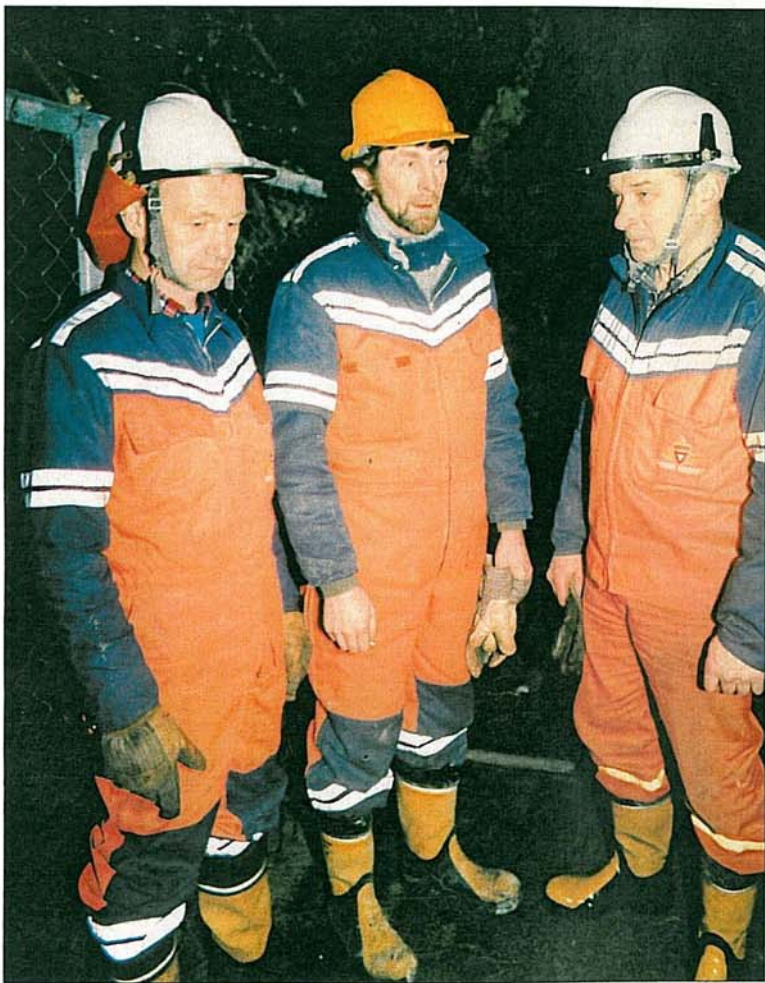


C



Hva nå?

Fra venstre: Ansgar Indal, Jan Hansen og Johannes Hansen i Kvalsundtunnelen

Vægs ikka

Bedriftsavis
for Statens vegvesen Troms

Nr. 1 - 1991 - 23. ÅRGANG



Vegstikka

BEDRIFTSAVIS
FOR STATENS VEGVESEN
TROMS

Nr. 1 - 1991
23. Årgang

Redaktør:
Lisa Sundstrøm

I redaksjonen:
Petter Hildre
Anna Birkelund

Illustrasjoner:
Torild Heimdal

Redaksjonsråd
Maskinkjører Stig Strømsør
Konsulent Anna Johansen
Oppsynsmann Bjørn Eriksen
Overingeniør Jens Aarbø
Teknisk tegner Edel Miljeteig Austlid

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

Sats og trykk
Lundblad Grafisk AS
Tromsø

Opplag
1650 eksemplarer

INNHold

side

Nytt år og nye vyer	3
Troms best i sommervedlikehold	3
Oppstart på Mjøsunndforbindelsen	4
Hovedvegutbygginga i Tromsø	5
Stasjonene har ordet:	
Område 4 — Nordkjosbotn	6
Mot en målstyrt organisering av vegadministrasjonen	9
Hvordan skal vi organisere Vegkontoret i Troms?	10
Kvinner for trafikksikkerhet!	11
Kolonnekjøring	12
Tanker i tiden:	
Framkommelighet og trafikksikkerhet	13
Julestemning og godt humør	14
Kveldrovegen barnehage	16
Hyttetur i påsken?	16
Vegvesenets barmhjertige samaritanere	17
EDB-forum	19
Nye håndbøker fra Vegdirektoratet	19
Omorganisering av anleggsavdelingen	20
Attføringsarbeidet ved Statens Vegvesen Troms	21
Tyveri i Kvalsundtunnelen	22
Musa som ble landskjent	22
Fra E-78 til E-8	23
Minneord	24
På skolebenken med Presten	25
5 i grøftekanten	26
Personalnytt	27



FORSIDEN

Nytt år og ny sol!

