

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

C Returadresse:
Statens vegvesen Troms
9291 TROMSØ

SIST – men ikke minst:



Foto: Irene Uldal Kåsa : Palmer-luft-vind(luftesjakta) for Sentrumstangenten.

Godt Nyttår

Vegstikka

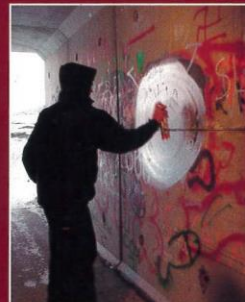
BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN TROMS NR 4 – 2001 – 32. ÅGANG

**Vegadministrasjon
100 år**



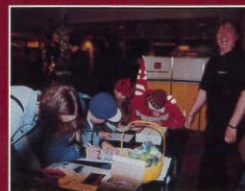
Side 4

GRAFITTI i vegmiljøet



Side 18

**Slutt å drømme
– VÅKN OPP !**



Side 20

God Jul...



**Statens vegvesen
Troms**

Mørketidsbetraktninger

Jeg sitter her en morgen i november og ser ut over Tromsøysundet. Skyene er lilla, rosa og gul. Havet er stille og naturen har fått et lite "melis"-lag siden regnet i går. Utsikta tar tankene bort fra e-mail, windows og telefoner. Døra til kontoret er lukket, og jeg kan en stakket stund føle stillhet. Sola har nettopp forlatt oss, og vi skal leve i mørke til langt ut i januar. Tida vi går inn i er tung, mørk og kald, men inviterer også til samvær, hygge og ettertanke. Vi kommer gjennom denne tida på et vis – hvert år. På mange måter forteller også mørketida at ikke alle dager skal være lyse og lette. Vi skal ha det litt "vondt" for å kunne oppfatte at vi også kan ha det godt. Vi skal med andre ord streve litt for å få det bedre. Og sett i globalt perspektiv blir våre hverdagsbetyrninger enkle. Skjønt alle har ulike utgangspunkt for sine betyninger og ingen har lik



hverdag selv om vi lever i overflods-Norge.

Slik blir det også med "vesenet" vårt og hverdagen i det ganske land. For noen fortoner framtidens vegvesen seg som et mareritt – for andre som en utfordring. Ordet spennende er ofte brukt som indremedisin – som en oppvækker for å ta tak i alt som måtte komme. Men for noen kan spenningen bli vel stor.

Barndommens spøkelses var spennende, men samtidig fryktinngytende. Noen av de tøffeste gikk inn i mørke rom og huler for å fortelle de andre i ettertid hvor lite farlig dette var. Likevel satt de mest redde i en krok og skalv av fortellingene. Jeg tror også at vi i vår lille vegvesenverden skal være klar over mangfoldet og ulikhetene blant de ansatte. Noen er positive, noen negative og noen er helt likegyldige – til det meste. Men alle skal bli tatt hensyn til og bli behandlet med respekt.

For øvrig oppfordrer jeg alle til (å forsøke) å ha det hyggelig i en dunkel tid, vente på Stortingets behandling av vår framtid – og se fram til sola og alle utfordringene i januar.

Lisa – redaktør

Tanker ved årets slutt...

FOTO: LISA SUNDSTRØM

Av vegsjef Eilif Mathisen

Det er en ganske spesiell følelse å skrive disse betraktningene til "Vegstikka"s julenummer etter to års fravær. Å oppleve at vegvesenet i Troms ikke bare har overlevd, men også utviklet seg videre i denne tida gir grunnlag for forskjellige tanker. For det første er det et klart signal om at en selv ikke er uunnværlig. For det andre viser det at denne organisasjonen har styrke nok til å gå framover, også i en tid med omstilling og turbulens. Jeg velger å legge mest vekt på det siste, det første visste jeg vel egentlig fra før.

En unngår ikke å skrive om omstilling ved en slik anledning. Vi har hatt et år med stor usikkerhet, først om Statens vegvesens eksistens, så om hvordan det "neste vegvesenet" skal se ut og hva det betyr for den enkelte av oss. Fortsatt er mye uklart, men noen hovedprinsipper begynner å falle på plass, med bred politisk tilslutning ser det ut til.

Jeg har selv fått være midt oppe i den prosessen som har ført oss dit vi står i dag.

Det er mye jeg har vært usikker på underveis. Men det har vært utrolig inspirerende å oppleve hvordan vi gradvis har fått tilslutning i bestemte organer for de fleste av de ideer og vurderinger vi har kommet med. Jeg har fått et klart inntrykk av at det skyldes at de som sitter i disse organene har en grunnleggende tillit til etaten, dens ledelse og våre tillitsvalgte. De siste har kanskje den vanskeligste jobben i en slik prosess, som uunnværlig fører til sterke meningsforskjeller og stor usikkerhet.

Store endringer møter gjerne motstand hos mange av de som blir berørt. Det er naturlig, og vi skal ikke legge skjul på at det skjer også hos oss. Mitt erfaringsgrunnlag er kanskje ikke godt nok, men jeg har et klart inntrykk av at vi i Troms har klart oss bra i så måte, også sammenlignet med andre fylker. Mange har æren for dette, både ledere, tillitsvalgte og enkeltmedarbeidere på sin arbeidsplass. Det er en stor utfordring å føre denne positive holdningen videre.

Jeg er ganske sikker på at når vi fortsatt har minst "en hånd på rattet" i denne prosessen er det fordi vi selv har vært dristige nok til å foreslå nye løsninger, som kanskje i utgangspunktet kunne synes kontroversielle. Hvis vi ikke hadde gjort det, tror jeg andre ville overtatt styringen, men et usikkert utfall.

Spørsmål om regionalisering, distriktsinndeling og effektivisering på forvaltningssiden er selvsagt viktige og angår mange. Den største endringen vil likevel skje innenfor produksjon, og i forholdet mellom forvaltning og produksjon. Det er her vi ser størst avvik mellom det vi selv helst hadde ønsket og det som ser ut til å bli de politiske vedtak. Men det betyr også store utfordringer, både å gi samfunnet en effektiv vegproduksjon og sikre en god framtid for alle som har sitt leveste med.

Det er slutten på en lang tradisjon når forvaltning og produksjon nå skiller lag. Hvor sterkt skillet blir er ennå uklart, men det blir vesentlig annerledes enn i dag. Det er ingen tvil om at det "kulturfellesskap" vi har hatt mellom disse to funksjonene har gitt positive bidrag på begge sider. På den ene siden har "produksjonskulturens" praktiske og resultatorienterte arbeidsform motvirket de mest utpregete byråkratitendenser som kan blomstre i et rent forvaltningsorgan med strenge formalprosedyrer. På den andre siden har "forvaltningskulturens" målsetting om å være til beste for borgerne påvirket produksjonen i retning av å gjøre det som tjener brukerne og ikke bare det som er bedriftsøkonomisk lønnsomt.

Når vi nå skiller lag svekkes denne gjensidige påvirkningsmuligheten. Sannsynligheten for at vi får forskjellige kulturer er stor. Jeg tror det er viktig for samfunnet at vi så langt råd er klarer å ta med oss noe av denne felles tradisjonen inn i vår nye tilværelse, på begge sider.

Det er også viktig at vi bruker det året som kommer til å systematisere og overføre den kunnskapen om vegnett og arbeidsmåter som finnes mange steder i vegvesenet, slik at både forvaltning og produksjon kan ha nytte av den senere.

Den utviklingen vi nå ser når det gjelder produksjon er i samsvar med tidens trend i å overlate mer til markedet, i den tro at konkurransen i seg selv vil gi bedre og mer effektive løsninger for kundene. Dette kan ha mye for seg, der markedet er stort slik at kundene har nok å velge mellom. Et annet spørsmål er hvordan det fungerer der kundene er få og konkurransen liten. Det er en aktuell



NORDLYSVEGEN

5. desember fikk E8 fra Tromsø til Tornio navnet Nordlysvegen.

Navnet var foreslått både fra Finland, Sverige og Norge. Nordlysvegen er på finsk Revontultentie, på svensk Norrskenvägen (leden) og på samisk Guovssahasaidgeaidnu. Den internasjonale navnet blir enten The Northern light highway, Artic light highway eller Aurora Borealis road.



Navnet Nordlys har sterk betydning for folk langs hele vegstrekninga. Det er dessuten knyttet til forskning, flere foretak og ulike begivenheter i området.

BEDRIFTSBLAD

FOR STATENS VEGVESEN TROMS

Nr. 4 – 2001 – 32. årgang

Redaktør

Lisa Sundstrøm

Utgiver

Statens vegvesen Tromsø

9291 Tromsø

www.vegvesen.no/Troms/

Tlf. 77 61 70 00

Grafisk produksjon:

Fagtrykk Idé AS, Tromsø

Opplag:

1400 eksemplarer

Foto forsida:

Lisa Sundstrøm

Foto baksida:

Irene Uldal Kåsa

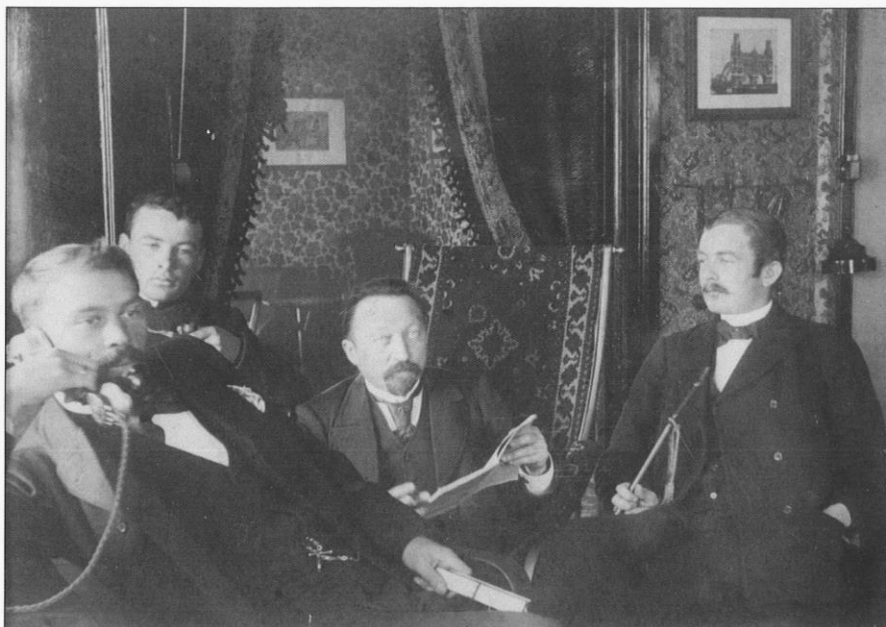
Vegadministrasjonen 100 ÅR

Vegadministrasjonen i Troms fyller 100 år i år. I 1824 kom den første vegloven og vegnettet ble delt i hoved- og bygdeveger. I 1901 ble den såkalte "Kombinerede Veidadministration i Amtet" innført. Etter hvert fikk vi navnet Statens vegvesen, og amtsingeniøren ble overingeniør og senere vegsjef. I 1918 kom betegnelsen fylke, og i 1963 fikk vi tre typer offentlige veger. Vi står nå foran store endringer av vegvesenet. Vi får kanskje et to-delt vegnett, og den framtidige styringa av etaten minner ikke så lite om vegvesenet for 100 år siden.

TEKST: ODDMAR EILERTSEN/EILIF MATHISEN
ARKIVFOTO

Første veglov

Da den første vegloven kom i 1824 var det ingen offentlige veger i Finmarkens Amt, som omfattet det som i dag er Troms og Finnmark fylker. Først i 1826 kom det en kongelig resolusjon om hvilke veger i amtet som skulle være offentlige. De av disse som lå i Troms fikk alle status som bygdeveger. Dette gjaldt Veg over Kvæfjordeidet, Veg over Kaldfjordeidet, Vegen Salangen-Bardu-Målselv med armer til søndre Bardudal og søndre Målselvdal, Veg over Lyngseidet, Veg over Alteidet.



Vegkontorets personale ca 1895. Fra venstre N.Saxegaard, Gregussen-Vokter, Marius Holst, Smith Sunde

På dette tidspunkt var det bare vegen over Lyngseidet som kunne kjøres med hest og vogn – de øvrige var i beste fall for rideveger å regne.

Fylke

I 1866 ble Finmarkens Amt delt i "Tromsø Amt" og "Finmarkens Amt". Ved lov av 14. august 1918 kom betegnelsen "Fylke" istedenfor "Amt", og dagens navn Troms fylke og Finnmark fylke ble innført. Samtidig ble for øvrig betegnelsen "Stift" erstattet med "Bispedømme".

