

C



God sommer!



God Sommer!

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN TROMS

Nr. 2 - 1990
22. Årgang

Redaktør:
Lisa Sundstrøm

I redaksjonen:
Rolf Hillesøy
Anna Birkelund

Illustrasjoner:
Torild Heimdal

Redaksjonsråd
Spesialarbeider Reidulf Sørli
Konsulent Anna Johansen
Oppsynsmann Bjørn Eriksen
Plansjef Tor Hugo Brox
Overing. Gudmund Reiertsen

Utgiver
Statens Vegvesen Troms
Vegkontoret
Postboks 615 - 9001 Tromsø
Telefon 083/56 211

Sats og trykk
Lundblad Grafisk A.s
Tromsø

Opplag
1600 eksemplarer

INNHold

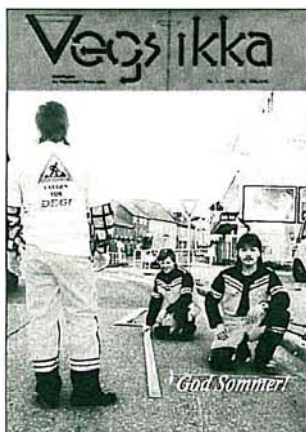
side

Med sommerlig hilsen til alle bilister !	3
I veggen for deg	3
Ny fylkesvegplan vedtatt	4
Det må bli verre for at det skal bli bedre	5
Stasjonene har ordet:	
Vedlikeholdsområde 2, Bardu	6
Miljøet i fokus	8
Organisasjonsendringer ved Troms vegkontor	9
Nyt sommeren, men tenk på høsten og vinteren	10
Velkommen til Statens vegvesen Troms	11
Ferjedrift - Ny ordning	13
Attføring i Statens vegvesen	14
Administrasjonssjefens hjørne	15
Sport	16
Vegkontorets svake kjønn - nå også i Maradonas fotspor ...	16
Tanker i tiden	18
Speakers Corner	19
Ny hovedtillitsmann	20
Vassdrag og vegbygging	21
Miljø og sikkerhet	22
Edmund Nilsen - vår lokale Petter Smart	23
Hva bruker vi arbeidsdagen til?	23
Besøk fra Hordaland vegkontor	24
Sauen - en viktig samarbeidspartner?	25
Reisebrev fra Polen-tur	26
5 i grøftkanten	28
Fra «historieboken»	29
Etatsprofilen	30
Personallytt	31

FORSIDEN

I veggen for oss er Johnny Augustinussen, Tor Jørgensen og Stig Strømsør.

Vegstikka kommer ut fire ganger i året. Det neste nummer kommer ut i september 1990. Frist for innlevering av stoff til dette nummeret er 25. august 1990.



Med sommerlig hilsen til alle bilister !!!

Sommer - denne tida på året da vi nordpå suger til oss hvert solglimt, hver blomst, hvert gresstrå og tenker på de 9 månedene med vinter og de 3 med dårlig skiføre.

Akkurat i år har dette vært en del av virkeligheten selv om juni måned eksploderte med sommer over natta. Fra vinterstemning med svarte trær og hvite fjell opplevde vi sommer med grønne skoger, løvetann og midnattsol over natta. Det kom som kastet på oss.

Og samtidig med alle disse vår og sommertegnene «kaster» også vegvesenets folk seg fram og fyller opp våre riks- og fylkesveger.

Det er jo nettopp nå - midt i den lyseste tida - når ferien og ferdsele på vegene øker, at også vår tilstedeværelse øker. Selv om vi arbeider hele året er det om sommeren vi vises best. Men vi vil gjerne vises også i framtida - uten å mangle noen av våre arbeidskamerater - medarbeidere som kan bli «sugd» bort av en bil i stor fart eller få revet av en arm eller fot fordi han tilfeldigvis måtte jobbe ute i trafikken. Eller kanskje han «bare» får spaden kjørt ut av hånda eller lua revet bort. Like ille er det! Vi vil jo alle trives på vår arbeidsplass, og det gjør vi ikke dersom det er utrygt omkring oss. Så tenk på vegarbeideren i sommer: Han er i veggen for deg!!!
GOD SOMMER!

LISA

I veggen for deg

av Lisa Sundstrøm

Å VÆRE vegarbeider er tøft! Det har vi års erfaring på. Det å jobbe midt i trafikken kan få de farligste konsekvenser. Ulykkene er mange blant våre arbeidsfolk ute på vegene. Selv om vi setter opp fartsdempende skilt blir de lite respektert. Men det er dessverre de få som ødelegger for de mange.

Ut fra dette ønsker vegvesenet i hele landet å fokusere på vegarbeiderens hverdag. Vi ønsker at nestenulykkene blant vegarbeidere skal reduseres og har derfor i år satt i gang aksjonen «I veggen for deg».

Som tidligere år vil vi gjøre kjent hvordan vegarbeideren har det ute i feltet. Han ferdes der ute blant redskaper og biler - og må stadig passe seg. Mange vegarbeidere skulle nok ønske de hadde øyne både foran og bak. Kan hende han til slutt blir lei og forlater hele veggen - og hva da med vårt framtidige vegnett?

Så - ta vare på de gulklede -
de er i veggen for deg!!!



Det er tøft å ha arbeidsplassen ute i trafikken!
Jim Are Bjørklund og Tor Wiggo Elverum.

NY FYLKESVEGPLAN VEDTATT

av Eilif Mathisen

Fylkestinget vedtok i mars i år ny langtidsplan for fylkesvegene for perioden 1992-95.

Vegvesenet begynte arbeidet med denne planen for ca. ett år siden.

Både kommunen og andre vegbrukerinteresser har sagt sin mening før den ble lagt fram for fylkespolitisk behandling.

SELV om planen er basert på visse bevilgningsrammer er det de årlige budsjetter som til slutt avgjør hvor langt vi skal komme nedover prioritetslista før perioden er over. Men rekkefølgen mellom prosjektene får vi tro vil stå noenlunde fast.

Enkelte av de høyest prioriterte anleggene vil nok også komme i gang før 1992. Dette vil gjøre det mulig for andre å rykke høyere opp.

Planen omfatter 3 såkalte «program» med hver sin prioritetsliste.

Program 1: Store prosjekter

Program 2: Forsterkning/distriktutbygging

Program 3: Øvrige prosjekter

For de 2 første programmene kan det oppnås inntil 50 % statstilskudd etter visse regler som stortinget har fastsatt. Program 3 omfatter prosjekter uten slik mulighet.

Prioritetslistene ser slik ut:

Program 1

1. Fv. 232 Skredsikring av Sifjordura (Torsken)
2. Fv. 212/214 Dyrøybrua (Dyrøy)
3. Fv. 15 Bjørnerå-Dale («Toppenevegen» Harstad)
4. Fv. 252 Skredsikring av Mefjordvegen (Berg)
5. Fv. 294 Skredsikring av Isbergan (Tromsø)

De første regnes som sikre prosjekter innenfor planperioden, mens de 2 siste trolig må utestå til senere. «Toppenevegen» befinner seg nok i det usikre «grenselandet» mellom denne og neste periode.

Program 2

1. Fv. 121 Austnes-Leirvåg (Bjarkøy)
 2. Fv. 305 Vannvåg-Vannareid (Karlsøy)
 3. Fv. 53 Kroken-Tønsvik (Tromsø)
 4. Fv. 6 Sama-Trondenes-Ringberg (Harstad)
 5. Fv. 225/227 Lillevassmyr-Vangsvik-Rubbestad (Tranøy)
 6. Fv. 179 Bjelma bru (Målselv)
 7. Fv. 365 Alteidet-Jøkelfjord (Kvævangen)
 8. Fv. 56 Sandneshamn-Sandvika (Tromsø)
 9. Fv. 171 Kirkenesmoen-Ferset-Bjørkås (Målselv)
 10. Fv. 161 Skogstad-Bones (Bardu)
 11. Fv. 312 Svendsby-Russelv (Lyngen)
- Fv. 56 er en ny sambindingsveg på Kvaløya. De øvrige er utbedringsanlegg med sikte på fast dekke og 10 t aksellast.

På Fv. 121 er arbeidet allerede i gang. For de 5 lavest prioriterte anleggene (prioritet 7-11) er det nok tvilsomt om de kommer med i planperioden.

Program 3

1. Fv. 13 Fredly-Standnes, g/s-veg (Harstad)
2. Fv. 53 Kroken-Skjelnan, g/s-veg (Tromsø)

3. Rekkverk på diverse fylkesveger (hele fylket)

4. Ferjeleie på Karlsøy (Karlsøy)
 5. Utbedring av Rotsund, Havnes og Klaufnes ferjeleier (Nordreisa/Skjervøy)
 6. Fv. 286 Meistervik-Vikran (Tromsø/Balsfjord)
 7. Fv. 7 Åsvegen-X Rv. 850, fortau/g/s veg (Harstad)
 8. Fv. 7 St.Olavsg., fortau/g/s-veg (Harstad)
 9. Fv. 263 Kårvikhamn-Aglapsvik (Lenvik)
 10. Fv. 126 Krøttøy-Meløyvær (Bjarkøy)
 11. Fv. 155 Skårvik-Solbakken-Haugli (Salangen)
 12. Fv. 162 Lund-Sørmo (Bardu)
 13. Fv. 166 Innset-Altevann (Bardu)
 14. Fv. 265 Fredheim-Tennskjer (Lenvik)
 15. Fv. 102 Flesnes-Holand (Kvæfjord)
 16. Fv. 292 Seljelvnes-Flatvoll (Tromsø/Balsfjord)
- Der ikke noe annet er nevnt, dreier det seg om utbedringsanlegg.

Innenfor dette programmet vil nok bare de aller første anleggene komme med i perioden, dersom ikke de årlige budsjettene økes betydelig i forhold til i dag.



Mest mulig egen drift i vegsektoren — Det er et av de vedtak fylkestinget har gjort.

Andre vedtak

I tillegg til selve prioritetslisten gjorde også fylkestinget vedtak om flere andre viktige punkter:

- Utredning av kommunikasjonene til nordre Uløy.
- Utredning av kommunikasjonsmønsteret i Kvæfjord (herunder også Godfjord).
- Bruk av sysselsettingsmidler på fylkesveger.
- Mest mulig egen drift i vegsektoren.

Sistnevnte punkt har trolig særlig interesse for mange av «Vegstikka»s lesere. Jeg oppfatter det som en klar anerkjennelse av vegvesenets arbeid fra politikernes side. Men jeg oppfatter det også som et innspill i den alminnelige politiske debatt om fordelingen mellom offentlig og privat ansvar for samfunnsoppgaver.

Dette vedtaket kan få betydning for valg av driftsform på de store fylkesveganleggene, dersom det skal ha

noen effekt. Men det viser seg ofte at når disse anleggene skal utføres, kommer det sterke ønsker, også fra politikernes hold, om at entreprenører må slippe til for om mulig å få ned kostnadene. Jeg har derfor bedt fylkeskommunen om en nærmere klargjøring av hvordan dette vedtaket skal oppfattes, og hvor langt vi skal gå i slike saker.

«Vegstikka»s lesere vil bli informert når svaret fra fylkeskommunen foreligger.

Det må bli verre for at det skal bli bedre ...

av Lisa Sundstrøm

FOR de av oss som skal til eller fra Tromsø må vi nødvendigvis passere Lavangsdalen – dette «smertens og humpens» sted nå i sommer.

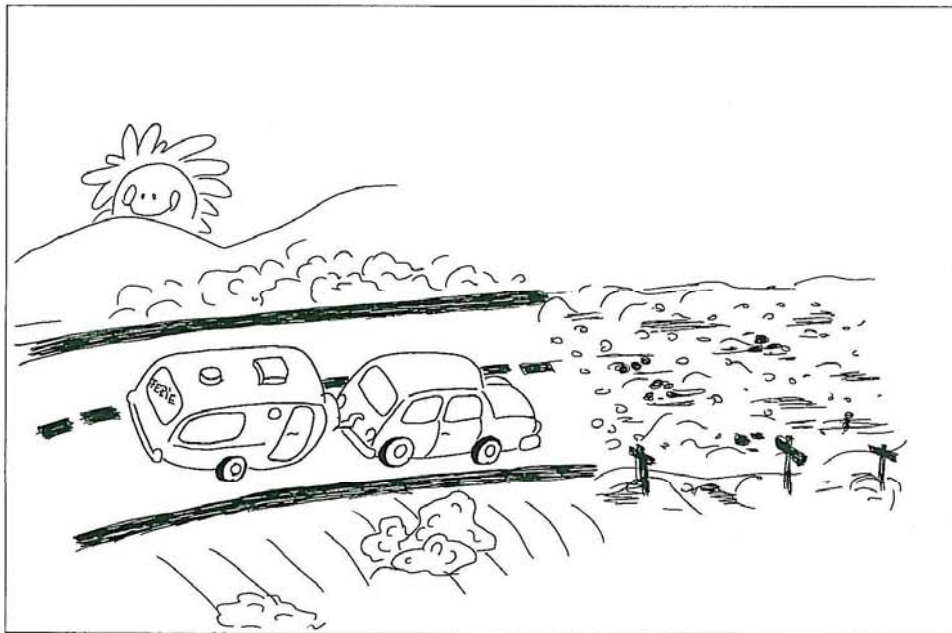
Bilen rister, vi rister, det slamres i gods og mennesker og støvføyken står omkring oss. Også alle disse anleggsbilene – maskinene og folkene. Hvor skal dette ende?