BAKSIDEN

Hva nå? — Fra venstre: Ansgar Indal, Jan Hansen og Johannes Hansen i Kvalsundtunnelen.

Vegstikka vil fra 1991 komme ut 6 ganger i året. Neste nummer kommer i april 1991.
Frist for innlevering av stoff til aprilnummeret er 1. april.

NYTT ÅR OG NYE VYER

*V*i er gått inn i et nytt år med kaos, uro og galenskap ute i den store verden. Vi pumpes fulle med informasjon om krig og elendighet hele døgnet - likevel sier folk at de ikke blir informert nok. Verden flytter på grenser - den omorganiseres. Slik er det også i «vår» lille verden - vegvesenets egen organisasjon. Informasjon og omorganisering - stadig viktigere ord og betydninger! Som et ledd i bedring av informasjonen vil VEGSTIKKA komme ut 6 ganger i året - hver annen måned. I tillegg vil vårt interne informasjons-

formasjonsblad, KONTORSTIKKA, komme ut hver annen uke. Når det gjelder omorganisering av vegvesenet er dette tatt opp i 2 artikler i dette nummer. Så får vi håpe at omtalen av dette - og hyppigheten av skriftlig informasjon i form av dette bladet vil bedre på noen av våre behov. I mellomtiden kan vi glede oss over at Troms fylke har fått god karakter når det gjelder sommervedlikehold - og Bardu var suverent «best i klassen»!

Lisa

TROMS BEST I SOMMERVEDLIKEHOLD

Bilistene i Troms fornøyd med vedlikeholdet

Av Oddmar Eilertsen

VEDLIKEHOLDSFOLKET i Troms kan være bekjent av sin innsats skal vi tolke signalene fra to spørreundersøkelser foretatt vinteren og sommeren i fjor.

Undersøkelsen er den største og mest omfattende som er gjort omkring vegvedlikeholdet. Den var landsomfattende og omfattet 2 til 3 vedlikeholdsområder i hvert fylke. Tilsammen har ca 25.000 mennesker svart på det ganske omfattende spørreskjemaet som ble delt ut «i vegkanten».

Bardu og Tromsø

I Troms ble undersøkelsen foretatt i vedlikeholdsområdene 2 og 5 (Bardu og Tromsø), og ca 1400 besvarelser ble sendt inn. At interessen for vegtilstanden er stor i Troms blir bekreftet ved at vi hadde den høyeste svarprosenten av alle fylkene.

Spørreskjema

Spørreskjemaet som ble utdelt var som nevnt ganske omfattende og hadde spørsmål som gikk på synspunkter på tilstand generelt, brøyting, strøing, salting, skilt, siktforhold, oppmerking, vegdekker, informasjonstjeneste, problemområder forøvrig m.v.

Alle spørsmål skulle besvares etter en 5-delt skala, hvor 1 er best og 5 dårligst. Man skulle også skille mellom riksveger og øvrige veger.

Gjennom en behandling av alle innkomne svar er det beregnet et vedlikeholdsnivå for hvert fylke og for landet som helhet.



Odd Isaksen og Ann Jorunn Lorentzen under publikumsundersøkelsen i høst

Karaktergivning

For vinterundersøkelsen kom Troms ut med en «karakter» på 2.21 mens landsgjennomsnittet var 2.33.

Skal man rangere fylkene kom vi ut på 6. plass. Sommerundersøkelsen gav oss 2.05 mens landsgjennomsnittet var 2.29, og her kom vi ut som beste fylke sammen med Aust-Agder.

Så ut fra dette kan vi forsvare utregnet i overskriften på denne artikkelen.

Bardu best i landet!

Vi må også trekke fram at Bardu kom ut som suverent beste vedlikeholdsområde i landet når det gjelder generell tilstand på riksveger, og var også best med hensyn til vedlikeholds nivå!

