

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

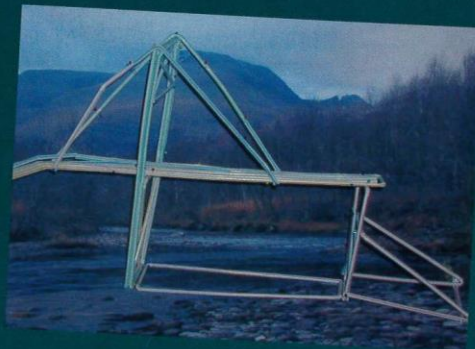
**C** Returadresse:  
Statens vegvesen Troms  
9291 TROMSØ

## SIST – men ikke minst:

### Sugerør, samarbeid og kreativitet



Vinnerbroa: Den konstruktive gruppa besto av  
Gunnar Stiberg, Per Kåre Olsen, Willy Pedersen  
og Knut Davidsen.



# Vegstikka

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN TROMS NR 1 – 2001 – 32. ÅGANG

#### Tunnelproduksjon



Side 12

#### DONNA DIESEL



Side 14

#### MESSE "yrke og utdanning"



Side 16

#### Seljelvnes – Laksvatnbukt



Side 4

#### Bygdesambandet (Ibestadtunnelen)



Side 7



Statens vegvesen  
Troms

# Årskavalkade og endringer

**A**rets første Vegstikka blir en årskavalkade – fra siste halvdel av fjoråret. Vi åpnet veger, vi reiste på turer, vi deltok på konferanser og vi feira avganger og velkomster.

Dessverre kom det ikke julenummer av Vegstikka i 2000. Det skyldtes at redaktør, journalist, fotograf, deskansvarlig, koordinator, grafiker og språkvasker Lisa har belastet sykefraværstatistikken de siste månedene. Men med "fylte" batterier blir man kanskje som et nyoppusset urverk? Og de kan som kjent gå i utrolig mange år, noen ganger lenger enn yngre, fancy plastklokker.



Vegstikka er i allefall oppgående og frisk- selv om utgiverfrekvensen er uforutsigbar. Det skyldes prioriteringer av arbeid på informasjonssida. Gleden over å få lage Vegstikka er i alle fall tilstede – godt hjulpet av etterspørsel, fotobidrag og tips. Hva framtida blir for bedriftsbladet vil framtida vise.

Lisa – redaktør

Det gjelder for øvrig det meste i vegvesenet i disse dager. Årene framover vil bety store endringer for noen og mindre endringer for andre. Endringer blir det i alle fall. Endringer er kommet for å bli – og egentlig har de alltid vært der. Det er derfor vi får mer kunnskap, eldes, skifter hårfarge, tar nye jobber, gifter oss, skiller oss, får barn og ny bil. Uten endringer – ingen samfunn!

Men sola er tilbake, like gul og fin som alltid – skjønt kanskje den også er i endring. Det globale miljø påvirkes i allefall – og endres. Fjoråret var snøtungt. Så langt i år har vi hatt drømmevær. Men hvem vet hva morgendagen bringer?

# TILBAKEblikk og UTFORDRINGER framover

AV VEGSJEF TORBJØRN NAIMAK



## Tre forhold står sentralt når jeg tenker tilbake på året vi har lagt bak oss:

- Rasulykka i Lyngen og den påfølgende ekstreme vær- og rassituasjonen vi hadde sist vinter.
- Åpningen av rv. 848, Bygdeforbindelsen og E-8 Seljelvnes – Laksvatnbukt samt forsterkning og dekkelegging av ca. 47 km fylkesveg.
- Effektiviserings- og omstillingsarbeidet i egen etat.

Selv om det nok til tider kan ha vært stressende og tøft for mange involverte hos oss, sitter jeg igjen med en god følelse og ikke så lite stolthet over måten vi har gjennomført de forannevnte oppgavene. Den gode tilbakemeldingen vi har fått fra publikum og trafikanter har også varmet, og forteller oss hvilken betydning veger har i et distriktsfylke som Troms.

## Hva blir så hovedutfordringene i det nye året? Jeg vil også her fokusere på 3 forhold:

- Vi skal tilby Troms-samfunnet et vegnett og en trygg trafikkavvikling som samfunnet er tjent med. Det jeg mener med dette er å understreke at; uansett endrings- og omstillingsprosesser, så er våre hovedoppgaver fortsatt å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde vegene, og ta seg av trafikant og kjøretøyrettede oppgaver.

- Vi skal gjøre våre oppgaver på en bedre og billigere måte. Vi skal kritisk vurdere om det er oppgaver vi kan forenkle eller rett og slett la være å gjøre.
- Vi skal aktivt være med i omstillings- og endringsprosessen Statens vegvesen er inne i.

Omstillings- og effektiviseringsarbeidets fase I og II, som vi har arbeidet med i Troms de to siste årene, er meget godt i rute.

Vi har gjennomført alle tiltak i henhold til den vedtatte planen. Jeg er også godt fornøyd med den måten de tillitsvalgte har medvirket i prosessen, og jeg ønsker fortsatt et godt samarbeide med de tillitsvalgte og de ansatte.

Vi står nå foran endringer som berører hele hovedstrukturen i Statens vegvesen. Faktisk er spørsmålet reist – om vi i det hele tatt skal ha et Statens vegvesen! Uansett hva som skjer med organisasjonen, så forsvinner ikke oppgavene. Noen skal fortsatt brøyte veger, legge asfalt, registrere kjøretøy osv. Statens vegvesen mener selv at det mest effektive og samfunnstjenlige er at vi fortsatt har en sterk statlig etat som gjør disse oppgavene. Men vi mener at den kan organiseres mer effektivt enn det som er tilfelle i dag. Derfor diskuteres regioninndeling og distriktsinndeling av vår organisasjon og divisjonalisering av vår produksjonsvirksomhet. Dette blir spennende og utfordrende.

Vi skaffer oss selv det beste utgangspunkt ved å gjøre våre oppgaver så godt at ingen kommer på tanken om at vi ikke skal være deltakere i den nye organisasjonen. Vi må gjennomføre våre oppgaver og dokumentere resultatene slik at vår egenproduksjon fortsatt blir en del av et statlig vegvesen. En slik endringsprosess gir også mulighet til å tenke nytt og alternativt. Oppgaver behøver ikke alltid å sentraliseres for å gjøres effektivt, og avgjørelser må ikke tas lenger fra vege og trafikken enn nødvendig. Vi må hele tiden være opptatt av mulighetene og ikke mure oss inne av begrensninger.

**Godt nytt år og lykke til med arbeidet i året som vi har begynt på.**

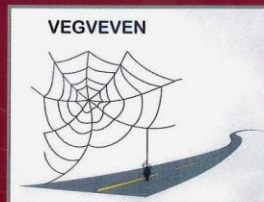
## En blomstrende funksjon?

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM

I korridoren på vegkontoret, rett utenfor de miljøansvarlige på trafikkavdelinga står en stakkarslig "blomst". Er de miljøansvarlige så opptatt av miljøet utenfor veggene at de glemmer miljøet innenfor???



## Vegveven –



din kilde til informasjon...

om egen etat, eget arbeidsområde,

personalspørsmål, reisesatser,

HMS, nyheter og mye mer.

Du finner "alt" på Vegveven!

# E-8 Seljelvnes – Laksvatnbukt

Ny E8 mellom Seljelvnes og Laksvatnbukt ble åpnet for trafikk 12. oktober 2000.

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM

Det var stor stemning med korpsmusikk, solskinn, vakkert høstvær, glade folk, bevertning – og flere hundre tilskuere.

Alle i bygda var invitert til kaffe og kaker på åpningsstedet. Etterpå var det åpningslunsj på anleggsriggen i Nordkjosbotn og vegvesen-fest om kvelden. Den offisielle åpninga ble foretatt av vegvesenets hovedtillitsmenn gjennom 5 perioder: Martin Rognli, Åge Seppola, Charles Hermansen, Agnar Kvernmo og Sigmund Steinnes.



