

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:

- en rasteplass kan brukes til så mangt...



...tørkestativ for madrasser.



...parkering av campingvogn.



Man skal alltid forlate en plass slik man ønsker
å finne den. Det tenkte nok ikke de som glemte
å rydde opp etter seg.



Men hva tenkte de som brente hull i bordet?

Vegsikka

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN TROMS NR 3 - 2000 - 32. ÅGANG

Statens vegvesen værsågod



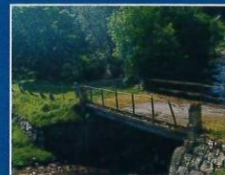
Side 6

Katastrofe



Side 8

Nasjonal verneplan



Side 16

Skolesekk til 6-åringene...



Side 20



Statens vegvesen
Troms

Informasjonskløftene vokser

E-mail er den nye måten å "snakke" på. Via elektronisk post når vi både vidt og langt. Tida mellom sender og mottaker er minimal – under forutsetning av at mottaker leser sin e-mail. Hvis ikke vil budskapet forsvinne til de "evige jaktmarker". Hurtigheten ved elektronisk budskapsformidling er nemlig avhengig av at informasjonen etterspøres av mottaker = blir mottatt.

At noen skal etterspørre informasjon lyder som musikk i en informatørs ører. Problemet er at musikken blir rimelig falsk etterhvert. De færreste spør nemlig om noe som helst – men klager gjerne over mangel på informasjon. I vegvesenet er vi dessuten vant med å få koblet opp mot sin hjemme-PC! Men at de kontor og stasjonsansatte – med PC som arbeidsverktøy i år 2000 ikke etterspør informasjon angående arbeidsforhold og etatens framtid er mer uforståelig. Det handler rett og slett om å kjenne til hva som rører seg i egen organisasjon. Tids- og arbeidspress blir ofte brukt som begrunnelse for at informasjon blir nedprioritert. Ingen innrømmer at tida med informasjonssøking er mindre enn den tida som går bort i kaffedrikking, røykepauser og "skitprat" på korridoren. Sannheten ligger nok begravet et annet sted: Vi er mest opptatt av vår egen "navle" – prøver å få dagen til å gå rundt, oppfatter omorganisering, endringer og vegvesenets framtid som noe "overordnet" –

Som informatører lager vi derfor informasjon til oss selv, våre kolleger og noen få "oppdaterte". I siste grunne sniker det seg inn stadig flere unge, framsynte, og datakyndige folk. De bruker nemlig elektronikken som daglig verktøy og leketøy. Derfor leser de også meldingsblad, e-mail og Vegvev. De andre, den store massen i vegvesenet, slår knapt på PC'n. En skremmende påstand – vil mange hevde – men jeg har mine ord i behold. Jeg driver nemlig stadig "undersøkende virksomhet" på kontor og stasjoner – der PC'n er daglig



arbeidsverktøy. At de "PC-løse" har et dårlig forhold til elektronisk post er forståelig, skjønt stadig flere av våre vegarbeidsfolk etterspør muligheten for å bli koblet opp mot sin hjemme-PC! Men at de kontor og stasjonsansatte – med PC som arbeidsverktøy i år 2000 ikke etterspør informasjon angående arbeidsforhold og etatens framtid er mer uforståelig. Det handler rett og slett om å kjenne til hva som rører seg i egen organisasjon. Tids- og arbeidspress blir ofte brukt som begrunnelse for at informasjon blir nedprioritert. Ingen innrømmer at tida med informasjonssøking er mindre enn den tida som går bort i kaffedrikking, røykepauser og "skitprat" på korridoren. Sannheten ligger nok begravet et annet sted: Vi er mest opptatt av vår egen "navle" – prøver å få dagen til å gå rundt, oppfatter omorganisering, endringer og vegvesenets framtid som noe "overordnet" –

noe fjernt fra vår egen hverdag. Problemet blir imidlertid – og etterhvert – rimelig stort. Det handler blant annet om informasjonskløfter – mellom de som vet mye, er oppdatert på nyheter, endringer, egen og andre avdelingers utfordringer = vegvesenet som helhet, og de som "lar humla suse". Det er for øvrig "humlesuserne" som skriker høyest når årelange diskusjoner og tema blir virkelighet. De skriker etter mangel på informasjon!

I tidligere tider snakket vi om informasjonskløftene mellom de innearbeidende og de utearbeidende. I år 2000 har vi mistet oversikten over de som er "in" og "out" fordi vi tror at "PC-folk" bruker PC'n. Problemet er derfor større – for hvor skal vi sette inn tiltak og opplæring i bruk av e-mail, Vegvev og intranett? Og hva med opplæringa – er den tilstrekkelig og forståelig?

Vi har investert mye tid og mange penger i moderne "maskinpark". Dersom investeringene skal gi avkastning må målet være å ta i bruk maskinene – og dra nytte av de. Mange ulike og opplærende tiltak er i bruk, men kanskje vi må gå nye veier for å nå fram. Misjonering har tidligere vært brukt rundt i verden med ulik suksess. Enkelte misjonærer brukte vold og tvang for å få fram budskapet. Kan dette være veien å gå?

Lisa – redaktør

Jeg trenger HJELP !!!

For å komme videre i omstillings- og effektiviseringsarbeidet og for å sikre våre arbeidsplasser for framtiden, trenger jeg hjelp fra alle dere som har deres arbeidsplass i Statens vegvesen Troms.

I løpet av det siste året har vi planlagt og gjennomført effektiviserings- og omstillingstiltak. Forsatt er det mange av de tiltakene vi har planlagt som skal settes ut i livet.

De forslag og tiltak for effektivisering vi har arbeidet med til nå har i hovedsak kommet fra ledelsen. Noen spesielle "nøkkelfolk" har også vært med, og saken har vært diskutert med de hovedtillitsvalgte i fylket.

Jeg føler meg nå "tom" for nye ideer og tanker for å effektivisere vår virksomhet. I tillegg vet jeg at det er alle dere som til daglig gjør de forskjellige arbeidsoppgaver som vet best hva som kan gjøres med jobben for å forbedre den. Jeg henvender meg derfor til alle ansatte i Statens vegvesen Troms: Jeg ber dere tenke grundig gjennom arbeidsoppgavene, arbeidsforhold og arbeidsorganisering for å komme med forslag til hva som kan forbedres – eller kanskje vel så viktig – kuttes ut av det vi gjør i dag.

Statens vegvesen har i lang tid hatt en forslagsordning som noen få har vært flinke og kommet med forslag til. Andre (svært mange) har aldri sendt inn forslag til forslagsutvalget. Enda verre er det at vi ikke har vært flinke nok til å informere om – og ta i bruk – de forbedringer som er kommet som resultat at forslagsvirksomheten.

Mange av forslagene som er kommet inn har vært rettet mot teknisk utstyr. Det er viktig at vi hele tiden tenker på å utvikle det utstyret (maskiner og verktøy) vi bruker. Men forslagsordningen må også brukes til å foreslå forbedringer i arbeidsmetoder, forenkling av papirarbeidet og lignende.

Noen er kreative og tenker hele tiden på forbedringer uten at de sender forslagene gjennom forslagsordningen. Jeg vil ikke at forslagsordningen skal bli noen "tvangstrøye" for dem. Det skal være



lov til å tenke på forbedringer i sitt daglige arbeide uten at det nødvendigvis skal behandles av et forslagsutvalg. Men kanskje burde også slike forbedringer komme ut og tas i bruk av andre.

Jeg vil at dere alle skal:

1. Komme med forslag til forenkling av arbeidsoppgave eller utkutting av arbeidsoppgaver dere gjør i dag. Målsettingen burde være minst et forslag pr. ansatt.
Motto: intet forslag er for lite eller for stort til å bli foreslått.

2. Bli flinkere til å komme med forslag til nye forbedringer, nye

maskiner eller arbeidsverktøy, eller nye og forbedrede prosesser og arbeidsoperasjoner. Jeg ønsker her at vi skal få et høyere nivå på vår forslagsvirksomhet.

Arbeidet under punkt 1 vil bli organisert som en kampanje, men arbeidet under punkt 2 er ment som et mer varig engasjement i forslagsvirksomheten. For å hjelpe meg med dette arbeidet vil jeg, foruten ledelsen og tillitsvalgte, bruke det etablerte forslagsutvalget. I en periode framover vil jeg selv sammen med informasjonsleder Lisa Sundstrøm delta aktivt i forslagsutvalgets arbeid.

Dere vil få nærmere informasjon om de tiltakene jeg her har beskrevet. Vi vil også sende ut brev til hver enkelt av dere om kampanjen og det videre arbeidet. Jeg håper at dere alle tar utfordringene positivt. Sammen skal vi foreslå og gjennomføre tiltak som gjør oss til en enda mer effektiv etat. Dette skal igjen føre til at det øvrige samfunnet og våre kunder har tillit til oss og etterspør våre tjenester.

Torbjørn Naimak

Vegstikka - i ny kledning

Vegstikka har fått nye "klær". Bedriftsbladet vårt framstår fra og med dette nummer med nytt utseende. Vi har nemlig fått nytt trykkeri. Dermed har vi også endret litt på utseende, fått en friskere lay-out og redusert kostnadene. Hva er vel bedre i disse effektiviseringstider?

Men er DU fornøyd? Dersom du har kommentarer til vår nye "image" – ring, skriv eller "mail" kommentarer til redaktør Lisa.

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN TROMS
Nr. 3 – 2000 – 32. årgang

Redaktør
Lisa Sundstrøm

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

Grafisk produksjon:
Fagtrykk Idé AS, Tromsø

Opplag:
1500 eksemplarer

Foto forside:
Lisa Sundstrøm

Med framtiden i sine hender

Effektivisering og omstilling

Tredje fase i effektiviseringsprosjektet er i gang. 1. september tiltrådte vår permitterte vegsjef, Eilif Mathisen, jobben som prosjektleder. Prosjektet skal vare til 1. juli neste år.