– Det skal ende godt! Vegen skal bli bedre slik at det som i dag er en «lidelse» skal bli en fornøyelse.

Om alt går etter planen (og det gjør det gjerne i vegvesenet) så vil vi kunne nyte godt av ny veg i begynnelsen september. Da legges nemlig det siste stykket med kombinert bærelag og dekke. Slitelag av asfalt legges i 1991.

Så får vi bare i mellomtida smøre oss med tålmodighet og et smilende sommerfjes mens anleggsfolkene står på for fullt – to skift går de nemlig på utover sommeren.

Og vil du unngå å kjøre på denne anleggsstrekninga – så hvorfor ikke ta veien om Andersdal (fv. 294), helst uten campingvogn – da får du i tillegg en fin tur med på kjøpet.



STASJONENE HAR ORDET:

I vår serie «STASJONENE HAR ORDET» sier vi denne gangen: Værsgod

VEDLIKEHOLDS-OMRÅDE 2, BARDU

av vegmester Ernst Hansen

VEDLIKEHOLDSOMRÅDE 2 har riks- og fylkesveger innen kommunene Ibestad, Gratangen, Lavangen, Salangen, Bardu, Målselv og Dyrøy.

Området har både kyst- og innlandsklima med til dels stor variasjon i temperaturer. Dette gir særlig utslag om vinteren med temperaturer fra 10-15 minusgrader ute ved kysten og ned mot 35 minusgrader i indre strøk.



Vegmester Ernst Hansen

Bardu vegstasjon ligger ca. 1,5 km fra Setermoen sentrum mot Andselv. Kontor og verksted er i atskilte bygninger med avstand på 400 m. Vi mener at dette ikke er noen ulempe. Det er totalt 506 km veg i området fordelt på 318 km riksveg hvor alt har fast dekke og 188 km fylkesveg, derav 84 km grusveg. Området har 4 fergeleier som er trekantforbindelse på Rv. 848 Myrlandshaug-Sørvik-Hamnvik og sambandet Sørrollnes-Harstad. Årsteinbrua som har en lengde på 400 m er den største, og binder sammen

Gratangen kommune mellom Årstein og Strømsnes.

Det er ikke noen farlige skredpartier i området.

Vi mener å ha klart å øke innsatsen på trafikkrettet vedlikehold hvor riksveggruten har fått bra standard både sommer og vinter. Fylkesveger har mer blandet standard, men de lånebidler som fylket har hatt har gitt fast dekke på hele Fv. 132 Sørvik-Årbostad på Andørja.

Forsterkning med grusdekke er foretatt på Fv. 171 Kirkenesmoen - Bjerkås, fv. 162 Lunde-Sørmo og Fv. 142 Storfossen-Elvenes. Dette har gitt mye bedre framkommelighet for trafikanter, spesielt i teleløsninga.

Forsvaret er plassert på Setermoen, Heggelia, Bardufoss og Skjold. Dette gir stor trafikk på vegen. Samarbeidet har vært godt og noen direkte store skader på vegnettet har vi unngått.



Ressurser i området

Det er en vegmester, to oppsynsmenn og to kontortilsatte i halv stilling. De to kontortilsatte har arbeidsoppgaver innen vedlikehold, maskin og biltilsynet ved oppkjøring, fornying av førerkort og utlån av prøveskilter.

I utedriften har vi to formenn, to hølvsførere, fire faste sjåførere og atten spesialarbeidere. Av disse er fire med på dekkelegging i egenregi og fire kjører merkemaskinen som disponeres i hele fylket. Vi har to veggvøler, fire lastebiler, seks lagbiler og en fres i området.

Total bevilgning er på ca. 16,8 mill. kr for riks- og fylkesveger, til legging av slitelag på riksveger ca. 12,8 mill. kr og fylkesveger ca. 1,9 mill. kr.

Organisering og drift

Området har en geografisk utforming som tilsier at administrering og organisering er forholdsvis lett. De klimatiske forhold tilsier mer variert førforhold fra lavland til indre og høyere strøk. Dette gjør spesielt utslag i overgang mellom høst og vinter og fra vinter til vår.

Utedriften er organisert i lag med faste stasjoner. Om vinteren har de geografiske områder. I barmarksprioden har vi en del spesiallag som har arbeidsoppgaver i store deler av området.

Trafikkrettet vedlikehold og de krav som stilles i vedlikeholdsstandarden krever økt innsats. Det skal være bedre framkommelighet, trafiksikkerhet, publikumservice og miljø. I områdene kreves en del ressurser for å oppnå disse mål. Det gjelder nødvendig og riktig vinterutstyr og at kapasiteten på sandlager er tilstrekkelig. Vi regner med at når nylageret på Veilund blir tatt i bruk i år, vil området stå bra rustet.



Unni Helberg og Lovise Evenmo er Bardu vegstasjons «ansikt utad».

For å oppnå en tilfredsstillende standard har innsatsen økt på brøyting, snørydding, høvling, sandstrøing, forbedring av slitelag på dekker, rekverk, skilting og renhold på og langs vegområdet.

Det er i området sju vegtoaletter. Særlig de som er plassert langs E6 krever tilfredsstillende renhold for å oppfylle standarden.

Vi er et av de områder som har brøyting i egenregi. Totalt brøytes 155 km fordelt på fire biler. Vi har klart prissmessig å konkurrere med private. For å oppnå dette, må brøytemannskapene utføre annet arbeid utenom snøbrøyting.

Utnyttelse og bruk av hølvs er vært en av hovedoppgavene. Vi har raskere oppnådd krav til standard på dette felt etter uværperioder.

Ved reduksjon av hølvs er det tre til to mener vi likevel å ha tilfredsstillende kapasitet her.

E6 er den vegruten som krever størst innsats. Om vinteren er strekningen over Gratangsfjellet og ved Øse værharde steder som i perioder skaper problemer for trafikantene. Det bru-



Det eneste anleggsarbeid som pågår for tida i området er bygging av gang/sykkelveg fra Elverum vegdele til Bardufoss videregående skole.

I de senere år er det brukt mye midler ved fornying og komplettering av skilter. Restarbeid her vil bli utført i løpet av året. Dette vil gi trafikantene ei riktig og nødvendig veiledning. Trafikantene er blitt mye mer opptatt av veg og førforhold særlig i uværperioder.

Det er derfor nødvendig å gi en riktig informasjon her som går ut fra vegstasjonen i kontortiden og fra oppsynet/vegmesteren utenom kontortiden.

Vi må i vedlikeholdsdriften tilpasse de ressurser som er nødvendig for å utføre de oppgaver som kreves. Et viktig mål er at trafikantene blir fornøyd.

Anlegg

Det er lite anleggsdrift i området, sier oppsynsmann Terje Øvergård, som er stasjonert på Bardu vegstasjon. Men vi har et prosjekt med gang- og sykkelveg fra Elverum vegdele til Bardufoss videregående skole på E-6 - en strekning på ca. 4 km.

kes derfor mye mer midler på denne vegruten for å oppnå tilfredsstillende standard.



Kjell Abrahamsen er formann på verkstedet i Sponga.

Verkstedet i Sponga

Har for tiden 3 ansatte sier maskinoppsynsmann Arne Storhaug, som tar seg av den daglige drift.

Med den eksisterende bemanning med 1 arbeidende verkstedformann, 1 servicemann og 1 kombinert lagermann/mekaniker, prøver jeg å tilrettelegge arbeidsoppgavene i prioritert rekkefølge, fortsetter han. Det sier seg selv at det til tider kan være hektisk slik som om vinteren når 3 brøytebiler og 2 vegghever i egen regi går i brøyting/høvling i vårt område. Hertil kommer også 6 lagbiler.

Storhaug har ellers ansvaret for det utstyr vegvesenet har lagret av Bailey (pontonger m.m.) samt hunnbeckutstyr (forskaling stillaser) som ligger i Sponga. Dette er ting som blir utlånt til anlegg/vedlikehold ved bygging av bruer, kaier m.v. Til dette har Storhaug god hjelp av Olaf Karlsen fra vedlikeholdet. Storhaugs største ønske er forøvrig å få bygget et lagerbygg for dette utstyret slik at det kan bli lagret under tak.



Vegvesenets grønne vri!!!

Miljøet i fokus!

av Lisa Sundstrøm

VEGDIREKTORATET oppretter i disse dager en Miljø- og Trafikksikkerhetsavdeling. 1. juli er datoen. Miljøspørsmål er etter hvert blitt en del av vår hverdag – om vi jobber i vegvesenet eller ikke. Avdelinga kommer som en naturlig følge av utviklinga i samfunnet ellers. Vegvesenet har forøvrig i flere år vært opptatt av miljøspørsmål både når det gjelder støy, avgasser, piggedekkproblemer og arealdisponering.

Miljø og trafikksikkerhetsavdelinga vil bestå av en sammensatt gruppe. Noen kommer fra trafikkavdelinga, noen fra forurensningsseksjonen samt en 1/2 stilling som landskapsarkitekt.

Tilsammen vil avdelinga bli bemannet med ca. 20 personer, sier overingeniør Anne Marstein i Vegdirektoratet. Hun vil være blant de som får sin arbeidsplass her.

Den nye avdelinga skal være en form for koordinator for de andre avdelingene i Vegdirektoratet – en pådriver og initiativtager fordi det er her vi vil finne den beste vinen på miljøspørsmål, sier Marstein.

Men hva med oss på vegkontorene – hva vil denne avdelinga få å si for oss? Også når det gjelder vegkontorene skal avdelinga være en pådriver.

Miljøkompetansen skal styrkes på vegkontorene i tida framover og vi skal være med som en støtte.

– Så det er en stor, men interessant oppgave vi har foran oss, sier Anne Marstein.

ORGANISASJONSENDRINGER VED TROMS VEGKONTOR

av Torbjørn Naimak

MENS vi i utedriften, og da spesielt i anleggsdriften, har gjennomført store organisasjonsmessige og bemanningsmessige endringer etter som oppgavene og teknologien har endret seg, har vegkontorets organisasjon og bemanning vært tilnærmet uforandret i svært mange år.

Flere forhold tilsier imidlertid at det er behov for organisasjonsendringer/organisasjonstilpassinger:

– Samfunnet rundt oss er i stadig forandring.

– Vår egen utedrift forandrer seg mye.

– Samfunnet stiller stadig økende krav til veg- og vegtrafikk-systemet.

– Krav til miljø og trafikksikkerhet vektlegges sterkt.

– Teknologisk utvikling (EDB/Informasjonsteknologi m.m.) utvikles raskt.

Målstyring, delegering og økt krav til konkurranse og produktivitet er vedtatte prinsipper for Statens vegvesen. For å tilfredsstille disse krav kreves organisasjonsmessige og bemanningsmessige endringer.

I andre halvår av 1989 og første halvår av 1990 har vegkontorets ledelse tatt opp flere spørsmål knyttet til vår organisasjonsform.

Noen av forholdene er avklart og gjennomført, andre er inne i en gjennomføringsfase, mens noen spørsmål fortsatt gjenstår å avklare.

Jeg vil i det følgende, i stikkordsform, nevne forhold som er berørt.

– Driftssjefstilling er omgjort til assisterende vegsjef.

Gjennomført sommeren 1989.

– Frittstående seksjoner som tidligere var underlagt driftssjef, labora-



Skrivestua er nedlagt og det er opprettet sekretær/forvareelse-tjeneste på de enkelte avdelinger. Ann Sylvi Hansen har nå sin arbeidsplass på biltilsynsavdelinga.

toriet og grunn – og som ikke tidligere deltok på ledermøter, ledersamlinger m.m., møter nå på linje med de øvrige avdelingene, men beholder seksjonsstatus inntil ny organisasjonsmodell for Statens vegvesen er gjennomført.

– For laboratorievirksomheten er det laget en egen utredning. I tråd med tilrådingen i denne utredning gjennomføres følgende:

* Oppsynsmann Almar Kaino som leder grunnborene endrer stasjonssted fra Tromsø til vegstasjonen i Nordkjosbotn.

* Oppsynsmann Sigbjørn Nilsen gis ansvaret for ledelsen av laboratoriet i Nordkjosbotn og endrer også stasjonssted fra Tromsø til Nordkjosbotn.

* Oppsynsmann Kristian Olsen blir underlagt Sigbjørn Nilsen og vil i de perioder ikke spesielle registrering-soppdrag/ kontrolloppdrag skal utføres ute i fylket, også få stasjonssted Nordkjosbotn.

– For grunnseksjonen er det også gjort en organisasjonsutredning.

I tråd med denne utredning gjennomføres følgende:

* Grunnseksjonen gis et samlet ansvar for vårt eiendomsverv og vår eiendomsforvaltning. Dette innebærer at enkelte typer grunnverv så som erverv av massetak som tidligere var utført av andre, fra nå av skal utføres av grunnseksjonen. Likeså overtar grunn forvaltning av alle vegvesenets eiendommer.

