jobbe med vil bli bestemt ut fra hans eget ønske om hva han vil fordype seg i. Det vil også bli lagt vekt på hva og hvor Vegvesenet har behov for arbeidskraft.

**Hva synes Sten selv?
Har vi oppnådd å oppfylle kra-**

**vene i læreplanen så langt?
Sist- ikke minst - trives han som lærling på vegkontoret?**

Til tross for kort tid på hver seksjon synes Sten at han har lært veldig mye. Kravene i læreplanen er oppfylt, og vel så det! I tillegg til opplæringa på nevnte seksjoner, har han også hjulpet til på produksjonsavdelinga med registrering av anbud på innleie av maskiner. Gode og varierte oppgaver og det å få tillit til å jobbe selvstendig, er noe Sten framhever som spesielt positivt. Han roser samtidig sine instruktører i seksjonene.

Sten forteller videre at han trives meget godt på vegkontoret. Han er blitt godt kjent, klarer seg bra, og har «sluppet taket» i fadderens som tok vare på han i begynnelsen. Sten synes vi har et flott og positivt arbeidsmiljø med gode tilbud både sosialt og idrettslig. Slike tilbud har manglet på tidligere arbeidsplasser han har vært. Han påpeker viktigheten av dette for et godt arbeidsmiljø. Sten er engasjert og aktiv i bedriftsidrettslaget, men han savner flere aktive deltakere på de forskjellige tilbudene!

Vi synes vi har vært heldig med vår første kontorlærling. Det er også verdt å nevne at Sten for ei tid tilbake var med på introduksjonsmøte med skoleelever fra Tromsdalen videregående skole. Han fortalte så positivt om sine erfaringer herfra at vi allerede har fått nye søknader om lærlingeplass i kontorlaget!



Sten Viktor Pettersen.

Læreplanen for videregående opplæring, opplæring i bedrift i kontorlaget:

Sentrale mål for opplæring i kontorlaget er at den skal være i tråd med bedriftens behov for kompetanse og være en fram-tidsrettet utdanningsveg. Arbeidsoppgavene til de kontorlaglærte vil kunne variere avhengig av om de arbeider i store eller små bedrifter, privat næringsliv eller i offentlig forvaltning. Arbeidet vil i stor grad preges av bedriftens mål. Den kontorlaglærte skal kunne utføre mange varierte oppgaver som vi finner igjen i alle bedrifter. En kontorlaglært skal derfor ha gode ferdigheter i norsk, engelsk, kontoradministrasjon, arkivarbeid og bruk av informasjonsteknologi. Den kontorlaglærte skal kunne yte service og gi god kundebehandling og skal dessuten ha kunnskaper om personalarbeid og kunne utføre enkelt regnskaps- og økonomi-arbeid. Den kontorlaglærte skal utvikle positive holdninger til service, vise omstillingsdyktighet og evne til å arbeide selvstendig og planmessig.

TA BUSSEN !

Tekst: Synnøve Steinsland
Foto: Lisa Sundstrøm

De senere årene er det drevet et kontinuerlig arbeid for å bedre bybusstilbudene i Norge. I 1997 ble hele rutenettet i Tromsø lagt om til pendelruter, og enkelte ruter ble forlenget etter ønske fra brukerne. Samtidig er det tatt et krafttak for å heve standarden på holdplasser, terminaler og på informasjonen til de reisende. Det er også innført enhetspris i det bynære Tromsø. De siste årene har det vært en 2 prosent årlig økning i antall busspassasjerer.

Statens vegvesen ble gjennom Stortingsmelding nr. 37 (1996/97) tillagt et økt planansvar for kollektivtransport. Målsettingen er at kollektivtrafikken skal ta en større del av veksten i transportarbeidet. Det er også viktig at de ansatte er kjent med arbeidet som er gjort innen dette feltet.