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM

FASE 3 – HVA ER DET?

Fase 3 skal se på hva som vil være vegvesenets oppgaver på langt sikt, 10 – 15 år framover, og hvordan dette vil virke inn på vår organisasjon. Det handler om overordnede spørsmål som ikke nødvendigvis skal besvares av vegvesenet selv, sier Eilif Mathisen. Vegvesenet skal skissere ulike alternativ og trekke linjer. Det vil ikke være noe fasitsvar, men ulike alternativ med ulike konsekvenser hvor politikerne får avgjøre vår framtid.

FRAMTIDSVYER

Hvilke tanker om gjør du deg i startfasen?

Jeg har mange tanker om framtiden, men synes ikke det er riktig å komme med de i startfasen. Først skal vi analysere – så kan vi konkludere. Skjønt jeg håper at jeg slipper å "tegne organisasjonskart", fordi det er uinteressant på nåværende tidspunkt – og egentlig en konsekvens av de valg vi gjør til slutt, sier Mathisen.

Hva med framtidsvyer?

Store vyer for framtiden er vanskelig. Men jeg er rimelig sikker på at det vi anser som det eneste saliggjørende i dag ikke blir slik om 10 – 15 år. Vi har en tendens til å hvile på fortida, men ingen trender går i samme retning hele tida. Noen år hersker visse trender – så vender ofte samfunnsdebatten motsatt vei, sier Mathisen.

PROSJEKTARBEIDET

Har du noen plan for hvordan du vil jobbe med prosjektet og hvem som skal jobbe sammen med deg?

Jeg vil i allefall ikke bygge opp noen stor organisasjon. Jeg vil bruke ulike folk fra sak til sak - avhengig av tema. Det kan også bli snakk om å bringe inn folk utenfra i spesielle saker. Jeg gjør en jobb for Vegdirektøren, mens tidligere prosjektleder jobbet mer med nære og konkrete ting i organisasjonen som krevde at han måtte trekke flere folk inn hele tida.

GAMMEL OG UNG

57 år og "framtidsekspert" – er erfaringsgrunnlaget en ballast eller kan det også være en hemske?

Ulempen er at jeg tilhører en annen generasjon og at fortidas erfaringer kan begrense evnen til å se nye muligheter. Det er dessuten lite sannsynlig at jeg blir med på å gjennomføre alt som blir skissert for den fjerne framtid.

Fordelen er at livet har lært meg at ingenting nødvendigvis blir slik vi tror det er i dag. De unge tror gjerne at nåtiden er den fulle og hele sannhet. Erfaringer tilsier at både innfallsvinkel og konklusjoner vil endre seg etterhvert. Når man har levd en tid og sett endringer har man større forutsetning for å vurdere dette.

Men det er selvsagt synd om bare 50-60 åringer skal forme framtida. Derfor er det viktig med innspill fra yngre krefter. Jeg er for øvrig av den mening at andre enn jeg selv bør vurdere mine kvalifikasjoner til jobben, sier Mathisen.

FRAMTIDA

Hva ønsker du skal komme ut av dette prosjektet?

Det er ikke sikkert at det blir en konklusjon som alle er fornøyd med. Det viktigste med dette arbeidet er at de som skal treffe beslutninger om hva som skal skje med vegvesenet og vegene, får et rimelig beslutningsgrunnlag. Det er derfor viktig at vi får belyst de ulike alternativene og konsekvensene ved de ulike valgene. Jeg håper at viktige konsekvenser ikke blir fortrent – eller at man bare "hører det man vil høre".

Det er dessuten viktig å ha med seg at behovet for vegtransport og et apparat som tar seg at den, er ulikt avhengig av hvor man befinner seg i verden eller Norge. Vegtrafikk kan være et problem noen steder mens andre steder en vesentlig forutsetning for at folk kan eksistere.

I dag er det mye snakk om markedet – og at valgfriheten må være tilstede. Men da snakker vi om steder der det er mange kunder, sier Mathisen. Andre steder er det kun snakk om å ha et tilbud som man økonomisk og praktisk er i stand til å benytte seg av – med andre ord ikke kjøpers marked. "Markedsdebatten" er en Oslodebatt.

Hvordan vil vegvesenet se ut om 5 år – 10 år.....?

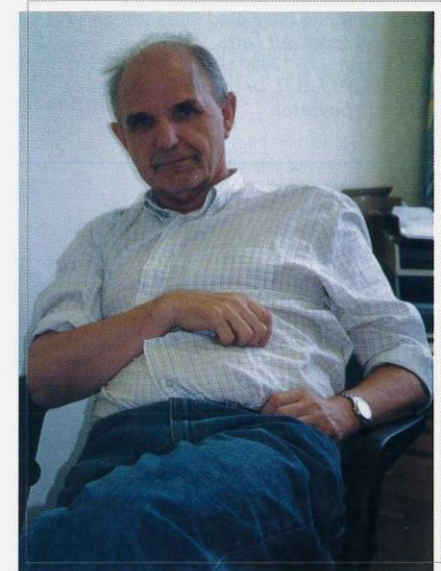
Å spå 5 år fram i tida vil være å forutsi en konklusjon. Jeg tror nok det vil skje en del endringer i vegvesenet – i likhet med andre deler av samferdselssektoren. Den viktigste debatten er hva som vil skje med den lokale forvaltningsstrukturen og vårt forhold til fylkeskommune, kommunene og regionene.

Alt tyder for øvrig på at den økonomiske veksten i Norge vil skje utenfor det sentrale Oslo-området, men ikke nødvendigvis i de samme samfunn som tidligere. Jeg tror de største utfordringene er knyttet til kystområdene og transportsystemene dit. I det siste har veg- og transportforskning vært fokusert mye mot storbytrafikk. Men jeg tror det blir like viktig i framtida å få mer kompetanse på transport over lange avstander under tøffe værforhold. Vi har alle naturlige forutsetninger for å markere oss på dette feltet – men har behov for mer spisskompetanse. Vi kan bli flinke på bytrafikk, men vil uansett alltid være små på dette området, internasjonalt sett.

Vi må dessuten fokusere på de oppgavene samfunnet har bruk for. Dersom det blir slik jeg skisserer, vil det kreve transportsystem og noen som kan tilby disse systemene. Da gjelder det å være kompetent på akkurat det, sier Mathisen.

Hva med din egen framtid – etter et år som student?

Jeg har stort sett styrt meg selv det siste året – og går nå inn i en jobb hvor jeg skal forholde meg til andre. Men jeg kjenner denne arbeidsformen godt fra før. Å konsentrere seg om et spesielt tema er ulik rollen som linjeleder, men har nok av andre utfordringer. Skjønt det er uvant å være ute av den daglige beslutningsprosessen, sier Mathisen.



Er du vegvesenets "guru" som de fleste kan spørre om alt – eller ser du helst at du får arbeidsro?

Mange forventer fasitsvar fra første dag. Jeg vil unngå å starte med svarene, selv om utenforliggende prosesser gjør at vi må ha svar fort – f.eks. i forhold til Oppgavefordelingsutvalget. Svar skal for øvrig komme som resultat av en analyse. I en prosess som dette må man være forberedt på ulike svar og løsninger som man senere også kan gå bort fra. At noe skal analyseres betyr ikke at det skal endres. En del av en prosess som dette er å se på alternativ som man senere vil forkaste. Men folk hører ofte bare det de vil, avslutter Mathisen.

Profilering av etaten – OVERALT

Fra Janne-Torill Andreassen har vi fått et flott sommerbilde fra Irland. Det viser

Alf Simon Antonsen i fjor sommer. Bildet er tatt på Aran, ei øy på Vestkysten av Irland. Alf Simon er "korrekt" antrukket med vegvesendrakt og vegvesen-sekk – godt kledd for interrail-tur.



Statens vegvesen Troms – værsgod – Effektivisering og omstilling

Troms er første fylke med felles sentralbord for vegkontor, vegstasjoner, trafikkstasjoner og prosjektkontor. Alt i ett!

Ved å ringe 776 17000 skal de sentralbordansatte (på skift og deltid) sørge for at publikum kommer dit de skal i fylket. Dette innebærer selvsagt et sinnrikt system – som fungerer. Publikumservicen er fortsatt i høysetet.

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM

Hver enkelt ansatt med PC er koblet til et kalender-system. Når de forlater kontoret legges det inn beskjed med koder hvor de er – og når de er tilbake. I tillegg til kalendersystemet må de sentralbordansatte selvsagt ha god kunnskap om etaten og de ulike arbeidsområdene for å "lose" innringerne videre i systemet. Jobben er med andre ord både krevende og utfordrende.



Cemax-systemet på vegkontoret er blitt overflødig. Det nye kalendersystemet skal sørge for at alle er på "plass". Husk å melde fra hvor du til enhver tid befinner deg!!!

EKSTRA SERVICE

Sentralbordtjenestene skal for øvrig i framtida være planlagt slik at bemanningen kan økes i situasjoner hvor det kreves mer – for eksempel ved kriser hvor det kan være aktuelt med bemanning ut over ordinær arbeidstid.

BRUK DIREKTENUMMER

Internt i vegvesenet er det viktig at folk i størst mulig grad bruker direktenummer. Dette vil avlaste sentralbordet samt føre til bedre service ovenfor publikum. Kort responstid er viktig! De sentralbordansatte er ikke saksbehandlere. Telefonene skal straks settes over til rette stasjon eller saksbehandler som kan hjelpe publikum. Avdelingens forværelser er også en viktig medspiller i systemet.

815 00 999

I tillegg til felles sentralbord har vegvesenet også opprettet svartjeneste med opplysninger om førerkort, kjøretøyregistrering/prøveskilt, kjøretøykontroll (EØS-kontroll) og kjøretøytekniske spørsmål.



Vegvesenets sentralbord i Troms blir arbeidsplass for flere. Fra venstre: Line Johansen, Siw-Hege Bringslid (som også har ledet prosjektet om et felles sentralbord i Troms) og Marita Hansen.

