

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

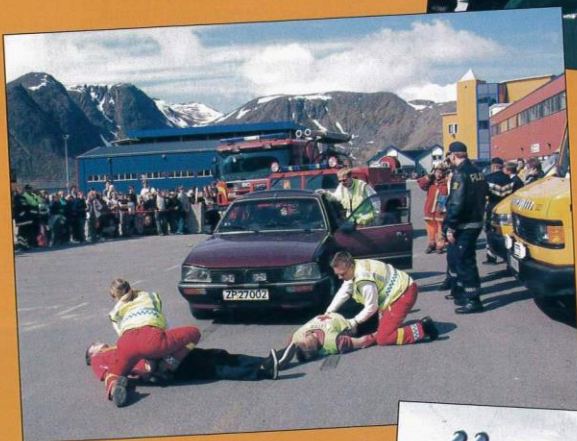
C Returadresse:
Statens vegvesen Troms
9291 TROMSØ

SIST - men ikke minst:

Senk farten...

Foto: Ken Ingvar Friskilå.

Vegsjef Geir Johnsen
(Finnmark) og
Torbjørn Naimak (Troms)
sto for den Nord-Norske
åpninga av
kampanjen Senk farten
i Honningsvåg.



Dramaturgien var i orden
under Senk farten åpninga.
Øvelse med påkjørsel innebar
også deltakelse fra ambulanse,
politi og brannvesen.



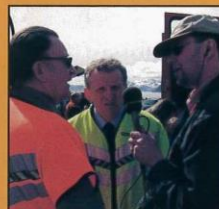
Interessen fra
media var stor
- her intervjues
veg sjefene på radio.

Sikker framtid for vegvesenet



Side 3

SENK FARTEN

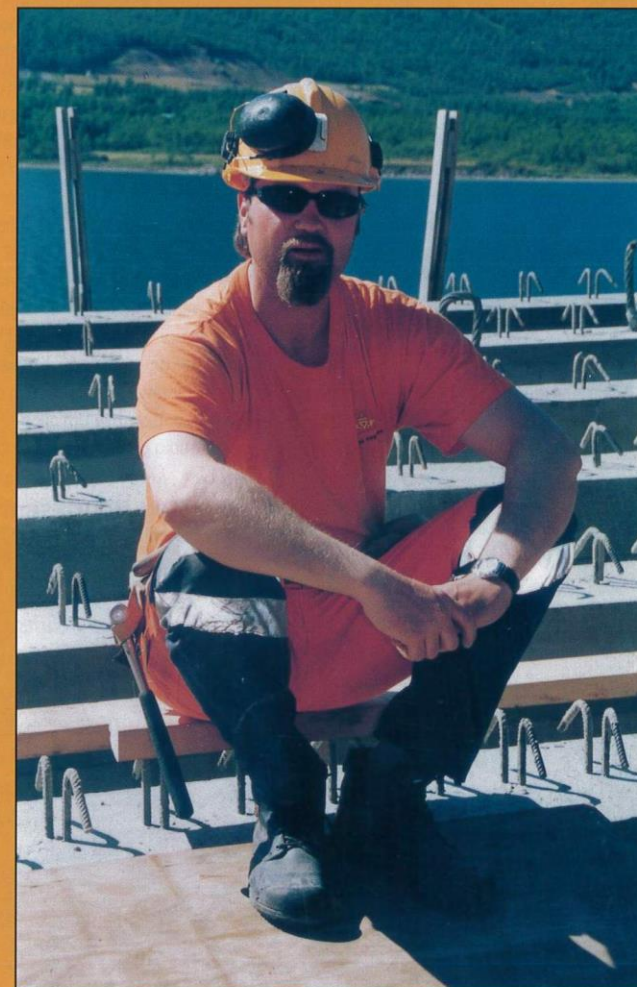


Side 40

SKI-VM



Side 36



Side 20



Statens vegvesen
Troms

I endringens tegn

Alt er i endring! Det skjønte jeg da sommeren gjorde sitt inntog i Nord-Norge og naturen ble forvandlet fra grått til grønt. Jeg skjønte det også da jeg så mitt eget speilbilde her om dagen – og sammenlignet det med gamle foto. Jeg skjønte det i tillegg ettersom artiklene til Vegstikka ble til. Jeg ville som vanlig at bladet vårt skal handle litt om alt – litt om drømmer, håp og utfordringer. Jeg skulle presentere folk inne og ute – og hva de driver med. Så begynte artiklene å ta form – den ene etter den andre – om endringer, intervju med samferdselsministeren, "Hverdagsforbedringer", ulike typer kompetanseheving – meninger og tanker. Alt handler om endringer og endrings-



prosesser... men samtidig litt om alt – om folk ute og inne – om meninger og tanker. Så er det med andre ord en viss sammenheng med det vi driver med, det vi drømmer om, tenker på og mener noe om; vi er i endring – og det er faktisk en del av vår hverdag! Derfor handler Vegstikka denne gangen mye om endringer og samtidig om det vi

driver med. En eller annen plass midt i det hele er det faktisk et likhetstegn, selv om mange synes at vi bruker for mye tid på endring og for lite på våre gjøremål. Har de kanskje ikke forstått at et av våre viktigste gjøremål i disse dager er å endre seg? For dersom vi ikke endrer oss vil vi rett og slett ikke være i stand til å utføre dagens gjøremål – fordi ingen vil ha oss og fordi andre vil utføre våre gjøremål bedre, billigere og mer effektivt.

Slik er (vegvesen)livet – i det herrens år 2001 med Stortingsmeldinger, steaming av stikkrenner, oppgavefordelingsutvalg, økosys, regioninndeling og dekkelegging.

God sommer! Lisa

Forsidefoto: En ekte vegvesenmann Dag Henriksen. Foto: Lisa Sundstrøm.

GAMLE MINNER

Utenfor Tromsø trafikkstasjon står en Svedala veggøvel - fra før 2. verdenskrig. Den er pusset opp av folkene på Veivang brøytestasjon. Høvelen er et spesielt minne fra gamle dager. Dersom noen i vegvesenet vet mer om høvelen må de gjerne gi tips til Vegstikka.

Foto: Lisa Sundstrøm



SIKKER FRAMTID – sett med statsrådsøyne

Det er ikke hver dag vegvesenet i Troms får besøk av samferdselsministeren. Det er ikke hver dag – knapt uke eller måned at Troms fylke blir bæret med statsrådbesøk. Det er heller ikke hver dag – knapt hvert år eller tiår at en statsråd for samferdsel står på vegkontorets trapp eller drikker kaffe i vår gode, gamle kantine. Og det er ikke hver dag vi får muligheten til å møte "sjæfen sjøl", se han i "kvitau" og høre hva han egentlig mener, tenker eller tror om vegvesenets framtid, omorganiseringa og hver enkelt av oss. Hva var vel da mer naturlig enn å trenge seg fram mellom "profesjonelle" journalister (som akkurat den dagen var mest opptatt av SAS' oppkjøp av Braatens), skyve ivrige ordførere (10 i tallet) til siden, snuble mellom statssekretærer, vegsjef og samferdselsutvalg (som gjerne ville ha mange ord med statsråden) – for å få noen ord om oss, meg og deg – og vår framtid. Jeg fikk muligheten - på ferga mellom Lyngseidet og Olderdalen – i fred og ro mens ministeren spiste lunsj – og vi begge kunne nyte utsikten med Lyngsalpene i bakgrunnen. Ferga duva i lett, kald vind men sola skinte tross alt – både over ministeren, meg og vegvesenets framtid.

TEKST/FOTO: LISA SUNDSTRØM

Har vegvesenet en framtid, spurte jeg statsråden, med et blick på leting etter den store sannheten:

– "Se på dagen i dag", sa statsråd Moe Gustavsen, "svaret gir seg selv"! Og dagen i dag, som han refererte til – var en dag hvor utallige utfordringer på vegsida var blitt presentert for han – både i form av nye vegprosjekt og dagens problemområder.

– "Kravet til å ha en velfungerende vegmyndighet vil øke". Vi må ha en helhetlig samferdselspolitikk, og det er absolutt plass til vegvesenet i en slik plan.

– "Å bygge veg i Norge er tungt", sa statsråden – "man må kunne mer enn å spa". Og for å kunne mer enn å spa må vegvesenets ha folk med kompetanse på vegbygging. Kunnskap og kompetanse gjelder også andre områder. "Skal du kjøpe noe, må du kunne det selv", sa statsråden – og sikket til vegvesenets ekspertise i fergesaker. Bare med seriøse aktører på begge sider kan vi drive et vegnett som fungerer. Ferjerederiene er avhengig av at vegvesenet kan fergesaker, fortsatte statsråden.

Statsråd Gustavsen understreket den unike kompetansen vegvesenet har på ulike områder – en kompetanse samfunnet må ta vare på blant annet ved å sørge for at vegvesenet ivaretar både myndighetsrollen og den utøvende rollen i en framtidig vegmyndighet. For å kunne kjøpe inn kompetanse fra entreprenører, må vegvesenet ha samme kompetansen selv. Det betyr at et framtidig vegvesen må ha en produksjonsvirksomhet.



Statsråd Terje Moe Gustavsen besøkte vegvesenet i Troms 22.mai.

Hvordan blir et framtidig vegvesen?

– "Alle bør være interessert i at Statens vegvesen er mest mulig effektivt. Ingen er tjent med det motsatte", sa statsråden. Men effektivitet betyr ikke nødvendigvis reduksjon.

– "Det er et politisk mål at vi skal ha et så desentralisert vegvesen som mulig. Det betyr at vi må "spre" arbeidsplassene så vidt som mulig. Vi må samtidig "dytte ut" det som er mulig av det vi gjør, men ta vare på kompetansen", sa statsråden.

Hvor vil vegvesenet være til stede i framtida, spurte jeg – og så for meg et begrenset tilbud.

– "Diskusjonen om hvor vegvesenet vil være representert er grei fordi vegvesenet vil være der det er i dag – men kanskje organisert på en annen måte enn i dag.", fortsatte statsråden

– En del enheter kan samles og legges på ulike steder i Norge, sa statsråden. "Vi ønsker å få flest mulig arbeidsoppgaver ut fra Vegdirektoratet – til regionkontorene- og videre utover i distriktene der oppgavene er". Dette er med andre ord distriktspolitikk – og ikke som mange frykter – sentralisering av vegvesenet, sa statsråd Gustavsen.

– Det viktigste er å få en hensiktsmessig regioninndeling. Plasseringen av regionsjefene vil ha en viss symbolikk, men det betyr ikke alt, sa statsråden. Det er også mulig å splitte ulike funksjoner på ulike steder i regionene – slik at ikke alle funksjonene nødvendigvis må være der regionsjefen er.

Hva med produksjonssida i vegvesenet – hvor går den?

– Det er politiske skillelinjer om hvilke oppgaver vegvesenet skal ha i framtiden. Høyrekreftene ønsker tillagt vegvesenet andre oppgaver enn i dag – og ønsker også produksjonsvirksomheten i private hender, sa statsråden (fra arbeiderpartiet). Resultatet av høstens valg er derfor særlig viktig for produksjonssida i vegvesenet, påpekte statsråd Gustavsen.

Forstår statsråden frykten blant de ansatte for å miste arbeidsplassen sin?

– Jeg forstår veldig godt frykten blant folk for arbeidet. Men vegvesenet vil bestå! Endringer er derimot nødvendige for at samfunnet skal se at det er behov for oss og vår kompetanse. – Men vegvesenet må kaste seg over utfordringene og komme på offensiven. Folk bør ikke sitte i ro og vente. Det er viktig at vegvesenet selv står på for



Vegstikkas redaktør i samtale med statsråden.

endringer, sa statsråden – som understreker at gjennom vegsjefmøtene har det vært en stor delaktighet i endringsprosessen som har imponert han.

Etter å ha vært på defensiven i starten – følger han nå at ledelsen i vegvesenet er på offensiven i endringsprosessen. Ingenting er bedre.

Tøffe tider – men god framtid for vegvesenet

– "Det kommer til å bli tøffe tider med mange krav til de ansatte i vegvesenet. Men gevinsten er at Statens vegvesen skal bli en god og stor arbeidsplass i framtida.

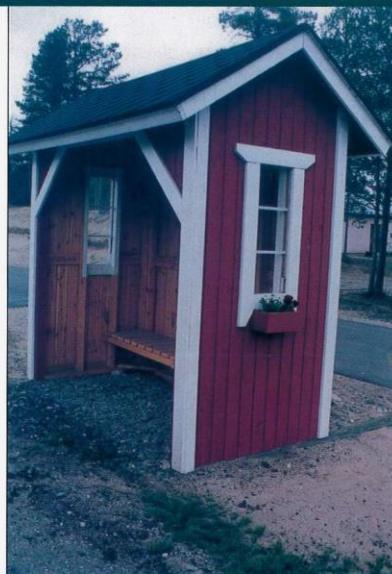
– Vegvesenet er en virksomhet som imponerer meg med kunnskap og håndtering av saker. Jeg møter stadig folk i etaten som lever og ånder for arbeidet", avsluttet statsråd Terje Moe Gustavsen. Det lover godt!

Miljøvennlig bussskur

FOTO: LISA SUNDSTRØM



Langt ute i ødemarka i nord-Finland finner vi disse fine busskurene langs E-8. Det skal så lite til – men betyr så mye.



Ras, ferger, gode og dårlige veger = TROMS

Troms er kontrastenes fylke, sa samferdsminister Terje Moe Gustavsen under befaring i fylket 22. mai. Han viste til mye god veg- men samtidig mange dårlige vegsamband. Samferdselsministeren fikk ved selvsyn oppleve flere av Troms fylkes rasområder. Påbegynte, nye og ønskede vegprosjekt ble presentert på turen. Samferdselsministeren møtte dessuten ordførerne i de ulike kommunene på turen, som gikk via Ullsfjord, Lyngen, Kåfjord, Storfjord og Balsfjord.

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM

Veg er utfordring i Troms

Troms har flest fergesamband når vi regner fylkes- og riksvegsamband i ett – og Troms er ett av fylkene med store oppgaver på rassida, sa statsråd Gustavsen. På luftfartssida har fylket færrest flyplasser i landet, på sjøsida er utfordringene knytta til havner og forleder. Jernbanen er totalt fraværende. Summen er at vegsida – herunder fergene – er dominerende på samferdselsida i Troms. Det betyr at vegproblematikk må komme i fokus, sa statsråden, som berømmet fylket for mye bra veg. Men det er også mye dårlig veg i fylket, tilføyde statsråden raskt – og kalte Troms et kontrastenes fylke. Han hadde for øvrig full forståelse for nærlivets ønsker om opprusting av vegene – og også forståelse for de som bor i tilknytning til dårlige vegnett.

Befaring

Samferdselsministren var i Troms for å få et helhetlig bilde over prosjekt, problemområder og utfordringer i Troms. Tema på turen var rassikringsproblematikken og problemstillinger knyttet til ferjer og ferjedrift. E6, Kåfjord og Storfjord ble befart og E8 som mellomriksveg ble debattert. På møte i Nordkjosbotn ble prosjektene internveg Berg og Torsken diskutert med ordførerne fra de respektive kommunene. Dessuten ble vegpakke Lenvik (Finnsnes) diskutert. Før befaringa hadde samferdselsministeren møte i Tromsø med representanter fra Rya-, Bjarkøy-, Kveøy- og Langesundforbindelsen.