Hovedtillitsmenn fra 5 "generasjoner" i vegvesenet i Troms foretok snorklippinga, fra venstre: Agnar Kvernmo, Charles Hermansen, Martin Rognli, Åge Seppola og Sigmund Steinnes.

"Åpningskarene" ved lunsjbordet på anleggsriggen – fra venstre Agnar Kvernmo, Sigmund Steinnes, Åge Seppola, Martin Rognli og Charles Hermansen.



**FAKTA:**

E8 mellom Nordkjosbotn og Laksvatnbukt har i flere år hatt dårlig standard i forhold til trafikkbelastninga på veggen. Svakheterne var i første rekke stor ulykkesrisiko, dårlig framkommelighet og dårlig bomiljø for lokalbefolkninga.

Planlegging av ny E8 starta i 1984 med vegutredning. Hovedplanarbeidet tok til høsten 1988 og endte opp med 4 alternativ. Alternativ 2, øvre trase, ble vedtatt i 1993 – og i 1995 ble det igangsatt byggeplanlegging og forhandlinger med grunneierne. Anleggsarbeidene starta våren 1996.

Den nye E-8 mellom Nordkjosbotn og Laksvatnbukt, som er avkjørselsfri, har en total lengde på 20 km. Ved delåpninga 12. oktober 2000 ble 12 km av ny E8 og 1 km av opprustet fv 292 tatt i bruk.



Fornøyd prosjektleder Ingvar Øvereng på åpningsdagen sammen med Hugo Fagermo og Reidulf Broderstad.



Hamnvåg og Storsteinnes musikkorps spilte på åpningsseremonien.



Stor stemning på åpningsplassen.

Om kvelden var det fest for de ansatte på Brennmoen grendehus med stor stemning til langt på natt. Ved bordet fra venstre: Karin og Thomas Elburg, Tormod Karlstad og Anette Nordhus.



Astrid Antonsen feiret 25 år i vegvesenet og fikk overrakt blomster og gave fra vegsjef Torbjørn Naimak.

Vegvesenet fikk overrakt gave fra Terje Bakken, Balsfjord Betong. Hugo Fagermo og Reidulf Broderstad er glade mottakere.



# BYGDESambandet

(Ibestadtunnelen rv. 848)

TEKST: LISA SUNDSTRØM  
FOTO: LISA SUNDSTRØM, TORILD HEIMDAL, ERLEND SOLBERG



Ibestad og Andørja skolekorps spilte under åpninga



En stolt ordfører Arne Ekmann vifter med åpningsnora etter at åpninga av tunnelen er en realitet. Kona Marie ved siden av.

Ibestadtunnelen ble åpnet for trafikk 2. desember 2000. Statsråden for samferdsel, Terje Moe Gustavsen, foretok den offisielle åpninga. Midt i den mørketida ble åpningsdagen et lysglimt som går inn i historiebøkene. Folkemengdene var utallige – og ferga måtte gå flere ekstraturer for å få folk fram til åpningsstedet. Dagen ble uforglemmelig – både for de tilreisende, de fastboende, fergemanskapet, ungene som danset tunneldans, kor og musikkorps. Men størst ble nok dagen for ordfører Arne Ekmann – som har kjempet i årevis for fastlandsforbindelse for Rolla.

Fyrverkeri, fakler, sang og musikk skapte en herlig ramme om selve åpninga. Taler og godord var det også mange av. Hele Ibestad kommune var på beina for å feire dagen – og aktivitetene varte i flere dager (og netter). Tunnelgudstjenesten satte et høytidelig preg på dagen og været viste seg fra sin beste side.



FAKTA:

Bygdesambandet – mellom Hamnvik på Rolla og Sørvik på Andørja – omfatter 4150 m veg – inkludert den 3400 m lange undersjøiske Ibestadtunnelen. Arbeidene med tunnelen starta i januar 1997. Tunneldrifta starta høsten 1997, og gjennomslag i tunnelen var i november 1999. Prosjektet har kostet 185 mill kr.

Statens vegvesen har vært byggherre og har også hatt ansvar for prosjektering og byggeledelse. Anlegget har vært drevet i egenregi. Statens vegvesen Troms' produksjonsavdeling har vært hovedentreprenør. Ibestad kommune forskøttert byggingen av sambandet med 10 mill kr i 2000. Dette gjorde det mulig å drive anlegget på en rasjonell måte – noe som igjen førte til at sambandet ble åpnet for trafikk i 2000.



Fergemanskapet fikk overrakt blomster fra vegvesenet for godt utført jobb gjennom mange år.



Korsang med fakler



Samferdselsminister Terje Moe Gustavsen åpnet Ibestadtunnelen. Her sammen med vegsjef Torbjørn Naimak og ordfører i Ibestad, Arne Ekmann.



Skoleungene i Ibestad dansa tunneldans med tunnelluer



Første bilist gjennom tunnelen ble hyllet med blomster – overrakt av Alf Simon Andersen.



Stor stemning og masse folk på åpningsstedet, ferga i bakgrunnen tar farvel.

Torild Heimdal på vegkontoret hadde malt maleri av ordfører Ekmann til åpninga. Her ser vi kunstneren og mottakeren på åpningsfesten om kvelden.



# Svar på rop om hjelp

**Vegsjefen har ropt om hjelp! For å komme videre i omstillings- og effektiviseringsarbeidet – og for å sikre våre arbeidsplasser i framtida har han bedt alle ansatte i vegvesenet i Troms om å komme med innspill. Så langt har dette resultert i to skriftlige tilbakemeldinger (og mange muntlige):**

## Hjelp til en som ber om det...

av Knut Helge Grimstad

Når folk er i vanskeligheter bør man så langt mulig yte bistand, og noe unntak gjelder selvsagt ikke for vegsjefer som ber om hjelp. I siste utgave av Vegstikka er du ute og etterlyser gode ideer etter mottoet "intet forslag er for lite eller for stort til å bli foreslått". Du etterlyser her spesielt forslag til forenklinger av administrative rutiner, og ber oss tenke gjennom det vi gjør i hverdagen.

Ja, jeg har tenkt.

De fleste av de administrative rutinene vi har i dag, er "oppfunnet" av overordnede myndigheter som Vegdirektoratet og vegkontoret, og de er nok laget i den hensikt å sikre lik og god kvalitet på det vi holder på med. I en så stor organisasjon som hos oss er det imidlertid ikke gitt noen å se alle sider av en rutine man setter ut i livet. Når man får prøvd ting i praksis, er det helt naturlig at en del løsninger viser seg å være for tungvinte i bruk. I slike tilfeller må man være villige til endre på rutinene, i stedet for henvise til rutinene som om de var en lov. Her har vi en jobb å gjøre.

Den rutinen jeg her vil peke på, og foreslå forenkling ved, er **dagens fakturabehandling**. Med unntak av der vi har utregistrering, er fakturaadressen vegkontoret i Tromsø. Dette gir følgende "rundreise" for inngående fakturaer:

1. Mottaksregistrering ved vegkontoret.
2. Sortering og utsending til de respektive ute-enhetene.
3. Ny sortering i ute-enhetene, samt videresending av feilsendte fakturaer til riktig ute-enhet.
4. Attestasjon, kontroll og anvisning ute, med retur til vegkontoret.
5. Mottak og viderebehandling på vegkontoret.

Ut fra det store antallet feilsendinger ut fra vegkontoret, må sorteringen her være en vanskelig og tidkrevende jobb. Dette er også helt naturlig, da



Knut Helge Grimstad

mange fakturaer er nesten umulig å se hvor hører hjemme. I neste omgang blir det like tidkrevende for oss ute å finne ut hvor fakturaen virkelig hører hjemme, og derfor hender det ikke sjelden at fakturaer sendes både 3 og 4 ganger rundt i fylket før de havner på riktig sted. Til da har opp til flere personer brukt ganske mye tid på sortering og fundering på de samme fakturaene. Min egen erfaring er at både de kontortilsatte og ledelsen ute bruker ganske mye tid på dette. **Dette er viktig å være klar over i ei tid da vi ellers skal knipe timeverk fra både kontortilsatte og renholdere.**

Mitt forslag er at inngående fakturaer får ute-enhetene som fakturaadresse (med et naturlig unntak for de fakturaene som kun skal behandles på vegkontoret). Fakturaene vil da få følgende gang:

1. Sortering og mottaksregistrering ved ute-enhetene (ingen feilsendinger!)
2. Attestasjon, kontroll og anvisning ute, samt innsending til vegkontoret.
3. Mottak og viderebehandling på vegkontoret.