Systemet innebærer for øvrig bakvaktfunksjoner som trer inn dersom "vakta" må betjene publikum på stasjonen.

Ordninga med svartjeneste gir oss dessuten en stor utfordring i å disponere den ledige tiden blant personellet når de ikke har vakt i svartjenesten. Hovedmålsettingen er at de frigjorte ressursene skal brukes til trafikkikkerhetsarbeid, f.eks kontrollvirksomhet og kampanjer. Dette kan igjen medføre behov for justering av kompetanse på noe av personellet. Men ting tar tid – og er ikke endret over natta, sier Harila.

VAKTUKE

Hver trafikkstasjon har sin "vaktuke". Det betyr at de ulike stasjonene svarer på trafikkspørsmål for hele fylket i sin uke.

Hovedbegrunnelsen for at det er valgt rullering på svartjenesten er at vi skal sikre opprettholdelsen av kompetansen på vårt personell og sikre at disse får varierte arbeidsoppgaver, sier trafikkisjef Per-Ivar Harila.



Aud Skurdal Lorentsen er nytilsatt i vegvesenets sentralbord. Hun har 25 års erfaring fra Tromsø trafikkstasjon og har lang erfaring i å betjene publikum.

BEDRE PUBLIKUMSSERVICE

Vegsjef Torbjørn Naimak sier at vi nå kan ta ut gevinsten av de nye telefonløsningene som vi har investert i de siste årene. Han mener at et felles sentralbord vil gi bedre publikumsservice med raskere ekspedering. Men det forutsetter at systemet fungerer og at de sentralbordansatte får god kunnskap om organisasjonen og geografien i eget fylke.



Anne og Siw-Hege i full klargjøring og vasking av det nye sentralbordet og resepsjonen.

Katastrofe

Katastrofen var et faktum litt over klokka ni, torsdag morgen 30. august. Utforkjøring av 2 biler ved Mordelva undergang på ny E8 – etter forbikjøring av pickup med sprengstoffkasser. Fem personer blir kastet ut av bilene. Føreren av den ene sitter fastklemt og bevisstløs. En bil tar fyr.

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM

KAN DET HØRES MER DRAMATISK UT?

Virkeligheten var heldigvis en annen. Katastrofen var iscenesatt av Statens vegvesen og Lyngenfjord bedriftshelsetjeneste. Andre aktører på stedet var lensmannskontor, brannvesen, bergingselskap og kommunelege. Dette var med andre ord en **katastrofeøvelse**.

Men øvelsen var realistisk nok. Arbeidsformann Hermod Nilsen var både sliten og svett etter 45 minutter i telefonen med AMK. Bilen brant både ulmende og heftig, og ambulansene hadde problemer med å komme fram til ulykkesstedet. Øvelsen gikk for øvrig godt – nesten for bra sammenlignet med virkeligheten.



Utforkjøring av to biler ved Mordelva undergang.

Evalueringa brakte likevel fram ting vi bør forbedre, ting som burde fungert bedre – og tips til framtida:

EKSPLOSJONSFARE

Det mest kritiske for redningsmannskapene og politiet var eksplosjonsfaren. De fikk ikke bekreftet om sprengstoffet var fjernet fordi arbeidsformannen satt opptatt i telefonen i 45 minutt. I en reell situasjon vil nok de andre nødnummerene også bli brukt. 110, 112, og 113 kunne gitt reell informasjon tilbake.

HVOR ER VEGANLEGGET?

Problemene med å finne avkjørsel til veganlegget og få ambulansene fram kunne vært løst ved at vegvesenets hadde vaktpost ved hovedvegen. Det viktigste i en katastrofe er tross alt å få ambulansene fram.

Vegvesenet har for øvrig mange ressurser som kunne vært stilt til disposisjon – i dette tilfellet vannvogn.

Katastrofe

BRANNVESENET

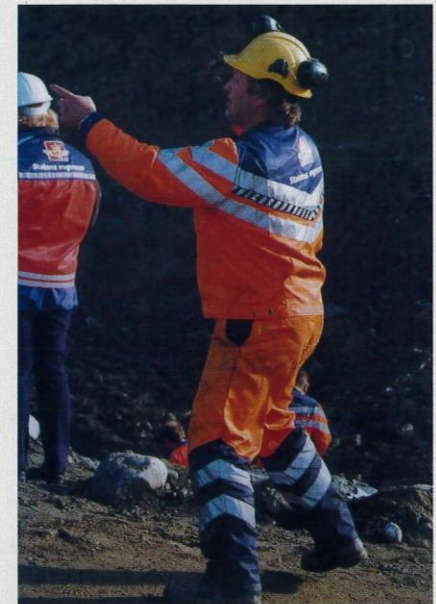
gjorde en fin jobb – tatt i betraktning at de er satt sammen av frivillige – som var på annen jobb da alarmen gikk. Det ble for øvrig påpekt fra brannvesenets side at meldinga ikke var god nok: De fikk ikke melding om at ulykka var skjedd på nyanlegget og at det var en død person i bilen.

FLOTT JOBB

De fleste ble berømmet for godt utført jobb, men bergingsmannskapene fra Jøvik fikk ekstra ros. Markørene spilte også sin rolle så godt at opptak ved teaterskolen er like om hjørnet.

OBSERVATØRENE

skapte litt "rot" i rekkene. De burde holdt seg mer i bakgrunnen – eller vært merket tydeligere som observatører.



Hermod Nilsen snakket 45 minutter i telefonen med AMK.



4 skadde, 2 omkomne.

Katastrofe



En av bilene tar fyr.



Øvelsen var et samarbeid med flere aktører.

MITT INNTRYKK

Som observatør/reporter og fra vegvesenets egne rekker falt det meg straks inn at "store gutter" forholder seg best til virkeligheten. Skuespill er ikke noe for en ekte vegarbeider. Jeg er derfor ikke i tvil om at dersom ulykka hadde vært alvor, hadde den subbene gjengen som sakte, – halvt mysende, – halvt flau ovenfor observatørene, – glei framover, gjort sitt ytterste for å redde liv. Da skuespillet etter noen lange innledningsminutter var skikkelig i gang viste anleggsfolkene topp innsats.

En spesiell augustmorgen – mens sola sakte teg opp i Balsfjord. Vi lærte nok mye, både de deltakende og observatørene. Så får vi krysse fingrene og håpe at vi aldri får oppleve dette i virkeligheten.



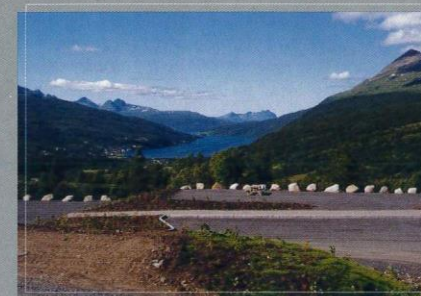
Arbeid med å få en omkommen ut av pick-upen.

Rasteplass til millioner

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM

Ved Gratangen turisthotell ligger en av fylkets fineste rasteplasser. Den har en unik utsikt over Gratangen og er utstyrt med både sittegrupper og egen oppstillingsplass for bobiler. Minnebautaen som tidligere sto nord for krysset ved Storfossen har fått egen plass på området. Hele rasteplassen er beplantet og står klar til bruk. 1,3 millioner har prosjektet kostet.

Nå gjenstår bare skikkelig skilting til rasteplassen – som ligger på samme avkjøring fra E-6 som Gratangen turisthotell. Håpet er at flest mulig trafikanter vil bruke plassen – som ligger godt skjermet fra støy og trafikk.



Rasteplassen har utrolig vakker utsikt over Gratangen.

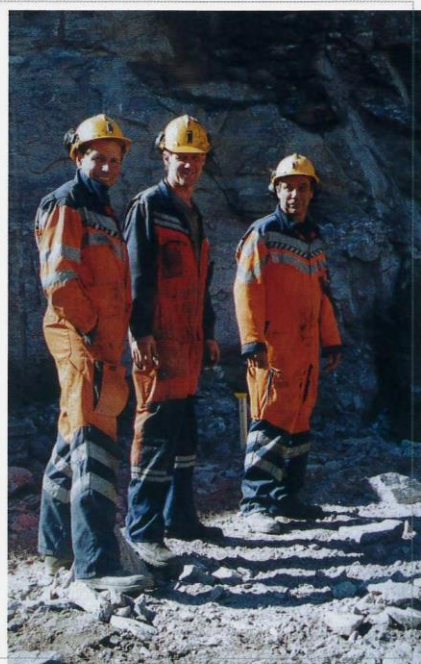


Rasteplassen ved turisthotellet i Gratangen blir befart og besøkt av av distriktsleder Geir Østvik, ordfører i Gratangen Rita Roaldsen og vegsjef Torbjørn Naimak.

Det nærmer seg fullføre...

Bygdesambandet er snart klar til bruk. Ibestadtunnelen skal bringe folk tørt og fort mellom Hamnvik og Sørvik. Åpningsdato for prosjektet er 2. desember i år. Da skal 3 års anleggsarbeid feires – av både arbeidsfolk og lokalbefolkninga.

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM

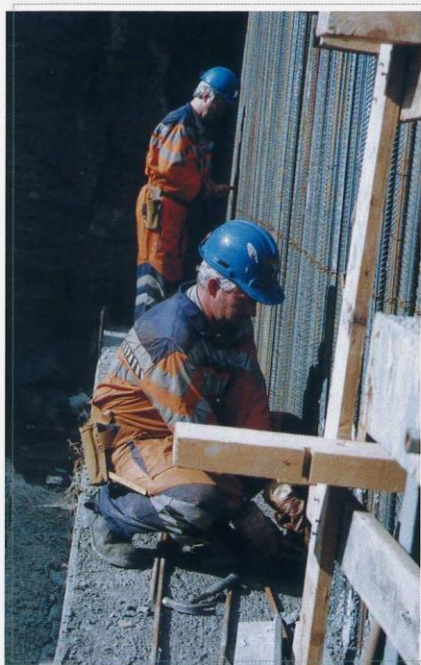


Glade gutter i høstsol. Gudmund Johansen, Hans Fredheim og Einar Nilsen.