Veginndeling

Etter nevnte veglov ble vegnettet inndelt i **hovedveger** og **bygdeveger**. Det fantes ingen

egen vegadministrasjon, og det var Amtmannen som ble satt til å bestyre vegstellet i amtene. Det var da også amtmannen som var bevilgningsmyndighet for bygdevegene.

Amtmann

Amtmannen fikk ansvar for å ansette og også avskjedige veginspektører som faglig hjelp, og den første sådanne kom i 1837. Han var for øvrig sogneprest (!) i Lenvik, så den faglige hjelpen var det vel så som så med. Ved den nye vegloven av 1851 ble bevilgningsmyndigheten for bygdevegene overført fra Amtmannen til til herredstyrene og for hovedvegene fra Kongen til Stortinget.

Lensmennene ble etter hvert sentrale personer innenfor vegforvaltningen og teknisk kompetanse ble også bygd opp etter hvert som bevilgningene til hovedvegbyggingen økte.

Vegdirektørembetet

Etter hvert som Stortinget bevilget penger til stadig flere fylker meldte behovet seg for et statlig, faglig styringsorgan. Dette førte til opprettelsen av vegdirektørembetet i 1864.

Frem til 1869 var Amtmannen og hans veginspektører fortsatt ansvarlig for bruken av vegbevilgningene. Men fra dette året ansatte Staten en egen vegbestyrer for de to nordligste amtene hva angikk hovedvegene. Dette var ingeniør Andreas Tygen. Etter dette var Amtmannens vegansvar redusert til bare å omfatte bygdeveger.

Vegadministrasjon

Det ble etter hvert ansatt flere oppsynsmenn, og man aner starten på en egen vegadministrasjon i fylket.

Man så, etterhvert som både arbeidsomfanget og de tekniske krav til vegbyggingen økte, at delingen i ansvar mellom Amtmannen og vegbestyreren var urasjonell.

Felles bestyrelse

I 1893 vedtok Stortinget så et tillegg til vegloven som gikk ut på at det kunne etableres en felles bestyrelse av vegstellet så snart det enkelte amt og staten ble enige om dette. Blant de første som gikk inn for ordningen var Nordland, som gjennomførte ordningen i 1895.

For 100 år siden

I Troms ble den såkalte "Kombinerede Veidadministration i Amtet" innført i 1901, altså for 100 år siden i år. Den daværende vegbestyrer – den ikke ukjente Nikolai Saxegaard – fikk tittelen "Amtsingeniør", med kontor i Harstad.



Åpning av første Sand bru i Malangen 1907

Statens vegvesen

Ny veglov ble vedtatt i 1912. Den opprettholdt den tidligere inndelingen i hoved- og bygdeveger. Men samtidig fikk amtene (senere fylkene) det økonomiske vedlikeholdsansvaret for en del av hovedvegene. Egentlig var det begynnelsen til et fylkesvegnett med egen status. Vegloven av 1963 formaliserte denne inndelingen ved at vi fikk tre typer offentlige veger: riksveger, fylkesveger og kommunale veger. Den "Kombinerede Veidadministration", som nå het Statens vegvesen, skulle fortsatt ha ansvaret for både riksveger og fylkesveger. Amtssingeniøren hadde skiftet betegnelse, først til overingeniør og senere til vegsjef. Denne inndelingen og organiseringen har vi fortsatt.

En slik ordning, med en statlig administrasjon som tjener to "herrer" (staten og fylket), er ikke enestående i norsk forvaltnings historie. Men det er knapt noe område der den har vært så tydelig og har vart så lenge som i vegsektoren. Den har flere ganger vært i søkelyset fordi den strider mot det rendyrkede prinsippet om at den som har det politiske ansvaret og bevilger pengene også skal administrere bruken av dem. Satt på spissen skulle et slikt prinsipp føre til at vi hadde et statlig vegvesen for riksvegene og et fylkesvegvesen for fylkesvegene.

Det var aktuelt med en endring på midten av 1970-tallet da fylkeskommunen fikk en friere stilling med direkte valgte fylkesting og egen administrasjon. Den gang ble det vurdert å legge vegvesenet i fylkene under fylkeskommunen, sammen med en stor del av riksvegene. Men det skjedde ikke noe, først og fremst fordi det ennå var mye u gjort på riksvegene som bare staten kunne makte å rette på.

Omstillingsarbeidet skrider framover – og arbeidsgrupper av ulike slag er i full aktivitet. Hovedmålsettingen er å være operativ i ny organisasjon fra 1. januar 2003. I forbindelse med omstillingsarbeidet framover er det nå oppnevnt totalt 6 regionkoordinatorer på forvaltningssiden og 3 på produksjon.



Reparasjon av bru i Skibotndalen i 1938.

Endringer i nyere tid

Som vi vet ble dette temaet høyaktuelt igjen i fjor gjennom Oppgavefordelingsutvalgets arbeid. I nyere tid har vi vel aldri vært nærmere en slik endring. Men som kjent valgte den daværende regjering en annen løsning, og det ser ikke ut til at regjeringsskiftet har endret konklusjonen om at vi fortsatt skal ha ett vegvesen her i landet, og at det skal være statlig.

Hensiktsmessig organisasjon

Når den "Kombinerede Veiadministration" har overlevd i 100 år, trass i alle prinsipielle motforestillinger, må det være fordi den har vist seg å være hensiktsmessig i praksis, og fordi den har markert å balansere mellom interessene hos forskjellige styremakter på en måte som disse organene har sett seg tjent med. Hensynet til rasjonell utnyttelse av felles ressurser har nok også veid tungt hos praktiske kvinner og menn i det politiske liv.

Slutten på endringer?

Når vi nå står foran en stor endring av vegvesenets organisasjon kan det synes som om denne epoken går mot en slutt. Vi får kanskje et todelt vegnett (riksveger og kommunale vegger), og vegkontorene i hvert fylke erstattes av store regioner.

Fram og tilbake er like langt

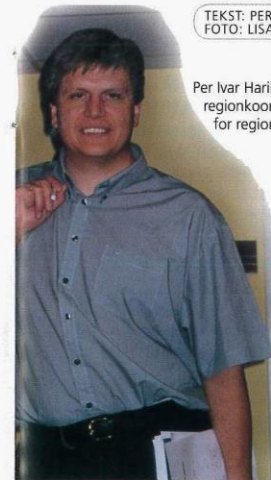
Men kanskje er ikke endringene så fundamentale likevel. Det todelte vegnettet minner ikke så lite om inndelingen etter vegloven av 1912, da vi hadde hovedveger og bygdeveger, og der amtene hadde sterk styring med det som skjedde på en del av hovedvegene. Det samme får fylkeskommunene nå på det vi kaller "øvrige riksveger".

Ny fylkesinndeling?

Inndeling i regioner med flere fylker kan se ut til å være et større brudd med det som har vært. Den største motstanden mot innføringen av den "Kombinerede Veiadministration" i Troms og Finnmark på slutten av 1800-tallet skyldtes nettopp at datidens vegbestyrere hadde ansvar for vegene i begge amter. Først da det ble aktuelt med en administrasjon i hvert amt ble prinsippet godtdatt. Men kanskje er vegvesenets regionalisering forløperen til en lignende endring av fylkesinndelingen, hvem vet?

Gratulerer!

Vi skal i hvert fall gratulere hverandre med de 100 år som er gått, og ønske hverandre lykke til videre i en usikkert framtid. Så får vi ta med oss inn i denne framtid alle de positive erfaringene som har gitt grunnlag for at denne etaten har overlevd i beste velgående i så lang tid.



Per Ivar Harila,
regionkoordinator
for region Nord.

Regionkoordinatorens arbeid

De 6 koordinatorerne som er oppnevnt på forvaltningssiden skal jobbe i de fem nye regionene og 1 i Vegdirektoratet. Det er lagt stor vekt på at Vegdirektoratet skal følge samme tidsløp som regionene i omstillingsarbeidet. For region Nord er Per Ivar Harila fra Finnmark koordinator på

forvaltningssiden. Hovedoppgavene er å koordinere omstillingsarbeidet i regionen. På produksjonssiden er Harald Rostad fra Nordland koordinator. Regiongrensene på produksjon er ikke de samme som på forvaltning. Rostad har flere fylker å forholde seg til.

Prosjektorganisasjon

Vegdirektøren har etablert en prosjektorganisasjon i Vegdirektoratet med noen få medarbeidere. Denne organisasjonen ledes av Torbjørn Naimak. Det er disse som styrer omstillingsarbeidet i dag. De nye regionkoordinatorerne blir underlagt denne prosjektledelsen, og står slik sett på siden av dagens organisasjon på vegkontorene.

Organiseringen i det enkelte fylke

Etter nødvendige beslutninger på sentralt hold om rammer og krav til omstillingsarbeidet i regionene, vil det bli opp til regionene å detaljere den nye organisasjonen i den enkelte region. Frem til de nye regionsjefene er på plass vil hovedansvaret for dette arbeidet ligge hos regionkoordinatoren. Det vil selvsagt bli trukket mange flere fra dagens organisasjon inn i dette arbeidet. Blant annet er det allerede plukket ut 2 prosjektmedarbeidere fra hvert fylke, en med god organisasjonskunnskap og en med gode kunnskaper om personalmessige forhold. I Troms er Oddvar Boye Nilsen og Martin Svendsen prosjektmedarbeidere. De vil etter hvert få en stadig større andel av arbeidsdagen knyttet til omstillingsprosjektet.



Martin J. Svendsen og Oddvar Boye Nilsen
– prosjektmedarbeidere i Troms med kunnskap
om organisering og personalbehandling

Andre aktører

Andre sentrale aktører som regionkoordinatoren skal forholde seg til er selvsagt vegsjefene og ledergruppene i fylkene. Videre vil det bli dialog med de fylkestillsvalgte, spesielt i startfasen. Etter hvert vil samarbeidet med de tillitsvalgte hovedsakelig kanaliseres gjennom regiontillitsvalgte som skal oppnevnes.

Informasjon

Et svært viktig forhold i omstillingsarbeidet er informasjonsarbeidet. Dette betinger et godt samarbeid mellom regionkoordinatoren og informasjonsmedarbeiderne i fylkene. God informasjon i prosjektarbeidet er helt sentralt for å få til en god prosess i regionen. Dette vil derfor bli sterkt vektlagt.

Fra fylke til region

Vi er i dag vant med å tenke ut fra fylkesinndelingen. En viktig oppgave for regionkoordinatoren blir å få inn regionstenking. Stadig mer av prosjektarbeidet vil etter hvert bli lagt på regionnivå. Alle kreative og gode nytenkere må mobiliseres i arbeidet for en best mulig organisering av Statens vegvesen i region Nord.

Et vesen av 2 KJØNN

Menn i vegvesenet er 10 år eldre enn kvinnene. Vi har få kvinnelige ledere. Vi har altfor lite kvinner i ulike utvalg. Vi har omdømme som en "sidrumpa", mannsdominert etat.

TEKST: LISA SUNDSTRØM

Vegvesenet har nettopp avviklet sin likestillingskonferanse – som finner sted hvert annet år. Der ble det snakket mye om kreativ ulikhet, flere kvinner i råd og utvalg og mannsdominans. Noen av vegvesenets ledere snakket konkret om vegvesenets framtid – mens andre "innleide element" snakka i store ord om kvinneandel og utfordringer.

Lav kvinneandel

Dagens vegvesen har 11.000 ansatte hvorav 2700 er kvinner. Av de elleve tusen er 937 ledere: 791 menn og 146 kvinner. Kvinneandelen i lederposisjoner utgjør 15,5 %. Målet er å få 22% kvinnelige ledere innen 2003. Lav kvinneandel har også vist seg i omstillingsarbeidet. De fleste omstillere har vært menn. Positivt er det derfor at omstillingsprosjektets fase 3 er representert med 2 jenter blant 7 menn og at av 6 regionkoordinatorer er 2 jenter. Dette gir omstillingsprosjektet en kvinneandel på 27 %. Lav kvinneandel er egentlig forståelig fordi jentene har vært i mindretall når det gjelder teknisk utdanning. Og teknisk utdanning har vært et rekrutteringsgrunnlag i vegvesenet – også på ledersida – med menn i overflod. Men etter hvert har jentene kommet etter. Noen har til og med forstått at man kan bidra med noe positivt i vegvesenet uten å være teknisk utdannet.

Ny organisasjon med flere jenter

Vi er for tida på vei inn i en ny organisasjon med utrolig mange utfordringer. En av disse er å få flere jenter inn i lederposisjoner. I den sammenheng har noen av etatens kvinnelige toppledere bedt veggdirektøren fokusere på kvinneandelen og foreslått at minst to av framtidens regiondirektører bør komme fra "spinnesida". I andre lederstillinger i etaten bør kvinnene være representert med minimum 25% kvinner.

Det er viktig å ha en tydelig kvinneprofil i etaten for å beholde andre jenter og for å motivere og rekruttere nye jenter. Ledelse og beslutningstakere i vegvesenet skal gjenspeile resten av samfunnet. Derfor trenges flere jenter i vårt "vesen".