Ved en slik gang vil ingen trenge å bruke tid og ressurser på å lure på hvor fakturaene hører hjemme, og her ligger en stor gevinst i forhold til i dag. Mottaksregistrering må for øvrig kunne gjøres like godt ute som inne på vegkontoret. Eller er dette ansvaret så stort at det ikke kan delegeres ut? Både kompetanse og teknologi er i dag den samme i ute-enhetene som inne på vegkontoret, så her er det kun rutinene som er til hinder for ei endring. **Og da må i Herrens navn rutinene kunne endres.**

Jeg kunne saktens lage et regnestykke som viste økonomisk gevinst pga. færre håndtering, mindre irritasjon, lavere portokostnader mv., men jeg tror de aller fleste er i stand til å se logikken i mitt forslag uten et slikt regnestykke.

Kjære vegsjef, hvis ikke ei så åpenbar forenkling som dette lar seg gjennomføre, da har jeg dårlig tro på at vi noen gang skal klare å nå de store mål som både du og andre kloke menn har vært med på å sette.

## Svar til vegsjefens "rop om hjelp"

av Øystein Myrvoll



Øystein Myrvoll

Mitt bidrag er ikke en konkret sak eller et forslag som går på forenkling / forbedring av utstyr eller arbeidsoperasjoner, men en del ting som "berører" oss alle.

I forbindelse med omstillings- og effektiviseringsarbeidet, som det i den siste tiden har vært skrevet og sagt mye om, ser fram til den "dagen" en kan kalle seg pensjonist.

Dette synes jeg er trist da pensjonisttilværelsen bør være noe en ikke går og tenker på til daglig. Hva er årsaken til disse "tvilsomme" tanker – er det noe med trivselen på vår arbeidsplass?

Effektivisering oppnåes ikke bare ved forbedring av utstyr / forenkling av rutiner, men mye kan hentes på økt trivsel. Jeg tror alle gjør sitt beste i sitt daglige arbeid, derfor synes jeg at "tilbakemeldingen" fra våre nærmeste "ledere" er for dårlig. Hvorfor kan vi ikke gi litt mer ros til hverandre. Dette bør gjelde også kollegaer i mellom. Jeg er sikker på at dersom vi bryr oss litt mer på dette område vil det oppmuntre til større effektivitet. En ser mer positivt på endringer og gjør det trivelig og utfordrende og være på jobb (glemmer pensjonisttilværelsen).

"Grip noen i å gjøre noe riktig – ikke vent til de har gjort noe galt".

Jeg har også et forslag som går på at når noen begynner i Statens vegvesen: Gi de en blomsterbukett som velkomstgave.

Vi vet at når vi har vært 25 år i etaten får vi en "paskjønnelse" fra vegsjefen, men hva med når vi "passerer" 10 år, 20 år, 30 år osv. I disse datatider er det ingen sak for personalseksjon å være oppdatert på dette området. Hvorfor ikke gi en "blomsterhilsen" også ved slike "milepæler". Selv med "små bevilgninger" som vegvesenet har å rutte med, tror jeg at utgifter til dette fort kunne blitt "inntjent" i form av økt trivsel og arbeidsglede.

Til slutt er mitt håp at det jeg har "kloret" ned på min PC – kan være med i de mange bidrag som vegsjefen får inn etter sitt rop om HJELP!! Jeg har fortsatt tro på mange trivelige år i vegvesenet.

**P.S**  
**Tusen takk for "julegaven" – en hyggelig overraskelse.**  
**D.S**

## HVA SKJER VIDERE?

**FORENKLING AV OPPGAVER – NYE IDEER**  
Vegsjefens rop om hjelp var startskuddet på en rasjonaliseringskampanje – kalt "Hverdagsforbedringer". Kampanjen er ment som et krafttak hvor hver enkelt ansatt aktiviseres og motiveres til endringer i egen arbeidssituasjon. Kampanjen er tenkt gjennomført i løpet av våren, i alle områder, med alle ansatte – og med blick på alle oppgaver vi utfører i dagens vegvesen og i framtida.

Vi skal i hovedsak granske oss selv og komme med forslag til forenkling av arbeidsoppgaver og arbeidsrutiner. Og vi skal komme med forslag til nye oppgaver vi kan utføre. Endringer og bortfall av oppgaver betyr mer tid og krefter til å utføre andre oppgaver.

### GJENNOMFØRING

Samlingene er tenkt gjennomført områdevis – med arbeidsgrupper innen ulike tema/arbeidsområder. Vi skal påvirke hverandre til å tenke nytt, vi skal inspirere hverandre til å tenke annerledes. Gruppene skal foreslå ideer, tiltak satsingsområder og effektiviseringsområder. Alle forslag som fremmes skal bli vurdert. Tiltakene kan så gjennomføres. I den grad tiltak ikke kan gjennomføres skal det begrunnes hvorfor. Alle forslag som blir fremmet skal få tilbakemelding om hvordan de følges opp innen 20. juni i år.

### SAMLINGER

Kampanjen skal gjennomføres i løpet av en måned – fra siste uke i mars til siste uke i april. Samlingene går over en dag – med start ved lunsjtider og avslutning med middag samme kveld. Samlingene vil i hovedsak bli gjennomført som gruppearbeid. Det er i gruppene ideene skal få utløp og kreativiteten blomstre. Hver gruppe vil få utnevnt en gruppeleder. Vegsjefen har i tillegg et sekretariat som sørger for at kampanjen blir gjennomført.

### FRAMTIDEN I VÅRE HENDER

Det er i våre hender framtida ligger. "Hverdagsforbedringer" er en unik mulighet til å stake ut kursen for den framtida DU ønsker for vegvesenet. Kampanjen er en medbestemmelsesmulighet. Alle kan – og skal bidra med sitt. Vi ser fram til utallige forslag, ideer, kreativitet og høy stemning!

# Ny slagkraftig tunnelproduksjon

**Tunnelproduksjon i Statens vegvesen er blitt EN enhet. Omorganiseringa av tunnelproduksjon er en del av vegvesenets effektiviseringsprosess, og dette er første del i vegvesenet som er blitt divisjonalisert. Vi har fått en landsomfattende tunnelproduksjon under EN ledelse. Det betyr felles personalplanlegging på tvers av fylkesgrensene, felles HMS-plan, felles maskinpark og eget regnskap og resultatkrav. Dette betyr videre lavere omsetningsvolum og økt konkurranse i markedet.**

TEKST: LISA SUNDSTRØM  
FOTO: ERLEND SOLBERG OG LISA SUNDSTRØM

Den nye tunnelenheten var operativ 1. januar i år, og er etablert som et samarbeid mellom vegsjefene i Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Nordland og Troms. Enheten skal drive tunnelbygging i egen regi i hele landet, med et omsetningsvolum på 400- 500 millioner i året. Tunnelene skal kunne leveres "nøkkelferdige" (inkludert elektro og sikkerhetsutrusting som kabeltrekking, lyskobling, ventilasjon og nødstyr). I tillegg vil rehabilitering og sikring av eldre tunneler være et stort og viktig arbeidsområde i årene framover.



Erlend Solberg  
(en av de fire  
produksjonsledere  
i tunnelenheten).

**LØNN- OG FAKTURABEHANDLING**  
Administrative tjenester som lønn- og fakturabehandling for tunnelenheten er lagt til Hordaland. Hensikten er å forenkle administrasjonen og få et enhetlig system.