KOLLEKTIVDAGEN - intern temadag om kollektivtransport
3. desember i fjor ble det arrangert



et internt seminar på vegkontoret der temaet var kollektivtransport. Hensikten var å informere om kollektivsatsingen i Statens vegvesen, diskutere eventuelle ansvarsmessige uklarheter og avklare behovet for et mer formelt internt kollektivnettverk.

Deltakerne på seminaret kom fra trafikk- og utbyggingsavdelinga og fra veg-sjefens stab. Det var avdelingsledere, distriktsledere, seksjonsledere, planleggere og saksbehandlere.

Synnøve Steinsland er kollektivtransportkoordinator i Statens vegvesen Troms.

Kollektivtransportkoordinatoren sin hovedrolle er å være kompetanseperson og kontaktperson internt på fagområdet kollektivtransport. Oppgavene omfatter faglig støtte, samordning/systematisering og kvalitetssikring av planer.



Synnøve Steinsland.

Behandling av enkeltsaker skal skje ute i distriktene, men vegkontoret/kollektivtransportkoordinatoren skal være ansvarlig for helheten gjennom å systematisere, lage rutiner for saksbehandling og bestemme kriterier for prioritering av kollektivsaker.

Kollektivtransportkoordinatoren skal også opparbeide spisskompetanse og drive med kunnskapsformidling på temaet kollektivtransport. Det er ikke opprettet noe internt samarbeidsfora for kollektivtransport. Hensynet til kollektivtrafikken blir ivarettet gjennom de samarbeidsformer/-rutiner som allerede eksisterer.

Nasjonal transportplan vil gi sentrale avklaringer når det gjelder mål og ambisjoner for kollektivtransporten. På bakgrunn av dette vil Troms bestemme sitt ambisjonsnivå for kollektivsatsingen i fylket.

Sosialt samvær og samhold

Tekst og foto: Lisa Sundstrom

Dette var hovedparolene på administrasjonsavdelingens samling i Harstad i februar. Med stadig sterkere fokus på avdelingens rolle som service-avdeling for de andre avdelingene, var evnen til samhold og takling av stress viktige punkt. Derfor var også representanter fra de andre avdelingene invitert - for å stille krav - og bli kjent med sin «service-avdeling». Andre tema på møtet var effektivisering og omstilling, informasjon, vegveven og utfordringer i framtida. Samhold og sosialt samvær ble også sterkt fokusert når møtedagen var over. Da dro de «administrative» ut i snødungen for å leke. Bildene taler sitt språk.



Vekkelsesmøte eller en ny stil i adm.avdelinga?

Sosialt samvær:
Siv-Hege, Geir, Sigurd, Vidar og Raymond.



Lek i snøvær!



Vegsjeften
utloser skred.

Adm.sjeften
med sklibrett.



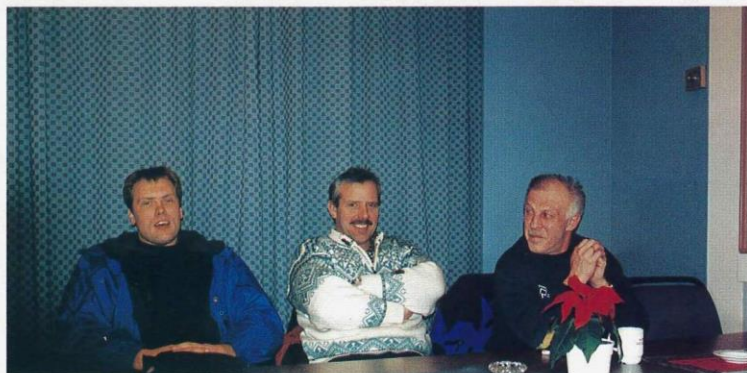
Fylket rundt

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

På slutten av forrige årtusen (1999) ble det arrangert informasjonsmøter om omstillingsprosessen for samtlige ansatte i Vegvesenet i Troms. Reaksjonene, tilbakemeldingene og tankene omkring prosessen var til tider mange. Men felles for alle møtene var også hyggelig samvær i en organisasjon vi er glad i og som vil ta vare på.