Våkn opp!

Kvinnene må utfordres – også til å ta eget ansvar. Hver enkelt ansatt jente i vegvesenet har en stor oppgave: Påvirk dine omgivelser og dine ledere. Be om å bli tatt med i arbeidsgrupper som angår din arbeidsplass og dine arbeidsoppgaver. Kvalifiser deg til nye oppgaver, ta utfordringer – vær kreativ og tenk kompetanseutvikling.

Det har nemlig nærmere 50 jenter i vegvesenet i Troms gjort de senere årene. (se egen artikkel). 32 har tatt fagbrev i kontorlag og ca. 20 tar høyere utdanning. Det er beundringsverdig og betyr at 50 % av jentene i Troms driver med en eller annen form for skolerlag. Andelen menn som for tida tar utdanning i vegvesenet i Troms er til sammenligning 12%.

når Regjeringen har åpnet for at også andre samarbeidsformer enn ren konkurranse kan legges til grunn for forholdet til vegvesenets produksjon i visse tilfeller. Det blir en stor utfordring å få dette til i praksis, ikke minst i vår del av landet.

Vi går uten tvil inn i et spennende år med store utfordringer for oss alle. Jeg ønsker dere alle lykke til i det nye året, og takker samtidig for god innsats og stor entusiasme i året som snart er over.

Men før den tid ønsker jeg alle en riktig god julehøytid. Som alltid går det en spesiell hilsen til de som er jobb i helga og sørger for at vi andre kommer oss trygt fram på vegene.

JENTER i utvikling

Nærmere 50 jenter i vegvesenet i Troms driver med en eller annen form for etterutdanning. Det er imponerende - og fortjener omtale!

Kompetanseutvikling er blitt et moteord. Men også en viktig mote. Uten påfyll av kunnskap blir vi akterutseilt. Dagens utdanningstilbud er mangfoldig. Unge og gamle, velutdannede og nybegynnere ser behovet for videreutdanning. Det lover godt!

Det finnes flere former for økonomisk støtte til utdanning. Vegvesenet har blant annet et sentralt tilbud som kalles "stønad til videreutdanning". Men de fleste i Troms har fått økonomisk støtte lokalt. Dessuten tar mange utdannelsen på "egen hånd". 32 jenter i Troms har tatt 5 20-kurs i kontorlaget. 9 jenter tar "Endringsledelse i offentlig sektor" på Universitetet dette skoleåret. Flere andre driver med ulike former for studier. Med så mange "jenter i utvikling" står vi godt rustet på vei inn i en ny organisasjon. Vi har kunnskapen, kompetansen, erfaringa og pågangsmotet!

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM

I denne artikkelen spør vi om avsluttet eller påbegynt utdanning. Samtidig spør vi om dette har vært et ledd i en kompetanseplan – og om videreutdannelsen har ført til endringer i arbeidssituasjonen med nye arbeidsoppgaver og kanskje høyere lønn? Og hvem har betalt for utdannelsen?



Hege Høgås, produksjon, Harstad

Jeg tok fagbrevet i kontorlag i 1998. Statens vegvesen betalte utgiftene. På det tidspunktet var det ikke forhandlet fram noen form for lønnskompensasjon, men etter et år skulle alle med fagbrev avlønnes som sekretær.

Våren 1998 begynte jeg på bedriftsøkonomistudiet - fjernundervisning ved BI (Bedriftsøkonomisk institutt) i Sandvika. Jeg tok studiet på kveldstid over to år, og søkte arbeidsgiver om full støtte. Lederen anbefalte søknaden på det sterkeste, siden kontorsiden manglet folk med økonomisk kompetanse. Først fikk jeg avslag, men etter mange søknader fikk jeg til slutt 5000 kr fra Statskonsult, 7000 kr fra LO stat utdanningsstipend og 14000 kr fra Statens vegvesen. Det manglet da 15000 kr for studiet som jeg betalte av egen lomme (ganske irriterende da andre har fått studiet dekt på dagtid). I juli 2000 hadde jeg 20 vektall.

I 2000 begynte jeg på et innkjøpskurs i NIMA, Utdanning og Høgskolen i Molde. Tilbudet om studiet kom fra arbeidsgiver, og studiet ble i sin helhet betalt av vegvesenet. For å få 5 høgskolevektall måtte vi avlegge ekstra eksamen (som jeg

tok før jul 2000). Jeg er nå innkjøper for hele produksjonsområdet sør – på kompetansenivå 3. Nå har jeg permisjon med lønn en dag i uken for å følge forelesninger ved Høgskolen i Harstad. Jeg er med andre ord igang igjen med 20 nye vektall for å få fullført 2-årig økonomi og administrasjon (40 vektall). På 2.3.4. – forhandlingene nå i høst ble jeg oppjustert til konsulent!



Edel Austlid, utbygging, vegkontoret

Jeg avsluttet utdanningen for 2 år siden. Da hadde jeg oppnådd cand.mag grad med fagene statsvitenskap, samfunnsplanlegging og lokalsamfunnsforskning – og jus. For øyeblikket tar jeg 5 vektallskurs i Endringsleselse i offentlig sektor. Jeg strever ellers med å lære de nye oppgavene og arbeidsverktøyene i ny jobb (vegplanlegging).

Min utdanning var ikke ledd i en kompetanseplan, men var retta mot områder som Statens vegvesen generelt trenger kompetanse innenfor. Jeg var ikke lovet nye oppgaver som følge av utdanningen, men den har gitt meg muligheter til å søke nye oppgaver og stillinger. De nye stillingene jeg har fått (først saksbehandler på trafikkavdelingen og nå planlegger på utbyggingsavdelingen) har gitt meg mange flere lønnsstrinn enn tidligere.

1 år var finansiert ved hjelp av stipend fra Statsconsult og 50% permisjon med lønn fra Statens vegvesen. 2 1/2 år var finansiert ved hjelp av likestillingsstipend fra Statens vegvesen og 50% permisjon med lønn fra Statens vegvesen. I denne sammenhengen er det permisjonen med lønn som har betydning mest økonomisk. Stipendene er en god hjelp, men utgjør kun småpenger i denne sammenhengen (ca. 10.000 pr. år for mitt vedkommende).

forts. fra s. 8 >

problemstilling i distrikts-Norge, noe debatten om flyprisene er et typisk eksempel på. Hvordan det vil slå ut for vegproduksjonen i et fylke som Troms er ennå usikkert.

Et annet viktig forhold er at selv om selve produksjonen utføres av et offentlig eller privat selskap er det vegvesenet som forvaltning som har ansvaret for vegen overfor brukerne, både når det gjelder sikkerhet og framkommelighet. Det kan vi ikke "konkurranseutsette" oss bort fra. Også dette er noe som betyr mye hos oss, med våre klimatiske forhold og sårbare lokalsamfunn.

Det er nok disse hensynene som ligger til grunn

**Karin Berg, administrasjon, vegkontoret**

Jeg startet med å oppdatere matematikk-kunnskapene mine på videregående skole-nivå i 2000. I år har jeg tatt matte-fag på BI (Bedriftsøkonomisk institutt). Planen er BI-Økonom-utdannelse. Jeg tar ett eller to

fag/steg i gangen ved siden av full jobb. Skolebøker til videregående skole og BI er finansiert av vegvesenet. Når det gjelder endring av arbeidsoppgaver har jeg så vidt startet videreutdannelsen. Men jeg ser fram til nye muligheter i "det nye vegvesenet".

**Anne Lise Sæther, utbygging, vegkontoret**

I 1999/2000 gikk jeg på anleggs- og byggelederskolen (AB-skolen) for å få ny kompetanse og nye arbeidsoppgaver. Etter å ha arbeidet med planlegging siden jeg ble ansatt i vegvesenet, begynte jeg å bli litt lei det.

Jeg har fått nye arbeidsoppgaver etter AB-skolen. Tidligere drev jeg med planlegging, nå jobber jeg med byggeledelse og utarbeiding av anbuds-dokumenter. Lønna har blitt høyere etter hvert, men ikke som et direkte resultat av anleggs- og byggelederskolen. Utdannelsen er finansiert av vegvesenet.

**Monika Jensen, administrasjon, vegkontoret**

Skoleåret 1998/1999 tok jeg engelsk (studiekompetanse) og hadde permisjon med lønn 4 timer pr. uke. Neste skoleår (1999/2000) tok jeg fagene norsk, nyere historie og naturfag – også det for å få

studiekompetanse. Jeg hadde permisjon uten lønn 3 dager pr. uke.

I 2000/2001 har jeg studert ved Handelshøyskolen BI i Tromsø, bedriftsøkonom. Til dette har jeg fått likestillingsstipend/permisjon med lønn fra arbeidsgiver. Dette skoleåret (2001/2002) studerer jeg videre på BI, høyskolekandidat, Økonomi/administrasjon, med støtte fra arbeidsgiver som likestillingsstipend/permisjon med lønn. Jeg har foreløpig ikke fått noen endring i arbeidsoppgavene.

**Lise Nyvold, utbygging, vegkontoret**

I 1999 startet jeg på Traineeordning med temasamlinger. I tillegg tok jeg et 2 vektallskurs i transportteknologi og logistikk

på NTNU. I 2000 har jeg deltatt i traineeordningen med 2 måneders hospitering i Vegdirektoratet, plan- og budsjettstaben + Samplan-kontoret på Misa og ulike temasamlinger.

I 2001 har jeg tatt 10 vektalls Management-kurs på BI i Prosjektledelse, og gjennomførte siste del av Traineeordningen med hospitering i det danske Vegdirektoratet. Ellers har jeg deltatt på Basiskurs i ledelse - 3 samlinger i 2001 og startet på 5-vektallsstudiet Endringsledelse i offentlig sektor med fortløpende eksamener.

Ved å vise initiativ og legge til grunn en kompetanseplan viser man ledelsen at man vil noe. Personlig tror jeg det er mange som vil noe, men ikke mange som viser det. Med andre ord er det er ikke nødvendigvis de beste som får sjansen, men de som tør si fra! Og det betyr jo noe det også. Min erfaring er at eget initiativ funker. Vil du ha utfordringer i Statens vegvesen får du det hvis du er litt tålmodig!

Mitt BI-kurs er betalt av Traineeordningen i Vegdirektoratet, og flybilletter til fagsamlinger i ordningen er betalt av dem.

NTNU-kurs betalt av vegkontoret i Troms i 1999.

**May-Gøril Ellingsen, administrasjon, vegkontoret**

Jeg tar for tida "Endringsledelse i offentlig sektor" – et 5-vektallstudium arrangert for vegvesenet av Universitetet i Tromsø. Studiet er fullfinansiert av vegvesenet. Jeg hadde opprinnelig søkt om et

2 dagers kurs i endringsledelse, arrangert av fagforeninga. Men lederen min spurte da om jeg heller ville ta kurset på Universitetet. Og selvsagt sa jeg JA!

**Jorunn Berg, produksjon, Nordkjosbotn**

Jeg tok fagbrev i kontorlaget høsten 2000. I tillegg har jeg eksamen i innkjøp fra Trondheim som jeg var ferdig med høsten 1999. Jeg tok fagbrev i kontorlaget for å få bedre lønn siden vi i vår alder ikke har så mye

utdannelse. Men det er ingenting å hente i lønn etter fagbrev, sier det. Jeg har lønnstrinn 31 etter ca. 32 år i arbeidslivet, derav 22 år i vegvesenet. Jeg har vært "omstilt" 3 ganger siden 1995 med nye arbeidsoppgaver og nye ledere. Men det er ikke noe problem. Jeg har mange ulike oppgaver, så det er flott! Innkjøpskurset jeg tok i Trondheim har forandret mine arbeidsoppgaver. Jeg er den eneste i Statens vegvesen i Nordkjosbotn som kan "handle" for inntil kr. 150.000,

Jeg har det ganske hektisk i min arbeidssituasjon, men jeg trives med jobben jeg har. Men lønna burde vært større!

**Bente Skogdal, vegsjefens stab, vegkontoret**

Etter å ha tatt en mengde korte og lengre kurs innenfor forskjellige emner ettersom arbeidsoppgavene endret seg eller nye kom til, tok jeg fagbrev i kontorlag høsten 1999. Den største endringen i

arbeidsoppgaver var at jeg ble bedt om å være faglig leder i kontorlag for lærlingene og deres instruktører.

Etter avlagt fagprøve ble jeg utnevnt av Troms fylkeskommune til leder av Prøvenemnda i kontorlag, Tromsø. Jeg er også leder for nettverksgruppa for alle prøvenemnder i kontorlag i Troms.