Viktig med befaringer

Statsråd Gustavsen syntes det er greit å komme ut for å se problemområdene i virkeligheten og snakke med de som berøres og er involvert i prosjektene. Med seg på turen hadde han for øvrig politisk sekretær Arnt Frode Jensen og avdelingsdirektør Tore Raasok fra Samferdselsdepartementet.



Statsråden i samtale med vegsjefen under befaring i Troms

– Det er viktig å komme ut for å vite hva vi skal prioritere, sa statsråden. På befaringer og besøk får vi innblikk i sakene – og selv om befaringer og dager som dette blir preget av mye informasjon og mange folk som har tanker om egne saker – så gir det oss et helhetsbilde.

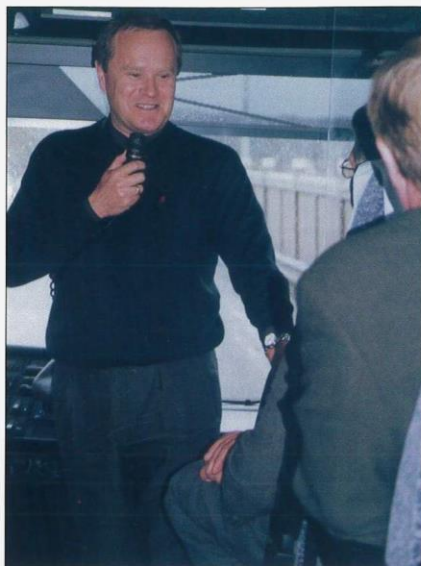
– At media har mange spørsmål er også greit – og ikke minst naturlig. De er selvsagt opptatt av det folk er opptatt av i hverdagen – og det som i neste omgang får prioritet. Det hadde vært et større problem om ingen hadde sagt eller spurt om noe, sa statsråden – som oppsummerte Troms-turen som en flott dag.

Fornøyd samferdselsleder

Lederen av samferdselsutvalget i Troms, Terje Olsen, var også fornøyd med befaringsdagen i Troms. – Jeg synes det er flott at samferdselsministeren ved to anledninger i det siste har vært i Troms. Det gir han en fin anledning til å få informasjon om fylket vårt, sa Olsen.

– Samferdsel skal være en viktig aktør i satsinga på olje, gass, fiskeri og havbruk. Vi har havareal og naturgitte forhold til lokalisering av sjø- og landbasert virksomhet. Derfor må politikerne gjøre en bedre jobb med infrastrukturen og tilretteleggelse av ferger, veger og samferdsel generelt. Der er det fortsatt en stor jobb å gjøre i Troms. Man kan ikke bygge alt med meldinger og NOU. Handling og kroner må også til for å få en bedre infrastruktur.

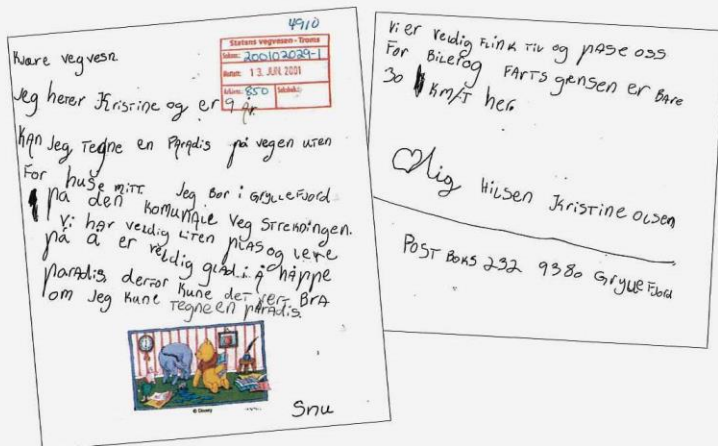
Vegene våre kan dessuten ikke settes på venteliste – eller "behandles" i et annet fylke. Vegene som skal betjene Troms må være i Troms!
– For øvrig synes jeg samferdselsministeren ga klare og greie tilbakemeldinger til de som presenterte framtidige vegprosjekt i Troms. Han har tydeligvis satt seg godt inn i sakene, sa Olsen – som beklager (sikkert i likhet med samferdselsministeren) at samferdsel ikke er et tema i valgkampen.



Leder av samferdselsutvalget i Troms, Terje Olsen.

Vegvesen-tillatelse

**Tenk om alle hadde hatt like mye respekt for vegvesenet – og ikke bare tatt seg til rette.
Innsendt av Anita Strand på Finnsnes veg- og trafikkstasjon**



Hverdagsforbedringer

Hverdagsforbedringer har fått en god start. 9 samlinger er avviklet – hvor stort sett alle ansatte i Statens vegvesen har vært til stede. Dette har vært innledninga til en prosess som skal vare for bestandig. DU skal nemlig alltid tenke på hvordan DU kan gjøre ting smartere og mer effektivt – og hvordan du kan kutte ut ting som er unødvendig og overflødig.

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM

Tanken bak HVERDAGSFORBEDRINGER har vært å motivere folk til et kollektivt engasjement for å effektivisere Statens vegvesen Troms. Det har vært ment som en idedugnad hvor alle ansatte har hatt muligheten til å komme med forslag til endringer og forenklinger i hverdagen. Alle bidrag, ideer og forslag er velkommen. Ingen forslag er for stor – ingen er for liten.

1500 gule lapper

Resultatet har vært 1500 "gule lapper". Lappene inneholder alt fra problemløsninger (uten problem), problem (uten løsning), ytringer, meninger, ønsker og behov. Kort sagt – det de fleste er opptatt av i hverdagen.

Positivt

Det har vært et utrolig engasjement på de fleste samlingene. Selv om dagene har startet litt forvirrende, litt spørrende – har de utviklet seg til heftige diskusjoner, meningsytringer og oppsummeringer. Svært mange har gitt positiv tilbakemelding fordi de har fått muligheten til å snakke om hverdagsproblemer, finne løsninger sammen, diskutere hverdagens gjøremål og behov for endringer.



Aktivt gruppearbeid i Sørkjosen



1500 gule lapper ble resultatet av Hverdagsforbedringer.

Derfor har noe av det viktigste så langt i prosessen vært å engasjere folk til å tenke over sin egen hverdag. Noen problem er allerede løst. Andre kan løses i dag eller morgen, atter andre trenger lenger tid. Noen problemområder må bringes videre opp i "systemet" – andre kan løses lokalt. Og noen kan ikke løses – enten fordi vi har et regelverk som forhindrer det – eller fordi vi ikke har økonomi eller at andre årsaker forhindrer en løsning. Uansett vil alle problemstillinger bli seriøst vurdert – og tilbakemeldt.

Resultat

Hva ønsker vi så å forbedre – alle vi som steller med hvert vårt arbeidsområde i vegvesenet? Hva ønsker vi å kutte ut – og hva kan vi gjøre smartere? Her har du noen av "svarene":

- Oppdater adresselister
- Raskere tilgang på opplysninger/ endringer som skjer i organisasjonen
- Hold tidsfrister
- Begrens antall reiseforskudd
- Slutt å bruke leverandører som vi må føre regnskap for
- Unngå faktura under kr 500
- Prioriter tiden bedre
- Opplæringstilbud til brukerne
- Nytt helpdesk-system – beskrive løsninger som er enkle å finne
- Få bort svartjenesten
- Solhatt og frukt!
- Avgiftshåndtering i forhold til tollvesenet
- Slutt å ta skiltene av bilene
- Toll og avgift:
- Alt for mange forskjellige blanketter i systemet.
- For mye E-mail
- Bedre samarbeid/koordinering med dekkeproduksjon innen bil/maskinkjøp
- Reduser antall formenn
- Utnyttelse av maskiner/utstyr
- Gi ros/tilbakemelding
- Fakturasystemet bør forenkles
- Større bevilgninger på fylkesvegsidea
- Forenkling av behandlingsrutiner i avkjørselsaker
- Slå sammen utbygging og trafikk
- Tid til egenutvikling
- Forenkle betalingssystemet for registreringsavgift og årsavgift

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM

Vi er inne i en turbulent tid. Det informeres og diskuteres om vår framtid – hva går vi til – hvor blir vi av? Ulike rapporter og notater presenteres – tallet på dokument og viktige datoer øker. Produksjonsavdelingas framtid henger "i luften" – enn så lenge. Vi venter på at regjeringa – og deretter Stortinget skal mene noe. I disse dager er etatens forslag til organisering av et framtidig vegvesen hos departementet. Anbefalingen er å dele landet inn i 5 regioner – hvor de 3 nordligste fylkene skal være en region.

Omorganisering av etaten har pågått noen år. Noen mener det er nødvendig – andre synes det har pågått altfor lenge og er en påtvinget, overdreven prosess. Store tanker og viktige beslutninger diskuteres av ledere, fagforbund og "ytte" instanser. De fleste andre er bisittere – uten særlig påvirkningskraft. Så hva synes de egentlig – de ansatte i vegvesenet i Troms – om endringsprosessen vi er inne i og har vært i noen år? Og hva ville skjedd – dersom vi fikk sjansen til å påvirke prosesser, mene noe, ta avgjørelser, ha makt – kort sagt :

Hva synes du om effektiviserings- og omstillingsprosessen? Hva ville jeg prioritert – dersom jeg var vegsjef:



Ståle Johansen, produksjon, Finnsnes

Effektivisering og omstilling

Jeg synes det er utrolig bra at vi er i forandring. Det er faktisk inspirerende. Endringer kommer fordi det er behov for det. Vi må skjerpe oss og få nye arbeidsoppgaver. Jeg ser ikke noe negativt i det – snarere tvert i mot. Det er en fordel at vi går i oss selv og får en bedre organisasjon. Vegvesenet er i dag for tungrodd fra toppen i Vegdirektoratet og nedover.

I starten hadde vi litt mer "sommerfugler" i magen – men man venner seg til endring. vegsjef
Jeg ville satset på holdningskapende kampanjer rettet mot ungdom. Det er alt for mange som dreper seg i trafikken. Jeg ville ellers fortsette linja som Naimak har med helse, miljø og sikkerhet og brukt mer tid på det.



Margit Pedersen, trafikk, Storslett

Effektivisering og omstilling

I utgangspunktet er omstillinga i vegvesenet en nødvendig prosess. Men det virker en smule krampaktig. Det ser ut som at vi omstiller for omstillinga sin egen del. Ikke alt som blir satt i verk virker like vettig. Jeg tror tanken bak er bra, men at resultatet ikke står i forhold til de gode tankene. Det er en trend i tiden å omstilles, men det er ikke sikkert at vår omstilling vil føre til at samfunnet blir mer tjent med oss. Dessverre tror jeg ikke at det kommer mer penger ut på veien. Budsjettene har gått ned – og jeg synes ikke vi får større bevilgninger tross besparelser administrativt. Men jeg ser klart mange steder vi kan forbedre oss. Vi har levd for lenge i et fastgrodd system.

vegsjef
Trafikksikkerhet og god framkommelighet, spesielt vinterstid, er viktig.
God trafikksikkerhet betyr blant annet å ha folk nok til å ta seg av vegene. Statens vegvesen må være tilstede for publikum – også myndighetsavdelinga. I tillegg må god personalpolitikk være en selvfølge. Jeg ville lyttet til folket – både inn og ute i organisasjonen. Dessuten ville jeg prøvd å "røske litt liv" i produksjonsfolkene. De må bli flinkere til å se søppel og skitt langs vegene!



Hugo Fagermo, produksjon, Nordkjosbotn

Effektivisering og omstilling

Dersom vi fortsatt skal være konkurransedyktig er det en dyd av nødvendighet å omstille oss. Jeg tror ikke produksjonsavdelinga "dukker under" uansett hva vi blir i framtida. Betongsida i Troms er dyktig og vi har gode fagfolk. Derfor ser jeg oss godt plassert i framtida.

vegsjef
Jeg ville fått ut budskapet om hvor heldig Norge er som har et statlig vegvesen. Jeg ville dessuten "solgt" budskapet om at Statens vegvesen er en dyktig byggherre og entreprenør. Vi må bli flinkere til å markedsføre oss.

- Registrere vanskelige stikkrenner
- Renhold av utstyr, verksted og vaskehall etter bruk!
- Opplæring på nytt utstyr
- Refs til alle tomgangskjøre på p-plass utenfor laboratoriet
- Erfaringsoverføring – diskutere med din kollega
- Kritisk bruk av arbeidstida
- Gi andre arbeidsro
- Ikke åpne e-post før kl. 12.00
- Prioriter kjerneoppgaver
- Standard skjema for tegningsliste byggeplaner + distribusjonsliste
- Bedre oppfølging av lærlinger
- Tilgang til Vegveien fra hjemme-PC
- Befaring hos andre entreprenører for å se andre prosedyrer og utstyr
- Kursing i generell vegbygging
- Innfør uteregistrering igjen
- Mobiltelefon til alle ansatte
- Samle maskiner i en database for hele landet – bedre utnyttelse av "spesialmaskiner".
- Kutt ut smålegging av asfalt til private
- Varmekabler i problemrenner
- Bedre merking av stikkrenner
- Oppvarming av strøsandlager
- Mer nærvær av ledere
- Forenkla årsplanprosessen
- Bemanne sentralbordet med folk som kjenner bedriften
- Redusere reisevirksomhet for ledere
- Ny bil for merkemaling
- Lønnskompensasjon istedenfor tjenestetelefon
- Kutt ut alle andre økonomistyringssystem bortsett fra Økosys
- Nytt Vegdirektorat til Gardermoen

I løpet av de 9 samlingene ble det sagt mange "glupe ord" – og utrolig mange morsomheter. Det er umulig å gjengi de fleste -rett og slett fordi de ikke ble skrevet ned. Men noen "glupe ord" havnet på de gule lappene:

Kutte ut mest mulig selvpålagte regler!

Vi må ikke bli så SMARTE at vi KUTTER vår innsats i våre RUTINER slik at ANDRE MÅ GJØRE NOE BÅDE FØR OG ETTERPÅ og at vi bare skal arbeide med ØVRIGE OPPGAVER = frivillighetskulturen.

Hvorfor prioriterer ikke ledergruppa forslagsvirksomheten på lik linje med HMS dersom det er så viktig? (jfr. Hverdagsforbedringer)

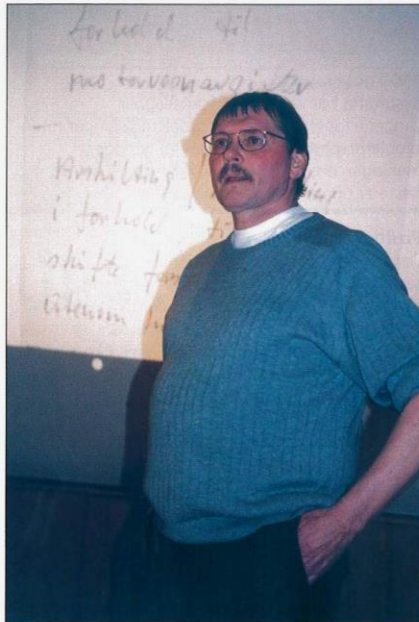
Snu opp på problemstillinger. Hva/Hvordan/Hvilken løsning har DU (i forhold til leder/underordnet)?

Jeg er ikke synsk. Derfor må alle relevante opplysninger oppgis når jeg skal løse en sak/et problem.

Da jeg begynte i vegvesenet i 1977 fikk jeg følgende beskjed: Slutt å tenke, det gjør vi på vegkontoret. Siden har det nå blitt sånn passe med det.