Forjulstemning på Tromsø trafikkstasjon.



Harstad-møtet med blant annet «anleggsguttene».

Folk var selvsagt opptatt av hva som skal skje i framtida. Frykten for arbeidsplassen og uro for kvaliteten på det arbeidet vi skal gjøre var framtreddende. Det var også bekymringer for reduksjoner i arbeidsstyrken og mangel på nyrekrutteringer. Gamle folk og gammelt utstyr er lite framtidrettet.

Varm lunsj på Nordkjosbotn med folk fra området.



Mest forberedt på endringer er anleggsfolket. Nytt arbeidssted og nye oppgaver har alltid vært en del av hverdagen. Verre er det for de som oppfatter flytting til nytt kontor i samme korridor som en livskrise. Uansett ståsted blir årene framover preget av omstillinger i Vegvesenet. Krav fra verden utenfor og overordnet myndighet vil prege vår hverdag.

Harstad trafikkstasjon med kokk Ole-Magnus serverte kjøttsuppe.



Glade Harstad-ansikt.

Storslett hadde samlet folk fra trafikk og produksjon.



Breivika-gjengen blir «vegkontor-rotter»!

I begynnelsen av mars flyttet prosjektkontoret i Breivika inn på vegkontoret. Som et ledd i effektivisering og omstilling samler vi «troppene» på en plass: Vegkontoret. Jo flere vi er sammen - jo gladere (og mer effektive) vi blir!

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

Innflyttinga ble feiret med ballonger og kake i hele utbyggings-korridoren!



Mariann kvitter seg med papir i Breivika og gjør klar for den store flytteprosessen.



Fest til ære for de nyinnflyttede!

Pensjonistforening i Troms

Det blir holdt møte for oppstart av pensjonistforening på Bardufoss kurs- og treningssenter fredag 12. mai kl. 11.00. Den enkelte pensjonist

og vordende pensjonister over 60 år vil få tilsendt invitasjon til møtet. Velkommen!

Martin Eriksen
(sign)

RAN på Harstad trafikkstasjon?

Tekst: Lisa Sundstrøm / Solveig Hansen
Foto: Harstad trafikkstasjon

Hittil har banker og postkontor vært ranernes førstevalg. Men etter at pengene i våre dager stort sett går via elektronikk må ranerne finne andre «offer». Da kan en trafikkstasjon være like aktuell som dagligvarebutikken.

Bedre føre var.....tenkte Harstad trafikkstasjon og hadde ransøvelse 14. mars. Øvelsen var for øvrig prioritert i stasjonens HMS-plan for dette året.

Ransøvelsen ble gjennomført om ettermiddagen, forteller distriktsleder Solveig Hansen på trafikkstasjonen. Frank Edqvist fra Securitas holdt et fremragende foredrag om forebyggende rutiner, ettervern og penge-håndtering. Vi hadde også en realistisk ransøvelse der



«Faren (ranet er) over»: Fra venstre: Solveig Hansen, Frank Edqvist, Ernst Selvik og Bodil Heide.

2 maskerte menn «ranet» skrankene. Øvelsen ble dramatisert med oss som skuespillere, sier Solveig. Kun ranerne var utenfra. Det var veldig realistsisk og høy puls. Ranet tok ca. 1 minutt. Vi ble beordret på

gulvet alle sammen - og siktet på med avsagt hagl og pistol. Etterpå fikk vi noen minutter hver for oss der vi skulle beskrive ranerne. Det var pussig hvor forskjellig vi beskrev ranerne. Det manglet ikke

på fantasi og innlevelse. Alle var svært fornøyd med kurset - og vi fikk gode tips på hva vi kan forbedre på stasjonen. Vi lærte blant annet at det ikke er så lurt å leke helter, sier Solveig Hansen!

Handsfree mobil

15. mars ble det forbudt å snakke i mobiltelefonen i bilen - med mindre du er koblet til et håndfritt system.