Lysten og ønsket om mer kompetanse har ført til at jeg nå studerer veiledningspedagogikk (10 vektall) ved Universitetet i Tromsø. Første halvår og første eksamen har gått meget bra og jeg gleder meg til å fortsette i hvert fall et år til. Studiet avsluttes våren 2002.

Alle kurs, fagbrevet og studiet er blitt dekket i sin helhet av Statens vegvesen Troms. Jeg søkte Likestillingsstipend til studiet i veiledningspedagogikk og fikk avslag. Selv om jeg som alle andre skulle ønske at lønna kunne vokst i takt med utfordringer og ansvar, setter jeg stor pris på de muligheter jeg har fått av arbeidsgiver.

**Gunn Karlsen, administrasjon, vegkontoret**

Sommeren 2000 tok jeg språkstudier i finsk på Sommeruniversitetet i Rovaniemi. Høsten 2000 tok jeg semesteremne i finsk på Universitetet i Tromsø. Våren 2001 har jeg tatt Exfacelles

(examen facultatum fellesdel) Universitetet i Tromsø. Etter dette planlegger jeg ett semester ad gangen, men har konkrete planer: Høst 2001(+ ev. vår 2002) skal jeg ta Exphil. Tidligere har jeg tatt exfacfon (forprøvene i fonetikk og språkvitenskap) og DH-kurs i Ledelse/Økonomi og ansvar.

Jeg har ikke fått noen endring i arbeidsoppgaver eller lønn. Dette er min "private" kompetanseplan, som ikke har spesiell støtte fra Vegvesenets side. (Det må også sies at dette er grunnleggende studier). Dog har jeg hatt ca 2 timer fri for forelesning pr uke høsten 2000 og våren 2001 -

men det har vært vanskelig å komme seg ut utgangsdøra. Hvor ble forresten kompetanseplanene av?

**Vivebe Guddingsmo, utbygging, vegkontoret**

Etter at jeg begynte i Statens vegvesen i 1998 har jeg gått 2 kurs. Det første kurset var et 2-vektalls kurs i saksbehandling arrangert av Høgskolen i Narvik høsten 1998. Det var fjernundervisning, og kurset gikk i arbeidstiden – ca. 1 dag i uka i 2 måneder. I 2000/2001 har jeg gått på BI på et management-kurs som heter Prosjektledelse. Det er 10 vektall. Det var 6 samlinger på 3 dager over et år. Jeg fikk fri med lønn for å gå på samlingene. I oktober begynte jeg på Endringsledelse 5 vektall ved Uvett i lag med 26 andre fra Statens vegvesen Troms. Kurset er ferdig i mai 2002.

Jeg er ikke blitt lovet nye oppgaver, men anser utdannelsen som nyttig i forhold til de arbeidsoppgavene jeg har i dag – og som jeg håper å få en gang i framtida når vi er omorganisert. Dersom jeg ikke får arbeid i Statens vegvesen etter omorganiseringen, er jeg likevel glad for å ha fått mer utdanning som jeg helt sikkert har bruk for senere.

Kursene er finansiert av utbyggingsavdelinga. Jeg har søkt om likestillingsstipend, men fått avslag begge gangene.

**Ann-Sissel Hansen, administrasjon, vegkontoret**

Jeg har tatt ett års studie ved Næringsakademiet i Tromsø – IT kandidat. Eksamen i juni 2000.

**Erin Anne Blix, utbygging, vegkontoret**

Jeg tar for tida et 5 vektalls kurs i prosjektstyring ved Universitetet i Tromsø. Skriftlig eksamen 23. november og muntlig 17. desember. Kurset er lagt opp som 3 samlinger à 3 dager i høst. Jeg Kursavgifta og bøkene til studiet

blir dekket av vegvesenet. Jeg har ellers lyst å ta Prosjektledelse og organisasjon i vårsemesteren 2002. Videreutdannelse er lystbetont og jeg stortrives med å være student!

**Liss Lauritzen, administrasjon, vegkontoret**

I fjor avla jeg 5-vektallseksamen i Innkjøp ved NIMA Utdanning og Høgskolen i Molde. Innkjøps-utdanningen var et ledd i å heve min kompetanse som innkjøper i forbindelse med innkjøpsoppgaver jeg hadde den gang.

I år tar jeg Kompetanseutvikling i arbeids- og næringsliv (KAN 10-vektall) ved Universitetet i Tromsø, med eksamen i desember. Studiet Kompetanseutvikling startet jeg på da jeg ble fristilt som seksjonsleder. Jeg valgte dette studiet fordi jeg tror kompetanseutvikling vil ha en sentral rolle i framtiden. Jeg ser studiet som en mulighet til å tilføre meg selv og etaten en viktig kompetanse som jeg håper de vil ha nytte av.

Til neste år skal jeg være med på den Modulbaserte kompetanseutviklingen til Trafikk. Det blir både spennende og nyttig kunnskap å få med seg til min nye stilling på Trafikk.

Jeg har vært så heldig å fått støtte fra vegvesenet til all tidligere utdanning, men ikke i form av likestillingsstipend.

**Inger Ann Lahm, administrasjon, vegkontoret**

Jeg har tatt 1/2 år med personalledelse og 1 år med organisasjon og ledelse (denne gikk over to år). Begge studiene har jeg kombinert med jobb. Jeg har fått dekt studieavgift og fått permisjon til å følge samlinger

pluss noen ekstra lesedager. Det har vært veldig arbeidskrevende spesielt det siste året, hvor studiet krevde mye jobbing. Men jobbingen har vært relatert opp til vår organisasjon angående endringsprosesser og kompetansestyring.

Utdanningen har motivert meg til bl.a. å se andre muligheter å jobbe innenfor. Jeg har skiftet fagområde og jobber nå med helt andre ting enn hva jeg gjorde tidligere. Jeg har fått kjempeutfordringer og høyere lønn. Planen er å få cand.mag. grad. Jeg mangler bare noen ekstra vektall. Dette skal jeg ta når jeg har kommet på plass i ny jobb. Jeg tror det er viktig at man selv viser interesse og tar initiativ til å oppdatere/videreutvikle seg på. Videreutdanning blir på en måte en livsstil – man finner nye områder etter hvert.

**Anita Grøttum, produksjon, vegkontoret**

Jeg har gått to år på Høgskolen i Tromsø, avdeling for ingeniør og økonomi (AFI), økonomi og administrasjonslinje. Fram til jeg begynte på skolen var jeg

avdelingssekretær på produksjonsavdelinga. Nå har jeg fått nye arbeidsoppgaver. Jeg har overtatt systemansvaret for "Maisy". I tillegg er jeg økonomisk saksbehandler for produksjonsavdelinga. Ansvarsområdet er koordinator for internt budsjettarbeid og hovedkontakt for økonomiseksjonen. Økonomisk saksbehandler er også produksjonsjefens saksbehandler for månedelig økonomirapportering. Jeg fikk full lønn fra produksjonsavdelinga under utdannelsen og dekning av utgifter til skolemateriell.

Eva Kvalberg, produksjon, vegkontoret

skal ha et års permisjon fra august i år for å ta allmennfaglig påbygging. Hun har fått stipend fra vegvesenet. Eva vil, hvis det er mulig, gjerne fortsette videre med utdanning.

**Anne Reeberg, administrasjon, vegkontoret**

Jeg tok arkivakademiet i Oslo i 1998/99. Det var 5 undervisningsuker spredt fra høst til vår. Det var prosjektoppgave og skriftlig eksamen siste uken. Dette tilsvarer 10 vektall, men siden det ikke er krav om studiekompe-

tanse får vi ikke vektall. Jeg fikk likestillingsmidler fra Statens vegvesen. Det var et veldig interessant og lærerikt år, men har ikke ført til endringer i arbeidssituasjonen. Jeg tok dessuten datakortet senvinter/vår 2000. Det var undervisning 2 ganger pr. uke på IT-akademiet. Datakortet består av 7 moduler og test som måtte bestås for hver modul. Administrasjonsavdelingen betalte utgiftene til kurset. Undervisningen var på kveldstid så vi ofret en del fritid. Det er ikke gitt noen endring i arbeidssituasjon, men det er nyttig for egen del.

Berit Kallenborn, administrasjon, vegkontoret

Jeg tok forberedende prøver ved Universitetet (EX Phil) etter at jeg begynte på vegkontoret, og har på sikt plan om videreutdanning, men er ikke sikker på hva som lønner seg mest.

**Helene Bråten, administrasjon, vegkontoret**

Jeg har tatt fagbrev i kontorlag (kurs vår 1999 og praktisk prøve januar 2001). Dessuten har jeg tatt 1-årig IT-kandidat-studie på kveldstid i 2000. Her tok jeg ikke eksamen, men har gjennomført en del tester. (datakort og

Mouse). Jeg fikk invilget stipend for "kvinner til utdanningen" til IT-akademiet. Jeg har ellers flyttet fra Utbyggingsavdelinga til seksjon for Service og kommunikasjon (tidligere IT-seksjonen) på administrasjonsavdelinga. Her jobber med Helpdesk og diverse IT-oppgaver.

Ingunn Syrstad, trafikk, Storslett

Jeg tok fagbrev våren 1999 på Storslett. Da jobbet jeg med diverse TK-oppgaver, hovedsaklig skranketjeneste. Etter dette dro jeg tilbake til fast jobb på trafikkstasjonen i Tromsø. Der fikk jeg endrede arbeidsoppgaver, men det var mest av praktiske årsaker og mangel på folk internt. Jeg jobbet med kassa, arkiv, kjøretøyregistrering og saksbehandling samt en del førerkort. Siden juni 2000 har jeg vært borte grunnet tvillingsvangenskap og fødsel. Jeg er egentlig fortsatt i permisjon, men har "gjesteopptreden" på Storslett veg- og trafikkstasjon fram til august 2002.

Inger Nilsen, produksjon, Finnsnes

Jeg tok saksbehandleropplæring i 1990 og fagbrev i kontorlag i 1999.

Dette har kommet vegvesenet til gode, men lønn for strevet lar så men vente på seg. Hadde jeg derimot vært "MANN" så hadde nok både lønn og stillingshjemmel vært på plass. Det er så forbasket lett å skjele til oppsynet, for mitt vedkommende, der er et knapt år på elemitært teknisk skole nok til å bli avdelingsingeniør i lønstrinn 42. Jeg må bare le når det henstilles til videreutdanning, fordi det er svært få kvinner som har fått noen økonomisk uttelling for å videreutvikle seg og påta seg mer ansvar. De inspirerer ikke. Uansett fine utsagn om å realisere seg selv så vet jeg, som en gammel hurpe" at det er lønna vi lever av. Dette høres bittert ut og det er bittert – lengre er vi ikke kommet i Statens vegvesen – en MANN er noe spesielt – han er mann. Vi kvinner får jobbe i Statens vegvesen og så får vi være glad for det.

Ann Jorunn Lorentsen og Marit Aspelund, produksjon, Tromsø og Gunnhild Henriksen, administrasjon, vegkontoret

er blant de som har tatt fagbrev i kontorlag. Alle tre sier at arbeidsoppgavene ikke har endret seg merkbart.

Herdis Fjellstad, trafikk, Finnsnes har også tatt fagbrev i kontorlag. Hun har heller ikke fått noen nye arbeidsoppgaver, men synes likevel at hun lært mer om data og flere andre ting som gjør ting "lettere" i arbeidsgangen.

**Ann-Sylvi Hansen, trafikk, vegkontoret**

Jeg har tatt fagbrev i kontorlag som i seg selv var ok. Det har ikke gitt noen forandringer i arbeidsoppgaver ei heller i lønn. Skjønt enkelte har fått opptil 2 lønstrinn mer, avhengig av hvor de var på lønnsstigen. Dette

synes jeg ikke er helt rettferdig, men fagbrevet var jo fint med gullskrift og voksstempel!

Jeg er nå med på opplæringen for å ta datakort. (Data Power Learning Online baserer seg på opplæring via egen PC).

**Kirsti Stokmo, trafikk, vegkontoret**

I 1997 deltok jeg på EEU kurs om trafikksikkerhet. Etterpå har jeg tatt fagbrev innen kontorlag. Dette ble betalt av vegvesenet. Det har ikke resultert i endring av jobb eller bedre lønn. Likevel synes jeg opplæringen var bra.

Den ga meg nyttige tips som jeg senere har fått bruk for i mitt arbeid.

**Margit Pedersen, trafikk, Storslett**

Jeg tok fagbrevet i kontorlag i 1999. Vegvesenet betalte kurspenger og materiell. Arbeidsområdet og lønn har ikke endret seg.

Nå tar jeg oppfriskningskurs i engelsk på ungdomsskolenivå. Kurset går over 2 år. Det er "100 år" siden jeg hadde engelsk sist, og dette er artig!