Hva skjer videre?

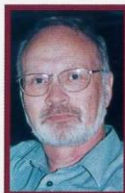
Alle gule lapper og oppsummeringer er registrert – og når du mottar dette nummer av Veststikka skal de som har levert konkrete forbedringsforslag ha fått tilbakemelding. Øvrige innspill, I enten det er problemer uten løsninger eller rene meningsytringer vil bli behandlet i avdelingene de hører hjemme. Noen problemstillinger er allerede løst, noen kan løses i hvert område – og andre må bringes "videre opp". Men alle forslag er tatt til "etterretning"!



Odd Helge Jensen fra Harstad trafikkstasjon oppsummerer gruppearbeid.

En evig prosess

Forbedringene er ikke over med dette. DU skal nemlig forbedre deg hver dag. DU skal alltid tenke over det du gjør – om det kan gjøres på en enklere måte – og om det er ting du steller med til daglig som kan kuttes ut eller gjøres smartere. Hverdagsforbedringer er kommet for å bli!



Ingvar Øvereng, utbygging, Nordkjosbotn
Effektivisering og omstilling
 Det er nødvendig med omstilling fordi etaten må tilpasse seg det som skjer i det øvrige samfunn. Prosessen har gått greit og smertefritt for oss på utbyggingsavdelinga. Jeg har sett andre prosesser utenfor vegvesenet og føler at vi haster store fordeler av å gjennomføre lignende prosesser. Jeg tror folk er innforstått med at dette ville skje med oss også.

vegsjef
 Takk og pris at jeg slipper å være vegsjef. Jeg ville ikke gjort noe bedre eller annerledes enn de vi har i dag. De gjør en god jobb. Jeg ville med andre ord prioritert slik vegsjefen gjør i dag!



Gunnar Eilertsen, produksjon, Harstad
Effektivisering og omstilling
 Jeg synes aldri at omstillingsprosessen tar slutt. Den har holdt på siden 1995 og skapt mye usikkerhet. Men jeg har likevel håp for framtida og for et statlig vegvesen. Det er alltid behov for en viss administrasjon av en bedrift, men når for mye går til intern administrasjon er det godt at det blir tatt tak i. Jeg synes for øvrig at "Hverdagsforbedringer" er en god start på vår egen effektivisering.

vegsjef
 Jeg ville forsøke å få mer penger til etaten slik at vi har noe å gjøre. Vi må klare å vedlikeholde det vi har av vegger før vi starter på nye anlegg. Men vi må også prøve å få nye oppdrag til vegvesenet. Dessuten ville jeg tatt vare på de ansatte



Gunnhild Henriksen, administrasjon, Tromsø
Effektivisering og omstilling
 Jeg er ikke i tvil om at administrasjonen i det offentlige er litt stor, så det er sikkert nødvendig med omstilling. Personlig synes jeg ikke at jeg har fått mindre å gjøre ved effektivisering av etaten – heller det motsatte. For øvrig synes jeg folk er for lite engasjert i omstillingsprosessen. Folk er godt nok informert, men å jobbe i det offentlige blir fort en sovepute og en selvfølge. Framtida krever at vi står på og yter vårt beste.

vegsjef
 Det viktigste er at veiene vi har ansvar for er i god stand og at bedriften går. Det er dessuten viktig med god personalpolitikk. Som vegsjef vil jeg påse at mine "undersotter" både jobber og har det bra. Jeg ville for øvrig markedsføre vegvesenet i Troms som godt!



Stein Ivar Steinsund, produksjon, Bardu
Effektivisering og omstilling
 Jeg føler at vi har gått fra et lett til et tungrodd system. Byråkratiet er for stort når vi skal utføre en oppgave – det er for mange ledd involvert. Jeg tror dessuten at regionstyring av vegvesenet skaper større avstand i organisasjonen enn tidligere. Regionkontoret blir for fjært i forhold til der oppgavene utføres.

vegsjef
 Vi må markedsføre oss bedre - fra vegsjef og oppover. Vi må få politikerne til å forstå nødvendigheten av Statens vegvesen. Vi må satse på trafikksikkerhet og rassikring og mye trafikanter. Vedlikehold av vegene bør gå foran – selv om det koster penger.



Torleif Hole, produksjon, Storslett
Effektivisering og omstilling
 Omstilling er nødvendig. Statens vegvesen som organisasjon har godt av å gå seg selv etter i sømmene. Men for de ansatte skaper det nok mye frustrasjon og usikkerhet. Vi er vant til å gjøre ting på en måte og har oppfattet det som bra. Kanskje har det vært det også. Men det kan virke som at systemet på enkelte områder er blitt for tungrodd. Å skille produksjon og

myndighet har nok vært nødvendig. Det var litt for mye "bukken og havresekken" tidligere.

vegsjef
 Jeg ville vært opptatt av å markedsføre vegvesenet – å fortelle utad alt det vi kan. Jeg ville også tatt vare på de ansatte. Men alt dette er ikke enkelt når andre, som står over vegsjefen, egentlig bestemmer. Å være vegsjef er nok en belastende oppgave, spesielt i tider som nå.



Henry Grønning, produksjon, Bardu
Effektivisering og omstilling
 Det har vært omorganisering av vegvesenet siden jeg starta i 1992. Men vi må nok følge med på utvikling i resten av samfunnet. Vi må fornye oss ellers blir vi nedlagt. I blant blir det litt vel mye prat om omorganiseringa – men lite handling. Selv har jeg vært innom mange ulike arbeidsoperasjoner i vegvesenet – så jeg har på en måte omstilt meg hele tida.

vegsjef
 Først ville jeg sørget for å vedlikeholde vegene slik at de ikke går fullstendig i oppløsning. Det må mer penger til selve vegen! Jeg ville også brukt tid til å påvirke politikerne til å bevilge mer penger til vegene.



Kari Strand, produksjon, Storslett
Effektivisering og omstilling
 Jeg har jobbet for kort tid i vegvesenet til å kjenne alle omstendigheter omkring prosessen. Så det er vanskelig å vite om omstillingsprosessen blir en gevinst. Personlig har omstillingsprosessen vært en påkjenning fordi jeg ikke har visst om mitt jobbengasjement ville fortsette. Nå er det avklart. Jeg blir uten jobb som en følge av omstillinga, og jeg synes det er trist å miste jobben. Vegvesenet har

tross alt kostet på meg oppløring, og jeg har kompetanse som kunne vært nyttig.

vegsjef
 Som publikum vil jeg at vegene skal være framkommelige og sikker – både sommer og vinter. Som ansatt vil jeg ta vare på folk i organisasjonen. Vegvesenet må ha folk og penger – og kunne disponere dette.



Kjell Jensen, produksjon, Bardu
Effektivisering og omstilling
 Jeg er frustrert – og hadde slutta om jeg kunne. Tidligere jobba vi for trafikksikkerhet – og sørget for at ting ble rettet opp på vegene umiddelbart. Nå må vi vente til noen har registrert det – og gitt beskjed om at det kan gjøres. Vegvesenet har forandret seg fra god til dårlig. Maskinparken er dessuten altfor mye redusert. Jeg føler dessuten at vi i Bardu er i en utkant.

vegsjef
 Jeg ville forsøkt å påvirke Vegdirektoratet til å få mer penger – og brukt de til vedlikehold – og f.eks ikke hævle opp fast dekke til grusveger. Med nok penger kunne jeg også gjort mye annet på vegsida – for eksempel med rassikring.



Bodil Heide, trafikk, Harstad
Effektivisering og omstilling
 Jeg har vært sykemeldt siden oktober men ba om å få komme tilbake for å ha et arbeid å gå til i framtida. Jeg er redd for å bli uten jobb. Ellers synes jeg omstillingsprosessen er forståelig – vi må vise mer "måtehold" i hverdagen.

vegsjef
 Jeg ville tatt vare på folk – se hvor det er behov for ressurser og folk. Så ville jeg satset på de som vil noe for etaten.



Svein Tore Richardsen, produksjon, Storslett
Effektivisering og omstilling
 Omstillingsprosessen har tatt lang tid – og stadige endringer er stressende. Det har vært usikkerhet om framtida lenge. Hver gang vi har fått system på ting har det blitt noe nytt. Det skaper usikkerhet. Men det er behov for å endre et tungrodd system – og vi må klare å fornye oss.

vegsjef
 Trafikksikkerhet og HMS er viktige satsingsområder. Vegvesenet forbindes med å lage trafikksikre vegger. Vegsjefens oppgave er å få penger til det. Vi kjøper oppgaver fra mange entreprenører. Vi bør bli bedre selv og ta flere oppgaver. Markedet blir hardere – og Statens vegvesen må ha flere ben å stå på. Det er dessuten mye innen HMS å rydde opp i.



Gunn Karlsen, administrasjonsavdelinga, Tromsø
Effektivisering og omstilling
 Jeg undres på hvor gevinsten er – med de vi gjør. Hvordan måler vi dette økonomisk – og hva vil vi egentlig oppnå? Vi synes vi blir flere og flere folk – uansett hvor mye vi omorganiserer. For egen del har jeg ventet på oppsigelsen i flere år, før jeg blir for gammel til å starte noe nytt.

vegsjef
 Jeg ville holdt på de gamle vegene og ikke bygget nye. Jeg ville satt ned fartsgrensene fordi nye rette vegstrekninger skaper høyere fart, mer eksos og behov for dyrere biler som går fort. Samtidig er fylkesvegene bare et stort hull!



Kjell Hamnes, produksjon, Tromsø
Effektivisering og omstilling
 Jeg er positiv til hele prosessen. Det er mye godt som er kommet ut av omstillingsprosessen i produksjon. Det er blitt mer orden i hverdagen. Folk i utedrifta er blitt mer vant til omstilling – og forstår at det er nødvendig og viktig. Jeg tror for øvrig at vegkontoret har det tøffest nå.

vegsjef
 Vi må markedsføre oss utad. Det er viktig å vise at vi er konkurranseedyktig. Dessuten må vi satse på samarbeid mellom fylkene – som f.eks. arbeidet med Remixen. Vi må utnytte utstyret der det trengs og lære av hverandre. Slik blir vi mer effektiv.



Stein Berg Johansen, trafikk, Tromsø
Effektivisering og omstilling
 Prosessen har gått forholdsvis greit, men jeg har vært for kort tid i etaten til å kunne si om det var bedre før. Jeg har ingen betenkeligheter med omstillingsprosessen, men jeg forstår at folk kan være bekymret fordi det har vært omstilling på hele 90-tallet.

vegsjef
 Vegsjefen har begrenset makt og må føye seg etter de valg/forslag han får fra overordnet myndighet. Men vegvesenet er ingenting uten vegger. Jeg ville derfor sørge for å vedlikeholde og oppruste vegnettet i fylket slik at det holder et rimelig høyt nivå – både sommer og vinter.



Kåre Olaussen, produksjon, Storslett
Effektivisering og omstilling
 Vegvesenet er et tungrodd system som sikkert har behov for endring, men prosessen kunne gjerne gått fortere. Ting må for øvrig kunne gjøres enklere. Jeg har jobbet lenge i etaten og føler at vi er tilbake i gamle dager med gammelt system.

vegsjef
 Det er mye jeg ville gjort noe med, men vegsjefens makt er innskrenket. Det er politikerne som bestemmer. Men med min innskrenkede makt ville jeg satset på rassikring. Vegene bør være farbare hele året. Jeg ville dessuten sørget for at de ansatte har det best mulig.



Odd Bjørnar Jenssen, utbygging, Nordkjosbotn
Effektivisering og omstilling
 Det er nødvendig at vi er inne i omstillingsprosessen – fordi vi – i likhet med verden omkring oss må endre seg. Jeg føler ikke at prosessen har vært tungrodd for oss. Jeg føler faktisk at vi har hatt fordel av den, i og med at vi er blitt regionlaboratorium for Troms og Finnmark.

vegsjef
 Jeg ville prioritert vedlikehold av dagens vegnett framfor å bygge nytt. De nye vegene skal også vedlikeholdes. Dersom vi ikke har penger til dagens vegger vil vi ikke være i stand til å ta vare på de nye i tillegg. Jeg ville dessuten ikke redusert antall ansatte. Vi har nok å gjøre!



Knut Øvervoll, produksjon, Tromsø
Effektivisering og omstilling
 Det er helt klart nødvendig med omstilling. Under siste omstillingsprosess var det tenkt for kort. Vi burde gått videre den gangen. Det er viktig at Statens vegvesen endrer seg, og vi vil alltid være nødt å se på nye måter og løse oppgavene på. Men ordet effektivisering har fått en negativ klang i vegvesenet. For øvrig: Hvor effektive vi enn blir – politikerne bestemmer uansett.

vegsjef
 Jeg ville fokusert mer på det som skjer på vegnettet og oppgavene vi gjør. Markedsføring av etaten utad er viktig. God trafiksikkerhet er også viktig. Det betyr at vegene er godt vedlikeholdt og i god stand. Jeg ville også forsøkt å forenkle rutiner i dagens system, men vegsjefens makt er vel begrenset!



Per Indal, utbygging, Bardu
Effektivisering og omstilling
 Jeg føler at det er på tide at vi omorganiserer vegvesenet. Det er på høy tid at en gammeldags organisasjon oppjusteres. Slik etaten er i dag er den for tungrodd med for mange ledere. Men selve prosessen kan være frustrerende for folk. Derfor bør den ta kort tid – og vi bør komme i mål på en verdig måte i 2003.

vegsjef
 Trafiksikkerhet ville jeg sette i høysetet – trafiksikkerhetstiltak og rassikring. Dessuten ville jeg tatt vare på folk. Forgubbing er et stort problem – stadig færre tar vegfag som utdanning. Det bør vi også gjøre noe med. Det blir flere og flere samfunnsvitere i vegvesenet og færre ingeniører. Det er nok som det er nå!



Jan Arne Markussen, produksjon, Harstad
Effektivisering og omstilling
 Det eneste vi hører om er omorganisering – det blir lett for mye. Men selvsagt er det behov for å redusere de intern administrative kostnadene. Det burde for øvrig vært bedre kommunikasjon mellom produksjon og trafikk i forhold til oppdrag.

vegsjef
 Jeg ville tenkt på kommunikasjon og samferdsel i hele fylket. Jeg ville sørge for utbedring av vegger til grøntredde strøk og også til storbyer. Men jeg ville brukt mindre penger til administrasjon.



Asbjørn Vådebu, utbygging, Nordkjosbotn
Effektivisering og omstilling
 Omstillingsprosessen har tatt lang tid – men vi er inne i en ny "bolk" nå. Det er mulig at det er nyttig å omstille seg – siden alle andre gjør det. Vi må i allefall vise at vi er konkurransedyktige i markedet ovenfor store entreprenører.

vegsjef
 Det er mange oppgaver vi kunne gjort – det viktigste er å prioritere riktig. Jeg føler at vegsjefen gjør de rette prioriteringene i dag – men det er hele tida snakk om et pengespørsmål.



Henrik Rognmo, produksjon, Tromsø
Effektivisering og omstilling
 Omstilling er en nødvendig prosess i dagens samfunn. Vi har ikke annet valg. Kravene fra alle parter er at vi skal være konkurransedyktige. Det er bare penger det dreier seg om. Jeg synes for øvrig selv at prosessen har gått greit. Jeg har for øvrig vært gjennom lignende omstillinger i Forsvaret og har blitt vant til endringer.

vegsjef
 Jeg ville både tatt vare på folket og satset mer på sikring av vegger. Mye bør gjøres med skredsikring. Vi må sørge for trygge samferdselsårer. Dessuten ville jeg forsøkt å få utbedra en del vegger i distriktet.