Ibestadtunnelen gjør Rolla "landfast" og betyr utrolig mye for lokalsamfunnene på øya. Etter Mjøsundforbindelsens fullføre i 1994 har Ibestad kommune kvittet seg med fergeforbindelsene nordover. Rolla og Andørja er nå blitt ei "halvøy".

Anlegget, som har en totalsum på 185 millioner, omfatter 4150 m veg – herav Ibestadtunnelen på 3400 meter. I tillegg er det bygd 130 m gangfelt i Asplia (på Andørja).

Anleggsarbeidene startet i januar 1997 med tunnelpåhugget i Hamnvik. Siden har det gått slag i slag. Siste innsats skjer i skrivende stund – hvor massene fra tunnelen fraktes fra Hamnvik (hvor de har vært lagret) til Asplia, ved tunnelåpningen på Andørja. Her blir de brukt i veggen. En del av massene skal også brukes til å lage strandpromenade i Hamnvik.



Arbeid ved portalen i Asplia. Jostein og Harry Mikalsen.



Tunnelgjengen i samtale med vegsjefen. Dag Henriksen, Terje Vangen, Torbjørn Naimak, Halvor Furnes og Einar Jakobsen.



KJØR FORSIKTIG!
Kan det være noe tvil?



Elgjakta er i gang!!!

SVALBARD – også arena for dekkelegging

I sommer har Vegvesenet i Troms drevet med dekkelegging i Longyearbyen.

FOTO: GUDMUND REIERTSEN



Dekkelegging i innkjørselen til sysselmannskontorene. I fjellsiden bak kan vi se en rødlig flekk. Dette er påhugget/ingngangen til gamle gruve 2. Den rødlige fargen skyldes at gruva ble satt i brann udner 2. verdenskrig.

Dekkelegging utenfor sysselmannskontorene. Revneset til høyre i bakgrunnen. Bygget er ikke så lite spesielt.



Dekkelegging utenfor hotel Funken, den gamle funksjonærmesssa på "Hauen". Nye gruve 2 sees i fjellsida bak.



Dekkelegging bak torget ved butikken og posten. Hjorthamn med fjellene i bakgrunnen. SAS-Radisson hotellet skimtes til venstre for veggen bak lastebilen.



Sydspissen av Svalbard en sommerdag i juli. Bildet er tatt gjennom flyvinduet.

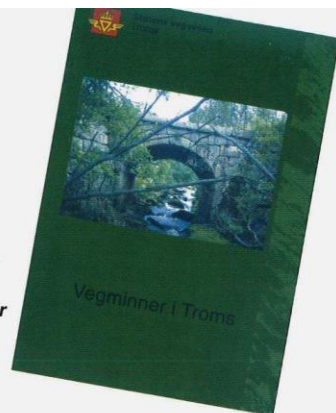


Moderne kunst?

På veg til Sifjord mot Flakstadvåg fant Sigurd Skjelmo følgende "kunstverk". Noe for årets høstutstilling – med tittel "fisken og veggen", "fiskevern" eller "autofisk"?

Nasjonal verneplan

Kulturminneåret 1997 ble innledet med at Samferdselsdepartementet påla vegvesenet å utarbeide en landsdekkende verneplan for vegger og bruer. Dette skulle skje i samarbeid med Riksantikvaren. Verneplanen består av 3 delplaner. De to første delene tar henholdsvis for seg vegminner og veghistoriske miljøer fra 1537–1960 og fra 1960 fram til i dag. Delplan 3 gjelder vegvesentes egne kulturminner som maskiner, utstyr og bygningsanlegg.



TEKST: ODDMAR EILERTSEN
FOTO: EDEL AUSTLID

VERNEVERDIG VURDERING

Vegminnene vurderes ut fra alder, type, historisk verdi som håndverksteknikker og arkitektur, grad av opprinnelighet, miljøverdi, bruksverdi, representativitet og sjeldenhet. Verneplanens mål er å sikre et representativt utvalg av vegminner og veghistorisk miljø med stor sosial, teknologisk, geografisk og tidsmessig bredde.

DELPLAN 1

Arbeidet med Delplan 1, det vil si for tiden frem til 1960, er nå avsluttet fra vår side. Det materiale vi har utarbeidet omfatter et hefte hvor objektene presenteres med kart, bilder, historikk og beskrivelser. Videre er det et dokument med en begrunnet prioritering av objektene i 3 grupper.



Vegsløyfe og bru i Gausvik, Harstad kommune. Brua og vegen er bygget i 1927.

Dette, sammen med orientering om verneplanen, er sendt samtlige kommuner i fylket og en del andre instanser for kommentarer. Når fristen for uttalelse er over blir vårt materiale, sammen med eventuelle innspill fra kommuner mv, sendt til Vegdirektoratet for videre behandling. Dette skjer i alle fylkene.

Vegdirektoratet vil i samråd med Riksantikvaren foreta endelig utvalg av vegminner til nasjonal verneplan på bakgrunn av uttalelsene som kommer inn, vegkontorenes anbefaling og vurdering av verneverdi. **Den nasjonale verneplanen skal foreligge ved årsskiftet 2001/2002.**

De objektene vi, etter "beste skjønn og overbevisning" har valgt ut som "Høyt prioriterte objekter" er følgende, nevnt i vilkårlig rekkefølge:

- Nordreisa gamle bru
- Postvegen ved Lyngseidet
- Fergeleiene ved Tjeldsundet
- Snøskjermer på Kvæningsfjellet
- Gamlevegen i Foldvik i Gratangen
- Åndervåg bru i Ibestad
- Steinmur ved Kjerringberget i Kvæningen
- Kalvebakken bruer i Tromsø
- Markedsvegen i Skibotndalen
- Rodeskillemerke i Pollen i Lyngen
- 4 generasjoner vegger over Kobberyggen i Bardu
- Milesteiner i Balsfjord.

Milestein ved rv. 858 i Balsfjord. Felles for milesteinene er at de er hogd i naturstein og har innfelt en støpejernsplate hvor inskripsjonen står.

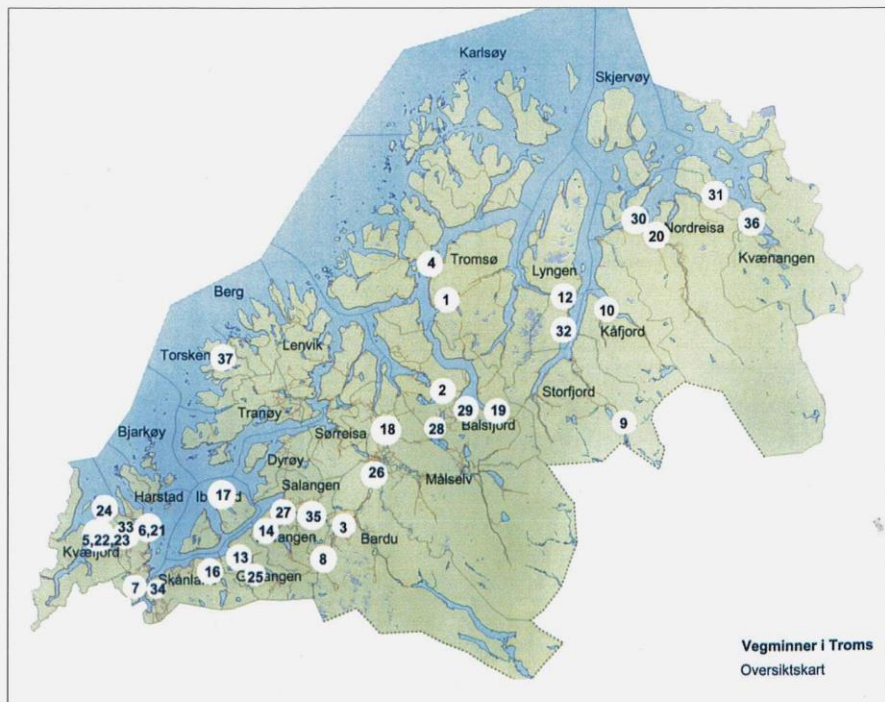
I de to øvrige gruppene, "Andre viktige objekter" og "Andre objekter" har vi henholdsvis 9 og 14 objekter.

DELPLAN 2

Når det gjelder Delplan 2 for perioden 1960 og frem til i dag, nærmer arbeidet seg slutten. Her har vi foreløpig valgt ut 11 objekter som vi jobber med. Av de som kanskje er mest interessante nevnes Tromsøbrua, Vegen til Fjordgård på Senja, Skjervøybrua, Tjeldsundbrua og Kaperdalsvegen på Senja. Vi har foreløpig ikke foreslått noen prioritering. Vårt arbeid skal for denne delen være ferdig ved årsskiftet.

DELPLAN 3

Denne delen av verneplanen involverer ikke prosjektgruppen, bortsett fra at vi har listet opp en del bygninger som kan være aktuelle. Her nevnes bolighuset på Hatteng i Storfjord, Veivang brøytestasjon og bygningen ved Skoddebergvannet. Tidsrammen er det samme som for Delplan 2.



I Troms har vi laget en oversikt over vegminner i fylket vårt. I oversikten/boka finnes blant annet et oversiktskart over fylket som viser hvor de ulike vegminnene finnes.



Rodeskillemerker i Pollen, Lyngen kommune. Vegen fra Lyngseidet til Pollen ble bygget i årene 1881 – 1885. Rodeskillemerkene står ved vegens endepunkt.

Snøskjerm på Kvænanngsfjellet. (byggeår 1950 – 70) Det finnes mange varianter av snøskjerm i Troms. De eldste skjermene var satt opp i 1920 årene og laget av bjørkeris. Utviklingen av snøskjerm har etterhvert blitt vitenskapelig. I dag lages det for øvrig færre snøskjerm – ikke minst fordi brøyteutstyret er blitt sterkere og fordi det har vært tatt mer hensyn til vinterforholdene under vegbygging.