Rigmor Thorsteinsen, trafikk, Tromsø

Den eneste videreutdanningen jeg har tatt etter at jeg startet i vegvesenet var ett semester på NKI bedriftslederskolen (høsten –88). Da fikk jeg dekt halvparten av kursavgiften av vegvesenet. Siden har jeg fått mann og 3 barn – og skole har det vært mindre tid til. Men jeg vil gjerne ta videreutdanning på Universitetet når ungene er blitt litt større. Ellers har jeg "flyttet" litt på meg innen vegvesenet – noe som kanskje har ført til litt høyere lønn!

**Gunnhild Rosenfeldt, utbygging, vegkontoret**

Jeg har tatt et kurs, "Veg, trafikk og miljø" i regi av Vegdirektoratet som NTNU har hatt det faglige ansvaret for. Kurset ga totalt 12 vektall. Jeg er den eneste i Troms som har tatt dette, selv om flere har vært oppfordret. Halvparten

av kursdeltakerne var forresten jenter! Jeg har ikke fått endrede arbeidsoppgaver eller bedre lønn på grunn av kurset så langt, men jeg har fått mye bedre oversikt over en del sammenhenger mellom trafikk og samfunnsutvikling. Dessuten har jeg fått betydelig økt kompetanse innen flere miljøtemaer. Og jeg har fått vist at det ikke er aldersavhengig å lære mer. Jeg var 55 – 56 år da jeg gikk kurset!

Ann Synnøve Elvevoll, Tromsø trafikktasjon
I 1994 tok jeg "Veiledningspedagogikk" ved Universitetet i Tromsø og i 1997 tok jeg "Trafikksikkerhet" ved NTNU med stipend fra Statskonsult. Jeg har ikke endret jobb eller lønn etter dette.



Lisa Sundstrøm, vegsjefens stab, vegkontoret

Undertegnede har også drevet med studier i flere år. Etter å ha oppnådd cand.mag.graden (med fagene media, nordisk og sosialantropologi) i 1996 startet jeg med hovedfag i Nordisk i fjor høst. Dette har jeg nå lagt i "ventekurven" til fordel for "Endringsledelse i offentlig sektor" – et 5-vekttallstudium arrangert for vegvesenet av Universitetet i Tromsø.

De fleste studiene (grunn- og mellomfag i nordisk, ex-phil og fonetikk) har jeg tatt på kveldstid og i helger uten økonomisk støtte fra andre steder enn

meg selv. Medieutdannelsen ved Volda distriktshøgskole tok jeg derimot med økonomisk støtte fra Vegdirektoratet (likestillingsstipend). Faget var lagt opp med helgesamlinger og jeg hadde derfor ikke fri fra jobb. Sosialantropologi tok jeg ved siden av full jobb, og fikk følge forelesninger på dagtid, men tok igjen "forsømt" arbeidstid utover ettermiddag og kveld. Jeg har med andre ord vært i full jobb under alle studiene! For øyeblikket tar jeg "Endringsledelse i offentlig sektor" på Universitetet.

Da jeg startet med videreutdanning i 1989 var det den gangen for å kvalifisere meg skikkelig til jobben jeg fikk som informasjonsrådgiver i 1990. Siden har det gått slag i slag og blitt en livsstil. Jeg syntes skolerier er utfordrende og artig. I tillegg er det selvsagt nyttig for jobben min. Men mest av alt stortrives jeg i studentrollen.

Når det gjelder lønna så lot den vente på seg – lenge! Nå har jeg for øvrig stilling som informasjonsleder med rimelig bra lønn – men jeg mottar gjerne mer!

Denne fine og uvanlige brua ligger ved Grong i Nord-Trøndelag. Brua heter Medjå bru og går over Namsen. Den ble bygd i 1946 og er en såkalt stålfagverksbru. Brua var tidligere del av riksveg 50, senere E6 gjennom Grong sentrum. Sommeren 2001 ble brua blåmalt. Både rekkverk og skiltene i området er blått! Et artig eksempel til etterfølgelse?

TEKST: LISA SUNDSTRØM

Blå bru



Nytt etatsblad

TEKST: LISA SUNDSTRØM

Statens vegvesen skal få nytt etatsblad. "Vegen og Vi" blir lagt ned – og på sikt skal bedriftsbladene i fylkene også opphøre. Dette kommer som en naturlig følge av endringer i hele organisasjonen og som et ledd i omstillingsarbeidet.

Redaktør og journalister i det nye bladet er på plass – og første utgivelse er ventet en eller annen gang på nyåret. Det nye bladet skal ha journalister i hver region og i Vegdirektoratet. Det betyr at 6 journalister skal formidle nyheter fra hele landet hver 14. dag.

Det nye bladet får nemlig en langt hyppigere utgiverfrekvens enn Vegen og Vi hadde. Bladet skal fylles med nyheter, reportasjer, portrett, sport, utenriks, leserinnlegg, stilling-ledig annonser og personaltuttalelser fra hele landet.

Hva skjer med Vegstikka?
Vegstikka består inntil ny organisasjon er på plass.

Bedriftsbladenes rolle er spesielt viktig i en omstillingstid. Derfor har vegsjefen besluttet at Vegstikka fortsatt skal ha en rolle i organisasjonen vår – og gjerne med hyppigere utgivelser enn tidligere – i det året som kommer. Det betyr at de ansatte fortsatt kan komme med bidrag, meninger, tanker og opplevelser til redaksjonen.

Lykke til

Vi ønsker ellers det nye etatsbladet hjertelig velkommen – og håper det vil bringe nyheter og stoff fra Nord-Norge, slik at Vegstikka etter hvert kan takke for seg – og overlate framtiden i trygge hender (sider).



Framtida formes!

Produksjonsvirksomheten i vegvesenet er på vei inn i en ny framtid. I forbindelse med Divisjonsprosjektet ble det nedsatt ulike arbeidsgrupper som tar for seg forskjellige tema. Gruppene jobber nå videre med et framtidig AVS i tankene. En av gruppene tar for seg intern og ekstern informasjon og skal foreslå framtidig strategi for informasjonstjenesten i produksjon. Arbeidsgruppa hadde møte i Tromsø 3. og 4. desember og inviterte representanter fra produksjon i området for å få innspill fra "grasrota" når det gjelder intern informasjon. Det ble et givende møte med mange tanker og innspill fra produksjonsfolkene.

Arbeidsgruppa takker for innsatsen!



Fra venstre- første rekke: Stig Strømsør, Torstein Isaksen, Johnny Andreassen og Nils Lausund andre rekke: Else Wærsted, Tor Heimdahl, Irene Uldal Kåsa, Ruth Gunlaug Haug. Fotograf: Lisa Sundstrøm - som også er med i arbeidsgruppa.

Tunnelberedskap i FOKUS

Samme dag som tunnelbrannen i St. Gotthard i Sveits tok flere liv – arrangerte vegvesenet konferanse om beredskap i tunneler. Store tunnelbranner er heldigvis sjelden i Norge. Likevel er det viktig at beredskapen fungerer.

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM

Tunneler i Norge

Det er 949 tunneler i Norge og 8 nye er under bygging. Tunnelene utgjør 793 km av vårt vegnett. Vi har 7–10 branner pr. år i norske tunneler, i følge Erik Norstrøm. Han er spesialist på tunneler og var en av forelesere på tunnelseminaret. Men de fleste av disse brannene er små og blir slukket av bilistene selv.

Minimal sikkerhetsutrustning i en tunnel i Norge skal være brannslukningsapparat, telefon, lys og bom. Men det er ikke krav om telefon og bom i lavtrafikkerte tunneler (klasse A-tunneler).

Troms

Vi har 32 tunneler på riks- og fylkesvegene i Troms. Tunnelene er av varierende kvalitet og lengde. Flere har lav standard og lite sikkerhetsstyr. Men de fleste har også liten trafikk. Likevel er det betenkelig at en av tunnelene på Senja som er 2,9 km – ikke har brannslukningsutstyr. Mest viktig er det likevel at tunneler med stor trafikk har skikkelig sikkerhetsstyr. Faren for en trafikkulykke i en tunnel – med alvorlige skader, tap av menneskeliv og påfølgende brann er naturlig nok størst i byområder. Det er laget beredskapsplaner for alle tunneler som er over 500 meter.

Tunnelkonferanse

25. og 26. oktober var det tunnelseminar i Tromsø. Deltakere var helsepersonell, brann og redningspersonell, politi og Statens vegvesen. På programmet sto blant annet medisinske utfordringer ved tunnelulykker, politiets, brannvesenets og vegvesenets oppgaver ved skadestedet og erfaringer fra katastrofeøvelsen i Langnestunnelen.

Utfordringer

Katastrofeøvelsen i Langnestunnelen 4. oktober fikk fram en del uløste problem og utfordringer – også for vegvesenet:

TUNNELKART: Det må lages et kart over samtlige tunneler som alle etater og vaktentraler kan bruke. Dagens kartsystem er ikke tilfredsstillende fordi de ulike aktørene opererer med ulikt utgangspunkt.



RISIKOANALYSE: Det må utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse – hvor de ulike tunnelene katalogiseres. Det er for øvrig utarbeidet en risikoanalyse for tunnelene i Troms, men ingen samlet analyse. Krav om risiko- og sårbarhetsanalyse ligger i beredskapsplanene.

INFORMASJONSKAMPANJE: Publikum må skoles om hvordan de forholder seg ved ulykker i tunneler. Det er dessuten viktig at AMK-sentralene og utrykningsfolkene samarbeider godt. **Ingen kjede er sterkere enn det svakeste ledd!** Forebygging er derfor viktig – en utfordring som ikke minst var rettet til politikerne og Statens vegvesen.

Langnestunnelen er for øvrig en kommunal veg hvor Tromsø kommune har drift og vedlikeholdsansvar. Vegvesenet overvåker CO/NO-nivået og får alarmer fra noen av brannapparatene i tunnelen. Beredskapsvakta hos oss kan også stenge den og "styre" ventilasjonen på lik linje med øvrige tunneler i byen.

KATASTROFE... ...øvelse i Langnestunnelen

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM

Kollisjon mellom to biler, flere skadde, stor trafikk og full kaos. Det var situasjonen i Langnestunnelen 4. oktober om ettermiddagen. Heldigvis var det bare en øvelse denne gangen.

Svik i sambandet

Men øvelsen var nyttig – ikke minst fordi den avdekte feil og problemområder. Mest bekymring vakte svikt i sambandet mellom redningsetatene. Det førte til kaos – noe som blir ekstra merkbart i en mørk tunnel. Heldigvis fungerte mobiltelefonene.

Kaos

Bilkøer oppstår fort når det skjer en kollisjon. Dette blir veldig tydelig i en tunnel hvor muligheten for å kjøre bort eller snu er minimal. Stadig flere biler i kø – og biler som forsøkte å snu – skapte ekstra kaos for ambulanser, brann og politi. I en virkelig situasjon kan slike problem føre til at menneskelig går tapt.

God funksjon

Men ventilasjonen fungerte godt – nesten for godt. Temperaturen ble nemlig rimelig fort lav når frisk luft sto på. Dette kan skape problemer for skadde personer i en virkelig ulykke. Skilt og bomber fungerte også – kun en bom gikk ikke ned. Styringssystemene testes for øvrig jevnlig.

PS

Husk hodelykt – sa en klok sjel i ettertid. Det er nemlig rimelig mørkt i en tunnel – og mørket blir ofte verre med biler, folk og eksos.



Flere skadde....



Rigmor Thorsteinsen fra Tromsø trafikkstasjon.



To biler kolliderte!

GRAFITTI

i vegmiljøet

Harstad trafikkstasjon satser sterkt på kunstneriske innslag i vegmiljøet. I 3 underganger langs rv. 83 har de startet et prøveprosjekt med grafittmaling.

TEKST: LISA SUNDSTRØM/SOLVEIG HANSEN
FOTO: OLE MAGNUS ELLEFSEN

Undergangene har hittil vært tilgriset av maling og tagging. Nå satses det på skikkelig grafitti, og det er grafittmiljøet i Harstad som selv har tatt kontakt med vegvesenet for å gjøre undergangene penere.

- Med dette prøveprosjektet håper vi å unngå grafitti og tagging på andre vegelement, for eksempel leskurene som også er overgriset, sier distriktsleder Solveig Hansen i Harstad. Vi håper at flere folk bruker undergangene. I dag springer folk daglig over veien til busslommene. Det er lite ønskelig når vi tenker på trafiksikkerhet. Jeg håper at en spennende undergang med kunstverk vil lokke til seg folk. Dessuten blir det langt triveligere med pene underganger, sier Solveig.

- Vi har i første omgang tenkt at dette skal være et prøveprosjekt på ca 1 år. Da vil vi evaluere og se om vi fortsetter ordningen, eventuelt utvider til flere underganger. Dersom forsøket blir vellykket kan vi se på andre muligheter for dekorering av resterende underganger, for eksempel fra andre miljø som skoleklasser. Jeg tror vi har mye å vinne på å samarbeide med brukerne – og spesielt ungdommen. Jeg tror dessuten at dersom vi gir tillitt får vi også tillitt tilbake, sier distriktsleder Solveig.