Fylkesvegene

Disse tallene gjelder for riksvegene. Når det gjelder fylkesvegene er tilstanden ikke så god etter trafikantenes mening. For vinterundersøkelsen var karakteren for Troms 3,14 mens landsgjennomsnittet var 3.1. Rapporten fra sommerundersøkelsen har vi i skrivende stund ikke fått fullstendig.

Mye vi kan rette på!

Selv om undersøkelsen grovt sett gir oss god karakter er det ved detaljert gjennomgang en rekke ting som kommer fram som vi kan rette på. Blant annet er det hele 29 % av de spurte som mener å ha hatt uhell p.g.a. vegens tilstand om vinteren (25 % om sommeren).

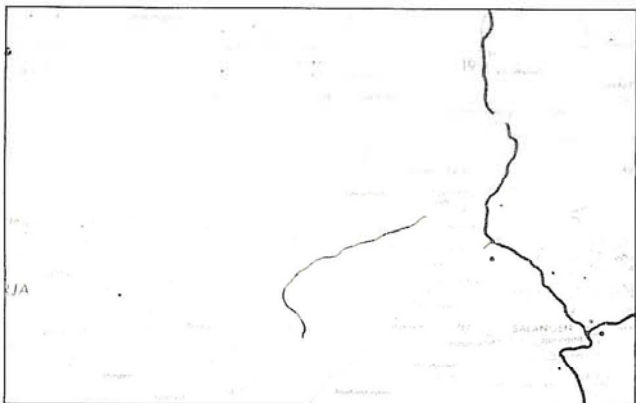
Fast rutine med spørreundersøkelser

Vegdirektøren har sett denne undersøkelsen som så viktig at resultatene skal brukes som en del av rapporteringen til Vegdirektoratet og departementet. Det skal derfor i årene fremover bli en fast rutine med slike spørreundersøkelser — sommer og vinter.

Nye vedlikeholdsområder vil komme med etter hvert, slik at vi skal få et bedre grunnlag for å vurdere kvaliteten på det produkt vi tilbyr trafikantene.

For oss i vedlikeholdet vil dette være ganske spennende og også være en utfordring til å gjøre en stadig bedre jobb.

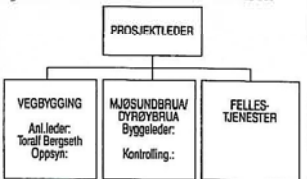
OPPSTART PÅ MJØSUNDFORBINDELSEN



Løksa med begrenset personell og maskininnsetts. Arbeidene i vinter vil i det vesentlige bestå i tilrettelegging for en mer intensiv anleggsdrift fra våren av. Hovedmålet med vegbyggingen i denne fase er å nå Mjøsunndet innen våren 1992.

Når det gjelder anleggsadministrasjonen er vi inne i en etableringsfase. Vi har funnet det hensiktsmessig å underordne Mjøsunndorbindelsen og Dyrøyforbindelsen en felles ledelse. Dette gjør vi fordi anleggene ligger nært hverandre geografisk og i tid for utbyggingen. I begge anleggene inngår dessuten ei større bru, av samme type, som et dominerende element.

Anleggene vil ledes av en prosjektleder som vil ha det fulle ansvar for samordning og drift av de ulike hoveddelene (veg/bru). Prosjektlederen rapporterer direkte til anleggssjefen. En person til å ta seg av denne funksjonen vil bli tilsatt med det første. Prosjektlederen vil knytte til seg byggeleder/kontrollingeniører som skal ha bruarbeidene som arbeidsfelt. Anleggsleder Toralf Bergseth er tilsatt for å lede vegbyggingarbeidene. Skjematisk blir anleggsadministrasjonen i området som skissa viser.



Mjøsunndorbrua er ca 860 m lang og er foreløpig kostnadsregnet til ca 100 mill kr. Bruarbeidene forutsettes å ta til våren 1992 og brua ventes ferdig høsten 1994.

Parsellen Mjøsunnd - Fornes er 3 000 m lang og består hovedsaklig av vegbygging i jomfruelig terreng. Arbeidet som er kostnadsbereget til 17,0 mill kr vil pågå i 1993 og 1994 og står ferdig samtidig med Mjøsunndorbrua, høsten 1994.