Vegvesenet STØTTER skoleverket

Gammelt datautstyr fra vegvesenet kommer til nytte i skolene. "Læring Gjennom Arbeid" (LGA) er en alternativ ungdomsskole i Tromsø der elevene deltar i driften av et trykkeri og et dataverksted. Elevene får opplæring i reparasjoner, installasjoner og feilsøkningsmetoder på datautstyr. Utstyret som kommer inn sendes ut til skolene nesten kostnadsfritt.

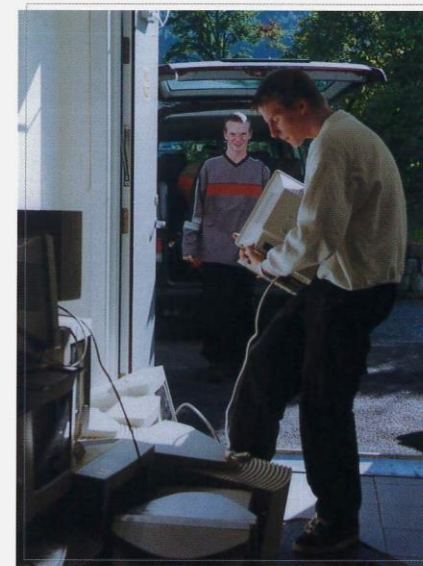
TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM



Vegvesenet støtter skoleverket med datautstyr. Her skjer den offisielle overrekkelsen mellom Hermod Johansen og Gunstein Egeberg fra LGA, mens Sverre, Dag, Glenn og Ann-Sissel bivåner begivenheten.

I likhet med andre offentlige bedrifter har nå også vegvesenet bidratt med datautstyr til ungdomskolene. 50 datamaskiner (deriblant servere), 40 skjermene, et par skrivere, scannere og tastatur ble mottatt med stor glede av gjengen fra LGA. Elevene er kjempemotivert, sier Gunstein Egeberg, som er lærer/IT-veileder ved LGA. Han sier det var "krig" om å få være med å hente utstyret. Og flere kjørerunder måtte til før Sverre, Dag og Glenn hadde fått med seg alt.

Vi har bedt om at skoler i hele Troms får nytte av tilbudet, sier Hermod Johansen, leder for IT-seksjonen på vegkontoret. Siden vi er en fylkesetat er dette viktig. Diskene på maskinene er slettet og klonet opp med ny programvare før de blir sendt ut. Vi regner med at maskinene kan være i bruk i 4–5 år fortsatt, sier Hermod som også påpeker at utstyret har god standard.



Sverre og Glenn laster ut datautstyr.

Takk!

Takk for oppmerksomheten i anledning
mitt 25 års jubileum i Statens vegvesen.
Gisle Storhaug

Hjertelig takk for gaven og blomster fra
vegkontoret i anledning min 50 års dag.
Julietta Bakkeli

Jeg takker arbeidsgiver og arbeidskolleger
for oppmerksomheten på 60 års dagen.
Inge Wang

3 modne damer ved Tromsø trafikkstasjon
takker hjerteligst for gaver og
blomster til sine 60-årsdager i august.
Pia, Lillian og Karin

Mange takk!

Jeg takker hjerteligst for flott gave og
blomsterhilsen til min 60 års dag.
Takk til kollegaer som kom på besøk, takk til alle
som gjorde den dagen til en stor opplevelse.
hilsen fra Gerd Gævier

Takk for blomster og gaver
på min 60-års dag den 2. juni.
Ernst I. Jensen

Takk
til arbeidsgiver, ledelse og arbeidskolleger
for mange fine år i vegvesenet.
Arnfinn Pedersen, Sorreisa

Skolesekk til alle 6-åringar



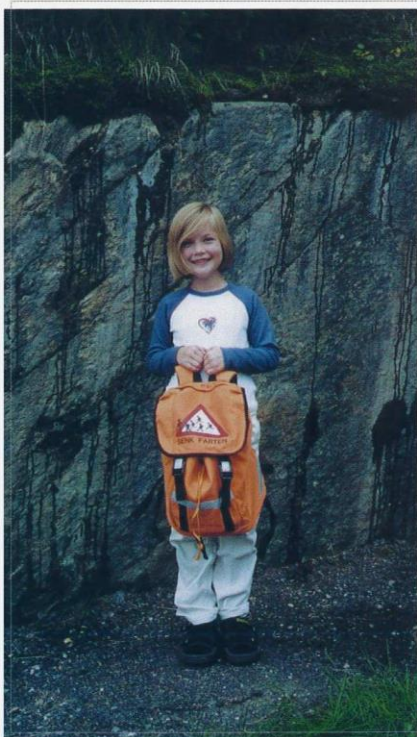
Alle førsteklassingar i Troms har fått skolesekk frå Statens vegvesen. En orange sekk med mange reflekser skal sørge for at 6-åringene er bedre synlig for bilistene.



På Hamna skole i Tromsø var det Siw og Hallvar fra Tromsø Trafikkstasjon som sto for utdelinga av sekkene. Siw Tylдум fortalte om farene ved skolevegen, og ba 6-åringene være forsiktig i trafikken. Budskapet ble, sammen med skolesekk og matbomme, mottatt med stor jubel.

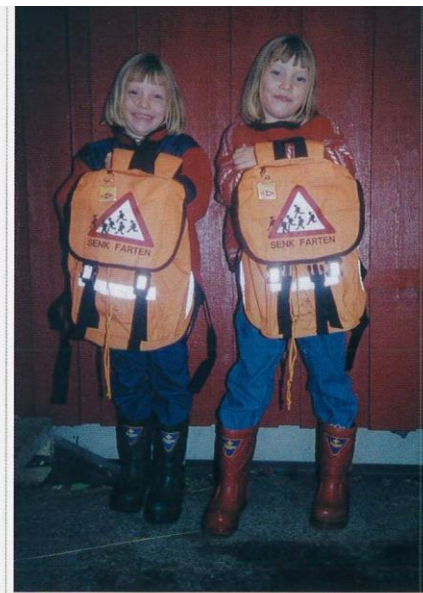
På årets og livets første skoledag var det folk fra trafikkstasjonene som sto for utdelinga av sekkene på flere skoler i hele fylket. 2300 sekker er delt ut på 135 skoler og vi har brukt 230.000 kroner for å sikre de minste av oss.

Skolesekken er godt synlig, med skarpe farger og mye reflekser.



Frida Wågen er en av fylkets 6-åringar. Hun går på Gratangsbøtn skole og er mektig stolt av vegvesenets skolesekk. Det er også bestefar Charles Hermansen som har sendt oss bildet.

Vegstikka var med på 2 av "utdelingsseansene" – på Hamna skole og Laksvatnbukt skole. Begge steder var det en forventingsfull gjeng som mottok sekkene. Første skoledag er gjerne fylt av mange inntrykk. Når vegvesenet også dukker opp kan det bli rimelig mye å forholde seg til. Noen smilte i overflod, mens andre var mer alvorfylt. Skolevegen var tema for folkene fra vegvesenet, men for 6-åringene var det mange andre tema som falt inn etterhvert. Å møte de minste av våre trafikantene var en hyggelig, underholdende og kanskje uvant opplevelse for vegvesenets representanter.



Maria og Mona Sjøvoll Marthinussen går i første klasse på Skånland sentralskole på Evenskjer. Klassestyret delte ut sekkene og snakket mye om vegvesenet. Som seg hør og bør, skriver Hilde Sjøvoll, så visste alle 6-åringene at vegvesenet ordner med skilt og kjører grus. Men om de gjør noe mer var de ikke helt sikre på. Nå vet de i alle fall at de også tenker på 6-åringene og en trafiksikker skoleveg.

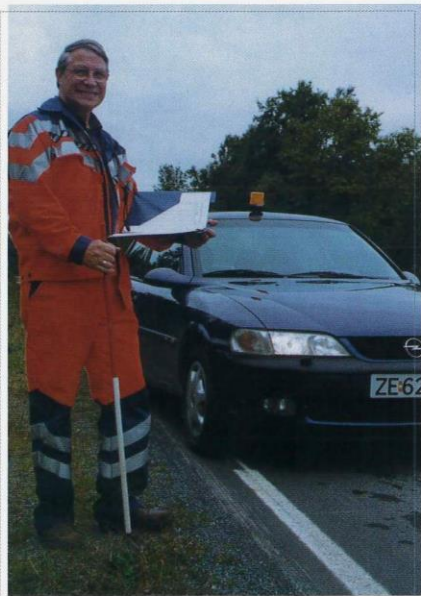
Vegsjefen tok turen til en av fylkets minste skoler – Laksvatnbukt med 5 førsteklassingar.



Magnar Marthinsen

– et forsterkende ledd i Vegvesenet

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM



Magnar Marthinsen driver med planlegging og forsterkning. Derfor tilhører han vegforsterkning og dekkeseksjonen på Utbyggingsavdelinga. Og der har han vært siden omorganiseringa i 1995. Før det har han stort sett vært innom alle avdelingene i vegvesenet – det meste av tida knyttet til planleggingsarbeid etter at han startet sine første 2 "barneår" på vedlikeholdsavdelinga i 1970. 10 år på gamle planavdelinga og 13 år på anleggsavdelinga er en god merittliste.

ÅRETS OPPGAVER

Vegforsterking krever planlegging. Det betyr mange timer med registrering av tilstanden på vegnettet. I sommer har Magnar blant annet oppholdt seg på rv. 86 på Senja hvor han har gjort registreringsarbeidet på ca. 9 km, fra Heggeli bru mot Straumsnes bru. På vårparten ble spesielt telehivene sjekket på strekningen Islandsbotn til Gryllefjord/Torsken. Han har også registrert tilstanden på 19 km på rv. 825 i Tjeldsundet, deriblant telehiv.