Det finnes flere «handsfree»-løsninger. I mangel av noe annet kan du kanskje forsøke denne:

Handsfree fra 15. mars

Statens vegvesen spesial omstillingsmodellen

Omstilling, effektivisering, innsparing og trafikksikkerhet hand i hand

NYHET FRA INNKJØPS-GURUEN

Julefest på Vegkontoret

Etter flere års pause arrangerte personalforeningen ved Vegkontoret julefest like over nyttår. Rundt 45 stykker - halparten små og halvparten store - møttes til en liten feststund i Fylkeskommunens kantine. Som seg hør og bør på en julefest, ble det servert kaffe og kaker til de store, og pølser og brus til de små. Etterpå var det gang rundt jule-treet. Musikk til julesangene sørget Kari Hegseth (horn) og Sunniva Austlid (kornett) for. Og så kom nissen.....fra Tromsdalen.....sa han!



Tekst og foto: Edel Austlid

Julaften på Vegkontoret

Noen få sjeler tok hånd om vegkontoret 24. desember. Her er de samlet til lunsj i gammelkantina.



Foto: Lisa Sundström

Vegveven

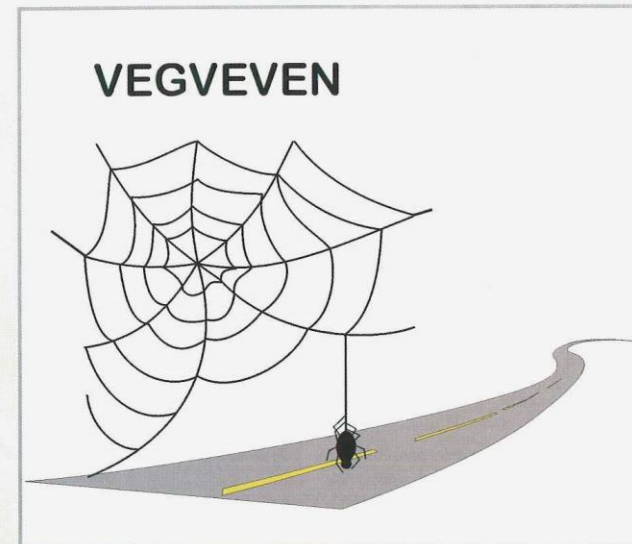
Tekst: Lisa Sundström
Ill.: Ann-Sylvi Hansen

Vegveven er ikke et nytt verktøy til de neste kulturdagene eller et kunstverk vi skal nyte. Det er vår nye måte å kommunisere elektronisk på internt i Vegvesenet. Vegveven er ikke bare vårt nye intranett - men et utvidet, variert og altopp-slukende intranett. Fordelen er selvsagt at brukerne og leverandørene ikke blir slukt av hele veven.

Vegveven er en nyvinning - men slett ingen ny måte å forholde seg til kommunikasjon i Vegvesenet. De samme regler og retningslinjer som gjelder ellers - gjelder også i Vegveven. Kreativiteten begrenses derfor av det vi ellers begrenses av som statsansatte.

Men Vegveven skal sørge for mindre papir, bedre kommunikasjon, hurtigere håndtering av saker - med andre ord et godt effektiviseringsverktøy.

Vegveven er bygd opp i ulike nivå. På første nivå møter vi to valg:



sentral informasjon fra Vegvesenet og informasjon fra eget fylke. Innen eget fylke er «veven» bygd opp med ulike stikkord/kategorier - som nyheter, infobank, fagbank og avdelingsvis inndeling. Innenfor hver avdeling finnes ytterligere informasjon. Alt nytt kan virke forvirrende i starten - men etterhvert vil Vegveven være DIN innfallsvinkel til alle typer intern informasjon. Dokument, beretninger, håndbøker og annet som angår

de ansatte i Statens vegvesen finnes på den sentrale «siden». Fylkene vil ha informasjon, nyheter og dokument som gjelder eget fylke. Bare ved å bruke Vegveven daglig vil den bli et nyttig og praktisk verktøy som du etterhvert blir stadig mer fortrolig med. Trykk i veg.....og vev deg inn i de utallige «trådene» som finnes i Vegveven. Vegveven overtar for vårt Intranett i løpet av april måned.