Anleggsarbeidene tok til i oktober 1990 med etablering av personellforlegning og anleggskontor. Bygningene er allerede tatt i bruk og ligger ved siden av hverandre ovenfor gården Løksa med flott oversikt over Salangen.

For tiden pågår vegarbeider i området

Av Ingolf Moan

MJØSUNDFORBINDELSEN er det offisielle prosjektnavnet på veganlegget som i 1994 skal gi de ca 900 innbyggerne på Andørja fastlandsforbindelse. Det totale kostnadsoverslaget er på 170 mill kr og anlegget ventes satt under trafikk høsten 1994.

Mjøsunndorbindelsen kan deles opp i 3 underparseller:

Løksebotn - Mjøsunnd, Mjøsunndorbrua og Mjøsunnd - Fornes. Løksebotn - Mjøsunnd består av utbedring 3 300 m av eksisterende fylkesveg og bygging av 9 500 m ny veg. Parsellen vil koste ca 53,0 mill kr og ventes farbar for anleggstrafikk våren 1992.

HOVEDVEGUTBYGGINGA I TROMSØ

Av Hallvard Haugan



Kvinnelige innslag i et mannsdominert anleggsmiljø: Maryann Olsen som nyansett kontorfullmektig — og Liv Nergaard tar seg av grunnavervet.

MANNSKAPENE er på plass og riggarbeidene avsluttes i disse dager. Dermed kan vi konsentrere innsatsen om tunnelene under RITØ, Tromsøsunndtunnelen og forskjærningen til Breivikatunnelen.

TROMSØSUNDTUNNELN

Etter at første salve i Tromsøsunndtunnelen ble skutt i uke 3, har vi brukt noen dager for å sikre påhugget med bolter og sprøytebetong.

I løpet av en uke eller to regner vi med å komme inn i «rytmen». Parallelt med drifta, har vi holdt kurs om forsiktig sprengning og førstehjelp. Dessuten justerer vi salveplanene for å få minst mulig rystelser.

Det ser ut til at fjellet er «med oss» med tanke på rystelser. Sleppeetningen ligger nemlig slik at rystelsene blir dempet så lenge vi sprenger i retning mot RITØ. Hittil har vi ikke målt nevneverdige rystelser på de 7 målepunktene vi har montert.

BREIVIKATUNNELEN

Arbeidet med forskjærningen er i full gang. Det er Antek A/S, Tromsø som har fått kontrakten, og de skal være ferdig til påske 1991.

I denne tiden skal det tas ut ca 3000 m³ jordmasser og ca 19000 m³ fjell. Alle disse massene deponeres i Breivika, noe på universitetsområdet, men det meste på havneområdet.

Etter påske 1991 starter selve spregningsarbeidet i Breivikatunnelen.

Det er nå bestemt å drive fra to sider - Breivika og Hansjordnesbukta. Uttransport av masse fra Hansjordnesbukta skal gå gjennom Langnøstunnelen og til flyplassområdet. Her skal massene brukes til å forlenge flyplassen nordover.

DRIFTSOPPLEGG

Skiftplan etter såkalt nordsjøordning er godkjent av Arbeidstilsynet. Hittil har vi ikke fått reaksjoner fra nabolaget på at vi arbeider lange dager.

Vi legger opp drifta slik at det ikke blir spregning etter kl 2300.

Etter denne tiden utfører vi arbeider som ikke forstyrrer omgivelsene.

INFORMASJON

Vi har lagt en plan for informasjon hvor vi har brukt rundskriv, annonser og pressekonferanser i dette arbeidet. På et informasjonsmøte med naboeiene kom det fram at befolkningen i området ikke var udelte positiv til å få et storanlegg i nabolaget. Dette var selvsagt ventet.

Alle på møtet var imidlertid glad for den informasjonen som ble gitt, og at de fikk anledning til å komme med sine synspunkter.

Vi velger å tro at vi unngår en del usikkerhet, irritasjon og mulige konflikter, og tror derfor at det arbeid vi legger ned i dette er vel anvendt tid.