Hovedaktiviteten har likevel vært byggeledelse og oppfølging av anleggsarbeidene på Dyrøya. Sistnevnte prosjekt på ca 12 km ble fullført i september. For tida jobber han med veggen til Sjursnes der 5 km har fått fast dekke.

OPPRUSTING

Fylkesvegnettet skal rustes opp til 10 tonn akseltrykk. Mange fylkesveger må derfor "saumfares". Ulike moment har betydning for forsterkninga. Skikkelig drenering er viktig, og sjekking av stikkrennenes tilstand og dimensjon må til. Det blir derfor mye ut og inn av bilen når Magnar må stoppe ved hver stikkrenne for å ta en sjekk. Registrering av grøftebehov hører også med. På grusveger må tilstanden sjekkes ekstra nøye. Ellers registreres svake parti, som sprekker i dekket kan være tegn på. Store spor og vegskulder som kan ha glidd ut sjekkes også. Svake vegparti kommer godt fram i teleløsninga.

PLANLEGGING

Etter at registreringa er ferdig samles alle data. I prosessen konfererer han med folk som har spesialkunnskap på ulike felt – som f.eks. teleproblematikk. Vegfolk med lokalkunnskap på vegstrekningene gir også viktig bidrag under planleggingsarbeidet. Nødvendig forsterkning sees også i sammenheng med bæreevneregistreringer som er lagret i vegdatabanken. Magnar lager et planhefte og registrerte data gir grunnlag for kostnadsoverslaget. Planheftet er også et anbudsgrunnlag mot entreprenør eller egenproduksjon.

"MITT ANLEGG"

Magnar følger anleggene fra start til slutt. Slik blir de på en måte "hans". Fra registrering til fullføring gir naturlig nok et eierforhold. Det artige med jobben er når sluttkostnadene for et prosjekt ikke avviker spesielt fra kostnadsoverslaget og tildelte budsjett, sier Magnar. Skikkelig planlegging gir god forutsigbarhet og god kontroll på hva prosjektet vil koste.

Det er ikke med lite stolthet at Magnar påpeker at overslagene har stemt godt med de avsluttende kostnadene. Ros har han også fått for arbeidet sitt – og det er inspirerende i hverdagen.



MODERNE TIDER

Tidligere hadde vi ikke kartgrunnlag med vegprofildata. Det var lite tilfredsstillende å ikke få gjort noe med dårlige vegkonstruksjoner, spesielt tverrfall i kurvene. På tre av de siste prosjektene har vi tatt i bruk moderne teknikk med innmåling av vegen og fått laget terrengmodell. På den måten kan planlegging og projektering skje ved hjelp av planleggingsverktøy som finnes på vegkontoret. De 5 første km av fylkesvegen mot Sjursnes er eksempel på utførelse etter slike vegprofildata. Dette er blitt skikkelig bra. Det samme gjelder fylkesvegen mot Dåfjord på Ringvassøya.

For ikke å komme på etterskudd etter hvert som planleggingsprogrammene ble utviklet, følte jeg behov for mer opplæring og bruk av de siste versjoner av planleggingsverktøyet. Dette for å gjøre jobben med forsterkningsprosjektene både mer tilfredsstillende og interessant.

VEGVESENET ER OK

Jeg har alltid hatt interessante og varierende oppgaver i vegvesenet, sier Magnar. Det er nok også derfor jeg trives så godt i jobben. Gjennom tidene har jeg vært med på å planlegge og bygge mange vegger. Det er inspirerende å se resultater av det man har gjort. Artige og minnerike opplevelser har det vært mange av gjennom tidene.

ETTER HALV 4

Når arbeidsdagen er over er det stort sett hus og hjem som prioriteres. I tidligere tider var forresten Magnar med i både fotball og håndballaktiviteter gjennom bedriftsidrettslaget. Gubbtrimmen holdt han også ut i mange år, men i de senere år har det dabbet mer av. Det er stort sett fisketurer og turer i skog og mark om sommeren som sørger for fritidsaktiviteter, sier Magnar til slutt.

Oppfinnsomheten er STOR

Hans Åge Olsen er et lysglimt i hverdagen. Han har levert to glimrende forslag: Markeringslys med lysdioder til bruk på snøplogene og bomsperrelys med lysdioder og tiltbryter. Det siste forslaget har også Svein Markussen på Harstad vegstasjon vært med på.

FOTO: ANNA BIRKELUND



Hans Åge med bomsperrelys.

Forslagene er premiert med tilsammen kr 4000,-. Svein Markussen har fått kr 1000,- for sin deltakelse i det siste forslaget.

Markeringslys med lysdioder på snøplogene har vært brukt en tid og erstatter vanlige lyspærer på plogene. Ristingen i plogene tar nemlig "livet av" pærene, og lysdiodene er en god erstatning.

Bomsperrelys slukkes når bommen åpnes. Når bommen legges ned starter blinkende rødt lys automatisk. Lysdiodene har nesten ubegrenset levetid på lyskilde.



Hans Åge viser hvor lysdiodene er plassert på snøplogene.

Oppfinnsomheten er STOR

– også uten premiering

På Kvaløysletta har folk fra produksjonsavdelinga funnet løsninga på reparasjon av ramponerte ATK-bokser. Hva med et lite busskilt – som plaster på såret?

FOTO: ASGEIR LARSEN



Suksessfull fergeforbindelse

TEKST: LISA SUNDSTRØM
FOTO: BRITT ILLGUTH/LISA SUNDSTRØM



Ferga mellom Kvaløya og Senja har vært en stor suksess.

I gode, gamle var det hyppige båtforbindelser mellom nord-Senja og sørsida av Kvaløya. Dette kom nok mye av at Hillesøy kommune omfattet begge øyene. I tillegg bragte familiære forhold og handel de to øyene sammen. Men vegsystemene førte til nye ferdselsårer. Gjennom tidene har det flere ganger vært ivret for fergeforbindelse mellom øyene, men hurtigbåtene har i stor grad erstattet dette. Inntil et privat selskap, både under påvirkning av andre private fergeforbindelse og sikkert også påtrykk fra lokalbefolkninga – fikk fart i sakene om ny fergeforbindelse. 1. juli var Malangenforbindelsen en realitet. Begivenheten ble åpnet av vegsjef Torbjørn Naimak på Brensholmen og fylkesordfører Ronald Rindestu i Botnhamn.

Malangenforbindelsen er sommerferge. Den er aktiv mellom 1. juli og 3. september. Oppsummeringa forteller om kjempesuksess. Ferga har fast rutetabell, men enkelte dager i sommer har den gått i ett, hele dagen. 9.424 kjøretøy og 24.899 personer har vært fraktet mellom Senja og Kvaløya i sommer.



Fra Brensholmen kan du både dra hit og dit!



Torbjørn Naimak åpnet Malangenforbindelsen på Kvaløysida.

Barentsregionen

Samarbeid om trafiksikkerhet



De senere år har bilholdet i Russland økt forholdsvis raskt. Den russiske biltrafikken over grensene til de nordiske landene har også økt. Sammen med en tildels dårlig kjøretøystandard har dette ført til økt oppmerksomhet omkring trafiksikkerhet i Barentsregionen.

TEKST OG FOTO: ASTRID EIDE

SAMARBEID

I april 1996 ble det arrangert en trafiksikkerhetskonferanse i Kirkenes med deltakere fra Norge, Sverige, Finland og Russland. Formålet med konferansen var å komme frem til prosjekter som kunne minske antall skadde og drepte i Barentsregionen. Kommunikasjonsutvalget i Barentsregionen nedsatte en arbeidsgruppe som skulle jobbe videre med enkelte av prosjektene. Undertegnede ble medlem i arbeidsgruppen i januar i år.

ARBEIDSGRUPPE

Arbeidsgruppen har satset på to typer tiltak; informasjonsutveksling og kunnskapsoverføring/erfæringsutveksling. Tiltakene skulle bedre trafiksituasjonen i regionen, bygge opp et kontaktnett mellom myndigheter og organisasjoner samt å bidra til et langsiktig trafiksikkerhets-samarbeid mellom landene i Barentsregionen. Etter fire år er følgende prosjekter gjennomført:



Arbeidsgruppe for trafiksikkerhet i Barentsregionen: Fra venstre: Rolf Olsen (Statens vegvesen Finnmark), Astrid Eide (Statens vegvesen Troms), Mikhail Gaivoronskij (leder av veg- og trafikpolitiet Murmansk) Aini Sarkkinen "Bottenviksågen" Finland, Arne Holand (Landsdelspoliti Nord-Norge), Britt-Marie Majbäck (Vägverket Sverige) og Irina Jonsson (Vägverket Sverige).

- Utarbeidet en informasjonsbrosjyre om trafikkregler i Barentsregionen.
- Utarbeidet et dokument som tar for seg ansvar og straff i Barentsregionen.
- Utarbeidet et informasjonsformular som går på spredning av veg- og trafikkinformasjon mellom de fire landene.
- Hospiteringer med tema kjøretøykontroll, trafikkovervåkning og føreropplæring i Finland.
- Hospiteringer med tema drift- og vedlikehold i Finland.
- Hospiteringer med tema kjøretøykontroll, trafikpolititjeneste og trafiksikkerhet i Norge.

I tillegg arrangeres det en snøscooterkonferanse i Alta 1. og 2. november med tema kjøretøyteknikk, sikkerhet føreropplæring og miljø.

ARBEIDSGRUPPAS VIDERE ARBEID

Prosjektperioden for arbeidsgruppa er nå formelt avsluttet. En sluttrapport er oversendt kommunikasjonsutvalget, og på deres møte i oktober skal det videre arbeidet om samarbeid for bedre trafiksikkerhet i Barentsregionen avklares. I følge ryktene sies det at kommunikasjonsutvalget er fornøyd med arbeidsgruppas arbeid, og at det er ønskelig at prosjektet videreføres.