Leif Åge Fjellstad, produksjon, Finnsnes
Effektivisering og omstilling
 Jeg synes hele omstillingsprosessen er et herk. Vi har omstilt oss helt siden jeg starta i vegvesenet for 9 år siden. Det skaper usikkerhet. Jeg synes etterhvert at vi bør bli ferdig. Det er sikkert nødvendig å endre seg i forhold til resten av samfunnet, men jeg synes vi kunne brukt mer tid og krefter ute på vegen enn på omstilling.

vegsjef
 Jeg ville sørget for mindre byråkrati i systemet. Det er for mange ledd. Jeg ville lettet arbeidet ute på vegene f.eks. bytte ut stikkrenner. Det ville vært bedre for både oss og trafikantene. Jeg ville dessuten sørge for at de ansatte ble bedre informert om det som skjer på vegene – slik at vi kan informere videre.



Kjell Ove Schei, trafikk, Finnsnes
Effektivisering og omstilling
 Jeg har problemer med å engasjere meg i omstillingsprosessen fordi jeg har vært gjennom en lignende prosess på forrige arbeidsplass. Og der så vi ikke særlig resultat av prosessen! Det er sikkert nødvendig med omstilling – ikke minst ut fra den oppmerksomhet det offentlige har fått utenfra. Dessuten er det en trend i tiden å omstille seg. Alt skal omstilles – for omstillinga sin egen del og ikke alltid for at det egentlig er behov. Jeg tror

ikke min situasjon i etaten blir endret, så jeg er ikke redd for å bli uten jobb. Men den største frykten i omstillingsprosesser er nok å bli tvunget til å skifte bosted.



Magne Pettersen, produksjon, Bardu
Effektivisering og omstilling
 Vi har alltid vært opptatt av effektivisering i mitt område – helt siden vi kalte oss vedlikeholdsavdelinga. Vi har forsøkt å fornye oss hele tida. Men vedlikeholdssida i vegvesenet blir stadig mer tilsidesatt – større anlegg og utbygging går foran. Vedlikehold er ikke status lenger. Siden vi blir stadig færre folk henger vi også etter hele tida med arbeidet. Folk blir frustrert – det blir dårlig stemning.

Men blir det mindre penger til administrasjon og mer ut på vegen – er det bra.



Geir Gunnarsen, produksjon, Tromsø
Effektivisering og omstilling
 Det er viktig at Statens vegvesen ser på seg selv – men det er også viktig at vi får noe igjen for alt arbeidet vi legger ned i omstillingsprosessen. Bevilgningene bør helst ikke bli mindre og mindre. Jeg synes for øvrig at vi burde fått mer ut av det vi sparer – mer penger til vegene. Jeg føler meg ellers ikke særlig berørt av endingene i vegvesenet – arbeidet skal gjøres uansett. Vi har gjort mye ufornuftig i vegvesenet – om dette er fornuftig får

vegsjef
 Jeg ville satset på best mulig utstyr for å få gjort den jobben vi skal. Da ville vi også være konkurransedyktige. Jeg synes for øvrig at han som er vegsjef gjør mye bra – så han må gjerne beholde jobben!



Johnny Løvheim, produksjon, Nordkjosbotn
Effektivisering og omstilling
 Det er fornuftig med omstilling fordi vi bør forandres. Da jeg begynte i vegvesenet i 1988 dro vi på jobb for å være der. Nå må vi arbeide. Det er med andre ord godt med opprensninger i organisasjonen vår. Vi får mer ansvar av selv å se hva vi skal gjøre.

vegsjef
 Jeg ville satset mer på dekkelegging. Det er mange dårlige veier. Dessuten ville jeg lyttet mer til den menige mann – til bilistene og til de som jobber på ulike felt i vegvesenet.



Herdis Fjellstad, trafikk, Finnsnes
Effektivisering og omstilling
 Det er sikkert riktig det vi gjør i vegvesenet. Vi har vært for tungrodd og for mye administrert. Men omstilling er litt skremmende – og litt spennende. Jeg håper jeg fortsatt har jobb i framtida – og kanskje også får muligheten til kompetanseheving.

vegsjef
 Jeg ville ha godt vedlikeholdte veier som sørget for god trafikkikkerhet. Jeg ville også satset på de jeg mente hadde ei framtid i etaten. = de som tør og ta utfordringer. Jeg ville "kosta på" hodet deres, gitt de bedre lønn – og tatt vare på de.



Trond Fagerli, produksjon, Nordkjosbotn
Effektivisering og omstilling
 Jeg er spent på å se resultatet etter så mange år med effektivisering og omstilling. Noe er blitt bedre i løpet av denne tida, som at rutiner er forenklet. Det sies at det er for mange ansatte på vegkontoret og at produksjon trenger flere folk. Men det er vel dette vi skal endre. Midt oppi det hele hører jeg at ingen skal slutte. Selv henger jeg med så mye jeg kan. Jeg tror ikke at

endringen vil bety så mye for "fotfolket". Selv frykter jeg ingenting – det vil alltid være noen som har bruk for meg og det jeg kan.

vegsjef
 Jeg ville prioritert de rasfarlige områdene. Vi har mange av de. Dessuten ville jeg tatt vare på de vegene vi har. Det er like viktig som å bygge nytt.



Elisabeth Strand, trafikk, Tromsø
Effektivisering og omstilling
 Jeg føler at omstillingsprosessen er spennende. Jeg frykter ingenting og er spent på nye oppgaver. Jeg føler at omstillinga er en kjempeutfordring. Det jeg er mest redd for er at vi mister mange av skrankepersonellet som sitter på mye kunnskap.

vegsjef
 Som vegsjef er det viktigst å ha et godt personale som kan sine områder. På den måten kan de hjelpe og støtte vegsjefen.



Kåre Fagerli, produksjon, Nordkjosbotn
Effektivisering og omstilling
 Det er nok nyttig å endres dersom vi skal leve i framtida, og det er positivt så lenge man klarer å henge med. Men det har vært mange endringer i vegvesenet siden jeg starta i 1962!

vegsjef
 Jeg ville sørget for at vegene blir best mulig tilrettelagt for trafikk og at vegene er trygge å ferdes på. Jeg ville også sørget for at folk ikke blir tilsidesatt i omorganiseringa – at de ikke blir flytta på eller at arbeidsplassen blir nedlagt. Jeg ville tatt vare på de ansatte i størst mulig grad.



Arnlot Ursfjord, produksjon, Nordkjosbotn
Effektivisering og omstilling
 Jeg liker ikke skipertaket vi er inne i nå – og at det strekker seg så langt. Men jeg forstår at det er fornuftig. Det er for øvrig for mye fokus på omstilling i vegvesenet – og ikke på våre daglige gjøremål. Omstilling koster dessuten penger. Effektiviseringsprosessen kan slå begge veier. Vi har vist at vi har klart oss uten ekstra bevilgninger – hvordan vil det bli i framtida?

For øvrig: Når pengene er hos trafikkavdelinga er det umulig å gjøre noe utenom "boka". Det blir for byråkratisk.

vegsjef
 Som vegsjef i Troms er det viktigst å berge fylkesvegene. Stamvegnettet er det alltid noen som jobber for. Det er dessuten viktig i vegsjefen "synes" – både for folket sitt og ovenfor Vegdirektoratet.



Mariann Larsen, trafikk, Tromsø
Effektivisering og omstilling
 Alle etater og store organisasjoner behøver å ha en gjennomgang i blant. De bør se på om ressursene kan brukes effektivt på en annen måte. Tida forandrer seg – også verden omkring. Vi må tilpasse oss.

vegsjef
 Ut fra samme bevilgningsnivå og forutsetninger som vegsjefen har i dag tror jeg at jeg ville satset på å bevare den vegkapitalen vi har framfor å bygge nytt. Jeg vil ha mer til drift og vedlikehold og mindre til store utbyggingsprosjekt, med mindre prosjektene er noe som bedrer trafikkikkerheten. Trafikkikkerhet ville være et viktig satsingsområde. Etter dette tror jeg ikke det ville være mer penger igjen!



Stig Arne Ballovarre, produksjon, Nordkjosbotn
Effektivisering og omstilling
 Det er fornuftig å få bort unødvendige oppgaver og satse på ting som er viktig i samfunnet. I begynnelsen av denne prosessen var det for øvrig mer usikkerhet blant oss, men nå bår det mye bedre. Vi skal bygge ut verksteddrifta og Remixen er kommet til Troms. Så det er mange oppgaver å ta fatt på.

vegsjef
 Jeg ville satset på folket. Dersom folk trives gjør de også en skikkelig jobb. Vegvesenets resultat kommer av folks innsats.



Håkon Svendsen, produksjon, Bardu
Effektivisering og omstilling
 Omorganiseringa er et nødvendig onde vi må gjennom. Vi er utsatt for konkurranse fra de private og må bli konkurransedyktige. Vi må tro at det vi gjør kommer til å føre til at vi blir et bedre vegvesen. Selv kunne jeg tenkt meg at trafikk og produksjonsavdelinga ble ett. I dag er det unødvendig mye byråkrati i vegvesenet – og for mange som skal se og uttale seg om ting.

vegsjef
 Jeg ville opprustet vegene på alle nivå. Vi ligger etter på mange strekninger, særlig i distriktene. Dessuten ville jeg rustet opp vegvesenet med skikkelig utstyr.



Hermod Johansen, produksjon, Nordkjosbotn
Effektivisering og omstilling
 Jeg tror ikke at dette "apparatet" blir satt i gang uten at det skal føre til noe. Omstilling er nødvendig og det er viktig at vi blir mer effektiv. Alle er interessert i å ta vare på jobben sin. Når vi skal stille likt med de private må vi prøve å forbedre oss. Det er stadig mer konkurranse i arbeidslivet. Vi må kunne vise til resultat som kan konkurrere med andre.

vegsjef
 Jeg ville gjort alt for å beholde jobbene våre. Dessuten ville jeg jobbet for å bli mer effektiv – slik vi gjør nå i effektiviserings og omstillingsarbeidet. Det er en nyttig prosess vi er gjennom.

Vinner fra Yrkes og utdanningsmesse

Det var Viktor F. Olsen fra Storsteinnes som vant mobiltelefonen i Vegvesenets konkurranse på utdanningsmessa i vinter.

Interessen var stor, men konkurransen var vanskelig. 16 åringen er elev ved Breivika videregående, elektrolinja. Han har gjort lekse si og var en av de få som hadde korrekt svar om betydningen av 20 trafikkskilt. Han ble glad for telefonen!

Foto: Lisa Sundstrøm



Ny arbeidsplass, nye oppgaver

Lars Molund jobber som sensor på Tromsø trafikkstasjon. Men der har han bare vært i ca. 1 år. Før det jobbet Lars på produksjonsavdelinga hvor han ble ansatt i 1989. På produksjon kjørte Lars lastebiler og maskiner av ulike slag.

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM

Lars har med andre ord blitt omstilt i vegvesenet – på eget initiativ og etter eget ønske. Etter flere år som produksjonsmann så han utfordringen i å forsøke noe nytt. Skoleåret 1999/2000 gikk han trafikklærerskolen på Stjørdal. – Det var tøft å ta fatt på skolegang igjen – etter 30 år utafor skolebenken, sier Lars. De første månedene undra jeg på hva jeg egentlig hadde gitt meg ut på, sier han. Men heldigvis er man som voksen opptatt av å lære – så i motsetning til mange av de som var yngre – gikk jeg på alle forelesningene. Det var for øvrig mange "godt voksne" medelever.



Lars – fra Tromsø produksjonsområde til Tromsø trafikkstasjon.

Lars trives godt på ny arbeidsplass og med nye kolleger. Arbeidsoppgavene er også varierte. Han driver med oppkjøring 14 dager, så utekontroll ei uke. I tillegg er han involvert i undervisningsopplegg for 16 årige, framtidige sjåfører – med kurs og møter. Det er en interessant jobb. Som sensor er det viktig at eleven føler seg vel i oppkjørings situasjonen. Det er dessuten viktig å gi skikkelig tilbakemelding i de tilfeller de ikke oppnår førerkort.

Han anbefaler ellers absolutt andre å "skifte beite" i vegvesenet. Selv om han har gått mye ned i lønn tror han nok at trafikk blir hans framtidige arbeidsplass. Tilleggene fra skiftarbeid har falt bort i den jobben han har i dag, men han har i stedet fått fri både jul, påske og om natta.

Fra ute til innedrift

Lovise Stavem jobber på produksjonsavdelinga på vegkontoret. Etter 21 år på Bardu veg- og trafikkstasjon fikk hun tilbud om å jobbe på vegkontoret. Stasjonen ble nedlagt ved årskiftet 2000/2001, og Lovise ble ukependler.

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM

Lovise har allsidig erfaring. – Jeg brukes til alt, sier hun, og nevner ulike oppgaver. For tida jobber hun mest med økonomisystemet Maisy på produksjon, men gjør også oppgaver for økonomiseksjonen på administrasjonsavdelinga. Ellers skal hun "trå til" på Tromsø trafikkstasjon til høsten – med utstedelse av førerkort. I tillegg har hun installert PCer på ulike brøytestasjoner og sørget for opplæring.

Erfaringen med allsidighet kommer fra Bardu. Der jobbet Lovise med oppgaver både for trafikkutbygging og produksjonsavdelinga.

Prosessen med flytting fra Bardu til Tromsø har gått greit. Når det først var bestemt at stasjonen i Bardu ble nedlagt, var det like greit at ting ble slik de ble. Men "ventetida" var tung. Nå i ettertid ser jeg at det har gått bedre enn jeg trodde. Men det skyldes ikke minst at jeg har familie i Tromsø og kan bo hos foreldrene mine. Dessuten bor også sønnen min i Tromsø. Vi har i tillegg hatt en grei vinter siste året, så turen til og fra Bardu har gått greit. Dessuten har jeg trivelige kolleger på vegkontoret og et fint miljø omkring meg.

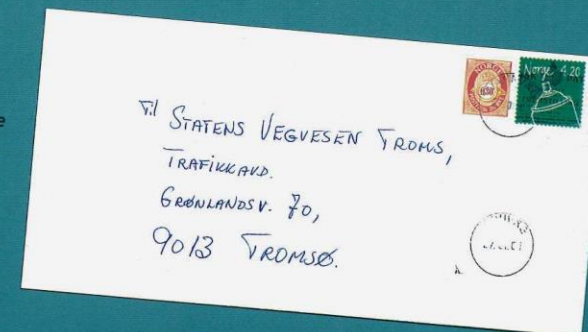
Men hva framtiden blir vet jeg ikke. Jeg er kun lovt ansettelse på produksjon ut dette året. Det hadde vært greit å få vite hvor man skal i god tid. Framtiden er usikker og jeg håper helst at produksjonsavdelinga etablerer seg nærmere Bardu slik at jeg kan jobbe der, sier Lovise.



Lovise – fra Bardu veg- og trafikkstasjon til vegkontoret i Tromsø.

Nytt distriktskontor?

Følgende konvolutt er sendt vegvesenet i Troms – med hjemmeadressa til Arve Hegseth på vegkontoret. "Er dette det nye avdelingskontoret på Sør-Tromsøya", spør Arve. "Ut fra dette kan det tyde på at jeg er den eneste som foreløpig som er sikret jobb – i disse tider med effektivisering og omstilling".