BEMANNING

Vi er i dag ca 30 personer med smått og stort fra vegvesenet. Med tillegg av entreprenører og konsulenter er det 40 - 45 personer tilknyttet anlegget. Tre kontrollingeniører er ansatt. Torbjørn Jørgensen er allerede på plass og de to andre begynner i nærmeste fremtid.



Når disse er på plass, er prosjektledelsen komplett - foreløpig.

DRIFTEN FRAMOVER

Hektisk har det vært på anlegget hittil, og det ser ikke ut til å bli noe mindre i tiden fremover.

I tillegg til oppstarten på de to tunnelanleggene, skal vi planlegge sommerseongen med vegarbeidene i Breivika. Her må hovedvannledningen gjennom området skiftes ut, og kabler og kloakker må flyttes.

Trafikken på tverrforbindelsen må også legges om før vegarbeidene starter.

Med all trafikk gjennom området blir ikke dette helt enkelt.

Interessant og spennende skal det bli - og vi får tro at vanskelighetene ikke blir større enn at vi mestrer dem.



Oppsynsmann Finn Johansen — Nordlending som gjør Troms fylke til arbeidsplass: Først Maursundet — nå Tromsø!

STASJONENE HAR ORDET:

Vi fortsetter i vår presentasjonsrunde av vedlikeholdsområdene — og gir ordet til

OMRÅDE 4 —

NORDKJOSBOTN

VEDLIKEHOLDsområde 4 strekker seg fra Olsborg i vest til Samuelsberg i øst, fra Dividal i sør til Nord-Lenangen i nord. Området omfatter kommunene Balsfjord, Storfjord, Lyngen, deler av Målselv, Tromsø og Kåfjord - med et innbyggertall på ca. 14.000. Slik området ligger i geografien er det store variasjoner på de klimatiske forhold - fra teleløsning i Malangsområdet samtidig med 10-15 kuldegrader i Øverbygd.

Vegstasjonene ligger litt tilbaketrukket fra Nordkjosbotn sentrum. Stasjonsområdet omfatter sentralverksted og laboratorium.

Av stamveger er det 169 km - øvrige riksveger 221 km. Dette utgjør tilsammen 390 km. Den siste riksvegen med grus i området, rv. 857, ble utbedret og dekket i 1990. Av fylkesveger er det 290 km, hvorav 143 km grusveg.



Vegmester Sverre Sandstrand

Vi har en høyfjellstrekning på E-78 ved riksgrensen mot Finland, og vi har skredområde på rv. 87 i Tamokdalen (spøkelsesdalen!).

RESSURSER

Til å vedlikeholde vegene har vi 14 mill til riksveger og 7,3 mill til fylkeveger. Av dette går det ca. 55% til vintervedlikehold. Området har 3 ferjeleier: Svensby og Lyngseidet på rv. 91 og Vikran på rv. 858. I tillegg har vi Furuflaten ferjeleie i beredskapsøyemed.

Forøvrig har området 2 tunneler, Pollfjelltunnelen på rv. 868 og Larsbergstunnelen på E.6.

I området er det 6 utestasjoner/brøyte-veggasjer, 6 lokale strømsandlager, men vi har ønske om et større sentral-lager.

I området behandles ca. 80 avkjørselsaker pr. år, foruten gravetillatelse og dispensasjoner. Skiltstandard langs riksvegene er de siste årene blitt bedre. I tillegg kommer det stadig nye serviceskilt.

Vedlikeholdet er blitt mer publikumsrettet. Vi tar oss mer av våre «kunder» enn tidligere. Et av hovedmålene våre er trafikketret vedlikehold, og våre tjenestemenn ute kan etter hvert betegnes som trafikkarbeidere.

BEMANNING

Ved stasjonen er det 1 vegmester, 3 vedlikeholdsoppsynsmenn, 1 oppsynsmann med spesialfelt materialproduksjon og dekkelegging og 1 kontorfullmektig.

I utedriften har vi 38 tjenestemenn. 11 av disse er maskinkjørere/sjåfører som deltar i brøytetjenesten om vinteren og dekkelegging og spesialoppdrag om sommeren. Utedriften har forøvrig 9 lag med faste geografiske områder, men overlapper hverandre



ved behov. Vi har dessuten 1 skiltlag. Oppsynsmennene har sine spesielle lag, men av hensyn til beredskapen dekker de hele området.