STUDIETUR TIL MURMANSK

Arbeidsgruppen har hatt møter både i Kirkenes, Rovaniemi og Luleå i løpet av prosjektperioden. Siste møte i prosjektet ble avholdt i Kirkenes i begynnelsen av september, med en studietur til Murmansk. Den russiske deltageren i arbeidsgruppen, Michael Gajvoronskij; sjef for GIBDD – russisk veg- og trafikpolitiet, var verten vår.

Turen startet fra Kirkenes med buss og med en gang vi hadde passert grensen fikk vi merke en annen vegstandard enn det vi er vant til. Vi humpet oss gjennom 23 mil som tok ca. 4 1/2 time (inkl. 4 toll- og miljøkontroller!). I Murmansk ble vi møtt av representanter både fra veg- og trafikpolitiet og fra vegvesenet. Siden vi ankom om kvelden tok vi den sosiale delen først. Vi var på et rekreasjons-senter som brukes i slike sammenhenger. Værgudene var på vår side slik at mat og drikke ble servert ute. Badstuen var selvfølgelig oppvarmet, og de tøffeste/ sprekeste fikk bade både inne og ute (5



Arbeidsgruppen med vertskap samlet til middag.

drift- og vedlikeholds-oppgaver. Når det gjelder fysiske trafiksikkerhets-tiltak for myke trafikanter tas det hensyn til dette ved bygging av nye veger, mens det er sjelden at det prioriteres tiltak på eksisterende veg. Vi fikk for øvrig erfaring at trafikken i Murmansk skjer på kjøretøyenes premisser da vi på et oppmerket fotgjengerfelt skulle krysse hovedgaten. Besøket i Murmansk ble avsluttet med en lunch før vi humpet tilbake til Norge og til bra vegstandard.

All honnør til vårt russiske vertskap for et flott

opplegg og en fantastisk gjestfrihet – her har mange noe å lære!

grader i innsjøen!). Etter dette var det mer mat og drikke (!), samt sang, taler og gave-overrekkelser. Irina Jonsson, fra vegverket i Sverige og sekretær i arbeidsgruppen, er russisk og sto for tolkingen. Uten henne hadde nok kommunikasjonen vært litt vanskelig...

Astrid Eide og Rolf Olsen ved de nye politibilene til veg- og trafikpolitiet.

Dagen etter var det først besøk hos veg- og trafikpolitiet. I tillegg til de ordinære trafikk-oppgavene som politiet har i Norge, har russisk politi også ansvar for trafikant- og kjøretøy-oppgaver samt at de er tilsynsmyndighet for vegvedlikeholdet. I Russland bøtelegger faktisk veg- og trafikpolitiet personlig de i vegvesenet som har hatt ansvaret for noe som er alvorlig galt med vegen. I vegvesenet ble vi tatt i mot av visedirektør Viktor Lastotjkin. Det russiske vegvesenet har kun ansvar for planlegging og bygging av nye vegger samt



Det er deilig å være norsk i Danmark

Besøk i danske Vejdirektorat

Som noen kanskje husker ble det skrevet noen bevingede ord i Vegstikka for en tid tilbake om pilotprosjektet Trainerordningen. Ordningen er vår etats forsøk på å få til rask innføring i etatskunnskapen og legge til rette for kompetanseutvikling hos nyere ansatte.

I forbindelse med planlegging av hospitering i Trainerordningen, ble jeg invitert til en dags briefing av Søren Kjærgaard, sekretariatsleder i det danske Vejdirektorat.

Hensikten med besøket var å få en innføring i aktuelle områder hvor vår danske søsterorganisasjon ønsker å utvikle seg eller satse videre. For min egen del skal jeg bruke innspillene til en mer detaljert planlegging av en hospiteringsperiode neste år.

Og en tur til Køben er jo aldri å forakte... Hyggelige mennesker og hyggelig by!

TEKST OG FOTO: LISE NYVOLD

EN DEJLIG DAG I KØBENHAVN...

Ja for all del! Men travelt var det. Vejdirektoratet ligger veldig sentralt i Niels Juelsgade, like ved Kongens Nytorv og klokken 0900 var jeg på veg for å møte Søren Kjærgaard. På inn og utpust ble jeg i "raserfart" introdusert for en del av det som ledelsen i dansk Vejdirektorat arbeider med for tiden. I år innføres for første gang resultatlønn for ledelsen i avdelingene Anlægs-, Vejsektor-, Drifts- og Trafik og transportområdet og Informatik,

Vejteknisk Institut og Eksportafdelingen. Resultatlønn er en av byggeklossene i en større omlegging av styringen med etaten, fortalte Berit Grøndahl som arbeider med dette (og forøvrig var glad for gaveboken "Veget i Norge" som jeg hadde med. Kanskje spesielt fordi hun i sommer hadde cruiset med Hurtigruta opp og ned langs kysten vår og likt seg godt).

DANSK VEJDIREKTORAT

Dansk Vejdirektorat har ingen regionale enheter i samme forstand som vi. Organisasjonen har vel 500 faste stillinger pluss 30-70 på ulike typer løserer tilknytninger som



Lise Nyvold

Søren Kjærgaard, Josephine Schøller og Rasmus Larsen.

varierer med oppdragsmengdene. Omleggingen inneholder også en friskere satsing på bruk av prosjektorganisering – ikke bare på Anlæg, men i større deler av etaten og på tvers av avdelinger, i følge Sanne Paulsen. Vejdirektoratet har laget en egen prosjekthåndbok som legger føringer på hvordan prosjekter skal organiseres og gjennomføres. Prosjektets forhold til linjeledelsen og samarbeid mellom ulike faggrupper er vel et klassisk problem, som også danskene håper å gjøre mer knirkefritt i årene framover.

KOMPETANSEUTVIKLING

Etter en deilig dansk lunsj i Vejdirektoratets kantine i toppetasjen fikk jeg vite mer om hvordan man ønsker å arbeide med kompetanseutvikling framover – av Josephine Schøller. Hun ble også interessert i hospitering fordi et av deres poenger er at formell etter/videreutdanning ikke alltid er det vi trenger mest for å få opp inspirasjon og engasjement hos allerede kompetente ansatte! Rasmus Larsen fortalte om Excellence-verktøyet som skal være basis for styring og ledelse i hele organisasjonen. Ledere blir her vurdert jevnlig gjennom tilbakemeldinger fra sine ansatte. Dialog og strategisk fokus framover skal være en bærebjelke for at alle ansatte sammen skal holde riktig retning på det arbeidet etaten gjør.

SCENARIETENKING

Vi er nå kommet til ettermiddagen og jeg har begynt å merke at "harddisken" surrer rundt, men jeg er noe usikker på om den egentlig tar mot informasjon. Innspurten blir en særdeles hyggelig, men noe intens seanse med Søren hvor han forteller i turbofart om hvordan Vejdirektoratet ønsker å legge scenarietenking til grunn for utviklingen av etaten. Som her hos oss er kravene til leveranse fra etaten store fra omgivelser, politikere og brukere. Endringsviljen blir testet hele tiden og den som vil følge utviklingen må være i bevegelse.

Klokken 17 slutter vi av etter en veldig innholdsrik dag, mye fag og kjempehyggelige folk. Til slutt vil jeg bare kommentere hvorfor nordmenn i Danmark har det så deilig...

Selvfølgelig fordi at det har danskene også – og det smitter!!



Dansk vejdirektorat midt i København sentrum.

Reisebrev fra Irland

Dette siste reisebrevet er fra Irland – ei øy med mye natur og kultur, og en dramatisk fortid og nåtid. Som leserne sikkert vet, er den delt mellom republikken Irland – eller Eire på det fortsatt levende irsk/gæliske språket – og det britiskstyrte Nord-Irland. Mitt opphold foregikk stort sett i hovedstaden Dublin og i regionen Kerry ytterst i sørvest, samt et kort besøk til begge sider av grensen i nordvest.

TEKST OG FOTO: ELIF MATHISEN

FORTID

Irsk historie er en beretning om religiøse og sosiale konflikter, fattigdom, arbeidsledighet og utvandring. Ingen annen nasjon har hatt så mange emigranter i forhold til folketallet, mest til Amerika og Australia. Denne situasjonen er nå helt snudd om, med en økonomisk vekst større enn de fleste europeiske land. For første gang importeres nå arbeidskraft, ikke minst fra England, ikke helt uten skadefryd hos enkelte irer.

NÅTID

Årsaken til denne veksten er særlig at amerikanske selskaper, bl.a. i IT-bransjen, bruker Irland som "brohode" for sin virksomhet i Europa. Det har flere årsaker: historisk tilknytning, felles språk, og ikke minst lave skatter. Videre har landet fått store tilskudd fra EU på grunn av sin tidligere fattigdom og sin isolerte beliggenhet i forhold til resten av Europa.

VEGSEKTOREN

Den nye veksten vises ikke minst i vegsektoren. Det meste av vegnettet har en ganske lav standard. Riktignok har alle veger fast dekke, men mye av det er dårlig. Det samme gjelder linjeføring og vegbredde, og trafikkforholdene i store og små byer er ganske kaotiske.

Men nå skal det satses. I de neste 6 årene skal det bygges og utbedres for 60 milliarder kroner, bare på de 5000 km som er riksveger. I tillegg skal alle lokale veger få en minimumsutbedring.

Til sammenligning måtte vårt budsjett for riksveganlegg vært 5-doblet i forhold til i dag, dersom vi skulle ha satsset like mye.

En kjøretur i Irland minner mye om 1970-årene hos oss. Det er små og store veganlegg overalt. Driftsformen er også mye lik, blandet drift med egne og innleide folk og maskiner, samt noen store entrepriser. Det er stor mangel på entreprenører, i et land med under 4 mill. innbyggere, og utenlandske firmaer ønskes velkommen av vegmyndighetene.

En så sterk økonomisk vekst skaper selvsagt fare for inflasjon. Men ingen har hittil tenkt å redusere vegbyggingen av den grunn. Derimot ble det nylig åpnet for 1000 nye skjenkebevillinger, for å øke konkurransen og få ølprisen ned. Noen hadde funnet ut at den betydde mye for folks levekostnader.