Nå skal vi læres opp i moduler – også kalt MODULBASERT KOMPETANSEUTVIKLING

Som følge av effektiviserings- og omstillingsprosjektet i Statens vegvesen vil mange av arbeidsoppgavene til de merkantilt ansatte uten høyere utdanning forsvinne i løpet av relativt kort tid. Det er en klar målsetting at ingen skal sies opp. De det berører skal få tilbud om opplæring eller videreutdanning for å kunne jobbe med nye og prioriterte oppgaver innenfor trafikkområdet.

TEKST: STEIN MARVIN BØE
FOTO: LISA SUNDSTRØM

Tilbud til alle i etaten

Modulbasert kompetanseutvikling er et prosjekt i samarbeid mellom de tre nordligste fylkene, der det etter deltakelse i et internt opplæringsprogram skal danne grunnlag for nye arbeidsoppgaver. Dette tilbudet gis alle tilsatte i etaten, uavhengig om de jobber på trafikkavdelingen eller ikke. Denne kompetanseutviklingen vil ha et opplegg som tar hensyn til at deltakerne i hovedsak har arbeids erfaring innenfor kontoradministrative oppgaver.

Selv om effektiviserings- og omstillingsprosjektet gjør at det er bestemte arbeidsoppgaver som faller ut, vil ikke det nødvendigvis bety at det er disse personene som skal delta i dette opplegget for deretter å få nye arbeidsoppgaver. Det er her om for interne rokkeringer slik at også andre kan delta i opplæring og deretter få nye oppgaver, mens at de som mister sine oppgaver kan overta helt andre oppgaver.

Det er nedsatt egen arbeidsgruppe og styringsgruppe med representanter fra hvert fylke som jobber med den modulbaserte opplæringa.

Innhold

Handlingsprogrammet for 2002 – 2005 forutsetter at trafikkavdelingen skal øke innsatsen innenfor trafikant- og kjøretøyområdet, kalt tiltakspakken. Tiltakene her dreier seg hovedsakelig om informasjon og kontrollvirksomhet, men innebærer også i mye større grad enn hittil samarbeid med eksterne aktører. Tiltakene er

1. Økt kjøretrening før førerprøven
2. Eldre bilførere
3. Bruk av bilbelte og sikring av barn
4. Trafikksikker bruk av tunge kjøretøy
5. Kvalitetssikring av føreropplæring og av førerprøven
6. Kjøre- og hviletidskontroller og
7. Trafikantpåvirkning/kampanjer



Stein Marvin Bøe.

Moduler

Arbeidsgruppa er i skrivende stund i startfasen av arbeidet med å beskrive planene for opplæring for å gå inn i arbeidet innen disse tiltakene. Opplegget er så langt tenkt organisert slik at deltakerne skal gjennomgå enkelte deler eller moduler, derav navnet modulbasert kompetanseutvikling. Dette innebærer at noen kan gjennomføre en eller flere moduler, avhengig av hvilke oppgaver de skal inngå i. I tillegg blir det en fellesmodul eller grunnpakke som alle må ha.

Undervisningsopplegg

Kompetanseutviklingen skal så langt som mulig innpasses til den daglige arbeidssituasjonen, og samtidig ta høyde for at flere av deltakerne har lang yrkeserfaring. Dette stiller krav til hvordan læringen skal foregå, og det er åpenbart at den må

ta utgangspunkt i praksis og deltakernes erfaring. Opplegget vil i grove trekk inneholde samlinger og mellomperioder med nærmere definert innhold. Slike mellomperioder vil naturlig nok ha preg av selvstudium og ulike oppgaver. Men hospitering, observasjon og vurdering av arbeidsoppgavene vil være aktuelle arbeidsformer. Selv om deltakerne vil sette seg inn i en del teori, vil det bli lagt vekt på en praktisk tilnærming.



Fra gruppearbeid hvor tanken om modulbasert opplæring ble "født".

Tradisjonelt forbinder de fleste av oss ny opplæring med å tilegne seg ny kunnskap/teori. Dette opplegget handler om kompetanseutvikling. Med kompetanse menes kunnskap, ferdighet og holdning. Enkelte legger mer i uttrykket, for eksempel evner eller talent.

En av årsakene til at Statens vegvesen i dag effektiviserer virksomheten ligger i den teknologiske utvikling. Nettopp denne teknologien vil vi søke å nyttiggjøre oss, ved for eksempel å ta i bruk "det elektroniske klasserom", på vegvesen. Det vil imidlertid ikke erstatte at deltakerne fysisk skal møtes i opplæringa, men forhåpentlig kan det bli et tillegg som gir bedre kvalitet på opplæringa.

Bedre vegvesen?

Med de nye arbeidsoppgavene som deltakerne etter hvert får, kan det være interessant å stille spørsmålet; Hvem kan gjøre hva? For det arbeidsfeltet flere kommer inn på, har det vært tradisjon å kreve formell kompetanse som ingeniør. Nå er det ikke snakk om at kontoradministrativt personell skal overta ingeniørens oppgaver full ut. I første omgang vil de på enkelte områder kunne jobbe

selvstendig, og på noen områder gi verdifull bistand. Men spørsmålet vil sikkert engasjere mange, og det bør det gjøre. For selv om behovet for høyt utdannet personell vil være stor i fremtidens vegvesen, vil formell utdanning alene ikke lengre være av avgjørende betydning.

Det som er positivt med de endringene som nå skjer, er den muligheten vi får til å lage for eksempel gode utekontrollteam, bestående av personell med noe ulik bakgrunn og kompetanse som kan utfylle hverandre godt. Dette handler med andre ord ikke bare om å "omskolere" personell for nye oppgaver. Her har vegvesenet en mulighet til virkelig kunne bli en bedre etat.

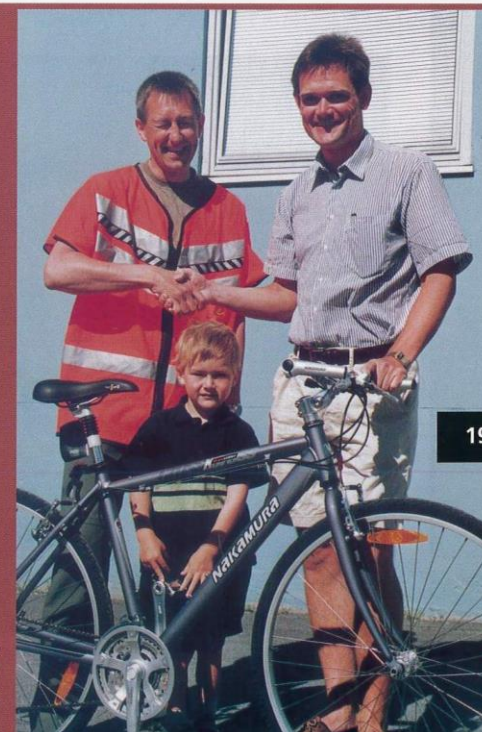
Sykkel for livet!

25. juni ga Statens vegvesen en sykkel til Karl Johan Grøttum. Han var den heldige vinner av førstepremien i vegvesenets konkurranse knyttet til kampanjen Sykkel for livet. Kampanjen fokuserer på samspillet mellom syklist og bilist og er en videreføring av de siste 2 års kampanjer. Syklist og bilister treffer hverandre altfor ofte, og statistikken forteller at 15000 nordmenn årlig søker legebehandling etter sykkeluhell. 63% av sykkelulykkene skjer i kryss. I 30-40% av ulykkene rammes hode og ansikt. I årets kampanje er det brukt virkemidler som film, annonsering, informasjon og konkurranser på internett.

Husk sykkelvettreglene når du er ute på "to-hjulingen" Smarte syklist

1. er smarte i trafikken
2. gir tydelige tegn
3. ser andre trafikanter i øynene
4. lytter til trafikken, ikke musikken
5. venter på grønt lys
6. gir fotgjengere førsterett på fortauet
7. bruker lys i mørket
8. bruker hjelm

Her gratulerer Stein Marvin Bøe fra Statens vegvesen Karl Johan Grøttum med ny sykkel.
Foto: Lisa Sundstrøm



ANLEGG BALSFJORD og REMIXEN på programmet

Arbeidsmiljøutvalget (AMU) var på befaring (og møte) 20. og 21. juni i Balsfjord og på Heia. På anlegget i Balsfjord stilte Hugo Fagermo som informatør og guide – og på Heia ble AMU møtt av Max Hansen med Remixen og dekkelegger-gutta.

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM



Hugo Fagermo orienterer AMU om ny E-8 – ved Jernberg bru.



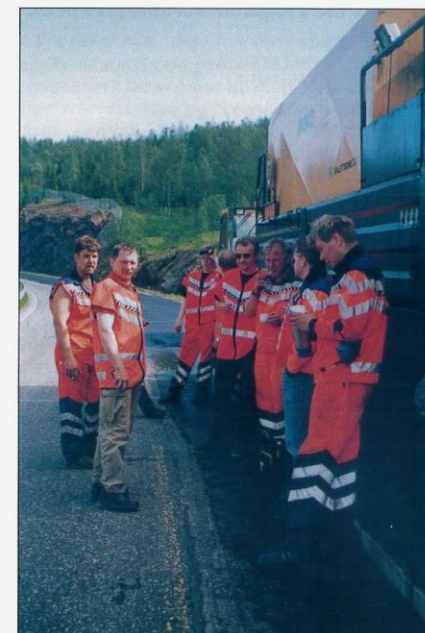
Arbeidsgjengen på anlegg Balsfjord i samtale med AMU.



Minebakken miljøtunnel, vakkert plassert i terrenget – her befart av AMU.



Stopp – for Remix!



Remix-gjengen – kaffepause og besøk av AMU på Heia.



Dag og Terje – "heftige" betongarbeidere.



Et pust i bakken – Rolf Hanstad.



Remix-gjengen i samtale med AMU.

SKREDSIKRING

Troms skal få tryggere veg gjennom Kåfjord kommune. Ny E6 fra Skardalen til Birtavarre skal sørge for det. Prosjektet skal utføres i 2 deler: Skardalen – Bånes og Bånes – Birtavarre.

TEKST: LISA SUNDSTRØM
FOTO: GUNNHILD ROSENFELDT

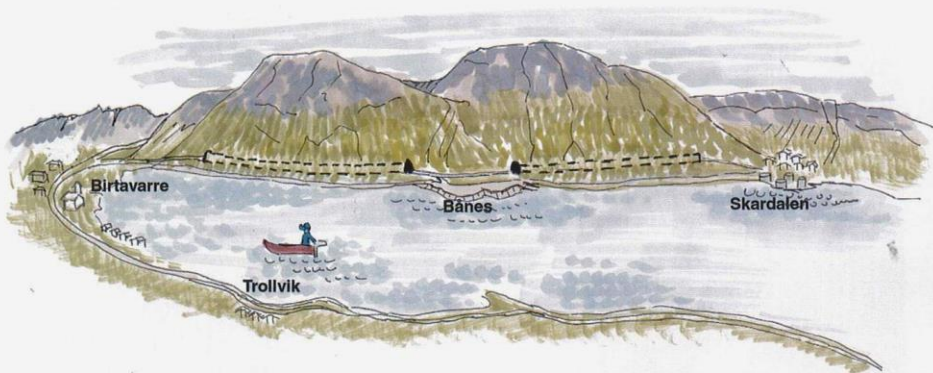
Maskinarbeidene startet 21. mai på Bånes, sier prosjektleder Ingvar Øvereng. Før dette var det utført skogrydding av grunneier. Inntil nå har arbeidene bestått i graving og transport av masser ut fra forskjæringen på Bånes. Framover vil det også være relativt mye blokksprenning før vi regner med å være klar for "tunnelpåhugg" ca 1. august, sier Øvereng.

Montering av skredoverbygg/portal vil foregå i september før tunneldriften vil komme igang for fullt primo oktober 2001.

Mot Skardalen vil det nå i juni/juli også bli tatt ut masser fra forskjæring. Fra denne siden vil det ikke bli ordinær tunneldrift før til sommeren 2002. Vi er i rute i forhold til de 30 mill kr som er bevilget i år, avslutter Øvereng.



Graving og transport av masser ut fra forskjæringen på Bånes.



ILLUSTRASJON: TORILD HEIMDAL

Prosjekt E6 Skardalen – Bånes – Birtavarre

Del 1: Skardalen – Bånes

Tunnel:	2.200 m
Skredoverbygg:	60 m
Ny veg/utbedring:	740 m
Til sammen	2.800 m

Kostnad	135 mill
Anleggsstart:	mai 2001
Ferdig: sommeren	2003

Anlegget utføres i egenregi – både uttak av forskjæring og tunneldriving. Anleggsleder er Halvor Furnes og byggeleder er Ivar Kaino. Prosjektkontor er opprettet på Løkvoll, og det er inngått avtale om innkvartering med Løkvoll motell og auto. Tunnelproduksjon vil etablere egen rigg til høsten i området.

Del 2: Bånes – Birtavarre

Tunnel:	3.300 m
Kostnad:	200 mill
Anleggsstart:	sommeren 2003
Ferdig:	sommeren 2006

Lærling i vegvesenet – faglig utfordring eller billig arbeidskraft?

Vi reklamerer med lærlingeplasser i Statens vegvesen. Vi ønsker nye, unge folk inn i etaten. Vi snakker overbevisende om nyrekruttering – og er godkjent som lærlingebedrift for 13 ulike fag. Men hvordan har lærlingene det når de kommer til vegvesenet? Tar vi i mot de med åpne armer og pågangsmot? Anser vi de nyankomne som framtidige arbeidstakere og "vegslusker" – eller oppfattes de som billig arbeidskraft og en klamp om foten i en travel hverdag?

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM

Naturlig nok bør en etat med stadig forgubbing ønske en hver ung og vegveseninteressert person velkommen. Men samtidig vet vi at hverdagens krav og tidspres ikke alltid gir plass nok til å ta seg av de unge og nyankomne. Læring krever veiledning – og det kan være en utfordring – både for veilederen og lærlingen. Dessuten er mange av våre lærlinger "selvgående" og kommer fort inn i rutine som en del av arbeidsstokken. De blir på en måte billig arbeidskraft. Men tross alt er lærlingetida ment som en innføring i et framtidig yrke – en innføring som skal gi innblikk i ulike arbeidsmetoder og oppdrag – og en periode hvor den faglig ansvarlige skal fungere som veileder og foresatt.

Ulike signaler fra vår "kommende arbeidsstyrke" har fått undertegnede til å gå litt nærmere inn på lærlingenes forhold i vegvesenet i Troms. Er de egentlig så ønsket som vi gir inntrykk av? Hvordan er hverdagen, og hvem har ansvaret for alt fungerer slik de skal?

May Gøril Ellingsen, leder av vegvesenets opplæringskontor presenterer her hva det innebærer å være lærling og hvilke krav som stilles til linjeleder, faglig leder, instruktør og lærling:

En lærling i Statens vegvesen skal så langt det er mulig behandles som en vanlig tilsatt. Men en lærling skal i tillegg ha formell opplæring. Denne opplæringen er beskrevet i læreplaner og opplæringsbok. Opplæring består bl.a. av instruksjon, veiledning, øvelse, korrigerende og perfektjonering.