* Grunnseksjonen gis ansvar for planavdelingens kartleggingsvirksomhet i tillegg til den ferdigvegskartlegging seksjonen fra før av utfører. Dette innebærer at Hans Erik Gressmyr og Ole-Jacob Olsen flytter over fra plan til grunn.

Våre kartleggingsoppgaver er imidlertid under stadige forandringer og vi må derfor se nærmere på vår bemanning og organisasjon.

– Det er opprettet en egen informasjonstjeneste som organisasjonsmessig er plassert på administrasjonssavdelingen. Lisa Sundstrøm er ansatt som heltids informasjonsmedarbeider.

– Vår EDB-utrustning og kompetanse er under sterk utbygging. For å ivareta dette er det opprettet en egen EDB-gruppe på administrasjonssavdelingen. De som går inn i denne gruppen er:

Halvard Kildalsen, spesialfelt vegkontorets minimaskin.
Hermod Johansen, spesialfelt vegkontorets minimaskin.
Kent Myräng, spesialfelt PC.

– Skrivestuen på administrasjonssavdelingen er nedlagt og det er opprettet sekretær/forværelse og skrivetjeneste på de enkelte avdelinger. De som skal utføre dette arbeidet er:

Bente Skogdal Johnsen, forværelse vegsjef/assisterende vegsjef
Gunn Karlens, forværelse administrasjonssavdelingen
Ann-Sylvi Hansen, forværelse biltilsynsavdelingen
Anita Grøttum, forværelse anleggsavdelingen
Nina Jakobsen, forværelse planavdelingen
Eva Kvalberg, forværelse maskinavd. (tidligere ansatt)
Gunn Johansen, forværelse vedlikeholdsavd. (tidl. ansatt)
Helene Bråten, forværelse grunnseksjonen. (tidl. ansatt)
Norun Isaksen, forværelse grunnseksjonen (tidl. ansatt)
I sammenheng med denne organisasjonsendringen har Anne-Mari Enoksen fått hovedansvar for vårt sentralbord.

Statens vegvesen Troms har en meget omfattende innkjøpsvirksomhet (ca. 125 mill. kr./år). Målstyring og delegering innebærer at det er nødvendig å klargjøre og fastlegge ansvarsforhold når det gjelder vår innkjøpsvirksomhet. Vi har gjort en spesiell utredning om vår innkjøpsvirksomhet. Det gjennomføres i disse dager forhandlinger/drøftinger med organisasjonene om følgende endringer:

* Ansvar for alle typer felleslager legges til maskinavdelingen.

* Den enkelte kostnadsansvar-

lige skal ha fullt ansvar for innkjøpene over eget kostnadssted.

* Innkjøpsfunksjonen skal ikke lenger foreta innkjøp.

* Innkjøpsfunksjonen skal ha tre hovedoppgaver:
– arbeide med – og informere om innkjøpsavtaler
– være kunnskapsbase og drive aktiv informasjon om regelverk
– foreta analyse av innkjøpsvirksomhet

* Innkjøpsfunksjonen flytter fra maskinavdelingen til administrasjonssavdelingen.

– Det utredes nå om distriktslederordningen på anlegg og vedlikehold skal bort. For anlegg (hvor vi går inn i en periode med få, men store anlegg) medfører dette endringer i forholdet linjeledelse/stab, men endringene er forøvrig ikke omfattende. På vedlikehold derimot vil endringene ha større konsekvenser for hvordan vedlikeholdsavdelingen er organisert inne på vegkontoret, og det vil ha klare konsekvenser for forholdet vegstasjon/vegkontor.

I tilfelle vi finner hensiktsmessige løsninger som de ansattes organisasjoner er enige i, vil vi gjennomføre orga-

nisasjonsendringen fra start nytt budsjettår (1. desember).

– Vi har i en periode vurdert trafikkseksjonens arbeidsoppgaver og organisering. Dette organisasjonsarbeidet er ikke ferdigbehandlet, men vi ser her på oppgavefordeling, organisering, bemanning og forholdet trafikkseksjon/øvrige planavdeling/vedlikeholdsavdeling/ biltilsynsavdeling.

Det er for tidlig å trekke opp erfaringer fra det pågående organisasjonsarbeide, men vi kan si:

– Omorganiseringer tar tid.
– Omorganiseringer krever god informasjon til riktig tid.

Vår vegadministrasjon har vært svært stabil. Vi har således ikke utviklet noen kultur for organisasjonsendringer og bemanningsmessige tilpassinger. Framtiden vil kreve at vi i langt større grad må være villig til å tilpasse oss de krav som stilles.

Det oppstår lett mange rykter i forbindelse med en organisasjonsdiskusjon. La det være klart at ingen, hverken i utedriften eller på kontoret skal sies opp som følge av dette arbeidet. Folk må imidlertid være villig til å ta på seg nye oppgaver og kvitte seg med andre mindre aktuelle oppgaver.

Nyt sommeren, men tenk på høsten og vinteren

Strengere krav til mønsterdybde i dekk, og begrensninger på største antall pigger pr. hjul

Fra 1. oktober 1990 vil Vegdirektoratet sette strengere krav for mønsterdybde i dekk. Kravet går ut på at bil og tilhenger med tillatt totalvekt under 3500 kilo skal ha dekk med mønsterdybde minst 1,6 millimeter.

Samtidig innføres det også begrensninger på største antall pigger pr. hjul.

For dekk som produseres fra 1. oktober blir det maksimale antall pigger på hjuldimensjon 13" 90, for 14" og 15" blir maksimaltallet 110 pigger – og fra og med 16" blir det tillatt med 150 pigger pr. hjul. Piggene skal ikke veie mer enn 1,8 gram pr. stk.



VELKOMMEN TIL STATENS VEGVESEN TROMS

av Anna Birkelund

Nye medarbeidere fortjener en god mottakelse. Et introduksjonsprogram er nå tatt i bruk for alle nytilsatte på Vegkontoret. Innføringen av programmet innebærer en systematisk oppfølging av den nytilsatte i prøvetiden. Det er leder av aveling/seksjon som får hovedansvaret for at nye medarbeidere får en god velkomst. Fadderordning, opplæringsprogram og oppfølgingssamtaler er en del av opplegget.

DET er personal- og administrasjonssaksjonen med personalkonsulent Kari Hesselberg i spissen som har laget dette inføringsopplegget. Opplegget ble godkjent i november ifjor, og har vært i bruk ved alle nytilsetter etter den tid.

En mappe som skal inneholde praktiske opplysninger om etatens regler og forpliktelser er under utarbeidelse.

Et forpliktende program

Introduksjonsprogrammet er et bindende opplegg. Det er laget en sjekkliste over alle de tiltak som skal gjennomføres ved hver nytilsatt. Leder, fadder og saksbehandler på personal får hvert sitt eksemplar, og krysser av etterhvert som tiltakene gjennomføres. Den nytilsatte får også sitt eget eksemplar som en orientering.

Lederens liste leveres underskrevet til personalkontoret når den nytilsatte har vært i arbeid i 6 måneder.

Tid til den nytilsatte

Det må settes av tid til den nytilsatte. Det er først og fremst lederen av den respektive avdeling som får ansvaret for en skikkelig oppfølging.

Et veiledende opplæringsprogram for ca. 1 år utarbeides før tiltredelsen.



Lillian Paulsen og May Geril Ellingsen — på besøk hos vegmester Rolf Andreassen i Harstad. Besøksrunden i fylket har vært et ledd i de nyansattes program.

Programmet settes opp med utgangspunkt i opplæringsplanene for avdelingen. Opplæringsansvarlig og leder setter dette opp i fellesskap. Et standardkjema for opplæringsprogrammet er utarbeidet av personal.

I løpet av de første 6 måneder skal lederen ha 4 oppfølgingssamtaler med den nytilsatte. Den første holdes etter ca. 2 uker, de tre andre etter henholdsvis 2 måneder, 3 måneder og 5 1/2 måned. Det legges vekt på at samtalen skal være formelle, og at de skal gi gjensidig informasjon.

Det er utarbeidet en veiledning både for leder og fadder.

Fadder

Fadderordningen står sentralt i innføringsprogrammet. Lederen oppnevner fadder for den nytilsatte. Fadder har to viktige oppgaver: Den ene oppgaven dreier seg om å hjelpe den nytilsatte tilrette i det sosiale miljøet. Den andre oppgaven er å bidra til at den nytilsatte kommer godt inn i sine nye arbeidsoppgaver. Fadder skal avlaste lederen i den daglige oppfølging og instruksjon i jobben.

God investering

— Gjennom en systematisk oppfølging av de nytilsatte tror vi at vegvesenet kan få mer igjen for den investering det tross alt er å tilsette personale, sier Oddvar Nilsen som er leder av personal- og administrasjonssaksjonen.

— Gir vi den nytilsatte en bra velkomst bør vi raskere få glede av vedkommendes arbeidskapasitet og vi vil legge grunnlag for et godt arbeidsmiljø på kontoret. Vi skal dessuten være oppmerksomme på at dersom vegvesenet skal greie å beholde kompetanse og ressurspersoner må vi legge vekt på å følge opp den enkelte medarbeider best mulig.

Dette er en lederoppgave som vi må sette av tid og krefter til.

— Introduksjonsprogrammet for nytilsatte gjelder for de første 6 måneder den tilsatte er i arbeid på Vegkontoret. Dette betyr ikke at oppgavene er slutt etter den tid. Alle medarbeidere trenger oppfølging fra lederen selv om de har vært i jobben aldri så lenge. Det er viktig å merke seg.

Også for biltilsynet og utedriften
Personal- og administrasjonsseksjonen vil i løpet av året også lage et tilsvarende opplegg for biltilsynet og utedriften.

Gode erfaringer så langt
Vi har spurt to personer som har vært gjennom dette opplegget hva de synes.

— May-Gøril Ellingsen, personalkonsulent på personal- og administrasjonsseksjonen – du har nå vært 6 måneder på Vegkontoret.

Hva er ditt synspunkt?

— Opplegget fungerte bra. Jeg synes jeg kom fortere inn i arbeidet enn vanlig. Fadderordningen synes jeg spesielt bra om. Det er godt å ha en bestemt person å henvende seg til, en person som har som oppgave å svare på de mange spørsmål som uvilkarlig dukker opp på en ny arbeidsplass – både av formell og uformell karakter. Fadderen hjalp meg til å få god kontakt med de som jeg skal samarbeide videre med. Det er viktig.

Presentasjonsrundene satte jeg pris på. Hver avdelingsleder presenterte sine medarbeidere og ga seg god tid til å fortelle om de oppgaver avdelingen hadde.

Medarbeidersamtaler var nytt for meg. De fant jeg givende og lærerike. Jeg fikk anledning til å legge fram det jeg hadde på hjertet – og fikk tilbakemeldinger.

Stein Marvin Bøe, trafikkipedagog på biltilsynets avdeling. Han kom fra skoleverket og begynte 1. januar i år. Han sier:

— Biltilsynets avdeling er liten med sine 4 personer. Biltilsynssjefen ble både fadder og leder. Det fungerte bra. En reservefadder hadde jeg forresten. Generelt tror jeg likevel at det er best at fadder og leder ikke er samme person.

Innføringsfasen er viktig. Vegkontoret er stort og uoversiktlig for en som er ny. Jeg synes det var fint at presentasjonsrundene ble oppsplittet over flere dager og foregikk avdelingsvis.



Stein Marvin Bøe — begynte som trafikkipedagog på biltilsynsavdelinga 1. januar i år.

Jeg lærte mye om vegvesenets oppgaver de første dagene, og fikk en ramme rundt de oppgaver som biltilsynsavdelingen har.

Opplæringsprogrammet ble presentert for meg da jeg begynte. Da visste jeg hva jeg hadde å gå igjennom utover vinteren. Det var bra. Det var blant annet mye lesestoff i opplegget.

En ting savner jeg. Det hadde vært godt å ha en skriftlig informasjon om de forskjellige avtaleverk som gjelder for staten og det som er spesielt for etaten – slik som overtidsregler, reise-regulativ o.l.

Så jeg ser fram til informasjonssmappen som vi snart skal få.

Fix ferdige saksbehandlere



Årets saksbehandlere er «ferdigutdannede». Den endelige eksamen ble gjennomført på Fjellkysten ferisenter i Lavangen fra 13.–15. juni. På bildet ser vi iherdige vegvesen-elever i full eksamen-konsentrasjon.

FERJEDRIFT – NY ORDNING

Tilskudd til drift av ferjesamband i riksvegnettet
Omlagging av tilskuddssystemet fra og med regnskapsåret 1990

av Reidar Skjelmo

FRAM til regnskapsåret 1990 har ordningen med tilskudd til drift av ferjesamband i riksvegnettet fungert slik at Vegdirektoratet ved begynnelsen av året har gitt en foreløpig tilskuddsramme. Denne har vegsjefen fordelt over året til det enkelte selskap ut fra tidligere innsendte og revurderte budsjetter. Når det endelige årsregnskap er avlagt, revurdert og godkjent har Vegdirektoratet foretatt endelig oppgjør med selskapene etter salderingsprinsippet.