## Tunnelproduksjon i Troms

Erlend Solberg er en av fire produksjonsledere i tunnelenheten. (En av de andre er for øvrig Susanne Svardal som arbeidet i Troms tidligere). Erlend er ansvarlig for forberedelsene og gjennomføringen av tunnelprosjekter på oppdrag fra utbyggingsavdelingene i de ulike fylkene. I første omgang, og med de prosjektene som vil komme, vil han i hovedsak få ansvar for prosjekt i de tre nordligste fylkene.

## ANSVARSLINJER

Tunnelenheten har en tunnelsjef – Audun Aaland fra Sogn og Fjordane. I tillegg er det opprettet 12 nye lederstillinger i enheten – seks av de er i tunnelsjefens stab. Det er fire produksjonsledere (en fra Troms), en produksjonsleder for elektro, og en seksjonsleder for maskin. Staben har ansvar for HMS, kvalitetssystem, økonomi, personal, forsyning, IKT og utvikling.



Men vegsjefene har fortsatt et felles ansvar for tunnelenheten – ikke minst med innflytelse på strategiske valg. Vegsjefen skal godkjenne både års- og personalplaner og blir på en måte et slags "styre" for tunnelsjefen.

## TUNNELFOLKET

Anleggsledere, skiftingsingeniører og tunnelarbeidere skal "avgis til tjeneste" (lånes ut fra tunnelfylkene) til tunnelenheten, avhengig av omfang og behov.

## MASKINPARK

Maskiner og utstyr, totalt 600 enheter i stort og smått, skal overføres til tunnelenheten. Her skal de utnyttes effektivt gjennom en landsdekkende utnyttelsesplan. Slik vil det blant annet bli lettere å planlegge bruken av maskinparken på lengre sikt.

I gjennomføringa av prosjektene vil arbeidsledere og arbeidere fra de ulike fylkene delta i tunnelproduksjonen.

## TROMS "BENKEN"

Troms fylke har overført/utlånt 12 mann til Tunnelproduksjon. De 12 er Halvor Furnes, Viktor Bergvoll, Stig Sørensen Trond Fosshaug, Inge Andreassen, Jørgen Tøllefsen, Gudmund Johansen, Ole Jonny Olsen, Tore Østerås, Einar Nilsen, Alf Simon Antonsen, og Hans Fredheim.

Av disse er 5 for tiden i arbeid i Kristiansand, på Baneheiatunnelen. En av våre folk skal starte som skiftingsingeniør på Stallogargotunnelen ved Hammerfest.

## PROSJEKT

Følgende tunneler skal bygges av Tunnelproduksjon, i Nord-Norge i dette året: Stallogargotunnelen ved Hammerfest som pågår. Skardalen – Bånes i Kåfjord Ilhøllia nord for Mo i Rana De to siste ligger begge på E6, og skal starte til høsten.

# Effektivisering og omstilling – nå også som studieobjekt

**Informasjon som strategisk virkemiddel i omstillingsprosesser var stikkord for studietur til England. Undertegnede dro til London sammen med Giselle Jensen fra Vegdirektoratets informasjonsavdeling. I løpet av en uke hadde vi møter og samtaler med noen av de mest profesjonelle fagfolkene innen informasjonsbransjen i verdensmetropolen.**

TEKST: LISA SUNDSTRØM

## Hvem besøkte vi?

**Royal Automobile Club (RAC)** stiller i samme kategori som Kongelig Norsk Automobilklub (KNA). De har en desentralisert organisasjon med patruljer og ansatte over hele England. Organisasjonen har vært gjennom store omorganiseringer.

**Powergen** er et privateid energiselskap med fortid som statsdrevet bedrift. Også de har en desentralisert organisasjon og flere likhetspunkter med vegvesenet.

**The Post Office** er englands postverk.

Her hadde vi møter med informasjonsdirektøren ved salgsdivisjonen i det britiske postverket. Med fortid som produsent for dokumentarprogram i BBC hadde han i tillegg bred kunnskap om media og informasjon.

**Smythe, Dorward og Lambert** er et konsulentfirma innen kommunikasjon.

Firmaet jobber både innen offentlige og private bedrifter med store deler av den vestlige verden som kunder. Spesialfelt er endringsprosesser.

## Hvorfor London?

Informasjon og kommunikasjon har vært en naturlig del av samfunnet på de britiske øyer i flere tiår før Norge forsto betydningen av ordet. Derfor har bedrifter, organisasjoner og konsulenter både erfaring, kunnskap og innsikt i langt større grad enn Norge.

## Hva lærte vi?

Vi lærte en del nytt og fikk bekreftet at vi etter hvert har skjønnet en del om kommunikasjon her i landet også. Kunnskap og lærdom etter flere dagers intense, timelange samtaler er vanskelig å komprimere i en liten artikkel. Men viktig er det å erkjenne at omstilling og endringsprosesser er kommet for å bli. Den største forskjellen på England og Norge er forholdet til medbestemmelse. Etter Thatcher-perioden i England har fagforeningene liten innflytelse på hva som skjer i arbeidslivet. Omorganiseringer var for øvrig blitt et dagligdags ord. Oppsigelser og jobbenninger var noe som alle vi møtte under vårt ukelange besøk hadde vært gjennom. Oppsigelsesvern var nærmest

et fremmedord – og kravet til ledelse var langt tøffere enn vi opplever. I så måte lever vi i en "beskyttet" verden. Men så er også mulighetene for ny jobb i England langt større enn i vårt lille land. Men følgende stikkord kan kanskje sette fingeren på saker vi bør jobbe mer med i vår etat:

**Visjoner** var et stikkord. Organisasjonens visjoner var nært knyttet til alle oppgaver på alle nivå i bedriftene. Det handlet om å synliggjøre det vi strekker oss etter. Bare slik kan en bedrift jobbe mot felles mål – på alle nivå.

**Utvelgelse av folk** ble brukt bevisst. De organisasjonen ønsket å satse på, ble premiert i form av økt kompetanse og lønn.

**Informasjon** som strategisk virkemiddel i omstillingsprosesser krever kunnskap om psykologi, organisasjonsarbeid, personalarbeid og kommunikasjon. Personal- og informasjonsida ble sett på som et godt tverrfaglig samarbeid. Men har vi kunnskap nok?

**Verdier og etatsprofilering** sto høyt i kurs. De ansatte må ha eierskap til strategiene og forståelse for verdiene i organisasjonen. Lojalitet var satt i høysetet og de som ikke "passet inn" ble bedt om å slutte. Viktigste var spørsmålet om hvordan den enkelte kan bidra til å oppnå etatens mål. Strategi er ikke bare en ledelsessak, men et mål for alle ansatte.

**Lederrollen** i organisasjonen var sterkt fokusert. Det er viktig å ha ledere som kan "dra lasset". Mellomlederne må støttes på grunn av deres dobbeltrolle i organisasjonen. Bare slik kan de brukes aktivt i omstillingsprosesser.

**PC-løse** fantes ikke. PC ble oppfattet som et arbeidsverktøy i likhet med annet verktøy vi bruker. Det var den ansattes plikt å holde seg orientert og oppdatert.

**Markedsføring** av organisasjonene er viktig. Fordeler, troverdighet og kunnskap må selges! Hovedkapitalen i organisasjonen er de ansatte og deres rykte. Eksterne kampanjer var også ansett som et godt virkemiddel parallelt med den interne prosessen – for å sikre organisasjonens image.

**For øvrig fikk vi en del praktiske tips – som vi etter vil forsøke å gjennomføre i vår hverdag. Men de vil du oppdage etter hvert!**

# DONNA DIESEL

TEKST: LISA SUNDSTRØM

**Mandag 15. januar 2000 dukket Donna Diesel opp på norske vinterveger. Donna Diesel er en tegneseriefigur og merkevarer for informasjonskampanjen "Utenlandske sjåførere på norske vinterveger". Hennes viktigste oppgave er å vise lastebilsjåførene hvordan de best lykkes på norske vinterveger. Målet er å få oppmerksomhet omkring kjøring på norske vinterveger. Donna Diesel er selv lastebilsjåfør og en del av "gjengen". Håpet er at kampanjen kan endre adferd hos tungbilsjåførere, oppdragsgivere og transportselskap fra Øst-Europa.**



Koordinator for Donna Diesel i Troms, Boye Yttervoll.