I Statens vegvesen er personalansvaret lagt til linja. Linjeleder har dermed ansvar for at lærlinger i hans område har instruktør der opplæringen skjer. Det skal også være en godkjent faglig leder i hvert område som kjenner faget og læreplanen.

Vi har snakket med noen lærlinger, noen fagansvarlige, hovedtillitsmannen og vegsjefen. Hva mener de om lærlingenes situasjon i Statens vegvesen?

Øyvind Hansen er lærling i maskinkjørerfaget på

veganlegget i Nordkjosbotn. Det har han vært i 1/2 år og utfører en fullgod jobb på lik linje med de andre anleggsarbeiderne. Han er faglig underlagt Torleif Hole på Storslett, noe som ikke fungerer helt bra. For i Nordreisa har han bare vært i 2 uker. Fordi det ikke var noen maskiner å lære seg på der – var det naturlig at han kom til anlegget i Balsfjord. Problemet er at Øyvind burde hatt en faglig ansvarlig på Nordkjosbotn – og ikke en på Storslett.

– Slik det er nå får jeg lite oppfølging, sier han. Jeg gjør en jobb som de andre, men får dårlig betalt. Jeg har egentlig ingen følelse med hvordan det er å være lærling. Vi har alle fått en perm – et faglig opplegg vi skal fylle ut og registrere ting i – men jeg vet ikke hvordan det skal gjøres, har aldri fått satt meg inn i det. Og ingen andre som følger det opp heller. Øyvind skal være i Balsfjord til anlegget er ferdig til høsten. Da drar han tilbake til Storslett og avlegger fagprøve etter 2 år. Det er fint i vegvesenet, sier Øyvind – men framtida får vise om han får jobb i etaten.

Torleif Hole innrømmer gjerne at oppfølginga av Øyvind Hansen er for dårlig. – Man sier ja til en lærlingeplass for å være villig – så viser det seg at det krever altfor mye å følge det opp. Jeg er den første til å innrømme at det er kritikkverdige at Øyvind ikke har en fadder i nærmiljøet i Balsfjord. Det er for dårlig. Fordi vi ikke hadde maskiner som var tilegnet hans fag – måtte vi sende han til Balsfjord. Men han burde selvsagt hatt en faglig ansvarlig der han er. Dette må jeg gjøre noe med, sa Torleif i slutten av april.



Øyvind Hansen, lærling i maskinkjørerfaget.

Janita Camilla Svendsen er lærling på laboratoriet i Nordkjosbotn. Hun starta i september 2000 og skal ha 2 års lærlingetid. Hun er fornøyd med sin faglige leder. – Jeg kan spørre han om hva som helst, sier Camilla.



Janita Camilla Svendsen, lærling på veglaboratoriet i Nordkjosbotn.

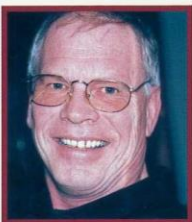
Lærlingetida inneholder ulike perioder hvor jeg får innblikk i alle prosessene på laboratoriet. Det er spennende – og til sommeren får jeg være med ut og ta prøver. Jeg fikk spørsmål om å lærlingeplass etter å ha søkt vegvesenet tidligere. Jeg liker å jobbe med reagensrør. Det er en artig jobb med et godt miljø – men kanskje litt ensidig arbeid. Jeg hadde ikke holdt ut uten det gode miljøet, sier Camilla, som har tatt grunnkurs og VK 1-laboriefag på videregående skole i Tromsø.

Odd Bjørnar Jensen er Camillas faglige leder

Han sier det tar tid å være faglig leder. – Det er et ansvar som henger over meg. Det er dessuten vanskelig å bli motivert til oppgaven – siden den ikke noen kompensasjon. Jeg synes at oppgaven som faglig ansvarlig burde gitt uttelling på en eller annen måte. Heldigvis har jeg fått litt opplæring i hvordan jeg skal fungere som faglig ansvarlig. Men det skal være tid til alt. Jeg skal koordinere arbeidet og ta godt vare på lærlingen. Hun skal ikke føle at tida er bortkastet. Jeg tar oppgaven min alvorlig – men det er krevende.

Sigbjørn Nilsen har et overordnet ansvar for lærlingene på laboratoriet

– Vi har hatt to lærlinger tidligere – og fått de fram til fagbrev. Camilla er den tredje. Oppfølging av lærlingene gir mye ekstraarbeid. Vi må tross alt følge de opp siden vi har ansvaret for utdannelsen deres. Samtidig er jeg glad for at vi er såpass oppegående her på laboratoriet at vi er tiltrodd jobben med å lære opp folk. Det er faktisk et "absolutt" for laboratoriet. Laboranter vil kunne være på alle slags laboratorier – både innen asfaltarbeid og entreprenører. – Men det er mye regelverk å forholde seg til – og vi møter stadig nye utfordringer med nye medarbeidere, ikke minst fordi de ofte har sterke meninger. Vi har oppgaven med å lede de inn i det



Sigbjørn Nilsen

som er rett og galt. Derfor bør ikke "dødtid" forekomme – vi må engasjere lærlingene. Lærlingetida er ikke en lek – men ei tid de skal lære et fag – og lære å tenke selv!

Ronny Josefsen, kontorlærling, vegkontoret og Tromsø trafikkstasjon

– Jeg er veldig fornøyd, både med arbeidsoppgavene og folket, sier Ronny som har arbeidet 3 måneder på vegkontorets arkiv, økonomiseksjon og personalseksjon. Nå skal han være 3 måneder på Tromsø trafikkstasjon. Det siste året i lærlingetida kan han velge hvilken plass han helst vil være. Ronny føler at både instruktørene og faglig leder har fulgt han veldig godt opp. I framtida tar han kanskje videre utdanning innen administrasjon og ledelse, men om han ender som ansatt i vegvesenet vil tida vise. – Det er en trivelig arbeidsplass med ordna arbeidsforhold og trivelige folk, men omorganiseringa gjør kanskje til at det blir vanskelig å få jobb.



Ronny Josefsen, lærling i kontorlag.

Id Wahlberg, instruktør, Tromsø trafikkstasjon

Ronny er den andre lærlingen i kontorlag som Id har ansvar for. Det er selvsagt en utfordring at jeg skal lære de hvordan vi gjør jobben vår, sier Id, men jeg føler at tida ikke strekker til – spesielt nå i sommerhalvåret hvor vi har enormt arbeidspress.



Id Wahlberg

Bente Skogdal, faglig ansvarlig

– Jeg ser på lærlingene våre som en positiv ressurs og ikke som påført ekstraarbeid. Men, det er klart at vi må ha et bevisst forhold til hva og hvorfor vi skal ha lærlinger i etaten. Lærlingene i kontorlag får opplæring i flere seksjoner i administrasjonsavdelinga og på Tromsø trafikkstasjon. De flyttes rundt etter 3 måneder. På hvert sted har vi oppnevnt instruktør for lærlingen. Instruktøren har opplæringsansvaret i egen modul (seksjon). Det betyr at ikke bare faglig leder skal være oppdatert i kontorlaget, men det stilles også store krav til instruktørene. Det er faglig leders ansvar å påse at lærlingene og instruktørene får den oppfølging de til enhver tid har behov for. Sten Viktor som er andreårs lærling forbereder seg til å fagbrevet i løpet av sommeren/høsten og

Ronny er snart ferdig med sitt første opplæringsår. Det er klart at det i en travel tid er en ekstrabelastning for instruktørene og kolleger som har lærlinger rundt seg. Men summen av tilbakemeldinger fra ledere, instruktører og arbeidskolleger er alt overveidende positiv: Vi får mye mer igjen enn vi gir!

Trond Fagerli, tidligere lærling – nå ansatt på produksjon i Statens vegvesen

– Lærlingene har altfor dårlig oppfølging i vegvesenet. Fadderne tar ikke oppgaven alvorlig, og lærlingene blir satt til rutineoppgaver istedenfor å få innblikk i flere forskjellige arbeidsoppgaver. Det er for dårlig, sier Trond – som tidligere har vært lærling på produksjon.

Sigmund Steinnes, hovedtillitsmann, Troms

Statens vegvesen må ta inn over seg at de er en opplæringsbedrift. Lærlingene må ikke bli møtt med en arrogant holdning når de tar kontakt med faglige ledere og de ansvarlige i vegvesenet.



Sigmund Steinnes

Jeg er sterk kritisk til enkelte faglige lederes rolle. Lærlingene må også bli bevisst sin egen rolle. De er lærlinger på eget regulativ – og ikke ansatt som anleggsarbeidere. Et av problemene er på anleggsmaskinsida – vi har ikke flere anleggsmaskiner. Derfor burde det i større grad være samarbeid mellom private og Statens vegvesen i lærlingetida, spesielt når vi ikke har oppgavene hos oss.

Howdan oppfatter May-Gørl Ellingsen, leder opplæringskontoret at lærlingeordninga fungerer hos oss. I den grad det ikke fungerer – hvem kan vi "skyldte på"?

Setter du fokus på det som er dårlig, ser det dårlig ut. Setter du fokus på det som er bra, ser det bra ut. De av våre lærlinger som er stasjonære, dvs. som har et arbeidssted og en instruktør å forholde seg til under hele opplæringen, har gode forhold i vegvesenet. Men når det gjelder lærlinger som må ambulere for å få dekket læreplanen, møter vi de problemene som nevnes her.

Opplæring i bedrift skiller seg vesentlig fra undervisning i skolen. Lærlingens ansvar for egen opplæring – og adferd – er adskillig større i arbeidslivet enn på skolen. Overgangen fra skole til arbeidsliv er tøff for mange. Bl.a. har lærlingen et selvstendig ansvar for å ta i bruk opplæringsboka og søke hjelp hvis han synes det er vanskelig. Godkjente faglige ledere i vegvesenet vet hvordan den skal brukes. Det er likt for alle fag.

Vi har et problem når faglige ledere enten endrer arbeidsområde eller oppgaver. Da klarer vi ikke straks fylle opp med nye faglige ledere i den tomme plassen. På dette feltet har vi et stort forbedringspotensiale.

Når en lærling flytter til et nytt område, bør stedlig linjeleder med personalansvar orientere om hvem som er faglig leder i området og hvem som skal være lærlingens instruktør. Alt fungerer ikke knirkefritt, men vi blir stadig bedre.

Og hva mener vegsjefen?

Vi er absolutt ambisiøse på lærlingesida, men sprer oss kanskje i blant på for mange fag, sier vegsjef Torbjørn Naimak. Dessverre er det for få lærlinger på kjerneoppgavene våre, som er veg- og anleggsfag, tunnel- og fjellarbeid og asfaltarbeid. Jeg er dessuten bekymret over skoletilbudet i disse fagene – som trues med nedleggelse. Vi kan faktisk risikere å bli uten tilbud i disse fagene i landsdelen. – Vi skal for øvrig være klar over at det bør stilles krav til lærlingene, ikke minst fordi de skal få en yrkeserfaring, og derfor må få et realistisk innblikk i hvordan arbeidslivet er. De skal selvsagt ikke utnyttes i faglig sammenheng, men veiledes. Det bekymrer meg derfor om enkelte mener at de ikke får god nok innføring i faget, og i noen tilfeller blir betraktet som billig arbeidskraft, sier Naimak.

Sluttord:

Vi bør bli flinkere til å forstå av vegvesenet også er en opplæringsbedrift. Satsing på lærlinger betyr handling ikke bare i ord nedfelt i dokument. Vi bør gi bedre innføring og opplæring av både de faglige ansvarlige, instruktørene og lærlingene. Vi bør derfor sette av tid og krefter til å ta vare på framtidens "vegarbeidere". Hvis ikke har vi ikke framtida i våre hender – den forsvinner mellom fingrene på oss.

PS – E-mail adresse!

Dersom du ikke har tilgang til PC i arbeidet, men har PC hjemme: **Send din e-mail adresse til:** lisa.sundstrom@vegvesen.no – og du vil få tilsendt utskrift av lokale og sentrale nyheter fra Vegvesen hver uke.



KOLLEKTIVTRAFIKK

TEKST OG ILLUSTRASJONER: STEIN-ROGER NILSSEN
FOTO: LISA SUNDSTRØM

Ny kollektivkoordinator

Stein-Roger Nilssen er den nye kollektivkoordinatoren på vegkontoret. Hvert fylke har en koordinator. For vegvesenet i Troms, er det satt av ca. en halv stilling som skal ivareta vegvesenets ansvar i kollektivplanleggingen. Dette krever et utstrakt samarbeid med fylkeskommunen og kommunene. Det er i dag opprettet kollektivgrupper sammen med fylkeskommunen, kommunene, busselskaper og vegvesenet – i Tromsø og Harstad. I tillegg skal det ses på om det kan være behov på Finnsnes, noe som vil skje i løpet av høsten.

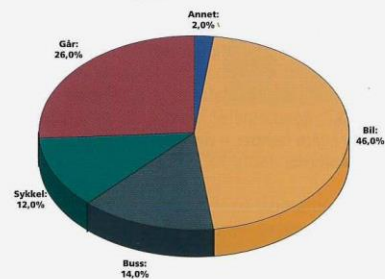
Gjennom St. meld. nr. 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 – 2007, tillegges Statens vegvesen et økt planansvar for kollektivtransport. Staten vegvesen ønsker primært å utøve sitt planansvar gjennom et tettere og mer forpliktende samarbeid med fylkeskommunene og kommunene.

Vegkontorets reisevaner

Med fokus på kollektivtransport, har Stein-Roger gjort en liten undersøkelse om reisevaner – på vegkontoret; Hvordan folk kommer seg til og fra jobb, og hvordan de reiser på tjenestereiser. I tillegg har han fokusert på hva som er avgjørende for folk sine valg av reisemåte.

Det er variasjon i valg av reisemåte til og fra jobb. Men det er ikke til å komme bort fra at flertallet velger bil. Hele 46% svarte at de vanligvis benytter bil til og fra jobb. Videre fordeler reisevanene seg på følgende måte:

Hvordan reiser vi på jobb?



Stein-Roger Nilssen.

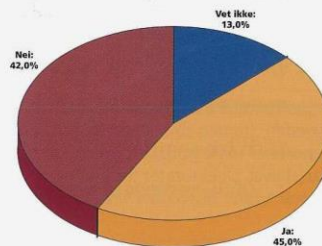
I korte trekk, er det rundt en fjerdedel som går på jobben. Det er noen som tar buss og noen som sykler.

Den vanligste forklaringen på valget av bil er, fremfor noe annet, tilgjengeligheten og pris. For de fleste er det avgjørende at det blir dyrere å reise med buss, enn å benytte bil. Og for mange blir det praktiske problemer med å reise kollektivt. Flere som benytter seg av bil, er innom barnehage på veien til jobben, eller har andre stopp underveis som gjør det mest praktisk å benytte bil. Hvis disse skulle reist kollektivt, vil det tatt for lang tid, og transportkostnadene ville blitt adskillig høyere enn de er i dag. Det skal imidlertid ikke "stikkes under en stol" at en del bruker bil av bekvemmelighetshensyn.

Når det gjelder bruken av bil, er det noen som samkjører med familie, venner eller kollega. Noen gir uttrykk for at dette har en sosial dimensjon, i tillegg til det praktiske – som de slett ikke ville gi slipp på. Samkjøring er en transportform som det etter hvert er fokusert en del på. I Trondheim er det startet et prøveprosjekt hvor biler med to eller flere, kan kjøre i et sambruksfelt (tidligere rent kollektivfelt).