Fra og med regnskapsåret 1990 er tilskuddssystemet lagt om fra rent salderingsoppgjør til faste rammeavtaler. Dette betyr at Vegdirektoratet har gitt vegsjefen et fast rammetilskudd for 1990. Det er da vegsjefens oppgave, innenfor denne ramme, å forhandle med det enkelte selskap om en tilskuddsavtale som begge parter kan godta.



Reidar Skjelmo

Avtalen innebærer at selskapet innenfor det avtalte beløp skal drive riksvegferjesambandene innenfor sitt konsesjonsområde med en ruteproduksjon som er avtalt på forhånd – og som også fylkeskommunens samferdselsmyndigheter har godkjent.

I forbindelse med årets avtale er det imidlertid forhold som ikke var lagt inn i Vegdirektoratets budsjettforutsetninger da rammen ble gitt.

Dette gjelder i særlig grad drivstoff. Her er det i avtalen som er inngått med selskapene, tatt forbehold om reforhandlinger dersom den gjennomsnittlige oljepris over året, som er lagt til grunn i avtalen, skulle endre seg vesentlig og virke særlig ugunstig for selskapene.

Det samme gjelder også posten lønninger der det i avtalen er åpnet adgang for reforhandlinger dersom lønnsoppgjøret for sjøfolk i innenriksfart skulle overstige 5 %.

De øvrige poster, både på utgifts- og inntekstssidene er selskapenes ansvar. I og med en slik avtale påtar selskapene seg et visst ansvar hvor det er muligheter både for tap og gevinst.

På sikt kan dette være en spore til mer rasjonell drift fra selskapenes side og dermed også redusert behov for tilskudd fra staten.



«Jøggvarre»

«DEN VET BEST HVOR SKOEN TRYKKER,
DEN SOM HAR DEN PÅ»

ATTFØRING I STATENS VEGVESEN

av May Gøril Ellingsen

Det har vært utrettet mye godt attføringsarbeid i etaten tidligere.

Folk som av helsemessige grunner ikke lenger klarte en tung jobb, har blitt overført til andre og mer egnede arbeidsoppgaver når dette har vært mulig. Men dette arbeidet har vært preget av tilfeldigheter og lite systematikk.

Det er dette vi nå vil rette på. Ved å sette attføringsarbeidet i system, vil vi oppnå bedre effekt.

DET er derfor nå blitt opprettet et attføringsutvalg ved Statens vegvesen Troms. Utvalget er oppnevnt av arbeidsmiljøutvalget og består av: Sjefingeniør Oddmar Eilertsen (Leder), Verneleder Bjørn Eriksen, Hovedverneombud Hans Takø, Personalkonsulent May-Gøril Ellingsen. Eksterne konsulenter: Attføringssekretær Kjell Eliseussen fra arbeidsformidlingen, Lege Karsten Kehlet fra bedriftshelsetjenesten.

Attføringutvalget vil både forsøke å tilrettelegge arbeidsplassene for yrkeshemmede og opprette nye arbeidsplasser som kan tilpasses våre folk.

Et av våre mål er å redusere sykefraværet. Dette er høyere hos oss enn gjennomsnittet for landet. Vi vil bestrebe oss på at sykemeldingsperiodene ikke går i langdrag for noe blir gjort – når noe kan gjøres.

Først og fremst må vi se på arbeidsplassen og om den kan tilpasses.

Kan den ikke det, må vi finne ut om det finnes andre egnede oppgaver.

Gjør det ikke det heller, kan veien gå

om kvalifisering, omskolering eller annen opplæring. Hvis det er nødvendig, kan det også bli aktuelt å lete etter arbeidsplasser utenfor vår etat.

— «Den vet best hvor skoen trykker, den som har den på!»

FRA UTEDRIFT TIL INNEDRIFT

av Lisa Sundstrøm

ALF ARNE Eidissen er en av våre tjenestemenn som har blitt omplassert etter helseskader. Etter å ha jobbet ute på anlegg i flere år har han nå sin arbeidsplass på kontoret ved Finnsnes vegstasjon.

Alf Arne hadde vært sykemeldt litt over året da han kom tilbake til aktivt arbeid. I begynnelsen var han fortsatt på anlegg, men med mindre belastende arbeid. Dette ble imidlertid smertefullt etterhvert, spesielt på kalde dager – og vernelederen og hovedverneombudet ordnet det slik at han fikk en mindre belastende jobb.



Alf Arne Eidissen

Utvalget er avhengig av at folk tar kontakt med oss, og at vi blir kjent med hvor problemet er.

Det er også nødvendig med samarbeid mellom alle parter – gjennom hele prosessen – for å lykkes.

Men selv det å jobbe inne kan være smertefullt for Alf Arne. Han tåler ikke å sitte for lenge i ro på grunn av ryggsmertor og må derfor stadig opp å gå. Det er alvorlig når plagene blir så intense og plagende. Alf Arne begynte nemlig på Teknisk fagskole som et ledd i omskolering, men måtte slutte der rett og slett fordi han ikke klarte å sitt i ro.

Likevel er det en fin løsning at han fortsatt har en arbeidsplass å gå til hver dag. I fjor sommer var han ute på dekkekontroll, men i år har han vært tilknyttet kontoret hele tida. Og arbeidsoppgavene er interessante – i vinter har han vært en del av beredskaps-tjenesten ved stasjonen.

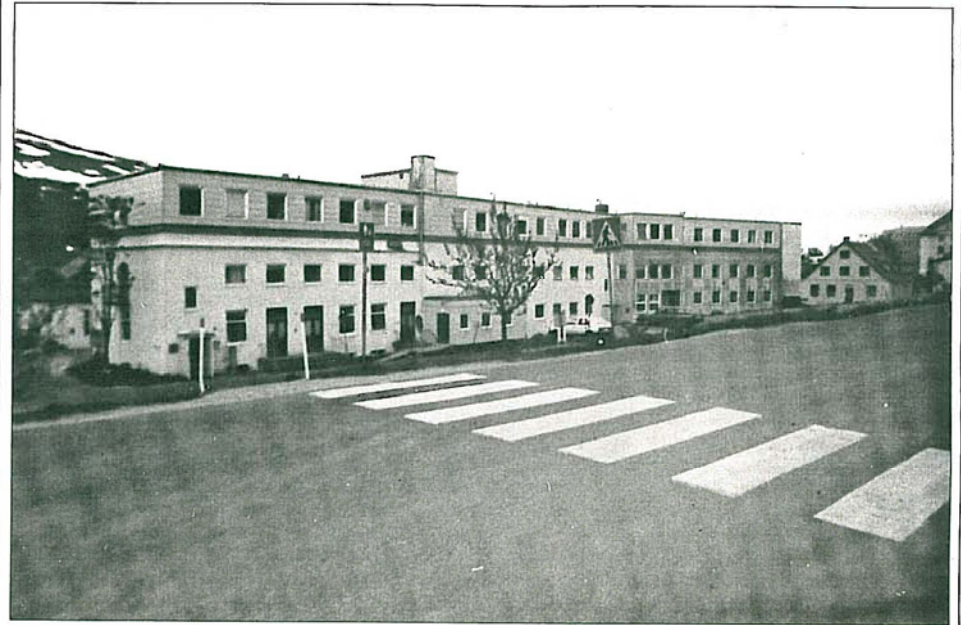
Men savnet av utarbeid er naturlig nok til stede – spesielt når fine sommerdager melder seg.

Alf Arne roser vegvesenet for å ha lagt forholdene til rette for han.

Og han håper på å få fortsette med nåværende ordning. Det er han i alle fall lovt.



ADMINISTRASJONSSJEFENS HJØRNE



«Øre-Nese-Hals/Blodbank» — vårt framtidige vegkontor?

av Ivar Vik

I ny og ne skriver administrasjonssjefen i «Vegstikka».

Tre ting står på huskelisten i dag:

1. Administrasjonsavdelingen
2. Framtidige lokaler for vegkontoret
3. Edb-utvikling

Administrasjonsavdelingen

I grove trekk er administrasjonsavdelingens organisasjon nå på plass, selv om det gjenstår enkelte ting. Sekretærer er på plass på de fleste avdelinger, resten følger i løpet av sommeren.

Skrivestuen er bygd om, og gir nå blant annet plass for informasjonsfunksjonen og mer plass for arkivet.

Framtidige lokaler for vegkontoret

Det går i retning av at vegkontoret får nye lokaler i «Øre-Nese-Hals/Blodbank» delen av Regionsykehuset. Arkitekten har laget skisser som nå er til diskusjon og behandling på de enkelte avdelingene.

Det blir sikkert mange «runder» før man er ferdige.

Foreløpig ser det ut som om plassen er i minste laget, og planløsningen er neppe ferdig før ved årsskiftet.

Edb-utvikling

Ved vegkontoret er det nå installert henimot 30 PC'er. Disse er et supplement til Nord-anlegget, og det er i første rekke planleggerne som får nytte godt av kraftige og nye maskiner i arbeidet sitt.

Satsingen på PC'er innebærer også at vi nå «satsar på to hester», dvs. både Nord-anlegget og PC'er.

Vi skiftet blant annet ut en av Nord-maskinene rett før årsskiftet, og har i dag en moderne edb-utrustning.

Parallelt med dette er også vegstasjoner og biltilsynsstasjoner i stor grad rustet opp med PC'er, og vi bedrer edb-kommunikasjonsmulighetene mot vegkontoret.

Vegkontorets svake kjønn

av Lisa Sundstrøm

ÅRET 1990: — fotballåret - VM-året - og bedriftsidrettslagets år.

Vi vil alltid huske året da vegvesenets «gaseller» kastet seg fram på - også i fotball! For hva har ikke vegvesenets kvinnekjønn deltatt i?!!

Etter (u)jevn trening tidligere i vinter var både lår og leggmuskler klare til å entre den internasjonale arena (grusbanen på fyllinga i Tromsdalen).

Vegstikkas utsendte tok utfordringa og stilte som deltaker og bivåner til første seriekamp - århundrets kjendiskamp: mot TIL SPORT's dame-lag (altså damene til våre eminente «guta»).



«Slike jenter det vil gamle Norge ha»!!



Utspill fra mål!

Ettermiddagen hadde forsonet seg med værgudene og la «skiftende skydekke» over fotballarenaen.

Lett joggende oppvarming (men ikke for mye - da kan det lett bli for lite igjen til kampen), søkende i blikket mot motstanderen, svart og gulkledd som det sømmer seg en vegvesen-kvinne (!) - vi var klar til KAMP!

«To indre og vekk me'n» (altså fotbal-len). Slik føltes det hvertfall etter et fraspark som ga muskelstrekk fra kneet og opp til skuldra.

— Corner!

Dette flotte engelske uttrykk som Vegstikkas utsendte trodde var en kafe på Finnsnes, men som viste seg å bety et eller annet med utspill fra et hjørne. —

— nå også i Maradonas fotspor

Og utspill ble det - faktisk så langt at fotballen roterte over alle «headene» som sto der forventningsfulle for å garantere seg hodepine for resten av kvelden. Vel - så traff den ikke denne gangen. Men hva gjorde det når vi var klar til ny dyst. «Nystriglet» sto vegvesenets stolthet for å gjøre kvelden til «sin» - leggeskyttere, nye fotballske som det glinset av (kan hende vi så litt for lenge på nyskoene - det var nok en ball som føk forbi), gule T-skjorter, ten-åringers hestehale og «tyggis» - var det noen som sa at det var noe i vegen med utstyret?

To omganger, hver på 30 minutter - det er hva vi «slet» oss igjennom en vakker juni-ettermiddag. Formen var og er forholdsvis bra. Det er imponerende hva man får oppleve så lenge man jobber i vegetaten.

Etter en time på grusbanen, med fraspark og utspill, kollisjoner og forstrekninger, blodtrykk faretruende nær kokepunktet, men med et smil



Puuh!



om munnen og et pågangsmot man ikke engang finner under VM-kampene - vel så var DEN kampen over - og resultatet: 4 - 2 (til motstanderne).

På sidelinja ble kampen og «kamphønene» kommentert iherdig under hele seansen. Som tilskuere hadde vi TIL's herrelag som tydeligvis liker å gå på Cirkus. På vår side sto Per Nilsen med et skiftende uttrykk - fra oppgitthet - til glede - til oppgitthet!

Så strekte vi ut - til både muskler og treningstøy var blitt flere centimeter lengere.

Med bly i leggene og blåflekker fra «topp» til «bunn» er vi atter klar til nye kamper!!

Endelig over!

FØRERKORTOPPLÆRINGA - NYE KRAV OG NYE UTFORDRINGER

av biltilsynsjef Trond R. Larsen



FØREROPPLÆRINGA har gjennomgått ei omfattende utvikling de 20 siste årene. Fra vi i 1969 fikk den første normalplanen som fastsatte pensum og metodisk undervisning ved kjøreskolene til vi i 1989 innførte den såkalt TS-pakka (obligatorisk landevegskjøring), er det skjedd vesentlige endringer i hvordan vi tenker omkring opplæring som trafikksikkerhetstiltak.