Snøvinteren har angrepet vegkontoret

Hvorfor føler ingen seg kallet til måking?



Foto: Lisa Sundström

Takk for lang og tro tjeneste!

7. desember i fjor var årets «avgangsklasse» samlet på Bikuben i Tromsø for å hedres.

Noen av årets pensjonister:
Jan Johnsen, Tormod Erntsen, Ingrid As,
Roald Richardsen og Roald Westerbotn.



Roald Westerbotn mottar gave fra Anna Birkelund.



Klem og gave fra vegsjef
Torbjørn Naimak til Ingrid As.



På vegkontorets julekaffe fikk Thor Jakobsen overrakt gaver for lang og tro tjeneste i etaten.



Fredrik Nikolaisen fikk også overrakt blomster og gave på vegkontorets julekaffe.



Oddbjørn Heimly fikk «avskjedsgaver» på julemøte på Nordkjosbotn.

Minneord

Fanny Fjelltun Stark døde 5. desember 1999. Hun ble bare 50 år. Det var kreft som satte en stopper for den livsglade Fanny. Sykdommen og kampen mot den preget henne særlig det siste året. Hun viste en ukuelig vilje og evne til å takle problemene i kjølvannet av sykdommen. Foruten familien ble jobben og kollegene ekstra viktig i denne tiden. Fanny viste oss hva oppriktig arbeids glede er. Hun var fornøyd med selv små tiltak vi gjorde for å lette henne i arbeidet, og jobbet så lenge hun var i stand til å komme seg til arbeidsplassen sin.

Fanny var tilsatt i Statens vegvesen fra 1973, og hadde gjennom årene en rekke, ulike oppgaver på kantorsida i biltilsynet og senere Tromsø trafikkstasjon. Hun hadde i lange perioder også tillitsverv i fagforening og som verneombud.

Vi vil huske Fanny spesielt for hennes pågangsmot, behagelige vesen og gode humør - og lyser fred over hennes gode minne.

Steinar Utby

Minneord tidligere vegsjef Bjarne Haugmoen

Like før jul fikk vi melding om at tidligere vegsjef i Troms, Bjarne Haugmoen var død, 85 år gammel.

Som nyutdannet sivilingeniør begynte han i 1939 sin lange arbeidsdag i Vegvesenet ved vegkontoret i hjemfylket Aust-Agder. I 1965 ble han utnevnt til vegsjef i Troms. Her var han i nesten 9 år før han igjen flyttet sørover. Først til et par års oppdrag i Vegdirektoratet, deretter tilbake til Aust-Agder som vegsjef inntil han i 1984 gikk av med pensjon.

Bjarne Haugmoen kom til Troms i en tid da mye skjedde i vegsektoren. Bilen var i ferd med å bli allemannseie, og samferdselen i kyststrøkene ble lagt om fra sjø til land. Alle riks- og fylkesveger utenom byene var grusveger, og en av Haugmoens første og største «hjertesaker» var å få lagt oljegrus på flest mulig av disse vegene.

Han var også sterkt engasjert i utbyggingen av nye veg- og ferjesamband. Fra min egen tidlige tid i Troms først på 70-tallet husker jeg særlig hans engasjement i vegutbyggingen på Ytre Senja, som var en stor og konfliktfylt politisk sak.

Vegsjeffstillingen innebærer mye kontakt med det lokalpolitiske miljø. Bjarne Haugmoen la stor vekt

på dette, særlig kontakten med ordførerne, som den gang også satt i fylkestinget. Han hadde mange gode venner blant disse, som han senere omtalte med stor respekt.