Presset er størst i Dublin, som er blitt en storby med trafikkaos, boligmangel og kriminalitet. Et sjokk for folk flest var avsløringene av at ledende lokalpolitikere hadde mottatt penger "under bordet" fra eiendomsspekulanter for å få endret reguleringsplaner til sin fordel.

Men myndighetene gjør også en seriøs innsats for å bremse veksten i Dublin og styrke distriktene. Blant annet skal statsetater med i alt 14000 ansatte flyttes ut av hovedstaden. "Vegdirektoratet" (som bare har 60 ansatte) er en av de etater som trolig må flytte ut.

KONFLIKTER

Ellers er konflikten i Nord-Irland noe som preger irsk politikk og samfunnsliv, selv om det ikke snakkes så mye om den i dagliglivet. Særlig i grenseområdene i nord har den satt sitt preg og hemmet utvikling og kontakt mellom områder som hører naturlig sammen. I dag er grensen helt åpen, og en kan ferdes fritt de fleste steder, også i Nord-Irland. Men merkene er synlige, særlig i byer som Belfast og Derry, med plankegjerdet og piggråd mellom boligstrøk med ulik religion og krigerske veggmalier. Det er likevel ikke tvil om at det store flertall av irer, på begge sider, har lite til overs for de fanatiske utslag denne konflikten har hatt.

Terrorfrykten vises også i vegbyggingen. Uttak av fjell (som det er lite av) skjer omtrent bare med gravemaskin og slaghammer. Årsaken er at det er nesten umulig å få tillatelse til bruk og oppbevaring av sprengstoff, av frykt for at det skal bli brukt til terrorbomber.

Irenes forhold til britene minner noe om vårt forhold til svenskene, selv om den historiske bakgrunn er mer dystert. Under fotball-EM, der Irland ikke deltok, bidro nok Englands nederlag og kritikken mot engelske fotballpøbler til å styrke den nasjonale selvfølelse. Det samme gjorde forøvrig også Norges tap, etter som Norges spillestil ble betraktet som en kopi av den engelske.

SPORT

Men irene har også sine egne nasjonale sportsgrener, som er umåtelig populære. En av dem er "gælisk fotball", der både armer og bein brukes og som ligner litt på rugby. Den spilles bare i Irland og Australia. En annen er "hurling", der det i tillegg til de naturlige kroppsdeler også brukes køller, dvs. en dramatisert form for hockey uten noen kroppsbeskyttelse.

SPRÅK

Et annet viktig nasjonalt kulturtrekk er språket. Den lokale varianten av det gamle gæliske språket ("irsk" som det kalles her) er sidestilt med engelsk som offisielt språk, selv om det brukes til daglig bare av noen tusen mennesker på vestkysten. Det er obligatorisk i alle skoler, har egen TV-kanal og brukes ofte i navn på offentlige etater. De fleste vegskilt er på begge språk.

EU-TILKNYTNING

Selv om nasjonalfølelsen er sterk, er irene sterke EU-tilhengere. Tilpasningen til Europa har gått vesentlig lenger her enn i Storbritannia. Det metriske system er blitt nokså vanlig (bl.a. i avstander på vegskilt, men ikke i fartsgrenser, som fortsatt oppgis i miles). Det irske pundet er tilknyttet euroen. Venstrekjøringen står likevel fast, og blir neppe endret.

EU-tilslutningen skyldes selvsagt delvis de store pengeoverføringene Irland har fått. Men som de selv sier, oppfatter de EU-medlemskapet som en måte å frigjøre seg fra den britiske dominans som har preget irsk økonomi og samfunnsliv.

SOSIALT

Ellers er irene svært sosiale, med en utpreget uformell omgangsform. Å unngå alt snobberi er nærmest en dyd. Også dette er nok en slags reaksjon mot det engelske klassesamfunn.

Irland er etter hvert blitt et populært ferieland, også for nordmenn. Min erfaring er at det også er et land med en samfunnsutvikling som på en del områder ligner vårt eget, og som vi med fordel kan utveksle erfaringer med. At vi begge er små nasjoner i Europas utkant med havet som nærmeste nabo, gjør ikke fellesskapet mindre.



Custom House, Miljøverndepartementet, som også er samferdsels og kommunaldepartementet (Dep. of Environment and local government) i Dublin.



Utbedringsanlegg på vestkysten av Irland.



Overflod av skilt i Killarney sentrum. Trafikkskilt drukner i andre "tilbud".



Riksveg gjennom Killarney nasjonalpark.

Midnight Sun Marathon

Også i år deltok vegvesenets folk i "sommerens vakreste eventyr" – for en gang skyld i midnattsol.

8 menn var påmeldt til Adidas-mila – en distanse på 10 km. 10 jenter stilte (utkledd) i Minimaraton – 4,2 km.

Vegsjefen var også med i minimarathon og gikk under SOS barnlandsbyer. Bildene taler for øvrig sitt eget språk.

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM

Vegvesen-jentene var godt synlig under mini-marathon



Vegvesen-jentene markerte seg i minimarathon og vant "Kostymeprisen": Eirin Anne, Edel, Torild, Inger, Rigmor Laila Jensen, Elin, Anne Lise, Berit og Vibeke.



Ole Andre Helgaas slo Bjørn Dæhli med 42 sekund!! (34.63 min nr. 9)

Også vegvesenets etterkommere markerte seg. Ole Andre Helgaas satser på dobbel seier i framtida.

Plassering på tid:

Ole-André Helgaas – klasse 30-39 Adidasmila tid: 34.53 min nr 9 i sin klasse

John-Ivar Nielsen – klasse 30-39 Adidasmila tid: 40.28 min nr. 24 i klassen

Per Magne Solvoll – klasse 50-54 Adidasmila tid: 43.13 nr 11 i klassen

Terje Svendsen – klasse 50-54 Adidasmila tid: 43.02 nr 10 i klassen

Sevald Storbakk – klasse 55-59 Adidasmila tid: 41.46 nr 2 i klassen

Hans K. Hansen – klasse 55-59 Adidasmila fant han ikke på res. lista

Martin Furumo – klasse 50-54 Adidasmila tid: 38.49 nr 7 i klassen



Martin Furumo



Per Magne Solvoll

John Ivar Nielsen

Ole-Andre Helgaas

Fiskelykke

Sommerens fisketur for vegkontorets ansatte fant sted 30. juni – en vakker sommerkveld. Turen gikk til Hella-området, og stemninga var på topp hele tida. Samhold og bedriftskultur er fortsatt viktig!

Fiskelykken kan ofte være vel så stor uten fisk – bare med god stemning.



På veg ut Tromsøysundet.



Næh..... en fisk!!! (Eva)



Personallytt

Velkommen!

Kjell Tore Bogstrand, konsulent vikar, vegkontoret Tromsø
Jannike Syse, jurist vikar, vegkontoret Tromsø
Roy-Lars Olsen, konsulent, vegkontoret Tromsø
Ronny Josefsen, kontorlærling, vegkontoret Tromsø
Dan Kjetil Wollvik, fagarbeider, produksjon, Harstad-området
Werner Andersen, fagarbeider, produksjon
Hans Erling Rekkbø, fagarbeider, produksjon Finnsnes/Senja-området
Tor Arne Andreassen, fagarbeider, produksjon Tromsø-området
Stein Oddvar Eriksen, fagarbeider, produksjon, Tromsø-området
Geir Jensen, fagarbeider, produksjon Nordkjosbotn-området
Johnny Henriksen, fagarbeider, produksjon, Storslett-området
Raymon Henriksen, fagarbeider, produksjon, Storslett-området
Tommy Furumo, fagarbeider, produksjon, Nordkjosbotn-området
John Kåre Karlsen, fagarbeider, produksjon, Bardu-området
Ørjan Yttervik Jenssen, fagarbeider, produksjon, Finnsnes/Senja-området
Werner Hansen, lærling, verkstedet Finnsnes
Lars-Olav Pettersen, lærling, verkstedet Nordkjosbotn
Terje Nilsen, fagarbeider vikar, Finnsnes/Senja-området

Takk for oss!

Ingvar Holtaas, utbyggingsavdelinga, vegkontoret, Tromsø
Mario Obreque, trafikkavdelinga, vegkontoret, Tromsø
Bente Halvorsen Lie, administrasjonsavdelinga, vegkontoret, Tromsø
Else Marie Hamnvik, administrasjonsavdelinga, vegkontoret, Tromsø
Arne O. Sletten, Bardu, produksjon, Finnsnes veg- og trafikkstasjon
Roald B. Svendsen, Brøstadbotn, produksjon, Finnsnes veg- og trafikkstasjon
Konrad Maristad, Øverbygd, produksjon, Finnsnes veg- og trafikkstasjon
Olaf J. Johansen, Storslett veg- og trafikkstasjon
Jim-Are Bjørklund, anlegg Balsfjord
Frode Øpstad, anlegg, Balsfjord
Errol Paulsen, Brøstadbotn,

Finnsnes veg- og trafikkstasjon
Arnfinn A. Pedersen, Sørreisa, Finnsnes veg- og trafikkstasjon
Lengere permisjon:
Geir Berger, vegkontoret, Tromsø
Lillian Paulsen, vegkontoret, Tromsø

Gratulerer med 50 år

Trond Fosshaug, Harstad, 2. oktober
Asbjørn Vådebu, Laksvatn, 15. november
Odd Arne Andreassen, Vangsvik, 12. november
Hang Åge Olsen, Storsteinnes, 3. desember



Gratulerer med 60 år

Petra Marie Lunde, Tromsø, 14. august
Lillian Stormer Eriksen, Tromsø, 15. august
Gerd Giæver, Tromsø, 15. august
Karin Nyvold, Tromsø, 17. august
Kåre Rognli, Signaldalen, 28. september

25 år i etaten

Astrid Antonsen – 22. september

Ingvar Holtaas takker for seg etter 38 år i etaten!