En av de viktigste erkjennelsene i de siste årenes debatt er at føreropplæringa ikke kan sees på som en isolert foreteelse, men heller inngår som ett av flere elementer i ei livslang trafikkopplæring. Samspillet mellom føreropplæringa og trafikkundervisninga i grunnskole og videregående skole fremheves som spesielt viktig.

Parallelt med dette er det en økende erkjennelse om at føreropplæringa ikke bare bør handle om tekniske ferdigheter og kunnskap om trafikkkregler. Bilkjøring er også en sosial aktivitet hvor det å ha innsikt i og forståelse for risikoen forbundet med bilkjøring samt det å vise omsorg (medmenneskelighet) overfor medtrafikanter er sentrale aspekter. Innføringa av føreropplæring i 2 faser i 1979 – som innebærer at man først erverver førerkort midlertidig for 2 år for så å gjennomføre en fase 2-opplæring med hovedvekt på risiko forbundet med kjøring i mørke og på glatt føre før man får ordinært, livsvarig førerkort, er bl.a. et uttrykk for denne erkjennelsen. Det er også denne tankegangen som ligger bak innføringa av den før nevnte obligatoriske TS-pakka som består av 10 timer praktiske høyhastighetsøvelser samt 8 timer teori hvor bl.a. erfaringer tas opp og bearbeides.

En gjennomsnittskjøreskoleelev i Troms har i dag et opplæringsomfang før han/hun fremstilles til førerprøve på ca. 30 kjøretimer. I tillegg kommer teorikurset på ca. 40 timer.

Kostnadene forbundet med erverv av midlertidig førerkort klasse B er i størrelsesorden 10-12 000 kr. Vi kan med trygghet si at vi i dag er i ferd med å nå taket i forhold til hvilke økonomiske byrder vi kan pålegge ungdom og deres foresatte i bestrebelsene for å realisere drømmen om førerkort.

Ønsket om at føreropplæringa skal være 90-års sentrale trafikksikkerhetstiltak – slik dette bl.a. kommer til uttrykk i St. meld. nr. 18 (1986/87) om trafikksikkerhet og trafikkopplæring – sammenholdt med kostnadene ved å erverve førerkort, tilsier at man bør ha et kritisk forhold til hvordan føreropplæringa organiseres og gjennomføres.

Spørsmålet om lærerкомпетansen og biltilsynets muligheter og evner til å følge opp opplæringa står også sentralt.

Forventningene til føreropplæringa – sammen med kostnadene forbundet med slik opplæring – gjør at det må stilles strenge krav til kvalitet.

Det egner vel ikke til forbauselse når vi hevder at de som etterspør føreropplæring først og fremst er opptatt av å erverve førerkort raskt og billigst mulig. Elevene har ikke i utgangspunktet et bevisst forhold til kvalitet i opplæringa.



Fremfor alt er kjørelærerens styrke knyttet til praktisk instruksjon i bil.

Ei av «motkreftene» til ei kvalitetsmessig god opplæring ligger etter min mening i selve måten føreropplæringa er organisert på i dag. Føreropplæringa foregår i dag i regi av private kjøreskoler som driver på kommersiell basis. Konkurransen om elevene – spesielt når tilbudet om opplæring er større enn etterspørselen slik situasjonen er i dag – får enkelte ganger usunne uttrykk ved at det renneseres på kvalitet. Det er ikke uten grunn at ropet fra kjøreskolebransjen om intensivt tilsyn fra biltilsynet er høyest når konkurransen er som hardest.

Sett i forhold til de skjerpete kravene til omfang av og innhold i føreropplæringa som bl.a. kommer til uttrykk i den nye normalplanen for førerkortrettet opplæring klasse B, vil biltilsynet nødvendigvis måtte spille en sentral rolle som «kvalitetssikrer» gjennom sitt kjøreskoletilsyn.

Kjøreskoletilsynet må både få et høyere omfang og en bedre kvalitet enn tilfellet har vært hittil. Biltilsynets tradisjon som bilsakkyndigeat med hovedvekt på kontrollfunksjonen og med ingeniørutdanninga som basisкомпетanse for sensor- og tilsynsarbeide, gir oss ikke det beste utgangspunktet for et offensivt tilsynsarbeide hvor fagligpedagogisk veiledning og dialog ideelt sett skal stå i forgrunnen.

Systematisk og målrettet planlegging av tilsynsvirksomheten sammen med etterutdanning av våre sensorer er derfor en helt nødvendig forutsetning for å kunne lykkes i bestrebelsene på å bli en verdig «kvalitetssikrer». Arbeidet som er i gang både sentralt og lokalt for å bygge opp tilsynskompetansen – sammen med den realkompetansen i tilsyns- og veiledningsarbeide som tross alt fins i egne rekker – gjør at jeg har tro på at vi skal kunne lykkes rimelig godt med vår del av jobben.

Uavhengig av biltilsynets tilsynskompetanse og tilsynsomfang står det likevel fast at den mest kritiske forutsetningen for å kunne gi føreropplæringa den kvalitet som forutsettes gjennom lærerplanene er og vil alltid være den enkelte kjørelærers kompetanse.

Det som kjennetegner dagens kjørelærersprofesjon, er at denne tradisjonelt sett har hatt sin styrke som kunnskapsformidler og ferdighetstrener. Fremfor alt er kjørelærerens styrke knyttet til praktisk instruksjon i bil.

Fase 2-opplæringa og den nye obligatoriske landevegsoplæringa (TS-pakka) handler imidlertid ikke så mye om kunnskap og ferdighet. Gjennom opplæring som først og fremst fokuserer på risiko i trafikken og realitetsorientering av unge, mannlige førere om egen dyktighet, tenker man å gi føreropplæringa en ny dimensjon. Verdiformidling og erfaringslæring er sentrale faglig-pedagogiske utfordringer, og føreropplæringa handler i denne sammenheng mer om å gå foran og å oppdra enn å skape dyktige «rattbehandlere».

Med dette som bakgrunn må det være legitimt å stille spørsmål og kjøreskolebransjen og den enkelte lærer er blitt tilført og faktisk besitter den type lærerкомпетanse som det her spørres etter. De 10 årene med erfaring med fase 2 opplæring gir ingen spesiell grunn til optimisme. Den evalueringa som TØI har gjort av denne føreropplæringsdelen viser klart at tiltaket har ikke hatt den ønskete effekten, og at en av hovedgrunnene til dette er at de metodiske og pedagogiske utfordringene som ligger i slik opplæring overstiger mange kjørelæreres kompetanse.

Erkjennelsen om at kompetansenivået i kjøreskolebransjen – slik dette er i dag – ikke er tilpasset de kravene som stilles til de samme lærerne gjennom den nye lærerplanen, er ikke noe jeg er alene om. Denne erkjennelsen går lant inn i kjøreskolebransjens egne rekker. Problemet er bare det at denne typen diskusjoner lett får en sår undertone ved at en yrkesgruppe – som ut fra sine forutsetninger gjør en best mulig jobb – følger seg uthengt og reagerer deretter.

Det er likevel min overbevisning at debatten om forholdet mellom forventninger og krav til føreropplæringa som trafikksikkerhetstiltak og hva som er det riktige kompetansenivået hos lærepersonellet som skal sette opplæringsplanene ut i livet i praktisk lærerкомпетans, er så viktig at vi må tåle de konfliktene det innebærer å holde debatten levende.

Dersom vi ikke tør å ta konfliktene nå, kan det meget vel hende at føreropplæringa mot midten av 90-tallet ikke lenger framstår som det fiaggskipet i trafikksikkerhetsarbeidet som man kan ha inntrykk av at den gjøres til i dag.

Speakers corner



Jeg synes at folk fra vegkontoret som ferdes ute i vegarbeidsdrifta skulle presentere seg når de møter oss. Vi vet ingenting om hvem de er eller hva de kommer for. Å si hvem du er er vanlig folkeskikk!!
Anleggsarbeider

NY HOVEDTILLITSMANN

av Lisa Sundstrøm

Agnar Kvernmo heter vår nye hovedtillitsmann. Han tiltrer i jobben 10.juli og overtar da etter Charles Hermansen.

Kvernmo er valgt for 2 år i dette vervet og vil som sin forgjenger bli å finne på Bardu vegstasjon.

AGNAR Kvernmo er en mann med solid «etatsansienitet» bak seg. Han begynte i vegvesenet i 1964 som maskinkjører. Ti år senere ble han omskoleert på grunn av helseskader og hadde så permisjon i 3 år for å gå på skole. Han tok da utdanning som landbruksmekaniker. Etter endt skolegang var det mange muligheter til jobb, men han foretrakk å bli i vegvesenet. Anleggsavdelinga ble fortsatt hans arbeidsplass, men i 1984 gikk han over til vedlikehold.

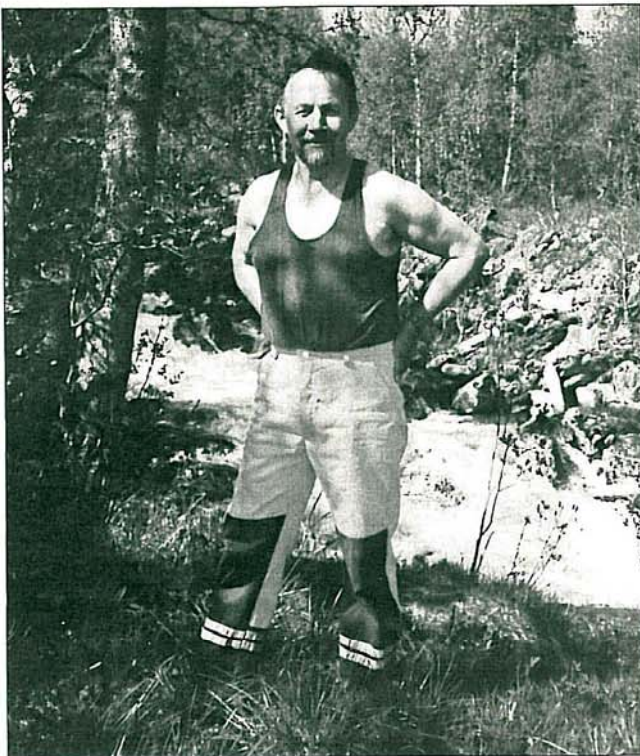
Agnar Kvernmo har i alle år vært en aktiv mann innen fagforening og politikk. Han har vært tillitsmann og verneombud fra sine tidligste år i etaten. Og han har gått kurs og opplæring i fagforeningsarbeid – kurs som han skryter mye av og ser på som en nødvendighet for sin nye jobb. Han har med andre ord i flere år engasjert seg i det som skjer ute i samfunnet og inne i vårt vegvesenssamfunn.

— Jeg har egentlig alltid vært en radikal type, sier Kvernmo, og det håper jeg å fortsette med å være når jeg nå begynner i nyjobben.

— Noe av det første jeg skal være med på i min nye stilling er hovedtillitsmannskonferansen i august. Det kan være godt å møte kollegaer fra andre fylker og få diskutert gjennom en del saker samt få impulser når man er ny i jobben.

Har du noen saker du «brenner for» – ting du spesielt vil arbeid med i tida som kommer?

Læringsordninga er en sak jeg «brenner for». Vi må få unge, nye



Agnar Kvernmo

folk inn i etaten ellers dør vegvesenet ut. Staten må gå foran som et godt eksempel, og vi bør forplikte oss til å ta inn lærlinger. Jeg synes det er et nederlag for oss at vegvesenet i Troms bare har tatt inn en lærling i år, sier Kvernmo.

Ellers er jeg bekymret for privatiseringa innen vårt fagfelt. Dersom vi hadde hatt det samme utstyret og brukt den samme teknologien som de private så hadde vi uten tvil vært konkurransedyktige. Vi må ikke stille til en jobb med utstyr som passer på museum. Og vi har absolutt muligheten til å konkurrere med de private – det har vist seg flere ganger.

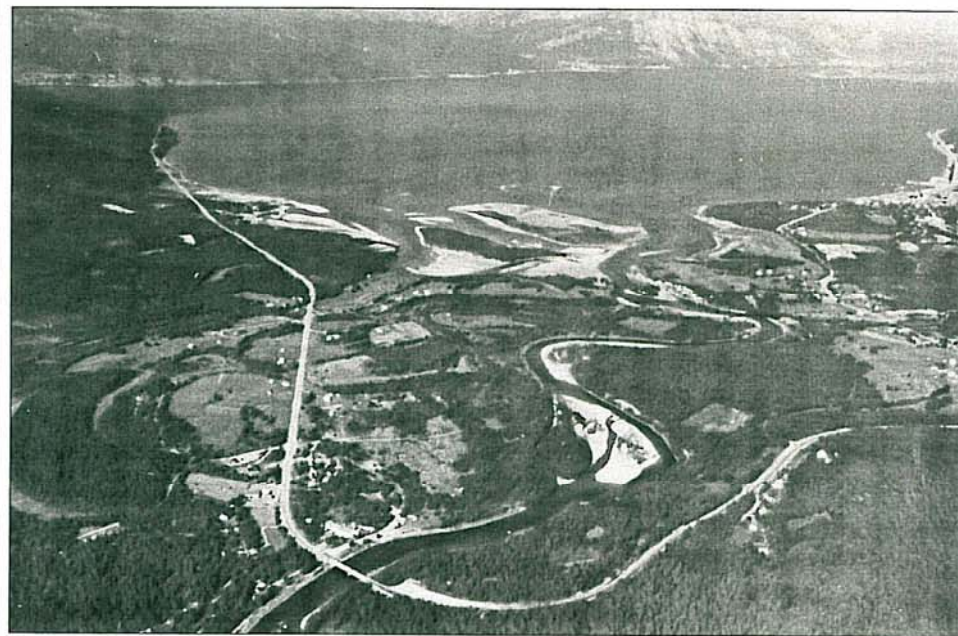
Og når man snakker om konkurransemessige forhold på like vilkår må vi ha lik avskrivning og skattemessige fordeler, sier Kvernmo.