En viktig samarbeidspartner i kampanjen er Norges Lastebileierforbund, som gjennom sine internasjonale kanaler og samarbeidspartnere er med på å gjøre kampanjen og budskapet kjent internasjonalt. Kampanjen ønsker å spre budskapet blant premissgivere, trafikksikkerhetsfolk, politikere og store transportører i mållandene. Norske og utenlandske fergerederier og speidsjonsfirma samarbeider også i kampanjen. Tollvesenet vil i tillegg være en viktig bidragsyter. Informasjon om kampanjen blir plassert ut på lasteterminaler, fergeterminaler og ombord på fergene langs de rutene målgruppen velger mot Norge. Det vil også bli annonsert i utenlandske fagtidsskrift. Det svenske Vegverket, det danske Vejdirektorat og ambassadene til Finland, Russland, Estland, Litauen, Polen og Tyskland er orientert. Samtidig er også trafikksikkerhetsmyndigheter i disse landene kontaktet.

Dersom du har internett kan du lese mer om kampanjen på denne adressa [www.vegvesen.no/donnadiesel.no](http://www.vegvesen.no/donnadiesel.no).

## DONNA DIESEL I TROMS

Tungtransport fra Øst-Europa har ofte dårlig materiell og ligger både i og utenfor grenseland når det gjelder kjøring og hviletid. Problemet er at oppfølginga i ettertid er dårlig i de landene de kommer fra. Det er kun når vi avskilter bilene på grunn av tekniske mangler, at vi kan stoppe de. Og selv da mener noen at det ikke er noen hindring for å kjøre videre, sier Boye Yttervoll. Han er koordinator for kampanjen i Troms. Det er viktig at budskapet rekkes fram til de det gjelder. Det handler rett og slett om trafikksikkerhet – både for sjåførene og den trafikken de møter på norske veger, sier Boye.

Budskapet i "Donna-Diesel-kampanjen" er i hovedsak at utenlandsk tungtransport skal ha riktig dekk, kjettinger og kjøretøy-kombinasjon. De skal laste og sikre lasta skikkelig, og sørge for at kjøretøyet og hviletiden overholdes. Likeså må dokumenter for kjøretøy og last være på plass. Om transportoppdraget til Norge skal lykkes/mislykkes kan også avgjøres av riktig vegvalg/kjørerute, sier Boye.

I Troms har vi en grenseovergang – ved Kilpisjärvi. Tollstasjonen skal være samarbeidspartner ved å spre informasjon om budskapet i kampanjen. Ellers vil vi sørge for at kampanjen blir kjent via "truck-stopp" i fylket, så som på Buktamo, Shellstasjonen i Nordkjosbotn, ved Tjeldsundbrua og Hinnøysentret, ved Snoopy på Finnsnes, Bios og Statoil i Nordreisa og E6/ Statoil i Burfjord. Dessuten vil våre egne folk på trafikkstasjonene (utekontrollen) informere om budskapet i forbindelse med kontroller. Vi skal i tillegg informere på rasteplasser og ferger.

Donna Diesel er ment som en "skytengel" for tungtransportørene, sier Boye. Dette er vel et forsøk på å "lure" budskapet inn via "kjente" veger, siden trailersjåførere som kjent er glad i damer, sier Boye med et smil. Håpet er at budskapet om sikker transport etterhvert vil påvirke de utenlandske sjåførene. Det er vanskelig å rekke fram, ikke minst fordi de fleste kjemper med tidspress fra sine oppdragsgivere. Vi har derfor en stor oppgave foran oss. Men mange små drypp vil forhåpentligvis føre fram, sier Boye Yttervoll.

Kampanjen skal vare hele 2001 og sansynligvis også 2002 (2003).

## Rekruttering

# Høstkonferanse for lærlinger og faglige ledere

Lærlingekonferansen foregikk på hurtigruta fra Bodø til Tromsø. 30 lærlinger med faglige ledere var med.



Hovedforeleser Geir Olav Halland

Hovedforeleser var Geir Olav Halland fra NTNU. Han hadde godt grep om alle tenkelige og utenkelige problemer som oppstår i forholdet mellom lærling, faglig leder og bedrift. Han snakket om kultur og miljø, om rettigheter og plikter og om kommunikasjon.

Et innslag med rollespill hvor lærling var fagligleder og motsatt – avslørte skuespillertalenter i begge grupper. Men det avslørte også at det ikke er lett å være verken lærling eller faglig leder når situasjonen tilspisser seg (som den kan iblant).

Programmet var tett, og mange syntes nok det sosiale ble for lite vektlagt. Men det er vanskelig å få plass til både kunnskapsformidling, sosialt samvær – og søvn.



Læringsleder Odd-Bjørnar Jensen fra veglaboratoriet i Nordkjosbotn



Gruppearbeid på Hurtigruta.



## Samarbeid mellom utdanning og næringsliv – også kalt EBP (Education Business Partnership)

Edinburgh 20.– 24. juni 2000

TEKST OG FOTO: MAY-GØRIL ELLINGSEN

I Norge står vi fremdeles som spørsmålstegn når ungdomskullene synker og skoleklasser står tomme. Vi skjønner ikke sammenhengene når yrkesgrupper får liten og ingen nyrekruttering. Vi gjør fremdeles stupide ting som å slå sammen klasser for å spare penger i stedet for å sørge for utdanning til flest mulig yrkesgrupper og fag. Vi tror vi er økonomiske! I stedet risikerer vi å stå uten fagkompetanse i vesentlige fag om få år.

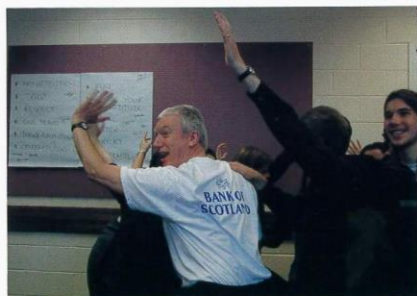
I Skottland har de forstått hva som skjer og har begynt å gjøre noe med det. Der har næringslivet gått inn med tiltak fra barneskolen til universitetet og gitt elevene reelle valgmuligheter til det mangfold av yrker som finnes.



"Today's learners are tomorrow's leaders"  
– dagens lærlinger er morgendagens leder.

Av alle forskjellige satsinger vi fikk se i løpet av en uke i Skottland sist sommer, ble vi mest fascinert av et program som et universitetet i Edinburgh gjennomfører hvert år. De inviterte sisteårselever fra ungdomsskolen til workshops på universitetet. Hit kom bedrifter for å presentere seg selv gjennom å gi tilbud om kurs av alle slag. Det var kurs i ledelse, i samarbeid, i presentasjonsteknikker, i selvtillit, i kommunikasjon, i problemløsning, i prosjektarbeid osv. osv. Kursene varte i to og en halv dag. Det var nyttige emner som alle har behov for å beherske. Samtidig fikk elevene indirekte innblikk i bedriftens arbeidsmiljø og kultur.

Elevene valgte selv bedrifter de ville høre mer om. 3-400 elever møtte hver vår. Studieveilederen vi snakket med, kunne fortelle at tiltaket var svært populært og elevene forberedte seg gjennom hele skoleåret til dette. Vi bringer gjerne ideen videre til hjemlige trakter.



"Preparing tomorrow's workforce today"  
– vi forbereder fremtidens arbeidstyrke i dag).

## HMS-pris

FOTO: LISA SUNDSTRØM

Helse, miljø og sikkerhetsprisen 2000  
gikk til Thor-Inge Hole, produksjonsleder  
på Tromsø vegstasjon.

Thor-Inge fikk prisen for gode resultater på HMS-siden,  
ryddighet og omtanke for sine medarbeidere.