Stein-Roger har også stilt spørsmål om folk kan tenke seg å benytte kollektivtransport på jobben. Her svarte et helt klart flertall av de som benytter bil på jobben, at de kunne tenke seg å bruke buss. Ellers var fordelingen på dette spørsmålet følgende:

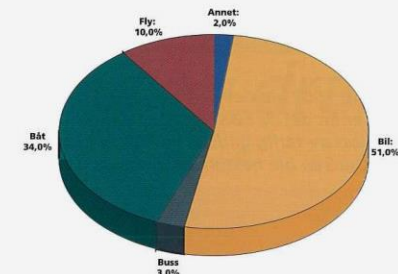
Kan du tenke deg å reise med buss på jobb?



Flertallet av de som svarte at de ikke kunne tenke seg å begynne å reise kollektivt på jobb, er de som går på jobb i dag. De som kan tenke seg å la bilen stå – og benytte buss, hadde klare forutsetninger for at dette skulle bli en realitet. En slik overgang betinger økt tilgjengelighet og lavere priser. I tillegg var det mange som nevnte at ungene måtte være ferdig på skolen, som en viktig faktor for at det skal bli aktuelt å reise kollektivt på jobb. Dette av rent praktiske hensyn.

Når det gjelder tjenestereiser, er det også her bil som er det vanligste transportmidlet. Fordelingen her er følgende:

Hvilken reisemåte benyttes på tjenestereise?



Her ser vi at det er 51% som benytter bil. Båt er imidlertid et flittig benyttet alternativ til Harstad og Finnsnes. Dette kollektivtilbudet ser de fleste på som et praktisk reisetilbud, og da benyttes det. Ut over dette er bil det som oftest er mest praktisk og anvendelig i fylket. Valget av bil er også begrunnet med at det ofte er befaring forbundet med tjenestereisen, enten på flere steder eller ved stopp underveis til ett bestemt reisemål. De 10% ene som benytter fly er i hovedsak de som reiser over noe lengre avstander, for eksempel ut av fylket.

Undersøkelsen ga i overkant av seksti svar, noe Stein-Roger var positivt overrasket over. Ut fra denne gjennomgangen ser vi at det fortsatt er bil som er det mest hensiktsmessige transportmidlet for flertallet, både når det gjelder til og fra jobb og på tjenestereise. Det er altså fortsatt store utfordringer for å få flere til å benytte kollektivtransport, og da særlig med tanke på tilgjengelighet og pris.

Brøytetikker kan brukes til så mangt.

Foto: Tore Johnsen, Gibostad



SIKKERHETS RÅDGIVER

1. januar 2000 ble det lovpålagt å ha sikkerhetsrådgiver i Statens vegvesen. Dette er en del av EØS-avtalen. Sikkerhetsrådgiverne skal blant annet ha tilsyn med transport av farlig gods, håndtering av sprengstoff, spillolje, drivstoff eller propan. Odd Knutsen ble høsten 2000 utpekt som sikkerhetsrådgiver for Statens vegvesen Troms.

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM



I følge forskriften skal alle virksomheter i transportkjeden, fra den som klassifiserer til den som transporterer farlig gods, utpeke en sikkerhetsrådgiver. Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern fører tilsyn med virksomhetene.

Opplæring for sikkerhetsrådgivere i Statens vegvesen ble gjennomført høsten 2000. Sikkerhetsrådgiverne kommer stort sett fra produksjonsavdelingene. Det er folk som kjenner godt til både kvalitetssikringsprosedyrer og bruken av ADR-håndboka, (transport av farlig gods). Sikkerhetsrådgiverne skal være en resursperson som skal gi ledelsen råd i forhold omkring transport, lagring og bruk av farlig gods.

Blant sikkerhetsrådgiverens viktigste oppgaver finner vi opplæring og bevisstgjøring i egen organisasjon, og årsrapportering til Arbeidstilsynet.

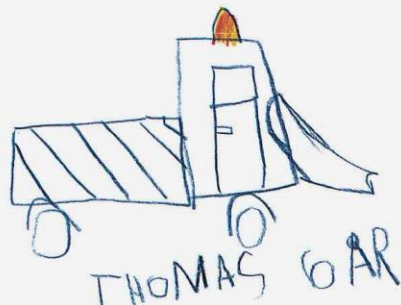
Det blir derfor viktig å få klarlagt hvilke transporter og avsendinger som gjennomføres, hvem som skal ha opplæring, og hvilke tiltak som bør prioriteres.

Odd Knutsen,
sikkerhetsrådgiver
for Statens vegvesen Troms.

Kjære Inge!

Inge Iversen på Tromsø trafikkstasjon har mottatt følgende brev fra en liten gutt som har vært så uheldig å ødelegge den fine vegvesen-ranselen. Det er godt at de vet hvor de skal henvende seg.

INGE
MIN RANSEL ER
SUND
KAN LEGE FA NY
HJESSEN THOMAS
GUNDERSEN
STEIN
9100 Wæstetla



Veglund

– brøytestasjon i ny drakt

Endelig har brøyterne fått ny stasjon på Veglund. Den nye stasjonen ble tatt i bruk i månedskiftet november/desember 2000.

Gammelstasjonen på Veglund var etter hvert blitt så dårlig at den ble revet – og ny stasjon kunne se "dagens lys" på slutten av 2000.



Her er gjengen som er stasjonert på Veglund. Fv: Kjell Jensen, Oskar Kollen, Harald Klæboe, Reidar Johnsen, Håkon Svendsen, Tor Jørgensen, Jan Lind og Trond Inge Karlsen. Innsendt av Jan Lind.



Veglund brøytestasjon. Foto: Lisa Sundstrøm.

ØVELSESKJØRING i simulator

21. februar ble SimSenter AS, i kjelleren på Comfort Saga hotell, offisielt åpnet av statssekretær Eirin Sund. SimSenter er et øvelsessenter med kjøresimulator for unge bilførere. Senteret har som formål å gi unge bilførere økt risikoforståelse og større trygghet for ledsager og elev under øvelseskjøring. Samtidig skal det bidra til at mengdetrening med ledsager øker. Dette skal gi lavere ulykkesfrekvens for ungdom og være et bidrag i realiseringen av av null-visjonen.

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM

Statens vegvesen har samarbeidet aktivt med SimSenter om denne etableringen. Også SINTEF og andre kjøreskoler er involvert i utviklingsarbeidet. Det er utviklet et læreprogram for unge bilførere-LIUB-prosjektet. I Troms betyr det at av de 3000 nye bilførerne i år vil halvparten få tilbud om opplæring i SimSenteret.

SimSenteret er ikke en erstatning for vanlig øvelseskjøring – men et supplement til dagens kjøretrening. Størst fordel er situasjoner der det trenes på høyrisikosituasjoner. Dessuten "møtes" ungdommene på en bane de er fortrolig med – jfr. internett.

I første rekke satser SimSenter på unge bilførere, men mange andre grupper kan også være aktuelle. I forbindelse med åpninga av SimSenter AS ble det også arrangert et seminar med deltakere fra kjøreskolene, Statens vegvesen, SINTEF og med statssekretær Eirin Sund som "æresgjest". Sund fikk også muligheten til å teste kjøresimulatoren.



Statssekretær Eirin Sund i samferdselsdepartementet sto for den offisielle åpninga av SimSenter ASTidligere utrykningsjef i UP, Leif N. Olsen, prøvekjører SimSenter.



Statssekretær Eirin Sund i samferdselsdepartementet sto for den offisielle åpninga av SimSenter AS.

Gjenbruk og profilerering

Vegstikka har fått følgende historie fra Kari Strand på Storslett veg- og trafikkstasjon:

FOTO: KARI STRAND

Kari forteller:

En dag vi skulle spise lunsj, kom en av utarbeiderne, Karl A. Paulsen, med ei kjempeflott veske, der han hadde nistepakken og termosflaska. Vi syntes veska virket kjent, men ingen klarte å "plassere" den. Vi ba om en forklaring: Han fortalte om noen gamle arbeidsklær fra vegvesenet som ikke lenger var brukbare. Da fikk kona hans en ide om at klærne kunne gjenbrukes: Hun klippte, lappa og sydde sammen ei praktisk og fin arbeidsveske til gubben. Forsida av veska er prega av vegvesenets logo (stort format) og baksida har også logoen (mindre format). Det er to lommer med klaffer (som er tatt fra jakkelommen). På innsida har hun sydd nok ei lomme og et strikk som skal holde termosflaska stødig på plass. Klærne var godt brukt, så det måtte en skikkelig vask til før syinga kunne starte.

Kari synes veska er flott, og tror at andre herved kan få et tips om hvordan gammelt utstyr kan gjenbrukes på en morsom og nyttig måte.

Dette må da virkelig kvalifisere til hederlig omtale som hverdagsforbedring – eller godt forslag. Vegstikka sender ideen videre til Forslagsnemnda med kopi til Profilrådet. Kanskje vegvesenet i Troms (Karl A. Paulsen) kan ta patent på saken... så kan vegvesenet i Troms spesialisere seg på veskeproduksjon. Karl A. Paulsen



Kulturdager 2002

Vegvesenets største "happening" er snart en realitet igjen. Om et år braker det løs igjen: Kulturdagene 2002. De av oss som hadde gleden av å være med i 1998 ser fram til neste sommer med enorme forventninger. Aldri før i vegvesenet har vi opplevd noe så storslagent, noe så inderlig sosialt, trivelig, humørfyllt, gledelig, sammensveisende, underholdende og herlig.

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM

16. - 18. juni 2002 arrangeres vegvesenets Kulturdager 2002

Da samles vegfolk fra hele landet med en felles interesse: ha det kulturelt og sosialt godt sammen. Da samles knivslipere, veversker, kokker og sangere. Da møtes bunader og veteranbiler, karaoke-tilhengere og bridgetspillere. Da samles strikkesker, treskjærere og malere. Da samles alle slags kunstnere i vegvesenet – til et arrangement for amatører med profesjonelt engasjement.

Norsk vegmuseum som arena

I likhet med 1998 arrangeres neste års kulturdager på Norsk Vegmuseum – et herlig og stort område med utstillingsrom, boders, flere bygninger til utstillinger og kurs, masse historie og flotte friluftsområder.

Her skal det arrangeres utstillinger, konserter, revyer og demonstrasjoner.

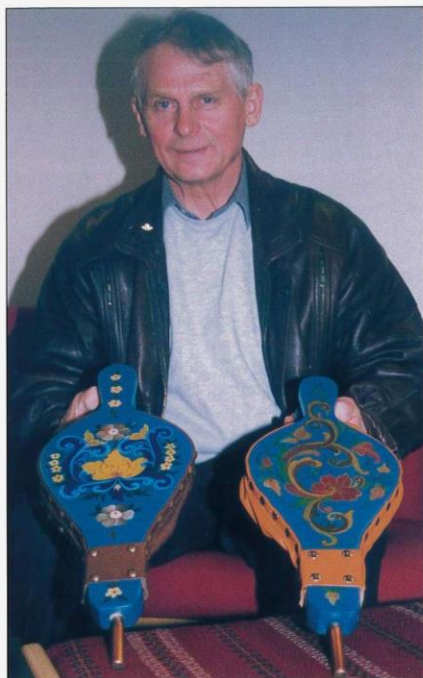
Hva står på programmet?

Det er DU som påvirker programmet! DIN medvirkning er avgjørende for hva de andre skal få oppleve.

1998

I 1998 hadde alle fylkene egne boders med utstillinger av ulike slag. Slik blir det neste år også. Troms hadde ulike typer trearbeid, strikkeprodukter, vevde tepper, fotografi og lappetepper av ulike slag. Vi hadde dessuten eget kor som deltok på flere konserter og egne musikanter. Noen av folkene våre var også med i ulike arbeidsgrupper. Det var allsang, korsang, jamming, vitsefortelling og presentasjon av ulike matsorter fra hele landet og ulike håndverk fra hele landet.

Det var sene kvelder (netter) og tidlige morgener. Det var et fullstappet program hvor problemet var å velge mellom alle de utallige tilbudene.



Anvid Lillegård – kulturdeltaker i 1998.

2002

Neste år ble det enda mer å velge mellom. Det snakkes om "Ta sjansen"-konkurranse, karaoke, Ola-bil-løp, opptog med norske bunader, barneleker, dattuning, pub med allsang, swingkurs, bridgeturning, malerkurs, nattkonsert og stand-up-comedians.

Bli med – DU også

Alle som kom hjem fra Kulturdagene 1998 hadde stjerner i øynene flere uker etterpå. De smiler

fortsatt! Ingen hadde forventet at det skulle bli så inderlig bra. Det var rett og slett helt TOPP. De som ikke ble med har angret i flere år. Så – bli ikke en av de som sitter hjemme – men BLI MED! Kulturdagene er amatørernes stormønstring – vegvesenets drømmeopplevelse. Presenter det du holder på med på fritida. Ta fram veteranbilen, keramikkoppen, sleiva, trekista, sølvskjeia, teppene, fotografiene, dekorasjonene, glassene. Samler du på noe – finn det fram! Lager du mat – gjør grytene klare. Synger du – klargjør stemmen. Spiller du instrument – ta det med! Vi ønsker at alle i Troms som driver med noe på fritida – skal bli med. Og vi VET at dere er der – rundt omkring i hele fylket. Meld dere på – og for de som er beskjedne – godtar vi for en gang skyld ANGIVERI. Tips om andres hobbyer.

Funksjonærer

Kulturdagene 1998 hadde funksjonærer fra hele landet. Dette er også et ønske for neste års kulturdager. Men man vil i større grad enn sist forvente at de som deltar på Kulturdagene – også tar en tørrn som funksjonærer. Det kan være på kafeene, parkeringsplassene eller vaktthold.

Hvem betaler?

Statens vegvesen betaler reise og opphold for alle deltakere. MEN den enkelte må også betale en mindre egenandel. Det er kafeer, puber og boders hvor mat kan kjøpes under hele arrangementet.

Hva skjer videre?

Når høsten kommer vil vi lage ei lita arbeidsgruppe i Troms. Vi skal registrere hvem og hva som skal presenteres, arrangerer reisa fra Troms og sørge for at fylket vårt blir skikkelig presentert. Etterhvert vil det komme påmeldingsskjema fra sentralt hold. Inntil da ønsker vi å få best mulig oversikt over hvem som kan tenke seg til å delta. Derfor – gi tilbakemelding – så fort du kan!

Kontaktpersoner for Kulturdagene 2002 i Troms er Lisa Sundstrøm og Bente Skogdal. Tips, ideer, spørsmål om utstillinger og deltakelse rettes til Lisa Sundstrøm. Bente Skogdal har ansvaret for alt som har med reisen å gjøre.



Gunn Marit Karlsen – kulturdeltaker i 1998.

Send gjerne e-mail om du har spørsmål, tips eller bare ønsker å høre hva "dette egentlig er": lisa.sundstrom@vegvesen.no. Du kan også ringe: 776 17003 eller 917 03 293. Mer informasjon om Kulturdagene 2002 kommer etterhvert.

Kulturdagene 1998 forklares slik:

*Om hvordan klokkepersonalpolitikk
gir tilgivelse fra en statsråd og trivsel for*

2500 vegfolk i tre dager til ende.

"Dette er et arrangement

150 konsulentfirma ikke kan erstatte.

Her er overskeridelsene fra

Fatima gjenvunnet for lengst" statsråd

Odd Einar Dørum 1998

Hvordan forholder vi oss til media?