Dette er ting jeg er opptatt av, men framfor alt har hovedtillitsmannen sine plikter ovenfor de ansatte og ledelsen – og dette må jo selvsagt overholdes.

Jeg ser forøvrig fram til å starte i den nye jobben. Men det blir selvsagt en overgang fra utedrift til «innedrift», avslutter Kvernmo.

Vegstikka ønsker Agnar Kvernmo lykke til i jobben som hovedtillitsmann.

VASSDRAG OG VEGBYGGING



Omlagging av E-6 kan medføre inngrep i nedre del av Skibotnelva.

av Rolf Hillesøy

29.-30. MAI ble det avholdt et regionalt fagseminar om emnet vassdrag og vegbygging. Seminaret, i regi av Vegdirektoratet, Vassdragsdirektoratet og Direktoratet for naturforvaltning – var for anledningen lagt til Skibotn turisthotell.

Skibotn som arrangørsted for seminaret var ikke tilfeldig valgt. Vegkontoret har så smått startet arbeidet med å utarbeide hovedplan for omlagging av E6 i dette området, noe som kan medføre inngrep i Skibotnelvas utløpsdelta.

I alt 35 deltakere fra Nord-Trøndelag, Nordland, Troms og Finnmark var samlet. Deltakerne kom fra vegkontorene og miljøvernavdelingene i fylkene samt fra Vassdragsdirektoratets regionale kontor i Narvik. Vegkontoret i Troms var representert med 4 distriktsledere fra planavdelinga.

Bakgrunnen for at de nevnte direktoratene nå satses en god del ressurser på å avvikle disse regionale samlin-

gene, er å få satt søkelyset på de uheldige miljømessige konsekvenser som følge av bl.a. vegbygging ved eller langs vassdrag.

Gjennom års inngrep, både av kraftutbygging, elveforbygging og vegbygging, er det i dag på landsbasis få vassdrag av noen størrelse igjen som på en eller annen måte ikke er berørt av nevnte inngrep. Dette har gått ut over bl.a. friluftsinnteresser, fiske-, fugle-, plante- og dyreliv.

For å snu utviklingen mht. vegbygging er det nødvendig å bedre kontakten mellom vegbygger og natur/vannforvaltning. En bedring av denne kontakten kan oppnåes gjennom økt forståelse for hverandres fagfelt. Dette oppnås ved å gi vegbygger faglig innsikt i økologiske kvaliteter i og langs vassdrag, og hvordan disse kan påvirkes av veginngrep. I tillegg vil det gi de andre etatene innblikk i vegplanlegging i tilknytning til vassdrag og de rammebetingelser som her påvirker veglinjealternativene.

Nedre del av elvedeltaet er fra miljøvernhold karakterisert som verneverdig, både pga. størrelse, fugleliv og friluftsinnteresser. Den praktiske del av seminaret tok derfor utgangspunkt i dette.

Det var lagt opp til befarings- og deretter gruppeoppgave hvor det skulle foreslåes alternativ til ny veglinjering, som på en best måte skulle ivareta miljøkvalitetene i området.

Under oppsummeringen av seminaret, kom det klart fram at deltakerne syntes at det hadde vært en nyttig og lærerik samling. Tida vil så vise om vegplanleggerne i større grad enn i dag vil ta hensyn til vassdrag og miljø, når de setter seg ned for å planlegge nye vegger.



Nytt fra vernelederen

av Bjørn Eriksen

DET er mange ting som har opp-tatt oss som steller med verne- og miljø saker i det siste.

Deriblant vil jeg nevne:
- Vegsjefen har foretatt delegering av arbeidsgiveransvar ut til de i systemet som er kostnadsstedsansvarlige. Det vil si at linjeledelsen har fått arbeidsgiveransvar helt ned til anleggsledere, vegmestere, stasjons-sjefer og maskinoppsynsmenn.

Dette er forsåvidt ikke nytt, men det er nå mer formalisert slik at vegsjefen har linjelederens underskrift på at han er klar over sitt ansvar. Etter arbeidsmiljøloven kan selvfølgelig ikke vegsjefen delegerer alt ansvar fra seg. Han sitter fortsatt med det overordnede ansvaret ovenfor myndigheter m.m.

- Vi har en arbeidsgruppe som forsøker å finne årsaken til det unormalt høye sykefraværet vi har hatt i Harstadområdet. Som kjent er Troms fylke et av de fylkene i landet som har det høyeste sykefravær.

Ledelsen har satt som mål at vi innen kort tid skal bli et av de fylkene som har minst sykefravær.

- Vi har ellers opprettet et attføring-sutvalg og inngått mønsteravtale med arbeidsmarksetaten. Dette for å ha et tilbud til de som har problemer med helse. Videre vil vi forsøke å finne fram til arbeidsoppgaver som kan passe folk med helseproblemer.

- Fra 1.1. 1991 kommer det en ny forskrift fra arbeidstilsynet hvor vi som arbeidsgiver blir pålagt å drive med internkontroll.

Det vil si at vi har ansvaret for å drive en fortløpende kartlegging og dokumentering av arbeidsmiljøet. Arbeidstilsynet vil ved besöksrunder forlange dokumentasjon på at

vi har drevet kartlegging av arbeidsmiljøet på de enkelte arbeidsplassene. Det er et linjeansvar å sørge for at arbeidsmiljøet blir ivaretatt på lik linje med andre gjøremål, så som økonomi og effektivitet. Vi vil her nevne viktigheten med at vernerundene blir gjennomført etter planen. Dette er et ledd i kartlegging av

arbeidsmiljøet på hver enkelt arbeidsplass.

- For å ha en bedre mulighet til å holde orden på vernearbeidet er det utviklet et EDB program som hjelpemiddel. For at dette skal fungere etter planen er vi avhengig av en god innrapportering fra de enkelte arbeidsplassene.



Kurs i delegering av arbeidsgiveransvar på Lyngskroa i mars i år.



EDMUND NILSEN

- vår lokale Petter Smart

av Lisa Sundstrøm

EDMUND NILSEN fra Aspelund er blant de av våre medarbeidere som er premiert for gode forslag. Men han har ikke bare blitt premiert her i fylket. Nå får også Nilsen en påskjønnelse fra det sentrale bedømmelsesutvalg. Premiene er på tilsammen 7000 kroner - 3000 fra det lokale utvalg og 4000 fra det sentrale.
VI GRATULERER!!

FORSTERKNINGSJERN PÅ KASSETTFORSKALING heter forslaget. Om den er det å si at forsterkningsjernene er ment benyttet ved bygging av underganger og hvor det er vanskelig å sikre hjørnene før støping, f.eks. ved underganger som ligger i fall med kileformede loddrette hjørner. Løsningen er godkjent konstruksjonsmessig av Vegdirektoratets bru-avdeling og vil forsøksvis bli prøvet i vegvesenet. Det vil også bli informert videre om forslaget.

I Troms vegvesen har løsningen vært benyttet med godt resultat.



Knut Grimstad overrekker Edmund Nilsen lokal premie for sitt forslag.

HVA BRUKER VI ARBEIDSDAGEN TIL?

Innføring av timelister på planavdelingen

av Tor Hugo Brox

PLANAVDELINGEN har som den første avdelingen på vegkontoret innført føring av timelister for de ansatte. Ordningen er midlertidig og gjelder for ett år. Den er kommet i gang etter ønske fra de ansatte, og opplegget er i samsvar med den avtale vi har gjort med berørte organisasjoner. Den midlertidige ordningen er gjort gjeldende fra 1.1.90.

Fordelene med å føre timelister er mange. Den enkelte får bedre kontroll med hva arbeidstiden brukes til. Det gir bedre mulighet til å planlegge egen arbeidsdag, og den enkelte og avdelingen får bedre oversikt når det gjelder ressursinnsatsen. Avdelingen blir mer effektiv, og vi kan enklere gå inn å gjøre de riktige endringene i arbeid-sopplegget. Dessuten får vi raskere vite når det er noe som ikke går bra

ved at vi for eksempel bruker for mye arbeidstid på en oppgave.

Med bakgrunn i våre timelister blir vi bedre i stand til å kostnadsberegne de enkelte arbeidsprosessene. Det gjør at vi i neste omgang blir bedre skikket til å vurdere tilbud på prosjektering fra konsulenter.

Føringen av timelistene er basert på

prosesskodeprinsippet, og dataprogrammet som bearbeider resultatet fra timelistene er utviklet av overingeniør Tore Leirstein på trafikkseksjonen.

Ved utgangen av 1990 skal opplegget evalueres, og det vil da bli tatt stilling til om føring av timelister skal gjøres permanent.



Ole Jakob Olsen skriver timeliste.

BESØK FRA HORDALAND VEGKONTOR

STATENS VEGVESEN TROMS – EN LÆREMESTER FOR ANDRE FYLKER?

av Lisa Sundstrøm

5. og 6. juni hadde vi besøk fra Hordaland vegkontor representert med folk fra maskin og vedlikehold. Hensikten med besøket var å se på freseren vår – en selvkomponert koloss som på nevnte tidspunkt freste rv. 84 i Salangsdalen.

Bortsett fra et herlig og lokkende sommervær i Troms disse dagene var det altså en fres som fikk Hordaland vegkontor til å reise opp til nord.

– Troms er det fylket som har jobbet mest med denne typen fresing, derfor kommer vi hit, sier Gunnar Markhus fra maskinavdelinga i Hordaland.

Kort sagt fungerer freesen slik at emulsjon blir tilsatt den oppfreste massen under fresing, som så blir lagt på vegen igjen bak freesen. På den måten forsterker vi det gamle dekket. Oljetanken har stor plass – den rommer 1400 liter og vi kan legge 1500 m veg i full bredde før vi fyller tanken igjen.



Øystein Rød, Gunnar Markhus, Mikal Nordvang og Torgeir Eidsnes fra Hordaland vegkontor betrakter freserens arbeid.

— Vi kommer hit nettopp for å se hvordan dette fungerer i praksis, sier Markhus. Vi har allerede en del av utstyret, så som freesen og bilen, men etter oppfresing legger vi ikke massen ut på samme veg igjen. Dette ønsker vi å endre på ved å få bygd en oljetank og på den måten benytte oss av gjenbruk av de oppfreste masser. Det vil bety at vi kan utnytte ressursene bedre – med andre ord få noe mer ut av de begrensede midler vi har til rådighet.

Og Hordaland-gjengen syntes virkelig å ha fått nye ideer og svar på en del spørsmål etter besøket her nord, selv om det ble knapt med tid.

Så velkommen igjen!



Vårt «produkt» beskes av Hordalendingene.

SAUEN – EN VIKTIG SAMARBEIDSPARTNER VED UTFORMING AV TRAFIKKØYER OG RUNDKJØRINGER?

av Rolf Hillesøy



I tettbygde strøk skal rundkjøringer/trafikkøyer ha «grønt» innhold. Her plantes også inn litt gult og rødt av Gunnhild og Anne-Mari.

— Nei, disse ekstrakostnadene er ubetydelige i denne sammenheng. Men som de fleste vet, så er jo gress en av hovedingrediensene i sauens kosthold.

Dette medfører at gressfylte trafikkøyer tiltrekker seg sauer som en magnet – med de trafikkfarlige situasjoner dette skaper. Vi har derfor tatt konsekvensen av dette, og vil heretter legge oss på en linje der det skal skilles mellom tettbygde strøk og landlige «saueområder».

I tettbygde strøk skal rundkjøringer/trafikkøyer primært ha «grønt» innhold, mens det i andre områder skal satses på betong og stein. Dette vil framover være hovedregelen.

Vegstikka takker for redegjørelsen, og kan bare konstatere at sauen, som jo er et «åleit dyr», også er med på å bestemme utformingen av trafikkøyer og rundkjøringer i Troms.

RUNDKJØRINGER og trafikkøyer blir anlagt i kryss av trafikkikkerhets- og kapasitetsmessige årsaker.

Observante vegfarende har imidlertid registrert at det rundt i fylket varierer med hva disse er «fylt» med. Dette kommer klart til syne nå når snøen er borte, og sommeren står for døra.

Mange av trafikkøylene og rundkjøringerne er fylt med stein og betong i varierende blandingsforhold, mens andre er tilsådd med gress. I noen tilfeller blir det endog satt ut blomster i sommerhalvåret.