BRØYTETJENESTEN

Brøyte og strøtjenesten utføres av 2 egne biler og 24 private kontraktører. Vi har 3 veghøvlere som i hovedsak har sine bestemte områder om vinteren. Det avgis 1 høvel til dekkelegging og 1 høvel til anlegg i sommersesongen.

FORNES

Oppsynsmannen med spesialfelt materialproduksjon har oppsyn med materialproduksjonen på Fornes og dekkelegging med verkblandede masser i hele fylket. 3 tjenestemenn i utedriften er fast engasjert i driften på Fornes i vår og sommermånedene, og deltar i vedlikeholdet høst og vinter.

Knuseverket som tidligere var i Tyttebærvik er flyttet til Fornes og produserer grus til hele fylket som fraktes med båt til de forskjellige områdene.



Nordkjosbotn's ansikt utad: Jorunn Berg og Jenny Jernberg.

Vegsentralen - Nordkjosbotn

Av oppsynsmann Ole Kristiansen

VEGSENTRALENS bygg ble ferdig til bruk i 1968-69. I startfasen var det et begrenset antall medarbeidere. Året 1972 brant store deler av verkstedbygningen ned. Det var et sørgelig skue for oss som jobbet her. Men med meget stor velvillighet fra ledelsen ved vegkontoret og Vegdirektoratet ble gjenoppbyggingen - og da med en utvidelse - satt i gang umiddelbart.

Vi startet med en moderat arbeidstokk, men utvidet antallet medarbeidere fra 8-10 til 24-25 samt en del ekstra hjelp. Vegvesenet i Troms hadde på den tiden en maskinpark som var meget større og omfattende enn i dag. Alt dette skulle vedlikeholdes og repareres. Vegsentralens mannskaper hadde, og har sin jobb i store deler av fylket. I tillegg til maskinparken ble det også forarbeidet og montert en rekke med fergekaier rundt om i fylket.

I 1983 ble varmeanlegget i hovedbyggingen bygd om til gjenvinningsanlegg. Dette med godt resultat når det gjelder oppvarming, besparelse og bedre og renere luft. Fram til 1984 var vegsentralens folk alene i byggingene. Da ble kontorfløyen utvidet og vedlikeholdsavdelingen flyttet inn med sine 5-6 tilsatte. Dette var en stor fordel, både for maskin og vegvedlikeholdet. Samarbeidet har vært meget godt.

I de senere år er arbeidsstyrkene skrumpet inn til et minimum. Maskinavdelingen har kvittet seg med flere maskiner og utstyr. Dermed er også arbeidsstyrken redusert til pr. i dag 14 personer, inkludert sjåfører, lagerfolk, elektriker og radiofolk. Kontorpersonalet er ikke tatt med her.

Fortsatt har vi overflod av oppgaver å ta fatt på. Vi forsøker derfor med lang- og korttidsplanlegging. Dette for å få bedre styring og oversikt over hva vi maktet å utføre i egen regi — og for at jobbene skal bli ferdig til rett tid.

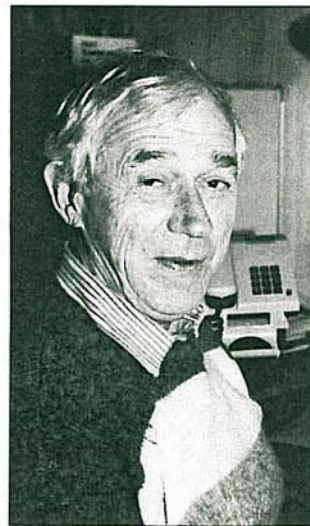
Anleggsområde 3

Av oppsynsmann Reidulf Broderstad

OMRÅDET har kontor på Storslett (dette har tidligere vært presentert under vedlikeholdsområde 6). Anleggskontoret som vi hadde på Storsteinnes er nå flyttet til Mjøsundet. Fra og med 20. mai vil vi ha en oppsynsmann stasjonert i Balsfjord som vil ta seg av følgende prosjekt:

- Fullføring av Ev-6 Tømmerelv—Bergneset, 2,8 km etter den traseen som er grovplanert (nedre) og fram til rasområdet ved Sandbukta. Dette arbeidet vil være ferdig i oktober.
- Gang-/sykkelveg Tømmerelv—Sagelv. Her gjenstår bygging av ny bru over Sagelva samt dekkelegging av hele den 4670 m lange parsellen.
- Gang-/sykkelveg Nordkjosbotn Nord. Her gjenstår dekkelegging av den 1450 m lange parsellen.
- Utekontrollstasjon Nordkjosbotn. Her gjenstår skraningspuss, lysfundamenter, bærelag, dekke som skal gjøres for anleggets regning.