## MESSE "Yrke og utdanning 2001"

TEKST: MAY-GØRIL ELLINGSEN  
FOTO: LISA SUNDSTRØM

Statens vegvesen deltok for 3. år på rad på messa for yrke og utdanning. Standen vår var en vegvesen-raste plass for alle besøkende som trakk mange ungdommer. Ikke minst var konkurransen med mulighet til å vinne en mobiltelefon populær. Spørsmålene var kunnskap om trafikkskilt.

Tidligere har vi rettet oss mot rekruttering til lære plasser i bygg- og anleggsgagnene. I år ville vi også konsentrere oss om rekruttering til øvrige tekniske yrker. Da blant annet NTNU i Trondheim, Høgskolen i Narvik og NITO var representert på messa, ble disse fagene godt ivare tatt også av andre.

Vi opplevde imidlertid at få ungdommer var interessert i orientering om byggfag, transportfag, ingeniørstudiet eller annen vegvesenretta utdanning. For å bedre rekrutteringa i disse fagene

må vi nok dypere i materien og lære mer om hva som påvirker ungdom og yrkesvalg. Trenden i dag er andre yrker, andre verdier. Men å snu en samfunnstrend er som å styre en kjempetor båt med et bittelite ror.



Vegvesenets stand på messa.



Populær konkurranse om trafikkskilt.

## MED ANLEGG- OG BYGGELEDESKOLEN til England og Skottland 3.- 8. september 2000

TEKST OG FOTO: ANNE LISE SÆTHER

Hver høst reiser elevene på Anleggs- og byggelederskolen på studietur til utlandet. Kullet 1999-2000 søkte om å få dra til Island. Det fikk vi ikke lov til, men i stedet fikk vi dra til England og Skottland. Det var jo ikke noe dårlig alternativ, så i begynnelsen av september var det en forventningsfull gjeng som møtte opp på Gardermoen. Det var lagt opp til et tett faglig program med mange og interessante møter/befaringer. Vi skulle innom London, Manchester, Leeds, Sheffield og Edinburgh.

Den offisielle studieturen begynte søndag 3. september. Vi var noen som hadde reist over til London på fredagen for å få ei helg i London. Vi møtte de andre i London på søndag ettermiddag. De første timene var satt av til sightseeing. Vi hadde ei norsk dame som hadde bodd mange år i London som guide. Hun var veldig engasjert, så sightseeinga var bra.

**BRITISK VEGLABORATORIUM**  
Mandag morgen gikk bussen fra hotellet og til Transport Research Laboratory (TRL) som ligger litt utenfor London. TRL er det britiske veglaboratoriet som nå er privatisert. TRL har over 500 ansatte og oppdrags-giverne deres er offentlig etater, konsulentfirma, industrien, utenlandske myndigheter og hjelpeorganisasjoner. På området sitt har de bla. en 3,8 km lang testbane, ulike laboratorier og utstyr for å kollisjonsteste biler. Vi fikk både omvisning på området og foredrag om ulike temaer som friksjon, støymålinger, privat/offentlig samarbeid, miljø og vegteknologi. En del ting var ikke så ulikt det vi har i Norge. For eksempel har TRL utviklet en målebil kalt HARRIS, som er ganske lik ALFRED i Norge.



Ab-skolens reiserute



Anleggs- og byggelederskolen på besøk på Leeds jernbanestasjon.

### VEGVESENET I ENGLAND

Turen gikk videre til Manchester med fly. Etter engelsk frokost på hotellet hadde vi møte med Highways Agency (Vegvesenet i England). De har ansvaret for å vedlikeholde, drifte og bygge ut motorvegene og andre hovedvegene i England. Interesserte kan se på hjemmesiden deres: <http://www.highways.gov.uk>. Vi fikk høre om Highways Agencys rolle i Stor-Manchester, hvordan vedlikeholdet er organisert og utføres, og om utbyggingen av M60 (en ringveg rundt Stor-Manchester). Et privat firma, Parkman, har fått kontrakter for å vedlikeholde og drifte vegene i et område rundt Manchester. Vi var på befarings på motorvegen M60 og besøkte en vegstasjon/lager.

Senere på dagen dro vi med buss til Sheffield for besøke Boart Longyear. Det er et firma som produserer utstyr til anleggsbransjen, bla. boreutstyr og borerigger.

### SOSIALE AKTIVITETER



Vi fikk også tid til å besøke en pub eller to.

På turen var det også tid til sosiale aktiviteter. På tirsdags kvelden dro vi for å se engelsk fotball.

Leeds spilte hjemme mot Manchester City. Det var en stor opplevelse; fullsatte tribuner, med over 40 000 tilskuere og stor stemning. Manchester City vant til slutt 2-1. Det var imponerende hvor fort tribunen ble tømt etter kampen. Her har norske fotballklubber noe å lære.

### JERNBANEVERKET

I 1999-2000 var første gang ansatte fra Jernbaneverket har deltatt på AB-skolen. Vi hadde derfor lagt inn et stopp på Leeds jernbanestasjon. Vi besøkte firmaet Balfour Beatty Rail Projects, som er i gang med å restaurere og bygge om jernbanestasjonen for Railtrack (den britiske jernbanen).

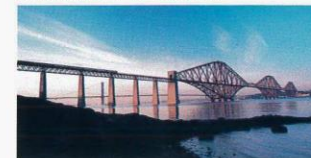
Området rundt Leeds har en befolkning på ca. 700 000. Leeds er en av byene i Storbritannia som vokser raskest. Hvert døgn kommer det 1016 tog og ca. 57 000 passasjerer til jernbanestasjonen. De viktigste rutene går til/fra Manchester og London.

Hele stasjonen skal rehabiliteres med nye signallys, utvides fra 4 til 6 spor og fra 13 til 17 perronger. Stasjonsbygningen skal få nytt tak i glass, nye heiser, rulletrapper og nye informasjonstavler. Nye gangbruer over plattformene skal erstatte dagens undergrunn.

Det skal legges 37 km med nye spor. Når stasjonen står ferdig skal den ha 50% større kapasitet. Prosjektet er kostnadsberegnet til ca. 170-175 mill. pund. Balfour Beatty Rail Projects har en kontrakt på 30 mill. pund som omfatter spor og elektriske arbeider. Byggetiden er ca. 2,5 år. De skal være ferdige i slutten av 2001.

Vi kjørte buss fra Leeds til Edinburgh, bla. gjennom Yorkshire Dales nasjonalpark. Vi fikk sett både motorveger med opptil 8 kjørefelt og smale vegger mellom steingjerder, der bussen måtte stoppe hvis vi møtte andre kjøretøy.

### BEFARING AV BRUER



Fourth Road Bridge i bakgrunnen, jernbanebrua fremst.

På torsdag dro vi for å se på Fourth Road Bridge, som ligger utenfor Edinburgh. Det er to

store bruer som går over elva Firth of Forth. Det er ei vegbru og ei jernbanebru. Jernbanebrua gjør størst inntrykk, særlig når man får høre at den åpnet i 1890.

Da Fourth Road Bridge ble åpnet i 1964 var den Europas lengste hengebru, med et hovedspenn på 1005 m og sidespenn på 408 m. Tårnene er 156 m høye og det går ca. 60 000 kjøretøy pr. døgn over brua. Det kostet 19 500 000 pund å bygge den. Trafikken har økt så mye siden brua ble bygd, at brua måtte forsterkes for å tåle trafikkbelastninga. Man må ennå betale bompenger for å få kjøre over brua. Disse brukes til vedlikehold.

### BYBESØK

Vi besøkte også byen Linlithgow i West Lothian. Vi så på Linlithgow Palace, borgen der Mary Queen of Scots ble født og var hos West Lothian Council – administrasjonen til en av regionene i Skottland. Her fikk vi bla. høre om drift og vedlikehold av vegger sett fra regionens side. Vi var også hos en bedrift som regionen eier sammen med et privat selskap. De drev med resirkulering av ulike masser, for eksempel betong, asfalt, jordmasser, kompost. Administrasjonen i West Lothian så flere fordeler med denne bedriften. Bla. slapp de å betale for å bli kvitt en del avfall som kan resirkuleres, de oppfylte mål i Lokal Agenda 21 og fikk billigere asfalt til fortau og gang-/sykkelveger.