Selv om noen kan synes at stein og betong kan være pent, må vel de fleste si seg enige i at grønt gress og fargerike blomster er penere å se på.

Men hvem er det som bestemmer hva utsmykningen av en rundkjøring/trafikkøye skal bestå av, og hvorfor ulik praksis rundt i fylket?

Vegstikka fant det naturlig å stille spørsmålet til vedlikeholdssjef, Oddmar Eilertsen;

— Fram til i dag har vi ikke hatt noen

fast praksis med hensyn til dette. En kan vel si at det har vært mye opp til anleggslederen å bestemme hva innholdet skulle være.

Jeg personlig foretrekker grønt, men på sine steder kan det av praktiske årsaker være greit med stein og betong.

— Kommer dette av at gress er dyrere å vedlikeholde enn stein/betong?



Utenfor tettbygde strøk satses vi på stein og betong.

Reisebrev fra Polentur 1.-16. mai 1990

av Jan A. Haukland

Bakgrunn

Tromsø Brann og Redningskorpsforening (TBRKF), avd. KFO har i årets første måneder hatt en storstilt innsamling av klær til Polen. Gjennom avisene ga de uttrykk for sitt problem med å få klærne fraktet til Polen. Undertegnede stilte trailer gratis til disposisjon - dvs. Brannvakta dekker selv de faktiske utgiftene med turen. Firma Krontrans v/Einar Kronstad og Arvid Hansen og Roadbrooker v/Dagfinn Evensen stilte også sine vogntog til disposisjon. Det var således 3 vogntog og 1 minibus fra Ek-bussreiser som 1. mai kl 1200 startet fra Tromsø og begynte på denne første hjelpesendingen til Polen i TBRKF avd. KFOs regi.

♣ Dessverre ble ca 1 1/2 trailerlass stående igjen i Tromsø på grunn av manglende midler til forsendelse. Tromsø Brannvakt tar imidlertid sikte på å få det resterende + litt til, sendt til Polen i en ny tur i månedsskiftet august/september i år.

For mitt vedkommende ble turen gjort mulig ved at stasjonsledelsen og vegkontorets administrasjon stilte seg positive til min permisjonssøknad. Jeg vil her og nå få takke for denne velvillighet, både på vegne av meg selv som fikk en fantastisk og lærerik opplevelse, og fra alle de som på denne måte fikk anledning til å gi og ta imot en håndsrekning.

Kjøreturen

De 3 trailerne og minibussen med personell fra Brannvakta startet fra Tromsø 1. mai kl 1200. Turen gikk gjennom Sverige i strålende sommervær (+22°C). Den 3. mai kl 2300 tok vi ferge fra Ystad i Sverige til Swinoujcie i Polen.

Allerede i Ystad fikk vi de første positive overraskelsene. Her stilte presidenten for Leon i Sverige opp med sine lykkeønskninger. Da vi skulle hente fergebilletene på det polske rederiet, fikk vi beskjed om at vi hadde fått 100 % rabatt på billettene for trailerne og bussen. Disse var sponset av det polske statsrederi.



Caravanen ankommet brannstasjonen i Olecko (Øst-Polen).

Vi var overveldet av den velkomst vi ble vist og dette skulle vise seg bare å være en sped begynnelse. Under tollklareringen i Polen ble vi vist en voldsom oppmerksomhet og alt ble lagt til rette. Etter en liten halvtime var alt klart. På den andre siden av tollgjerdet møtte vi de første inntrykk av manglende materielt vedlikehold, fattigdom og arbeidsløshet. Barn og unge nærmest stormet bilene som kom på land med sine skitne skurefiller; pusset og gnicket vinduene til de var tilsynelatende rene, i håp om 1 dollar i lønn.

På polsk jord

Vår første etappe gikk fra Swinoujcie til Szczecin hvor vi avleverte klær og rullestoler på et hjem for bevegelseshemmete eldre. Deretter gikk turen tvers gjennom Polen til Gdansk og Gdynia. Her var det umulig å oppdrive hotell på grunn av vest-tysk presidentbesøk, så vi overnattet 14 mann i fire biler og på en bevoktet parkeringsplass.

Kriminaliteten er stor i Polen. Der som du hensetter kjøretøy ubevoktet eller spaserer i gatene med synlig pengebok, kan ikke resultatet garanteres.

Fra Gdansk kjørte vi videre gjennom Elblag - Olsztyn - Elk - Olecko og helt opp til Swacki som ligger ca. 3 mil fra den russiske grensen - og hvor vi overnattet etter en både fysisk og psykisk slitsom dag.

Problemene i Øst-Polen var at ingenting kunne planlegges på forhånd. Flere ganger stoppet vi på restauranter/kafeer for å spise, uten at mat kunne fremskaffes til 14 mann. På en restaurant hadde de kun et 1/2 brød og 3/4 l melk igjen. Det var også ren flaks dersom du støtte på en telefon eller telefonlinje som var i orden.

Men der hvor mat var å oppdrive på serveringsstedene fikk vi gang på gang dokumentasjon for at det polske kjøkken ligger i Europas toppklasse.

Etter å ha besøkt en rekke barnehjem, aldershjem, døvesenter og hjem for fysisk og psykisk utviklingshemmete i denne delen av Polen gikk turen videre, via Bialystok til Warszawa hvor vi hadde to deilige dager med omvisning og velforjent rekreasjon. Temperaturen var også svært behagelig (+ 27-34°C).

Foruten at turen var fysisk anstrengende med arbeid fra tidlig morgen til sen kveld, var besøkene ved de forskjellige institusjonene for barn og eldre så sterkt følelsesmessig ladet at selv den mest garvete ikke klarte å skjule sine tårer.

Brannvesenet i Polen var engasjert og bistod oss med fordeling og innbæring av klær på de forskjellige steder. Brannsjefen i Bialystok takket Tromsø Brannkorps for at han fikk være med, og sa at dette hadde åpnet hans øyne for forhold på institusjoner i hans by - forhold han ikke visste eksisterte. Dette fordi Polen inntil ganske nylig har vært et lukket samfunn, også hva institusjoner angår. Det vil kreve altfor mye spalteplass å beskrive alle mangler og clendigheten ved mange av disse institusjonene. Særlig de sanitære forhold var skremmende, så jeg velger heller å bruke noen linjer på å beskrive den umåtelige glede og takknemlighet som ble vist oss for den minste ting.

En pike på et døvesenter utvekslet adresser med oss. Etterpå fikk hun kulepennen til odel og eie. Den glede, lykke og takknemlighet som hun viste da hun fikk pennen vil jeg sammenligne med en nordmann som vinner en million.

Vi hadde også ondt av alle de tårer som ble felt fordi vi på grunn av tidspress ikke kunne delta i alle oppvaringer med kaffe, mat osv. som var tiltenkt oss. Jeg kan rett og slett ikke beskrive all den vennlighet, omtanke og omsorg som vi ble vist overalt hvor vi kom. Men jeg så klart de store kontrastene til Norge hvor de materielle verdiene er i høysetet og hvor vi stort sett glemmer hverandre hva gjelder omtanke og kjærlighet.

I Polen var det en god del fattigdom, store materielle mangler, men enorm rikdom når det gjelder omtanke, kjærlighet og menneskelig omsorg for hverandre - de virkelige verdiene som teller her i livet.

For polakker er Polen et dyrt land å leve i. Mat er dyrere enn i Norge, sett i forhold til lønnen. Vanlig arbeiderlønn ligger på 500-1000 norske kroner i måneden. Dersom du ønsker å være millionær for en stakkert stund, er Polen det rette reisemålet. Det lar seg gjøre selv på en minstepensjon. En helafte for 4 personer med alt tilbehør og vel så det koster 100 norske kroner.



Polsk landsbygd (Øst-Polen).

Severdighetene er mange og det polske folk vil vite å sette pris på deg som gjest. Jeg er overbevist om at du vil ha godt av turen rent menneskelig, og du blir i allefall klar over hvor godt og fint du har det hjemme i Norge. Er du like heldig med været som meg, går det kun kort tid før du besøker Polen på nytt. Sjansen er der. Ek-bussreiser i Tromsø arrangerer stadig turer, den første gikk allerede 3. juni.

En 12 dagers tur koster kr 5900 alt inkludert (hotell m/pensjon). Ha en god tur!

Vi for vår del avsluttet vår promenade i Warszawa, kjørte til Torun hvor vi avleverte det siste vi hadde av klær, sko og medisinsk utstyr til et senter med 500 pasienter. Deretter gikk ferd tilbake til et Tromsø i feststemning (17. mai) og + 2-3°C.

Til slutt en liten hjertesak

Lille Tomasz Popardowski var 3 år den 4. april i år. I fjor ble han rammet av sykdommen Retino Blastoma, en lettere form for kreft. Han ble imidlertid ikke tidsnok tatt under behandling, så det ene øye måtte fjernes. Det andre øyet er også angrepet, men man prøver å berge det med stråling og kjemisk behandling. Lille Tomasz har en slags øyeprotese, men konsistensen på denne er ikke bra og noe alternativ finnes ikke i Polen.

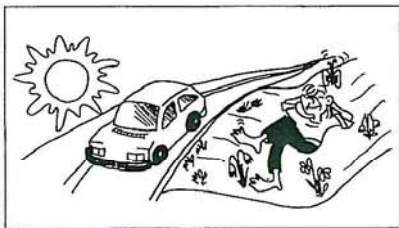
I Norge har vi en helt annen teknologi på dette felt, og jeg arbeider med å hjelpe lille Tomasz. Om dette er mulig vet jeg ikke før jeg får svar fra Regionssykehuset i Tromsø.

Dersom denne håndsrekning lar seg gjøre, gir jeg deg kjære kollega og ditt hjertelag, en sjanse til å være med å hjelpe lille Tomasz til å få en øyeprotese han kan leve med.

Du kan ta kontakt med meg!

5 i grøftekanten

av Lisa Sundstrøm



Lars Molund, maskinkjører, vedlikeholdsområde 5, Lunheim (Troms-dalen)

— Dersom det er rett det vi har fått opplyst – at vi får ett lønnstrinn mer – da er jeg fornøyd.

Men når det gjelder arbeidstida mener jeg at den burde være lik innen etaten, uansett hvor man jobber. Vi har 37 1/2 times arbeidsuke, men burde fått betalt for spisepausen.



Hans Takøy, hovedverneombud, Bjorelvnes

— Ja – jeg er fornøyd med lønnsoppgjøret ut i fra forutsetningene.

Men alle burde ha 37 1/2 times arbeidsuke og fri i mattida. Det gjelder både inne og ute i vegvesenet.

LØNNSOPPGJØRET!

VÅREN – denne konfliktens og forhandlingens tid – stadig det samme: mekling, forhandling, forsoning eller streik.

Men vi kommer ut av det til slutt – enten noen kroner rikere, noen prosenter mer eller helst ingenting, og da sett i forhold til daglige utgifter, direktørgasjer osv.

Men likevel – vi lever godt i Norge. Vi har til «føda» og gjerne litt mer. Vi fornekter oss lite, men klager stadig – derfor spør Vegstikka:

— **Er du fornøyd med vårens lønnsoppgjør – og hva med et av stridens høydepunkt – arbeidstida?**

□



Steinar Thomassen, maskinkjører, vedlikeholdsområde 2, Fossbakken

— Jeg er stort sett fornøyd med lønnsoppgjøret.

Men det skaper misnøye at arbeidstida er forskjellig ute og inne. Vi burde hatt betalt for matpausen.



Gunnhild Henriksen, kontorfullkettig, vegkontoret, Tromsø

— Jeg er ikke fornøyd med lønnsoppgjøret fordi jeg synes jeg har fått for lite.

Når det gjelder arbeidstida burde den være lik i vegvesenet, både inne og ute. Forøvrig burde arbeidsmoralen i Norge stige, så det skader ikke om vi jobber litt mer.



Stein Marvin Bø, trafikkpedagog, biltilsynet, Tromsø

— Jeg fornøyd med lønnsoppgjøret ut fra den økonomiske situasjonen vi har i dagens Norge – og fordi de lavtlønte har kommet godt ut av det.

Ideelt sett burde arbeidstida være den samme inne og ute. Men vi skal ikke se bort fra den positive effekten kantina har som møteplass for mange ulike avdelinger på en så stor arbeidsplass som vegkontoret.

FRA «HISTORIEBOKEN»

Magnor Fossbakk fra Sjøvegan begynte i vegvesenet i 1934. Sine første arbeidsår hadde han på Veilund på Gratangsfjellet. I 1942 ble han overflyttet til Sjøvegan og har vært tilknyttet vedlikeholdet i sør-fylket mesteparten av sine 43 år i vegvesenet.

Han skriver her om hvordan han opplevde de første timene av annen verdenskrig.

VI SOM IKKE SOV NATTEN
MELLOM 8. OG 9. APRIL 1940
av Magnor Fossbakk

PÅ VEILUND brøytestasjon var vi tre mann. Det var Thomas Jakobsen, Hans Pedersen og meg. Den fjerde, Per Utgård, var syk og hjemmeverende. I tillegg hadde vi vår eminente kokke Margit Sundstrøm.