Han som skal utføre grafittien – og som er vegvesenets kontaktperson kaller seg pensjonert grafittkunstner og ønsker å være anonym. – Vi er veldig spent på resultatet, sier Solveig Hansen.

"Utsmykning" av undergang i Harstad – utført av lokal grafittkunstner



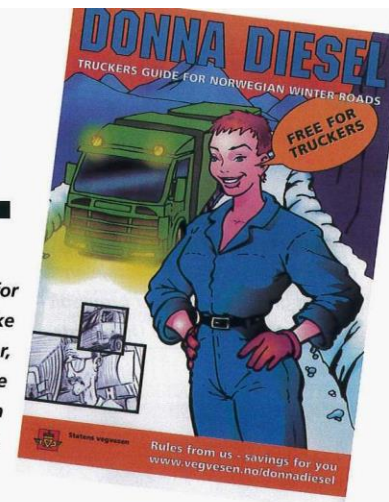
DONNA DIESEL

Donna Diesel er en tegneseriefigur og merkevarer for informasjonskampanjen "Utenlandske sjåførere på norske vinterveger". Kampanjen er rettet mot sjåførere, bileiere, transportselskap og oppdragsgivere fra tidligere Øst-Europa. Informasjonskampanjen er inne i sin andre sesong og skal avsluttes i 2003.

TEKST OG FOTO: LISA SUNDSTRØM

Informasjonsinnsatsen har til nå vært rettet direkte mot sjåføren. Innsatsen framover retter seg i større grad mot bileieren, transportselskap og oppdragsgiverne.

Dekk, kjettinger, riktig rutevalg, laste riktig og ikke minst norske kjøre- og hviletidsbestemmelser er innholdet i informasjonskampanjen. Informasjon om kampanjen er spredd via Internett (5 språk) www.vegvesen.no/donnadiesel.no, skriftlig informasjonsmateriell, møter med målgruppen og samarbeid med Norges Lastebileierforbund (NLF) og det internasjonale lastebileierforbundet (IRU). I Troms er Boye Yttervoll koordinator for kampanjen.



Lite kunnskap

De siste årene har det vært stadig økende trafikk av utenlandsk langtransport og tungbiler i Norge. Den siste offisielle statistikken viser en økning over norske grensestasjoner på over 100 000 kjøretøy de siste årene.

Utenlandske sjåførere og transportselskap er ikke kjent med norske lover, regler og forskrifter og hvilke forbud som gjelder omkring transport og bruk av tunge kjøretøy. Norge har et sammensatt vegnett med store kvalitetsforskjeller. Fergetransport og bompenger fører til ekstra kostnader som gjør at utenlandske sjåførere ofte velger andre og tyngre vegruter, som skaper problemer med framkommeligheten.

Wiggo Kanck, informasjonsansvarlig for kampanjen var på nyåret på besøk i Øst-Europa. Sjåførene forteller om mangel på penger, månedslange opphold bak rattet, liten eller ingen forståelse fra bileiere for hva som kreves av utstyr på norske veger. Sjåførene har heller ikke økonomi til å kjøpe kjettinger eller nye dekk når det kreves. Ingen tar ansvar for sikkerheten. Donna Diesel er derfor en svært viktig kampanje for å styrke trafiksikkerheten på norske veger.

Kampanjen videre framover

Fra høsten 2002 erstattes dagens tegneserie med "truckers-guide" - et servicehefte som inneholder lover og regler i forbindelse med kjøring på norske veger. Oppmerksomheten rettes også mot norsk tungtransport. Det er nemlig ikke alle norske biler som er like godt skodd på våre vinterveger. Kampanjen avsluttes høsten 2003.



Sigmund Seppola arbeider på tollstasjonen på Kilpis – på grensa mellom Norge og Finland. Ca. 100 biler passerer hvert døgn over grensa. De fleste kjører fisk fra Norge. Fra Russland og Estland kommer biler med tømmer. Hans erfaring er at dekkene stort sett er bra – men motorene er det verre med. 250 informasjonspakker ble delt ut i Troms i fjor vinter. 150 av disse ble delt ut fra Tollstasjonen på Kilpis. Også årets kampanje vil ha hovedoppmerksomheten rettet mot grenseovergangen.

Slutt å drømme – våkn opp!

REKRUTTERING

Når gutter er små, drømmer de ofte om å bli brann- og politimann – kanskje flyver. Jentene drømmer ofte om å bli sykepleier, frisør eller sangerinne. Men hvem drømmer om å jobbe i vegvesenet? Kanskje en eller annen liten gutt eller jente har møtt en "gul" mann, sett en gravemaskin eller brøytebil – også i drømmene. Men kan vi stole på drømmer som rekrutteringsgrunnlag? Og hvordan rekrutterer vi egentlig folk til vegvesenet?

TEKST: LISA SUNDSTRØM/MAY-GØRIL ELLINGSEN
FOTO: LISA SUNDSTRØM

Yrkesmesser

Vegvesenet har i flere år deltatt på yrkesmesser hvor vi møter ulike ungdomstrinn. De fleste er opptatt av å få med seg noe – enten reflekse eller sukkertøy. De deltar dessuten aktivt i konkurranse med fin premie. Men de færreste ser på vegvesenet som framtidig arbeidsplass. Oppfatningen og holdningen til vegvesenet er stort sett negativ. Det er vi som brøyter, sover på spader og tjener dårlig. En liten prosent ønsker mer informasjon. Likevel er dette en arena hvor vi tross alt kommer i snakk med ungdom – og hvor vi får drevet litt trafikksikkerhetsarbeid med utdeling av reflekse.

Lærlinger

Vi rekrutterer ellers framtidige ansatte via lærlingeordninga. I dag har vi 19 lærlinger i 8 ulike fag. Disse er kommet til oss gjennom yrkesvalg i videregående skole. Tilførselen til etaten er størst på bygda, men tilbudet om jobb i vegvesenet etter lærlingetida er ikke garantert.

Gul sommerleir

Den beste rekrutteringsmåten viser seg å være gjennom "bli kjent med vegvesenet-metoden" – enten via arbeidsuker, utplassering – eller som i Buskerud som arrangerte såkalt "Gul sommerleir". Her tilbragte 25 14-15-åringere fra Akershus, Buskerud, Vestfold, Oslo og Hordaland ei uke i vegvesen-miljø hvor de fikk presentert ulike vegvesenaktiviteter. Opplegget var en suksess – og anleggsbesøk, gravemaskinkjøring og brobygging var mest populært + besøk av en internasjonal popstjerne (Morten Harket).

Arbeidsuke

Vegvesenet som arbeidsplass – i en arbeidsuke – har også gitt gode resultat: Men det forutsetter at arbeidsuka betyr introduksjon i vegvesenets ulike arbeidsfelt – og ikke fungerer som ekstrahjelp for vegvesenet.

Framtida

Hva gjør vi i framtida for at vegvesenet fortsatt skal ha muligheten til å rekruttere nye folk? Hva gjør vi når 90% av dagens unge helst vil jobbe



Einar Karlsen fra Narvik veg- og trafikkstasjon og Solveig Hansen fra Harstad trafikkstasjon på yrkesmessa i Narvik i oktober.

bak en skjerm – eller "noe annet" som først og fremst gir høy lønn? Hvordan og hvor markedsfører vi vegvesenet som en moderne etat – med moderne datateknologi som arbeidsverktøy og forholdsvis høy lønn – men også med utviklingsmuligheter, utfordrende oppgaver og godt arbeidsmiljø?

Satsingsområder

Spørsmålene er mange – men også de vi må ta tak i framover: Vi må blant annet sørge for at det gis et utdanningstilbud i fag som er knyttet til vegvesenet. Anleggsmaskinfører, tunnel og fjell, anlegg og bergverk er dyre linjer på videregående skole som fylkeskommunene ser ut til å nedprioritere ved å tilby søkerne billigere og andre yrkesvalg i stedet. Vegvesenet kan gjøre en jobb ved å tilby støtte til elevene og materiell og utstyr til skolen. I flere fylker har dette ført fram og klasser er blitt etablert etter kraftig påtrykk fra vegvesenet. Studenter fra ingeniørhøgskolene skal prioriteres ved inntak til sommerjobb og interesserte kan ta diplomoppgaver og semesteroppgaver hos oss i våre fag. Dette har vært, og er en god kilde til rekruttering i vegvesenet. For å få og beholde de beste fagarbeiderne i framtida må vegvesenet selv være på banen og aktivt rekruttere. Dette kan blant annet gjøres ved at arbeidet i opplæringskontorene videreføres.

REKRUTTERING

Arbeidsuke i vegvesenet

TEKST: SOLVEIG HANSEN/LISA SUNDSTRØM
FOTO: OLE MAGNUS ELLEFSEN

Bjørn Eirik Eilertsen fra Hagebyen ungdomsskole var utplassert på Harstad trafikkstasjon i ei uke. - Vi har tidligere hatt skoleelever hos oss, og får hvert år henvendelse fra skolekontoret i Harstad, sier distriktsleder Solveig Hansen, som har svart ja alle ganger. Men det er ikke hvert år at vi har elever fordi valg av arbeidsplass er et ønske fra elevene selv. I år var vi derimot heldig og fikk en kjekk gutt som er tilflytter fra Stavanger, sier Solveig.

Bodil Heide var kontaktperson og laget arbeidsplan for Bjørn Eirik. Vi har som mål at eleven skal være innom alle oppgaver på en trafikkstasjon. Arbeidsplanen var lagt opp med halve dager med fag der navngitte personer var ansvarlig for å følge han opp. Første dag hadde jeg omvisning på stasjon og kort informasjon om vegvesenet, sier Solveig. Bjørn Eirik var ellers innom registrering, førerkort, hallkontroll, ATK, vegoppgaver og utekontroll. Som ventet var utekontroll og hallkontroll det han likte best. Siste dag hadde jeg avslutningssamtale der han fikk evaluering på arbeidsuka-innsats og engasjement - med bra resultat, sier Solveig. Alle som hadde ansvar for fagopplegg evaluerte arbeidsinnsatsen. Bjørn Eirik sa at han hadde trivdes godt hos oss. Men han var naturlig nok usikker når det gjaldt framtidig yrkesvalg.

Eirik på ulike oppdrag i vegvesenets tjeneste

Vi synes det er veldig trivelig og positivt å ha skoleelever utplassert, sier Solveig. Vi prioriterer tid til eleven som er svært viktig for at resultatet skal bli bra. Vi håper at vi har fått markedsført Statens vegvesen som en spennende arbeidsplass og vist bredden i oppgavene i etaten, sier Solveig Hansen til slutt.



Ideer og forslag

– en oppegående aktivitet

Det finnes mange oppfinnsomme og kreative personer i vegvesenet.

Flere gode forslag er kommet inn siden Vegstikka presenterte oppfinnerne i fjor på denne tida.

Her er siste års premierte bidrag med kommentarer fra Forslagsnemnda; fra Hallvard Tyldum, Berit Kallenborn, Hege Høgås, Liv Sørensen, Roald Markussen og Knut Helge Grimstad.

Forslagene i sin helhet finnes på Vegveven – under menyvalget "Forslagsordninga".

TEKST: ANNA BIRKELUND/LISA SUNDSTRØM
FOTO: ARILD T. SANDNES/LISA SUNDSTRØM

Forbedring av avgasskontroll på personbiler

Hallvard Tyldum, Tromsø trafikkstasjon



Hvordan disse med hjelp av avgasskontroll av kjøretøy er det nødvendig å foreta avgasskontroll. De fleste kjøretøy er lette kjøretøy med bensinmotor. Avgasstesteren for disse er konstruert slik at det ikke kan benyttes vanlig eksosavsgang mens testen pågår uten at måleresultatet blir feil.

Det ble så montert opp en kraftig punktavsug innvendig i hallen. Dette avsug har så stor kapasitet at det ikke er nødvendig å benytte slange som går inn på selv eksosrøret og samler opp eksosen umiddelbart etter at den har forlatt eksosrøret. Ordningen påvirker ikke måleresultatet. Etter at avgasskontrollen er ferdig skyves punktavsug til side, og det ordinære eksosavsug

kobles til. Fordeler med endret løsning er at man kan foreta avgasskontroll innendørs. Det er renere luft i kontrollhallen, og avgasskontrollen går raskere. Løsningen har fungert svært bra i Tromsø, og ble premiert med kr 3000,-.