Utenom Vegvesenet var både han og hans hustru aktivt med i menighetsarbeid. Han hadde en sentral rolle i arbeidet med flyttingen av gamle Tromsøysund kirke fra Strandvegen til Elverhøy i Tromsø.

Selv om oppholdet i Troms ikke utgjorde så stor del av hans arbeidsliv, betydde det mye for han, noe han selv alltid la vekt på. Ved senere møter var han alltid levende interessert i nytt fra fylket, ikke bare om vegene, men særlig om de mange mennesker i og utenfor Vegvesenet som han kjente. Han omtalte ofte årene i Troms som noen av de beste i sitt liv. Derfor var det en stor begivenhet og et hjertelig gjensyn da han for 3 år siden besøkte oss og befarte en stor del av fylket med hurtigrute og leiebil.

Vi minnes Bjarne Haugmoen med stor takk for hans innsats for Troms-samfunnet og for den etaten der han brukte sin arbeidskraft i et langt liv.

Eilif Mathisen

Takk

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

Hjertelig takk for blomster og gaver i forbindelse med min 50 års dag.
Jens Eriksen

Hjertelig takk for blomster og presanger i anledning min avgang. Ønsker samtidig å takke alle mine kolleger for godt samarbeid.
Med hilsen Jenny Jernberg

Hjertelig takk for oppmerksomhet i forbindelse med min fratredelse i Vegvesenet.
Gudmund Halvorsen

Hjertelig takk for blomster og kniv i forbindelse med mine 25 år i Vegvesenet.
Bjørnar Moen

Etter 23 års tjeneste i Statens vegvesen Troms måtte jeg «legge inn årene» - og takke for en fin og minnerik tid. Takk til etaten, teknologiseksjonen og mine arbeidskamerater for blomster og de fine gavene jeg fikk ved min avgang. Tusen takk!
Harry Myhre

Hjertelig takk for kniven jeg fikk på min 50 års dag.
Gunvor Maristad

I god Vegstikka-ånd foyer redaktøren seg inn i «takksiger-gjengen». Det som engang var et 3 måneders vikariat utviklet seg «fort» til 25 års tjeneste for Vegvesenet. Gaver, blomster og kake er mottatt og «fortært». Takksigelsene går i første rekke til kolleger og venner som har gjort de 25 årene trivelige - og meningsfulle.
Lisa

Første kvinne

Solveig Hansen er ny distriktsleder på Harstad trafikkstasjon



Vegstikka

Frist for innsendelse av stoff til neste nummer: 30. mai 2000!

Velkommen!

Jan Ivar Larsen, fagarbeider, Laboratoriet, Nordkjosbotn
Tove Skredlund, kokk i engasjement, Anlegg Balsfjord
Per Ivar Harila, vegkontoret, leder av trafikkavdelinga

Vi gratulerer

Med 50-års dagen

Gunvor Maristad, Øverbygd	9. februar
Guttorm Hansen-Krone, Sørkjosen	31. mars
Torleif Hole, Storslett	4. april

Med 60-års dagen

Reidar Berg, Lauksletta	17. mars
Inger Nilsen, Finnsnes	6. april

Takk for oss!

Gudmund Halvorsen, produksjon, Storslett veg- og trafikkstasjon
Gunnar Hjelmseth, Anlegg Ibestad
Gunn Bråthen, Anlegg Balsfjord
Mary Edvardsen, Produksjon, Nordkjosbotn veg- og trafikkstasjon
Agnar Kvermo, Gratangen
Tove Nilsen, Vegkontoret
Åse Solberg, Nordkjosbotn veg- og trafikkstasjon
Jorn Paal Myrlund, Prosjekt Sør-Troms

Lengere permisjoner

Ann-Sylvi Utnes, vegkontoret, utbyggingsavd.
Tormod Olsen, produksjon, Finnsnes veg- og trafikkstasjon



Dødsfall

Fanny Fjelltun Stark, Tromsø
Hilmar Johan Nilsen, Storsteinnes 8/1-2000