### REGJERINGSBESØK

På fredag besøkte vi Scottish executive (det skotske regjeringsbygget) i Edinburgh. Avdelingen for drift/vedlikehold av vegger ga oss et innblikk i hvordan vedlikeholdet av hovedvegene i Skottland

er organisert, med vekt på vintervedlikehold, kontrakter/avtaler og informasjonssystemet for trafikanter. De hadde få ansatte på hovedkontoret og utstrakt bruk av private firma som planlegger, bygger og vedlikeholder vegene.

Hvilke inntrykk sitter jeg ellers igjen med? Haggis, skotsk spesialitet som består av bla. saueinnvoller, smaker ikke spesielt godt, men bedre enn det høres ut. Engelskmenn er hyggelige folk, men skottene er enda hyggeligere. Engelskmenn er veldig høflige. Det blir ikke tatt nådig opp hvis du glemmer å si sorry, excuse me og please.

Før vi dro var det noen som var redd for at engelskkunnskapene ikke skulle strekke til. Det gikk stort sett bra, men vi fikk erfare at folk fra området rundt Inverness (nord i Skottland) kan være vanskelige å forstå. Ellers er Edinburgh en kjempefin by som absolutt bør besøkes. Alt i alt var studieturen en fin avslutning på et interessant og lærerikt år.



Vi møtte ulike trafikantgrupper, også firbente.

## Fartstavle i sør-fylket

FOTO: OLE MAGNUS ELLEFSEN

På Rv 83 ved krysset til Fauskevåg utenfor Harstad ble det satt opp ei fartstavle 9. november i fjor. Fartstavla måler hastigheten på kjøretøyene som passerer. Farta blir registrert av kabler som ligger i vegbanen ca 100 meter før tavla.

Hastigheten vises i et display slik at bilisten for opplyst nøyaktig hastighet ved passering. Fartsgrensen i området er 80 km. Dersom bilen har høyere hastighet kommer viser displayet "for høy hastighet".

Det har vært mange stygge forbikjøringer og nestenulykker i området der tavla er plassert. Det har det heldigvis ikke vært etter at tavla kom opp, sier Ole Magnus Ellefsen på Harstad trafikkstasjon.

Vi måler hastigheten på alle kjøretøyene som passerer fartstavla. Disse dataene blir lagret slik at vi kan se hvordan fartsnivået utvikler seg.



Tilbakemeldingene har vært positive etter at vi satte opp fartstavla. Det ser ut til at fartsgrensen blir overholdt i området, sier Ellefsen.

Vi har montert utstyr (mastere og strøm) slik at vi kan flytte tavlene til Vollstad, ca 2 km sør for Fauskevåg. Dette vil skje om ca 2 måneder. Teknikken fungerer fint nå, men det var litt startvansker, sier Ellefsen.

# ORIENTERINGS-VM i Bergen september 2000

TEKST: VIBEKE GUDDINGSMO OG EIRIN ANNE BLIX  
FOTO: TILFELDIG FORBIPASSERENDE

Utgangspunktet for å være med på O-VM var at vi hadde tatt minst 20 tur-orienteringsposter og deltatt på minst 2 trenings-o-løp før avreise til Bergen. Årsaken til de høye kravene var at det ikke fantes nybegynnerklasser. Kravene gjorde også at det var mange som ikke rakk/orket å kvalifisere seg.

Alle de som reiste til Bergen hadde sprunget flere trenings-o-løp og brukt de regnvåte helgene etter ferien til å lete etter o-poster på Skittenelv, i Krabbåsen og på Tromsøya. Det var mye blodslit og svette treningsklær før vi kom oss avgårde.

De som reiste var John Ivar Nielsen, Per Ivar Harila, Martin Furumo, Geir Berger, Jan-Hugo Hanssen, Eirin Anne Blix og Vibeke Guddingsmo.

Mesterskapet startet med individuelt løp på lørdag formiddag. Troms kapret gull, sølv og bronse i 3 ulike klasser. Jan Hugo vant klassen H17 – herrer mellom 17 og 34 år. Eirin ble nummer 2 i klassen D35 – damer over 35 år, mens Vibeke ble nummer 3 i klassen D17 – damer mellom 17 og 34 år. De andre gjennomførte løpene i fin stil, men det var mange gode deltakere i klassene.

Etter løpet som var på Totland utenfor Bergen tok vi buss tilbake til sentrum for å gjøre oss klar til banketten. Vi gledet oss veldig, men det var forgyves. Middagen var bra, men fest måtte vi ordne oss sjøl etter at banketten sluttet så tidlig som kl 23. Nordlendinger som vi er, følte vi oss snytt, og ordnet gratisbiller til en uteplass i stedet. Fest ble det!

Søndag startet tidlig med frokost for å lagre opp litt energi til stafetten. Troms vant den uoffisielle konkurransen om å se mest opplagt ut til frokost. Vi stilte med 3 stafettlag, Eirin og Vibeke på damelaget, Jan Hugo, Martin og Geir var på herrelaget, mens John Ivar og Per Ivar deltok som et mix-lag.

Det var opprinnelig 4 damelag, men det ene damelaget måtte delta som mix-lag fordi deltakerne var fra to ulike fylker. Derfor var det 3 damelag som konkurrerte mot hverandre.



Fra venstre: Jan Hugo Hanssen, Eirin Anne Blix, Geir Berger, Vibeke Guddingsmo og Martin Furumo. John-Ivar Nielsen og Per-Ivar Harila var ute og løp da bildet ble tatt.

Det ble en spennende innspurt, men etter målgang viste det seg at Eirin og Vibeke vant damestafetten som det eneste laget som greide å finne alle postene.

Det var spennende for herrelaget til Troms, også etter at Geir vekslet som nummer 3 etter Ingar Hals og Endre Hallan. Underveis i de to neste etappene ble vi dessverre forbigått av Finnmark, og endte til slutt på en 4. plass av totalt 6 lag. Mix-laget kom bra ut med John-Ivar på første etappe, men røk dessverre ut da postene ble umulige å finne etter det.

Alt i alt gjorde Troms en bra innsats, og vi oppfordrer flere til å delta i neste O-VM som skal være i Oslo til høsten.

Jan-Hugo greide å få de andre oppmennene med på at kvinneandelen var for liten og bankettene kjedelige, så de vedtok at det skal være nybegynnerklasser i O-VM fra nå av.

**Hiv dokker i trening  
– pokalene skal forsvares!**

# Pensjonistur 2000

FOTO: ANNA BIRKELUND



Anton Antonsen, Kristian Øverås og Hans Olsen.

Det var vegvesenets pensjonistforening som sto for arrangementet av fjorårets pensjonisttur. Turen var myntet på de som bor i Bardu- og Harstadområdet.

Alle fikk tilbudet denne gang, både de som var medlemmer og de som ikke var det. Oppslutningen kunne vært bedre, været også, men sånt kan vi ikke råde over.

Turen ble avviklet 12. september og gikk fra Bardu vegstasjon. Deltakerne fra Harstad ble tatt opp underveis. Hurtigrutemuseet på Stokmarknes var turens mål og endepunkt.



Gutta på tur: Bjørnar Fagerli, Simon Sletten og Rolf Lunde.

Penjonistene samlet på Stokmarknes.



Jenter på tur: Inga Fredriksen, Klara Fagerli og Solveig Kvernmo



Stor stemning i bussen: Jan Johnsen solgte lodd for nesten 1500. De to heldige vinnerne fikk vegvesen-bager

På hurtigrutemuseet på Stokmarknes: Johan Dahlberg, Karl Skogstad, Ernst Kristiansen, Agnar Kvernmo og Bård Indseth



# Takk for oss!

Pensjonistsammenkomsten 2000 føyde seg inn i rekken av tidligere sammenkomster:  
Trivelig, god stemning med stadig yngre "pensjonister".  
Tilstelningen var 29. november på Bikuben i Tromsø, og 10 fra "avgangsklassen" var samlet.