Mediehåndtering er viktig i vår hverdag. Vi har i flere år holdt kurs i mediehåndtering hvor Ole Geir Herland har vært kursleder. Her minner vi om 10 regler:

Hugo Fagermo i kamerailden. Ole Geir Herland til høyre.



Lill Torun Hansen blir intervjuet

10 enkle «regler» for mediekontakt

1. Informasjon er et lederansvar

En hver leder må avklare hvem som har informasjonsansvaret. Det betyr ikke at lederen selv skal ha all mediekontakt. Også den enkelte medarbeider kan ha slik kontakt. Det bør etableres faste rutiner for mediekontakt.

2. Gjør klare avtaler

Den som har kontakt med mediene må være bevisst sin situasjon. Ofte er det et tillitsforhold mellom journalist og intervjuobjekt. Men premisene for samtalen bør avklares på forhånd. Gi aldri opplysninger til en journalist "off the record", det vil si opplysninger som ikke skal gjengis. Husk at journalisten ikke har samme bakgrunn og sakskunnskap som deg selv. Du har selv et ansvar for at journalister forstår det du sier. Det lønner seg derfor å gjøre avtale om å få opplest manus, høre eller se gjennom et innslag i radio eller TV. Særlig gjelder dette dersom du er utrygg på resultatet. Du bør imidlertid ha forståelse for at journalister arbeider under tidspress, og at det derfor kan være vanskelig å oppfylle slike avtaler. I kontroversielle saker bør det ikke gjøres intervjuavtaler uten avtale om gjennomsyn. I noen få tilfeller kan det være nødvendig å sette en slik avtale ned på papiret.

3. Svar aldri direkte på en mediehenvendelse, med mindre du er godt forberedt

Godt forberedt og med full oversikt over det aktuelle temaet som skal belyses, kan du naturligvis svare mediene direkte. Likevel kan det være fornuftig å tenke seg om noen minutter før du svarer. Særlig etermediene - radio og TV - stiller krav om at du skal svare kort og konsist. Bare i spesielle tilfeller vil et intervjuobjekt få anledning til å "bre seg ut" om en sak. Derfor bør du ta en tenkepause for du går til et intervju. Benytt tida til å tenke gjennom hva du absolutt vil si, konferer med overordnede, kolleger og informasjonstjenesten - eller skaff deg bedre oversikt over emnet.

4. Bestem deg for hva du skal si - og hold på det

Tida og plassen er ofte knapp. Derfor er det viktig at du bestemmer deg for hva du aller helst ønsker å si under intervjuet. Sørg for å få vite på forhånd hvilke spørsmål journalisten ønsker å stille og hvordan intervjuet skal innledes. Snakk alltid sant. Dersom journalisten beveger seg ut over ditt kompetanseområde, bør du gjøre oppmerksom på det. Det er lov å la være å svare på spørsmål. Prøv aldri å svare på spørsmål du ikke kan svare på. Si heller: Dette kan jeg ikke svare på. Hold fast på ditt hovedbudskap. Utdyp det gjerne. La deg ikke lede inn på ukjente stier. Liker du ikke den vendingen intervjuet tar, kan du selv korrigere kursen. Vær rolig og behersket og la deg ikke forvirre av uvante spørsmålstillinger.

5. I radio og TV kan det være en fordel å opptre på direkten

Journalister kan opptre på en aggressiv og manipulerende måte. Det er vanskelig å vite dette på forhånd. I kontroversielle saker kan det være greit å tilby intervju i direkte sending, framfor at det gjøres opptak som senere skal redigeres. Direkte sending er intervju eller debatt for åpen mikrofon. Da har du full kontroll på hva du selv sier.

6. Husk alltid at det er du som kjenner ditt saksområde best!

Når du er interessant som intervjuobjekt, er det fordi du har ansvar for, eller sitter inne med spesielle kunnskaper om et tema eller en sak som interesserer offentligheten. Journalister er vanligvis ikke eksperter. Derimot søker journalistene mange kilder. Også journalister kan forberede seg grundig. Vær oppmerksom på at journalister kan være ute etter bekræftelse på det de vet fra før.

7. Informer informasjonstjenesten om all mediekontakt

Informasjonstjenesten skal koordinere informasjonsvirksomheten selv om hver enkelt i Statens vegvesen kan informere om de saker som hører inn under vedkommendes ansvarsområde. Det krever at alle som har mediekontakt informerer informasjonstjenesten. Det er særlig viktig at informasjonstjenesten til en hver tid er oppdatert om aktuelle saker som medier interesserer seg for.

Husk at det er etablert egne rutiner for "krisinformasjon".

8. Sørg for at dine uttalelser til medier ligger innenfor rammen av etatens politikk på det aktuelle området

Når du uttaler deg til medier på etatens vegne, skal du etter beste skjønn holde deg innen rammene av det som er etatens politikk. De som føler at de ikke kan eller vil det, skal heller ikke opptre på etatens vegne.

9. Ledere i Statens vegvesen fører ikke noen mediediskusjon med overordnede organer eller fylkeskommunen

Stortinget og Samferdselsdepartementet er Statens vegvesens overordnede organer. Vi fører normalt ingen diskusjon med overordnede myndigheter. Skal noen kommentere vedtak i Stortinget eller departementet, er det kun vegdirektøren som skal gjøre det. Samme forhold gjelder vegsjefen overfor fylkeskommunen. Når vegsjefer og eventuelt andre skal kommentere regjeringens budsjettforslag, meldinger, proposisjoner og vedtak i Stortinget, må det skje i forståelse med vegdirektøren. Særlig viktig er det at ansatte i lederposisjoner holder seg til dette.

10. Ansatte på ulike nivå i Statens vegvesen skal ikke føre diskusjon med hverandre eller eksterne konsulenter i mediene

Når interne saker er til diskusjon internt i etaten, skal ikke diskusjonen føres i mediene. Den bør normalt være intern inntil standpunkt er tatt. Da er det konklusjonen som skal formidles til offentligheten. Statens vegvesen har mange stemmer, men de skal tale som en. Dette må nødvendigvis utdypes: Det er generelt sett ønskelig at Statens vegvesens ledelse og vegetaten vil det være ulike syn på de saker som diskuteres i media. Ingen ønsker å legge bånd på etatens ansatte i slike debatter. Når vedtak er fattet og beslutninger tatt, må vi imidlertid kreve at alle bøyer seg for det.



Vellykket Ski-VM i Tromsø

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM

Vegmesterskapet på ski i Tromsø ble en suksess. Siste helga i mars var viet skiglade vegfolk fra hele landet. Både det tekniske, det praktiske og det festlige ble vellykket. Innsatsen fra hver enkelt deltaker var dessuten topp. "Den beste premien er å delta", sa vegsjef Torbjørn Naimak i sin tale på banketten. 200 vegvesenfolk deltok i konkurranseklassene. For første gang ble det dessuten arrangert egen trimklasse hvor idealtid framfor hurtighet var det viktigste. I tillegg ble det arrangert skileik med kulekjøring, orgeltramp, akebakke, hopp og pølsegrilling. Her var både unger og voksne med. Været var godt og føreforholdene gode. Sola skinte innimellom og snømengdene var "akkurat passe". 46 lag var påmeldt i stafetten og 13 av disse var damelag. Jentene markerte seg også i konkurranseklassene – og aldri før har så mange jenter deltatt på Ski-VM. Godt humør, god stemning og topp innsats fra alle deltakere satte et uforglemmelig preg på årets vegmesterskap.

Arrangørene, med Per-Ivar Harila og Vibeke Guddingsmo i spissen bidro også med topp innsats – både før, under og etter VM.



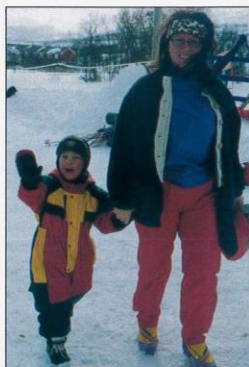
Ole Bruvold – aktiv deltakelse – som tidtaker!



Jentene markerte seg i årets VM – Elin og Gunnhild.



Egil Hammer – sliten etter endt løp.



Vibeke Guddingsmo – en av "spyspissene" i arrangementskomiteen (her med en av tvillingene).



Ole Magnus Ellefsen – aktiv deltakelse i trimløypa.



Nils A. Johnsen – en av arrangørene bak skileiken.



Inger og Toril – aktiv i kafeen.

Vinnere:

Menn 10 km:

16-34 år, 10 km: Svein Erik Jønland, sSør Trøndelag
35-44 år, 10 km: Håkon Håversen, Akershus
45-54 år, 10 km: Knut Lyngra, Nordland
55-64 år, 10 km: Ragnvald Wilsgård, Finnmark
65 + , 10 km: Øystein Pettersen Finnmark

Kvinner, 5 km:

16-34 år: Inger Lund, Akershus
35-44 år: Hanne Herum, Telemark
45-54 år: Wenche Skorstad, Finnmark
55-64 år: Astri Salvesen

Trimklasse, 3 km: Jan Mattingsdal, Rogaland
Idelatid, 3 km: Tone M Berget, Hedmark

Stafett (46 lag), menn 16-44 år: Sør Trøndelag (Børge Jønland, Harald Storflor og Svein Erik Jønland Hedmark

menn over 45 år: (Torbjørn Tronsmoen, Tormod Lundberg og Arne Storsveen)

damer (2 x 3 km): Buskerud (Tanja Instanes og Ann-Katrin Pedersen)

Mixklasse: Hedmark (Egil Westgård, Eva-Lena Winge og Knut Jetlund



Topp innslag fra Harstad-regionen: Herdis, Hans A. Anita, Dan Kjetil, Hege, Edny, Solveig og Ole Magnus.

Mølje både her og der

TEKST OG FOTO: SOLVEIG HANSEN, LISA SUNDSTRØM



Møljekalas er etter hvert blitt en tradisjon i vegvesenet i Troms. Om det er fiskesmaken, tilbehøret, drikkevarene eller det sosiale samværet som er mest populært skal være usagt – møljefester er i allefall populært.

Selv om møljesesongen er over for denne gang – og andre etergilder står for tur – bringer vi likevel bilder fra to av årets møljefester – på Harstad trafikkstasjon og på vegkontoret i Tromsø. 2. februar var det møljefest på Harstad trafikkstasjon. Alle var tilstede, sier distriktsleder Solveig – både sykemeldte, uføre – og trafikksjefen. Som tidligere år var Ole Magnus og Ernst kokker.

En trafikkstasjon kan brukes til så mangt: Mølja ble kokt i hallen og servert i teorirommet. Dessert og kaffe ble inntatt på spiserommet. Etterpå var det sertifikat- og appelsinkonkurranse i resepsjonen. Utover kvelden og natta ble det foretatt uttøyninger i korridor og resepsjon til musikk av Vikingarna. Noen langveisfarende overnattet også "hist og her" som Solveig skriver til Vegstikka.

I utgangspunktet var dette et sosialt tiltak som skulle ivarta HMS (vitaminer og trim) I ettertid ble det registrert 1 skade med bristet arm etter uttøyning på dansegulvet (antakelig v" bend over" Salsa). Arrangementet var vellykket og vil bli gjentatt.

Mer mølje

Administrasjonsavdelinga og vegsjefens stab på vegkontoret fortærte mølje i slutten av mars. Kokker var Eva Bræck, Geir Berger og Norun Isaksen – som laget et utsøkt måltid. Tross stinne mager og slappe blikk klarte noen å fortsette festen på Tromsøs meksikanske tilbud når leverfettet hadde lagt seg til ro.



Norun, Geir og Eva – kokker på vegkontorets møljefest.



Kokkene Ernst og Ole Magnus.



Harstad Trafikk.

Personalnytt

Velkommen

Kent Ronny Karoliussen, førstetekonsulent, trafikkavdelinga, vegkontoret
Stein-Roger Nilssen, førstetekonsulent, trafikkavdelinga, vegkontoret
Geir Pedersen, overingeniør, utbyggingsavdelinga, vegkontoret

Takk for oss

Rikarda Kristiansen, Finnsnes trafikkdistrikt
Harry Albrigtsen, administrasjonsavdelinga, vegkontoret
Unni Helberg, Bardu, Finnsnes produksjonsområde
Solbjørg Meier, Finnsnes produksjonsområde
Kari Strand, Tromsø produksjonsområde
Helmer Heimdal, Nordkjosbotn, Tromsø produksjonsområde
Jahn Evald Skogly, Storsteinnes, Tromsø produksjonsområde

Gratulerer med 50 år

John Asbjørn Jensen, Tromsø, 6. mai
Lars H. Molund, Tromsø, 25. mai
Gunnhild Henriksen, Tromsø, 13. juli
Bjørnar Moen, Storsteinnes 17. juli
Hans Arthur Fredheim, Narvik, 30. juli

Gratulerer med 60 år

Jørgen S. Hansen, Tovik 21. mai
Almar Østerli, Øverbygd 30. mai
Martha Osvaldsen, Nordkjosbotn 9. juni
Inge H. Sæterli, Storsteinnes 19. juni
Svein E. Paulsen, Sørreisa 25. juni
Kjell S. Knutsen, Krokeldalen, 5. juli
Paul Bjørvig, Tromsø 20. juli



25 års jubileum

Gunvald Blikfeldt, Silsand, 3. mai
Oddmund Jensen, Silsand 3. mai
Sigmund Johansen, Ramfjordbotn, 3. mai
Einar E. Nilssen, Rossfjordstraumen, 3. mai
Kåre Olaussen, Storslett 3. mai
Jørgen Tøllefsen, Silsand, 3. mai
Arnlot Ursfjord, Moen 3. mai
Jahn Skogly, Storsteinnes, 10. mai
Guttorm Henriksen, Storsteinnes, 18. mai
Oskar Kollen, Bardu, 19. mai
Jonny Øvergård, Øverbygd 31. mai
Arne Rasmussen, Silsand, 1. juni
Geir Berger, Tromsø 9. juni
Tor Kyrre Pedersen, Finnsnes 15. juni
Einar Eilertsen, Bjarkøy, 23. juni
Liss Lauritzen, Tromsø, 28. juni
Torbjørn Jørgensen, Tromsø 5. juli
Gunnar Sørensen, Tovik, 5. juli
John Asbjørn Jensen, Tromsø, 26. juli
Hans E. Gressmyr, Tromsø, 1. august

Takk!

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

Hjertelig takk til arbeidsgiver og arbeidskollegaer for blomster og gaver jeg fikk til min 60-års dag.
Hilsen Willy Pedersen

Takk for blomster og gave til min 50 års dag.
Ivar Henriksen

Tusen takk for blomster og gave i anledning mine 25 år i vegvesenet.
Oskar Kollen

Takk for oppmerksomheten ved min 50 års dag. Spesiell takk for gaven fra arbeidsmannsgruppen og vegvesenet.
Jan Arne Markussen

Tusen takk for gave og blomster i anledning mitt 25 års jubileum i vegvesenet.
Jahn Skogly

Takk for oppmerksomheten i anledning 25 år i etaten.
Guttorm Henriksen

Takk for blomster og gave i anledning 25 års tjeneste i etaten.
Einar Nilssen

Mange takk for den flotte lystestaken og blomster i anledning mitt 25 års jubileum i etaten den 1.2.2002.
Aud Skurdal Lorentsen

Tusen takk for gaven og velvillig deltagelse ved mine 25 år i vegvesenet.
Svein Stormo