Vi fikk beskjed om at 9de batteri skulle komme om kvelden den 8. april fra Setermoen og kjøre til Narvik. Simon Sletten kom om kvelden til Veilund. Han brøytet sammen med Asbjørn Pedersen fra Kistefoss bru til Bones på grunn av at Irgens bil var rekvirert av forsvarret, og selv var han også innkalt til militæret.

Den nyeste bilen vi hadde, Strømmen, var ubrukelig på grunn av et stempelhavari. Således hadde vi bare Gilforden igjen som var en gammel og velbrukt bil. Vi fikk da Simon Sletten til å brøyte sammen med oss den natten på fjellet.

Vår brøyterode var fra Lund bru til Setersletta (nå kalt Skoglund leir) ca. 2-3 km nord for Bjerkvik. Der returnerte vi ca. kl 0430.

Jeg kjørte foran og Simon kom etter. Da vi var kommet nesten til fylkesgrensen møtte vi en bil. Jeg så den på god avstand og stoppet for å brøyte ut en større møteplass. Det viste seg at det bare var en personbil.

Vi spurte om de hadde sett en bilkolonne, men det hadde de ikke. Derimot sa de at de var glad for at vi hadde så god veg midt på natta for de skulle til Narvik å ta imot tyskerne. Vi trodde dette var en spøk, fordi ingen sivile eller militære visste om et tysk angrep på det tidspunktet, ca. kl 0500 den 9. april 1940.

Vi kom til Veilund og Simon Sletten kjørte hjem. Men ca. 2 timer senere kom en fra kompaniet kjørende til Veilund og fortalte at de hadde blitt forsinket fra Setermoen, men var nå på tur. Jeg kjørte til Lund, og da jeg snudde ved broen så jeg de første i bakken ved Kollen.

På tilbaketuren stoppet jeg på Veilund og tok med Thomas Jakobsen.

Det gikk greit over Gratangseidet, men da vi kom til Gratangen Turiststasjon sto ei av betjeningen på snøskavelen og vinket. Jeg sa at vi ikke hadde tid til stoppe, men Thomas sa jeg måtte det fordi det hadde kanskje hendt en ulykke. Han syntes han hørte noen som skrek.

Jeg stoppet, rygget og satte bilen på tvers av vegen. På den tiden var det ikke vanlig med radio i biler, så det var litt av et sjokk da jenta fortalte at tyskerne hadde angrepet Norge, og at «Eidsvoll» og «Norge» var senket på Narvik havn. Vi sto i telefonforbin-



delse med Narvik, og Thomas tok telefonen og fikk bekreftet det jenta hadde sagt.

Vi gikk ut. De første bilene kom, og det ble stopp på kolonnen. Vi mente at kompanisjefen burde orienteres om hva som var skjedd, men ingen ville gå til kompanisjefen som var oberstløytnant Hornslie. Han var nok ikke av den godmodige typen. Thomas og jeg gikk bakover, og da vi kom til kompanisjefen åpnet han bilvinduet og spurte om hvorfor det hadde blitt stopp. Da vi fortalte han hva som var skjedd ble han alvorlig sint og sa: «For noe sludder».

Thomas som nok hadde fått litt av et sjokk, ble også svært sint og sa: «Du er sjef for kompaniet men jeg er sjef for brøytingen, og om du ikke går opp og tar telefonen brøyter vi ikke en meter lenger.» Han gikk da opp og tok telefonen og fikk sannsynligvis samme «leksa» som vi hadde fått. Han la røret på og sa: «Hun sier at de fremmede kommer inn gjennom døren. Vi må bryte».

Vi spurte obersten hva han mente vi skulle gjøre, men han svarte at nå hadde han nok med sine egne problemer.

Det var tidlig på morgenen den 9. april. Vi ringte gjentatte ganger før vi fikk svar fra vegkontoret, som den-

gang var i Harstad. Men de kunne ikke gi oss noe råd om hva vi burde gjøre. De ba oss om å vurdere situasjonen selv så godt vi kunne. I det kompaniet var det flere vi kjente, blant andre Klaus Nordheim fra Bardu. Han gikk til løytnanten og spurte om det ikke var i dag de skulle få utlevert skarp ammunisjon. De hadde bare løs ammunisjon.

Så kjørte vi ned til Gratangsbøtne for om mulig å få høre mer nytt. Da vi kjørte tilbake kom kompaniet etter og returnerte til Setermoen.

Den 11. april var jeg også kjørende til Gratangsbøtne. Da var Hans Pedersen med. Det var fint vær og det skjedde ikke noe de første dagene. Oppsynsmann Kollen kom da til Veilund og vi ble enige om ikke å brøyte vegen med

sideplog over Gratangseidet som planlagt, men holde vegen til Lund brukbar.

Den 11. april kom det 4 jenter fra Bardu. De hadde gått fra Bjerkvik over Ofoteidet. De fortalte at det var god veg og at tyskerne var ved Øse, men de ble ikke stoppet. De ble bare vinket videre. De fire var Margit Bonnes og hennes søster Ella, Haldis Bonnes (nå Jensen) og Ingebjørg Rognli. De møtte for øvrig «Harstadskolen» (BSIN) i Lundlia. De var på tur til Veilund.

Det var en del usikkerhet blant oss hvordan vi skulle legge opp vårt arbeid, men den kjente ingeniør Eilif Os kom en tid senere. Han dukket opp i de utroligste situasjoner og var med sin holdning en utrolig støtte og opp-

muntring både fysisk og psykisk. Han er vel aldri blitt takket for det, men det benytter jeg anledningen til å gjøre nå både for meg personlig og for mine arbeidskamerater.

I ettertid har vi filosofert over hva som hadde skjedd hvis vi ikke var blitt stoppet på Gratangen Turiststasjon. Da hadde vi sikkert kjørt direkte til Bjerkvik. Det var avtale mellom vegvesenet i Troms og Nordland at vi skulle kjøre til Bjerkvik dersom vegen ikke var brøytet fra Setersletta til Bjerkvik. Det hadde forekommet tidligere – flere ganger.

Vi måtte forlate Veilund og kom ikke tilbake før den 30. april. Da tok vi opp vegen på nytt med F.V.D'en fra Veivang. Det var Rasmus Olsen, Bjarne Broderstad og meg, Magnor Fossbakk.



Navn: Stig Strømsør
Alder: 37
Stilling: spesialarbeider
Bosted: Tromsdalen
Arbeidssted: Vedlikeholdsområde 5



SELV om Stig er ung i alder er han etter hvert blitt en del «gammel» i etaten. Han begynte nemlig i vegvesenet i 1975.

Men sine første «vegvesenår» opplevde han i Finnmark. Der jobbet han ved planavdelinga som grunnborer og drev på med grunnundersøkelser. Til oss her i Troms kom Stig i 1980, og har med andre ord en 10-års periode som «Tromsarbeider» bak seg.

Da han kom hit begynte han på anlegg-savdelinga og var blant annet med på å bygge innfartsvegen til Tromsø og Tverrforbindelsen. Spesielt arbeidet med bruene over Tverrforbindelsen var en fin oppgave, sier Stig. Jeg likte å jobbe med brubygging og synes at jeg lærte mye av det, blant annet om forskaling. Anlegg-savdelinga var en fin plass å jobbe, men det ble vel mye reising fra plass til plass, så jeg søkte meg over til vedlikehold i 1984.

Å jobbe i vedlikeholdet er ganske for-

skjellig fra anlegg, sier han. På vedlikehold jobber vi mye mer i selve trafikken og oppgavene er veldig allsidige, spesielt for oss som er tilknyttet et byområde. Om vinteren er det begrenset hva vi kan utføre av vedlikeholdsarbeid. Det blir helst brøyting og høvling og annet forefallende nødvendig arbeid. Men sommeren er en mer «varierende» tid. Det er utrolig mange oppgaver som dukker opp i løpet av sommermånedene.

Er vedlikeholdsarbeideren fortsatt en mann med spade?

– Mye av arbeidet innen vedlikehold foregår på gammelmåten. Det er begrenset hva vi kan mekanisere. Skjønt i anleggsdriften er mange mennesker erstattet med maskiner så vi kommer nok etter. Det vil nok også bli behov for at vi i vedlikeholdet spesialisere oss mer i framtida, men fortsatt er vi som poteten – vi kan stort sett brukes til alt!

Hvordan er det så å jobbe ute i tra-

fikken, stadig utsatt for påkjørsler og folks snakk om dårlige veiger og late vegfolk?

– Vi må bare leve med folks snakk. Vi gjør tross alt en jobb for at folk skal få det bedre og få muligheten til å ferdes tryggere på vegene. Og stort sett er folk greie. Vi blir dessuten vant til å jobbe midt blant trafikken, og vi lærer etter hvert å passe oss, sier Stig.

Trivsel- hva med vegvesenet som arbeidsplass?

– Vegvesenet er en fin arbeidsplass og vi er en fin gjeng som jobber sammen. Arbeidsgjengen her i Tromsøområdet er forholdsvis lik i alder og forholdsvis unge. Vi er villige til å prøve nye metoder og villige til å lære. Det er en stor fordel å fungere godt sammen til daglig. Forøvrig liker jeg å jobbe ute i fri luft og med et allsidig arbeid.

Hva så med framtida – vegvesenet som arbeidsplass?

– Jeg tror vi har en trygg arbeidsplass. Det er så mange oppgaver som må løses at vi daglig ser behovet for oss. Selvsagt følger vi med i svingningene i samfunnet med utrygge tider og arbeidsledighet. Men jeg føler at det er ei framtid for oss i vegvesenet. At vi må omorganisere oss og at det finnes viktigere oppdrag enn det vi holder på med til daglig ser jeg bare på som en del av utviklinga. Vi må være til stede der det er behov for oss til en hver tid, sier Stig.

Fritida – hva med den?
Jeg liker å gå på jakt og å fiske. Friluftslivet betyr mye for meg. Og i enda videre betydning: Jeg er begynt med hanggliding – og da får man jo nyte frilufta i ordets rette forstand!!!!

PERSONALNYTT

Tiltredelser:

Vegkontoret:



Endre Hallan er tilsatt i vikariat som overingeniør ved anleggsavdelingen.

Liv Nergaard er tilsatt i engasjement som utestasjonert jordskifte kandidat i forbindelse med gjennomføring av Transportplanen.

Øystein Vevstad er tilsatt i vikariat på seksjon for grunnerverv etter Liv Nergaard

Almar Aronsen er tilsatt i stillingen som overingeniør etter Henning Sunde (Transportplanen).

Svein Stormo er vikar i stillingen til Aronsen fram til ny blir tilsatt.

Utdriften:

Torleif Hole er tilsatt som oppsynsmann i hel stilling i vedlikeholdsområde 6, Storslett, fra 1. juni d.å.

Biltilsynet:

Asle Pedersen er tilsatt som ingeniør ved Biltilsynet i Tromsø med stasjonssted Storslett. Han vil ikke tiltre før september 1991.

Fratredelser:

Utdriften:

Karl Nevermo, Oteren
Berge Limberg, Tovik
Finn Mathiassen, Harstad
Asle Solås, Samuelsen
Anny Bjørklund, Botnhamn
Irvin Dahl, Brøstadbøtne

Vi gratulerer:

Med 50 år:

Ernst Ivan Jensen, Øksvik, Lyngseidet 2. juni
Harry Sjøvoll, Grovfjord 13. juni
Inge Wang, Bardu 26. juni
Jermund Karlsen, Gratangsbøtne 11. august
Petra Marie Lunde, Tromsø 14. august
Lillian Størmer Eriksen, Tromsø 15. august
Gerd Gæver, Håpet 15. august
Karin Nyvold, Tromsø 17. august

Med 60 år:

Helge Luneborg, Gullhav, Moen 22. juni
Jan Harry Larsen, Tromsø 12. juli
Sturla Bjerkemo, Kvesmenes, Oteren 31. juli
Ernst Kristiansen, Hamnvik 17. august
Daniel Olsen, Hamn i Senja 17. august
Agnar Hansen, Nordmannvik, Olerdalen 21. august

Med 25 års tjeneste:

Leif Bendiksen, Grovfjord 1. juni
Harry Sjøvoll, Grovfjord 1. juli
Peder Jensen, Stormyra, Finnsnes 1. juli
Einar H. Karlsen, Slettli, Ramfjord 1. august

Med 40 års tjeneste:

Bernhard Olsen, Kvaløysletta 1. juni
Oddvar Skogstad, Bardu 1. juni

TAKK

Jeg takker hjertelig for oppmerksomheten i anledning min 50-årsdag.

Inger Nilsen

TAKK

Jeg takker hjerteligst for oppmerksomheten som ble vist meg på min 50-års dag.

Ernst Jensen

BILTILSYN

PÅ

STORSLETT

Biltilsynet Tromsø etablerer ikke stasjonssted på Storslett før høsten 1991. Dette blant annet på grunn av at Asle Pedesen, som nå er tilsatt som ingeniør her, ikke vil tiltre før 1. september 1991. I vinter skal han gå på Statens Trafikkulæreskole i Stjørdal.