Penjonister 2000 med (og uten) fruer: fra venstre: Errol Paulsen, Kjell Stenseth, Arnfinn Pedersen, Arthur Osvaldsen, Agnar Kvernmo, Arnulf Paulsen (delvis skjult), Gunnar Hjelmseth, Roald Svendsen. Bakerst av gutta: Svein Markussen og Arnulf Bakkeli.



Hygge rundt kaffebordet

FOTO: ANNA BIRKELUND



Arnold og Vigdis Paulsen

Martha og Arthur Osvaldsen

## Vil du være med i fellesskapet?

Pensjonistforeninga ønsker å arbeide for å holde kontakten mellom tidligere arbeidskollegaer og vegvesenet. De ønsker å arrangere aktiviteter for pensjonistene – som møter, turer og sammenkomster. Bli med du også!

Har du noen spørsmål – så kontakt styret i pensjonistforeninga i Troms:

Agnar Kvernmo,	9470 Gratangen,	tlf. 770 20285
Trygve Seppola,	9143 Skibotn,	tlf. 777 15288
Arne C. Olsen,	Haakon VII gt. 1, 9011 Tromsø,	tlf. 776 87375
Charles Hermansen,	9470 Gratangen,	tlf. 770 20130
Jan Johnsen,	Å, 9465 Tennevoll,	tlf. 771 75252
Hans Kiil,	9060 Lyngseidet, tlf. 777 10417, telefax 777 13307	
Bård Indseth,	Narvikveien, 9360 Bardu,	tlf. 771 85133
Martin Rognli,	9040 Nordkjosbotn,	tlf. 777 28158



Pensjonistene i Troms sto for kaffe- og kakeserverting under vegåpninga i Balsfjord (E-8) i oktober.

## Vil du være med i fellesskapet?

Send denne svarslippen til Arne C. Olsen, Haakon VII gt. 1, 9011 Tromsø

Navn .....

Adresse .....

Postnr./sted.....

Telefon .....

# Hallvard Haugan

## – takker for seg

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM

Hallvard Haugan takket for seg 15. desember 2000. Da hadde han jobbet 11 år i vegvesenet – men satt betydelig større spor etter seg enn mange andre (som har jobbet det mangedobbelte). Prosjekt Tromsø har vært Hallvards "hjerterbarn" (sammen med alle "hjerterbarna" han samarbeidet med i Breivika). Breivikatunnelen, Tromsøysundtunnelen og Sentrumstangenten er alle "stemplet" Hallvard. Han har en stor del av æra og ansvaret for at Tromsøya ligner stadig mer på en sveitserost!



Hallvard med sine "hjerterbarn".

På avslutningsdagen var det bevertning og gaveoverrekkelser i gammelkantina på vegkontoret. Elin Isaksen hadde diktet sang til Hallvard, Torild Heimdal hadde malt bilde og Eirin, Laila og Rigmor hadde ordna statue!

Mange godord ble sagt om Hallvard – vi har luka ut de beste fra Elins sang:

*Om Hallvard vil vi huske at han er flink og snill!*

*Han har respekt for andre, blir sjelden sint og vill!*

*Han taler godt og viser fram Tromsøs veganlegg...*

*Til Hallvard kan vi synge utrolig mange vers!*

*En gentleman med tyngde, som ikke slår revers!*

*Men samme ka som hende, er Hallvard alltid nær!*

*Du ser han i de gode ting du alltid med deg bær!*

## Og så kom

## Julenissen...



FOTO: OLE-ANDRE HELGAAS

10. januar var det juletreffest for Vegkontoret, Tromsø vegstrasjon og Tromsø trafikkstasjon. Festen ble holdt i fylkesbyggets kantine og 50 barn, 45 voksne (!) og eget nisseorkester skapte stor stemning!

## Personalnytt

### Takk for oss!

Tove Gihle Stakland, utbyggingsavdelingen  
Tora Cath. Rangnes, Anlegg Balsfjord  
Anna Johansen, Tromsø trafikkstasjon  
Ruth Eriksen, Tromsø trafikkstasjon  
Eidar Rasmussen, Finnsnes veg- og trafikkstasjon  
Agnar Kvernmo, " "  
Mona Skog Hansen, Anlegg lbestad  
Turid Sneve, Nordkjotsbotn veg- og trafikkstasjon

### Velkommen!

Morten Rydningen, konsulent, Tromsø trafikkstasjon  
Knut Olav Bjørnslett, lærling, Finnsnes produksjon  
Arl Skogland, lærling, Finnsnes produksjon  
Janita Svendsen, lærling, Teknologi  
Øyvind Hansen, lærling, Storslett produksjon  
Tone Hugstmyr Woie, konsulent Tromsø trafikkstasjon  
Audhild Falkmo, førstesekretær, vegkontoret Tromsø  
Åse Isaksen, førstesekretær, vegkontoret, Tromsø  
Line Antonsen, førstefullmektig, vegkontoret, Tromsø

### Gratulerer med 50 år

May Gøril Ellingsen, Tromsø 24. januar  
Ivar G. Henriksen, Storsteinnes, 30. januar  
Jan Arne Markussen, Grovfjord, 1. februar  
Hans Lynum, Tromsø, 27. mars

### Gratulerer med 60 år

Olaf Skogmo, Rotsund, 18. januar  
Ole Jakob Olsen, Tromsø, 28. januar  
Tormod P. Karlstad, Ørnes, Lyngseidet, 16. mars  
Willy Pedersen, Tromsø, 30. mars

### 25 års tjeneste

Idar H. Richardsen, Finnsnes, 1. januar  
Edmund M. Nilsen, Seljebakk, Finnsnes, 19. januar  
Aur Skurdal Lorentsen, Tromsø, 1. februar  
Svein Stormo, Tromsø, 23. februar  
Aud Synnøve Pedersen, Finnsnes 5. april  
Odd Isaksen, Ramfjordbotn, 27. april  
Jens J. Eriksen, Kvaløysletta, 27. april  
Jan Hansen, Nordfjordbotn, Kvaløysletta 27. april  
Viggo Augustinussen, Ramfjordbotn, 27. april

Takk for gaver og blomster ved min pensjonisttilværelse i Statens vegvesen.  
Anna Johansen, Tromsø

Hjertelig takk for blomster og presang i anledning min 50 års dag.  
Trond Fosshaug

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 50 års dag.  
Hans Age Olsen

Til alle arbeidskollegaer ved Bardu veg- og trafikkstasjon – tusen takk for den fine gaven jeg fikk da jeg sluttet. Og takk for godt samarbeid i mange, mange år. Til vegkontoret og alle arbeidskollegaer i Troms – tusen takk for gaver og blomster og takk for godt samarbeid.  
Hilsen Unni Helberg

Tusen takk for gaven jeg fikk fra jentene ved trafikkavd. på Finnsnes veg- og trafikkstasjon og tusen takk for gaven jeg fikk fra mine "undersotter" i Bardu da Bardu veg- og trafikkstasjon ble nedlagt og jeg måtte forlate dere!  
Takk for 21 fine år i vegvesenet i Bardu!  
Hilsen Lovise Stavem

Tusen takk for gaver og gavesjekk i forbindelse med min avgang i vegvesenet.  
Eidar Rasmussen

Takk for blomster og den fine lysestaken jeg fikk i anledning min 50-års dag.  
Hilsen Asbjørn Vådebu

Takk til venner og kolleger for samarbeid og samvær. En spesiell takk til alle som bidro til at siste arbeidsdagen ble slik en fin opplevelse.  
Hallvard Haugan

Etter å ha fått store plager med ryggen har jeg nå fratrudd min stilling etter 26 år i Statens vegvesen Troms. Takk til vegkontoret for gaver og hyggelig sammenkomst på Bikuben. Takk til ledelse og kolleger for mange minnerike år i vegvesenet.  
Hilsen Roald Svendsen, Brøstadbotn

Jeg takker for oppmerksomheten på min 50 årsdag.  
Odd Arne Andreassen

Hjertelig takk for blomster og gaver som jeg fikk i anledning min 60-års dag.  
Ole Jakob Olsen

Takk!