Vindmålingsinformasjon fra Sandnessundbrua på internett

Berit Kallenborn, vegkontoret

Opplysninger om vindhastigheten ved Sandnessundbrua bør legges ut på internett. Dette bør gjøres ved en automatisk prosess som for eksempel går hver halvtime. Fordelen er at man på internett kan se hvordan vindforholdene er før man drar ut. Informasjonen er også nyttig for de som ferdes på sjøen. Forslaget, som ble premiert med kr 1000,- er et positivt og godt innspill til debatten om hva som skal legges inn på det nye presentasjonssystemet på landsbasis (klimastasjoner).

Vedtaksvarslingsblankett

Hege Høgås, Harstad vegstasjon

Vedtaks/varslingsblankett blir ofte brukt, og jobben med å skrive/tegne disse blankettene er omfattende og tar tid. Blankett nr 181, 184 og 185 er laget i excel regneark. I blankett 181 føres opplysninger om varslingsplan, vedtak, vegnr., strekning, dato osv. De felt som skal/kan skrives i er markert grå. Opplysninger fra ark 181 blir automatisk overført til blankett nr 184. Slik er det bare å tegne inn eventuelle skilt som skal benyttes. Blankett nr 185 er en side med samme opplysninger, men en blank side for egen tegning. Systemet er i bruk ved enkelte stasjoner i Troms. Forslaget fra Hege har ført til at vi har undersøkt litt om hva som ellers finnes på dette området i etaten.

Vi har funnet et system utarbeidet av Trond Fossum i Akershus som inneholder en skiltbank. Dette programmet er derfor kommet lenger i utviklingen enn det Hege har laget. Systemet Trond Fossum har laget må brukes i EDB-programmet Visio 2000. Forslaget er premiert med kr 1 000,-.



Hege Høgås med blankettene sine

Bilag for gjentatte utbetalinger

Liv Sørensen, vegkontoret



Liv Sørensen – nytt skjema

Skjemaet kan brukes til for eksempel husleie/maskinleie. Skjemaet fylles ut, attesteres og anvises for et helt år. Husleie/maskinleien blir lagt inn for hele året med forfall hver måned. Man unngår å få fakturaen anvist hver gang. Skjemaet, som ble premiert med kr 1500,-, er tatt i bruk i Troms. Det er arbeidsbesparende og gir mindre papirmengde.

Klemme til merking av stikkrenner med tanke på stiming

Roald Markussen, produksjon Sør

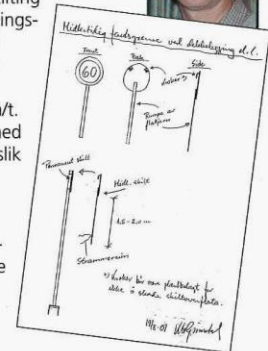
Etter en vinter med mye stiming/tette stikkrenner vil denne konstruksjonen være til stor hjelp for å finne stikkrennene. Ved mye is/snø i grøftene må det ofte maskin til for å finne enden på stikkrennen. Klemmen som er konstruert vil gjøre maskin overflødig og dermed spare store summer. Klemmen er meget enkel og billig å lage. Den kan brukes på alle dimensjoner av betong-, plast- og stålør. Forslaget settes i verk vinteren 2001/2002, og er premiert med kr 6000,-.

Bedring av arbeidsskiltning ved dekkelegging

Knut Helge Grimstad, Finnsnes

Forslaget vil sikre oss riktig skiltning av fartsgrensa ved dekkeleggingsstrekninger – også ved andre arbeider der det er behov for midlertidig å redusere hastigheten til 50 eller 60 km/t. 50- og 60 km-skilt utstyres med 2 ører (kroker) og "rumpe", slik at de kan henges utenpå permanente fartsskilt. Skiltet festes av at "rumpe" (av flatjern) festes med stramme-reim nede på det permanente skiltet. Med er rumpe på 1,5 - 2,0 meter vil man de fleste steder kunne henge opp skiltet fra bakkenivå.

Problemet i dag er at permanente skilt enten blir vridd 90 grader ut til side, eller de blir forsøkt tildekket med søppelsekker eller lignende. Resultatet ser uansett lite profesjonelt ut. Slik tildekking betinger at mannskapet må klatre i høyden, og her er risikoen for nedfall og arbeidsskade stor. Gjentakende fartsskilt på strekningen (f.eks ved kryss) blir enten ikke tildekket/snudd eller de blir tildekket/snudd uten at midlertidig fartsskilt blir satt opp her. Resultatet blir altså i beste fall færre skilt enn permanent skiltning, og dette svekker kvaliteten på skiltninga. Forslaget premieres med kr 7 000,- samt krus. Ved premierung er det lagt vekt på at den viser den rådende fartsgrense, og at HMS-verdien er stor.



VI SES I TROMS

er en av årets refleksaksjoner. Aksjonen er et samarbeidsprosjekt mellom Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Fylkeskommunen, og flere transportbedrifter. Hensikten med aksjonen er

å redusere antall fotgjengerulykker ved økt bruk av refleks. Målgruppen er voksne folk – kanskje de som er minst flink til å huske refleks. Refleksbåndene er delt ut i hele fylket.



Hyggelige møte med rassikring og gamle kjente

TEKST: LISA SUNDSTRØM
FOTO: ROLF HILLESØY

Vegvesenet har i høst drevet med rassikring på strekningen Mefjordaksla – Mefjordvær (i Ottervika). Rolf Hillesøy, som tidligere jobbet på vegkontoret, var midt i oktober på tur på Senja. Der traff han gamle kjenninger på veien. Tross vått og mørkt vær var humøret på topp med slagferdige og humorfylte kommentarer – som alltid – sier Rolf i en e-mail til redaksjonen. Vegstikka takker for bilder og tekst. Det er spesielt artig at tidligere vegvesen-folk fortsatt tenker på Vegstikka når de drar langs land og strand.

Rasoverbygget på fv. 252 i Ottervika er 65 meter langt. Total utvidelse av veien er 300m. Det har jobbet 5 mann der, men arbeidet er nå innstilt for vinteren. Ferdigstillelse av arbeidet blir neste sommer, sier Reidulf Broderstad.



I arbeidsbrakka: Eidis Eidissen, Einar Jakobsen og Hermod Nilsen



Dag Henriksen.

UTEAKTIVITETER og utfordringer

Midt i oktober avviklet Trafikkavdelinga sin årlige konferanse. Naturlig nok var samlingen fylt av temaet omstilling.

TEKST: LISA SUNDSTRØM
FOTO: LISA SUNDSTRØM/KNUT ARNE HENRIKSEN

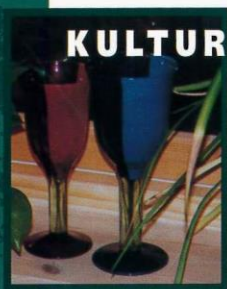


Følgende inntrykk sitter igjen etter konferansen:

- De fleste vil ha de samme arbeidsoppgavene som i dag.
- Distriktene blir mer viktig i framtida enn i dag. Her vil hovedtyngden av trafikks oppgaver være plassert.
- Det vil bli fleksible løsninger med hensyn til arbeidsplasser og utøvende funksjoner.
- Trafikk skal ha 24 timers service.
- Det vil bli reduksjon av 1000 ansatte fram mot 2007 (tross økt satsing på trafikksikkerhet + andre tiltak)
- Distriktsleder vil få en selvstendig rolle på et framtidig distriktskontor (vegkontor?)
- Det vil bli gjennomgående bruk av anbud når det offentlige i framtida kjøper varer og tjenester.
- Byggherren må utvikle kontraktstyper som utvikler markedet.
- Det må bli langvarige kontrakter med ansvar for større deler av vegnettet.
- Trafikksikkerhet er vinneren i statsbudsjettet!
- Vi må gjennomføre tiltak som gir markant reduksjon i trafikulykker.
- Innsatsen på TK-sida må økes.
- Vi vil gjerne beholdet folket – men de må være villige til å kompetanseutvikle seg.
- Vi må gjøre oss "lækker". Statens vegvesen er en stimulerende og attraktiv arbeidsplass.

Etter "alvorets timer" var det løssluppen samling på stranda. Tauhopping, snurring rundt stokker og krypning på sand var utfordringene for de fleste. Men Torbjørn Naimak og Per Ivar Harila måtte gå i vannet – i særdeles tiltrekkende og ettersittende dykkerdrakter. Vi andre bøyer oss i beundring for ledere som er villig til å bli våt på føttene!!!!





Glasskunstneren på vegkontoret

TEKS: LISA SUNDSTRØM
FOTO: THØRMOD HANSEN/LISA SUNDSTRØM

Ann-Sylvi Hansen er engasjert på mange områder. Det gjelder både arbeid og fritid. Men det hun brenner mest for akkurat nå er glassmaling. Ann-Sylvi maler glass i utallige former og farger. Ideer fikk hun i starten fra bøker og utstillinger. Etter hvert har hun laget sin egen stil, og overrasker både venner, familie og kolleger med flotte glassprodukt til bursdager og jul.

Ann Sylvi er glad i farger – men mest glad i å lage stilrene produkt. Hun henter inspirasjon fra naturen og hverdagsbilder – gjerne med litt personlig preg til mottakeren.

Når Ann Sylvi ikke maler på glass – eller vever – eller er på hytta på Ringvassøya - eller engasjerer seg i foreningsarbeid - arbeider på hun på forværelset på trafikkkavdelinga på vegkontoret. Her forsøker hun blant annet å holde orden på alle de andre på avdelinga. Jobben som sekretær og avdelingskoordinator for trafikkkavdelinga er både krevende, tilstedeværende, utfordrende og slitsom. Men Ann- Sylvi – som har vært ansatt i vegvesenet i 29 år – trives i Statens vegvesen. Hun ser for seg mange og spennende oppgaver i framtida - både i arbeidet og fritida.

Hun utfordrer de andre "hobbykunstnerne" til å komme "ut av skapet" med sine produkter.



Ann-Sylvi, Buster og noen av produktene



Dugnad på Perskogen

TEKST: EDEL AUSTLID/GUNNHILD ROSENFELT
FOTO: GUNNHILD ROSENFELT

Ansvarer for drift og vedlikehold av velferdsbyggene (Perskogen, Innset og Revelva) er delvis lagt til de ansatte. Ansvarer skal ivaretas av et byggutvalg for hver av hyttene. Alle utvalgene ledes av Oddmar Eilertsen.

Det skal brukes 150.000 kr pr år i 3 år til opprustning og drift av alle 3 hyttene. 50.000 kroner av dette skal bevilges fra velferdsmidlene som tildeles de tilsatte i fylket. Dersom vi ønsker at det skal taes mindre fra velferdsmidlene kan vi gjøre det ved å arbeide dugnad. Dette er bakgrunnen for at vi har invitert til dugnad blant de tilsatte.

I første omgang får Perskogen en ansiktsløfting. Dette er den største bygningen og den som har størst behov for vedlikehold - både innvendig og utvendig. I høst har vi hatt 2 dugnadshelger på Perskogen. I tillegg har flere syere sydd nye gardiner til alle leilighetene.

Den første dugnadshelga, 8.-9. september, ble alle leilighetene rundvasket. Hele huset ble malt et strøk utvendig, og en del råtne panelbord ble skiftet. Pipene over tak ble også pusset. I tillegg ble soverommene i 3 av leilighetene malt ett strøk.

Det var mange som deltok i dugnadsarbeidet – i alt 20 stykker. Dugnaden var både sosial og trivelig - i tillegg til arbeidet som ble utført! Spesielt hyggelig var det at så mange av pensjonistene stilte opp. Eldste mann var over 80 år! ...og pensjonistene lovt å komme tilbake dersom det ble "like mye piker, vin og sang" igjen!

Andre dugnaden var 5.-7.oktober. Da var 6 stykker med. Tilsammen har vi nå arbeidet 325 dugnadstimer. Planen er at Perskogen skal gjøres ferdig i løpet av våren neste år.



Hermod Eliassen fra Birtvarre i full sving.



Stor stemming – god dugnadsånd og masse sosialt samvær.



Leif Nystad – nettopp fylt 80 år!



Fra venstre: Oddmar Eilertsen, Eldar Østerås, Sturla Bjerkemo, Jon Skogly, Egil Seppola, Ivar Henriksen og Eirik Blix.

PREMIERING

For flere år siden sa vi at alle som bidro med artikler, bilder eller ideer til Vegstikka skulle premieres. Forutsetningen er at tema ikke er en del av jobben - og som sådan en del av den enkeltes informasjonsplikt. Dessverre har vi ikke vært særlig flink med premiering de siste årene - men INGEN ER GLEMT. Alle er registrert og skal nå påskjønes for sine bidrag - stort og lite.

TEKST/FOTO: LISA SUNDSTRØM

Iblant kan bidragene være i grenseland mellom jobbrelatert og "selvpåfunnet". Vi vurderer og premierer så godt vi kan! De største bidragene - artikkel og bilder - blir premiert med Vegstikka-sekk. Mindre bidrag, som bilder, illustrasjoner, ideer eller korte tekster blir premiert med krus, pinner eller refleks. Det gjelder også gode bidrag som er i "grenseland".

Studieturer

En del av poenget med vegvesenets studieturer er å formidle det du har opplevd til andre i etaten. Derfor skal alle skrive rapport etter studieturer. Vi er i tillegg glad for at så mange skriver om sine turer i Vegstikka. Derfor premierer vi alle studiebidragene.

Gjengangere

Jentene utmerker seg stadig - også i Vegstikka-sammenheng. Vi har noen trofaste bidragsyttere som alltid tenker på Vegstikka når de opplever noe, observerer noe eller bare har det artig. Det er Solveig Hansen i Harstad, Unni Helberg (tidligere Bardu) og Lovise Stavem (nå Tromsø - men tidligere Bardu), Margit Pedersen og Anne-Marie Båtnes på Storslett. Men for at ingen skal være glemt eller gjemt vil vi takke alle som er premiert. De er selvsagt premiert fordi de har tenkt på VEGSTIKKA - og alltid har bedriftsbladet sitt i tankene.

Her presenterer vi bidragsyttere til Vegstikka for årene 1999, 2000 + 3 nr. av 2001.

1/1999

Odd Helge Jensen, Harstad trafikkstasjon (bilder og tekst fra julelunsj på trafikkstasjonen): KOPP
Tor A. Ballovarre, Alta trafikkstasjon, leserinnlegg: PENN

2/1999

Leif Meisler, artikkel med bilder om skredkurs: SEKK
Solveig Hansen og Ernst Selvik, Harstad trafikkstasjon - tekst og bilder fra innvielse av trimrom på trafikkstasjonen: KOPP

3/1999

Halvard Tyldum, Tromsø trafikkstasjon, reportasje fra Svalbard med tekst og bilder: SEKK



Ole Magnus Ellefsen og Solveig Hansen.

May-Gøril Ellingsen, vegkontoret, tekst og bilde fra sykkelmuseum i England: KOPP
Kjell Robertsen, vegkontoret, tekst og bilder fra Vegcup: KOPP
Nils A. Johnsen, vegkontoret, reportasje fra studietur for Tromsø trafikkstasjon: KOPP

4/1999

Kjell Robertsen, Vegkontoret, artikkel + bilde om skilting: PENN + REFLEKS
Geir Berger, Vegkontoret/Vegdirektoratet reportasje fra studietur til Finland: KOPP
Margit Pedersen/Ingunn Syrstad, Storslett, reportasje fra padletur i Reisaelva: KOPP

5/1999

Solveig Hansen, Harstad, bilde: PENN
Eilif Mathisen, vegkontoret, reisebrev: KOPP
May-Gøril Ellingsen/Gunnhild Rosenfeld, studietur: PENN + REFLEKS/KOPP
Knut Arne Henriksen, vegkontoret, tips om brev: REFLEKS
Roald Westerboth, Storsteinnes, bilde: REFLEKS + PENN

1/2000

Charles Hermansen, Gratangen, bilde: REFLEKS + PENN
Trygve Pedersen, vegkontoret, artikkel: KOPP



Halvard Tyldum.

Hermod Eliassen, Storslett, bilde: REFLEKS + PENN
Hallvard Haugan, Tromsø, bilder: KOPP
Sigurd Skjelmo, vegkontoret, bilder: KOPP

2/2000

Lovise Stavem, Bardu, avisutklipp: PENN + REFLEKS
Arne Storhaug, Bardu, bilder: REFLEKS + PENN
Ole Andre Helgaas, vegkontoret, bilder: KOPP
Eilif Mathisen, vegkontoret, artikkel om studietur: PENN
Knut Arne Henriksen, vegkontoret, bilder: PENN
Roald Rasmussen, Harstad, bilder: KOPP

3/2000

Janne-Torill Andreassen, bilde: KOPP
Sigurd Skjelmo, vegkontoret, bilde: PENN
Charles Hermansen, Gratangen, bilder: KOPP
Hilde Sjøvoll, Evenskjer, bilde: KOPP
Astrid Eide, vegkontoret, reportasje: KOPP
Lise Nyvoll, vegkontoret, reportasje studietur: KOPP
Eilif Mathisen, vegkontoret, reportasje: REFLEKS

1/2001

Anne-Lise Sæther, vegkontoret, reportasje studietur: KOPP

2/2001

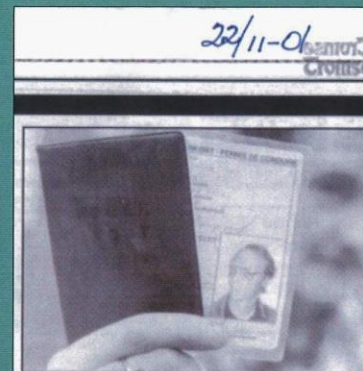
Anita Strand, Finnsnes veg- og trafikkstasjon, brev til vegvesenet: PENN
Arve Hegseth, vegkontoret, konvolutt: PENN
Tore Johnsen, Gibostad, bilde: KOPP
Inge Iversen, Tromsø trafikkstasjon, brev og tegning: PENN
Jan Lind, Bardu, bilde + tekst: KOPP
Kari Strand, Storslett, bilder og tekst: KOPP
Solveig Hansen, Harstad trafikkstasjon, bilder, tips, ideer og bidrag: SEKK

3/2001

Margit Pedersen, Storslett trafikkstasjon, bilde: PENN
Ole Magnus Ellefsen, Harstad trafikkstasjon, bilder, tekst, ideer og tekst: SEKK
Vibeke Guddingsmo, vegkontoret, bilde: PENN
Gudmund Løvli, Nordkjosbotn, ide: PENN

Trivelige jenter i VEGVESENET

Følgende er klippet fra et leserinnlegg i Bladet Tromsø 22.11. Endelig - svart på hvitt - får vi bekreftet at jenter i vegvesenet er trivelige. For øvrig er innlegget både underholdende og "avslørende" når det gjelder hva vi sysler med på trafikksida.



Fører kort for 7,5 tonn

I går var jeg hos Anton på Skansen for å få legeattest for fornyelse av sertifikatet klasse C1. Kjekt å ha; dessuten er det veldig artig å kjøre stor bil, blir litt «konge» på veien. Jeg var den fjerde hos Anton i går med slikt ærend, det var visstnok en rolig dag i så måte.

Anton hadde på forhånd fylt ut skjemaet med det han visste - han har meg jo på data. I løpet av «revolver-intervjuet» kom førerkortet opp av lomma:

«Er du sikker på at du trenger å fornye dette?», spurte Anton, - det er jo gyldig for klasse C1 til 2008.

Jeg måtte selvsagt sjekke dette, og ringte vegvesenet i Alkeveien:

« Dette kan jeg ingenting om, jeg tør ikke svare deg. De som kan dette har gått for dagen. Ring 815 00 999 i morgen før kl. 15, sa den hyggelige damen.

Så jeg gjorde det:

« Nei, du trenger ikke fornye, det gjorde du jo i 1998, sa damen som kunne dette. (Svært så trivelige damer de har på Vegvesenet!).

« Ja, men alle må jo fornye, - trodde jeg - dersom de fortsatt vil ha gyldig C1-førerkort.

« Nei, bare de som ikke tidligere har levert legeattest og fått den nye typen EU-førerkort. Og så må det stå på baksiden i kolonne 11 etter klasse C1 dato som det skal være gyldig til. Før den datoen må du fornye med ny legeattest. De som bare har stemplet godkjenning for 7,5t må fornye, og de som har dato 2002-01-01 må selvsagt fornye - hvis de da trenger å kjøre slik «nesten stor»-bil.

« Var dette forvirrende? Spør de hyggelige damene på 815 00 999 før kl. 15.

Sjekk dette før du går til legen, fotografen og Vegvesenet i Alkeveien. Har du allerede bestilt legetime, så husk å avbestille den.

jon e

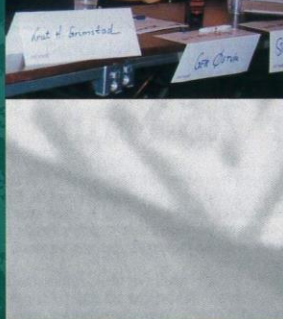
Søte gutter...

I februar i år var samtlige ledere i vegvesenet i Troms samlet til møte i Harstad. Tema på møtet var ulike vinklinger på lederrollen. Viktige og interessante ord og meninger ble sagt i løpet av to dager. En av foredragsholderne var Anne-Guri Selnes fra Nidar sjokoladefabrikk. Budskapet ble mottatt med stor glede! Ingen ord og meninger ga så god respons og glede som sjokoladen!

FOTO: LISA SUNDSTRØM



Søte gutter spiser gjerne sjokolade.



Personallytt

Takk for oss!

Ruth Eriksen, Tromsø trafikkstasjon
Gerd Giæver, Tromsø trafikkstasjon
Trygve Johnsen, Anlegg Balsfjord
Kjell Bogstrand, vegkontoret
Asgeir Larsen, Tromsø trafikkstasjon
Marita Hansen, vegkontoret
Janikke Syse, vegkontoret
Rolf Heimly, Anlegg Balsfjord
Tormod Olsen, Produksjon Finnsnes
Per Ivar Harila, vegkontoret

Permisjon

Torbjørn Naimak

Velkommen!

Viggo Steinnes, Tromsø trafikkstasjon
Christian Rognseth, lærling Tromsø vegstasjon
Jim Roger Larsen, lærling Tromsø vegstasjon
Ørjan Vårtun, lærling Tromsø vegstasjon
Iren Løvberg, lærling Finnsnes veg- og trafikkstasjon
Tora Rangnes, vegkontoret

Gratulerer med 50 år

Eva Bræck, Tromsø 2. desember
Børre Hansen, Sortland 3. desember
Vera Lyså Knutsen, Gullsfjord 10. desember 2002
Viggo Augustinussen, Ramfjordbotn, 4. januar 2002
Hans-Henrik Ellefsen, Grovfjord, 4. februar 2002
Leif Jarle Bruun, Sandtorg, 14. februar 2002
Einar E. Nilsen, Lindbu, Rossfjordstraumen, 23. februar 2002

Gratulerer med 60 år

Werner Karlsen, Sørreisa 10. desember
Arne Hem, Storsteinnes 24. desember
Svein Stormo, Tromsø, 2. februar 2002
Kjell Jensen, Tromsø, 11. februar 2002
Gisle Storhaug, Tromsø, 21. februar 2002
Tor Hugo Brox, Kvaløysletta, 27. februar 2002

25 års tjeneste i etaten

Kjell Jensen, Salangsdalen, Bardu, 13. desember
Lillian Størmer Eriksen, Tromsø, 1. januar 2002
Anita Molander, Sandtorg, 1. februar 2002
Sverre Kristoffersen, Storslett, 7. februar 2002
Inge Joh Sæterli, Storsteinnes, 8. februar 2002
Reidar Johnsen, Tennevoll, 21. februar 2002

Savner tunnelåpninger

Vegåpninger er gjerne høydepunkt i vegvesenets historie. Men at de også er høydepunkt for andre, og viktige personer, varmer et vegvesen-hjerte. Denne gangen handler det om nettopp avgåtte samferdselsminister Terje Moe Gustavsen. I Dagbladets "Magasinet" av 24.11. kan vi lese følgende:



Savner tunnelåpningene

Tidligere samferdselsminister Terje Moe Gustavsen holdt på å gjøre reint i motorrommet på sin Saga 35.
1: - Det første jeg gjorde, var å reise på biltur alene noen dager. Ellers har jeg laget middag til familien.
2: - Jeg har inntrykket av å ha truffet halvparten av landets ordførere, og den kontakten med mennesker savner jeg. Høydepunktene var åpning av veier og tunneler. Det er politikk i praksis. Så savner jeg rett og slett makta. Og maten under regeringskonferansene.
3: - Slissing om penger.

For å minnes en utrolig flott tunnelåpning bringer vi bilde fra fjorårets åpning av Ibestad-tunnelen – med Terje Moe Gustavsen som midtpunkt!



FOTO: LISA SUNDSTRØM

Takk!

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 60-årsdag den 6. oktober 2001.
Hilsen Norun Isaksen

Vi takker for den deilige kaken og pengegaven som vi fikk av trafikkavdelingen og kontorsiden på produksjon på Finnsnes veg og trafikkstasjon i anledning bryllupet vårt 19.okt.01.
Hilsen Herdis og Jan, Botnhamn

Takk for alle 42 årene i vegvesenet. Takk til medarbeidere, i utedrifta, på vegkontoret og en spesiell takk til Torleif Hole.
Karl Johan Sivertsen

Jeg takker for oppmerksomheten i forbindelse med mine 25-år i etaten.
Odd Arne Andreassen