Gang-/sykkelvegene og utekontrollstasjonen starter opp ca. 21. mai og skal være ferdig til 15. juli.



Oppsynsmann Ola Kristiansen

Enkelte oppdrag må vi i større grad enn tidligere sette ut til private.

I fremtiden håper jeg fortsatt at vi med våre erfarne og dykte medarbeidere skal greie å hevde oss i forhold til våre konkurrenter.

Vi har ekspertise når det gjelder reparasjoner og vedlikehold av maskinparken - og vi har også «gnisten»!!



To glade gutter i maskindrifta: Oddbjørn Heimly og Paul Jernberg



Hans Østerås er formann på Sentral-lageret på Nordkjosbotn.

Fylkeslaboratoriet på Vollan

Av laboratorieseksjonen - Vegkontoret

FØR 1972 ble en del enklere jord og grusanalyser utført i et gammelt hus vegvesenet hadde bak gjestestua på Vollan.

Disse primitive forhold ble avløst av ett skikkelig laboratorium som ble bygd i tilknytning til sentralverkstedet i Nordkjosbotn i 1971. Her kunne både asfalt, betong og leir-prøver analyseres etter alle kunstens regler. Senere, i 1987 har laboratoriet fått en kraftig ansiktsløftning som både bedret arbeidsmiljøet og ga plass for faglige utvidelser. I dag utføres et stort antall analysetyper tilknyttet materialer som brukes i vegbyggingen.

Løsmasser og fjell

Når det gjelder løsmasser og fjell utføres analyser som går på jordartsklassifisering, bestemmelse av densitet, humusinnhold, og korngradering. De mekaniske egenskaper til steinmateri-

alet bestemmes ved hjelp av fallprøven, mens komprimering bestemmes ut fra Standar Proctor metoden.

Asfalt

På asfaltsiden utfører laboratoriet analyser som går på bitumen, bitumenløsning, vegolje og emulsjon. Vi utfører også analyser av steinmaterialer som brukes i svarte dekker. Til dette formålet er laboratoriet utstyrt med moderne utstyr til bestemmelse av steinmaterialets abrassive slitestyrke. Analyser av bituminøse masser skjer også ved hjelp av topp moderne utstyr idet ekstraksjonsmaskin ble anskaffet for få år siden. Laboratoriet er også i besittelse av eget Marshall-utstyr for bestemmelse av densitet, stabilitet, hulrominnhold i asfaltdekker.

Betong

Også på betong-siden er laboratoriet utstyrt for ulike typer analysemetoder. Imidlertid er antallet betonganalyser relativt liten.

Geoteknikk

Grunnforholdene undersøkes i felten av Kaino & Co ved å bore ned og måle motstanden i grunnen, eventuelt dybde til fjell. For å supplere feltboringen må vi ta opp prøver og undersøke disse inne på laboratoriet. Spesielt tette finkornige jordarter som silt og leire må gjennom ulike belastningsforsøk for å simulere det som skjer f.eks. under utlegging av ei vegfylling.

Først i juni 1990 fikk vi installert



Databehandling av laboratorieprøver — her Odd-Bjørnar Jensen.

hydraulisk utskwyer for uforstyrta 54 mm prøvesylindere. Tidligere måtte slike prøver sendes til Veglaboratoriet i Oslo med stor fare for å ødelegge sensitive prøver.

Eget EDB utstyr gjør at alle data fra analyseringen blir behandlet av ulike programmer som gir ferdige utskrifter av bl.a kornkurve og mekaniske egenskaper.

Til å holde styr på alt dette fine utstyret og framskaffe alle data jobber det syv personer på fylkeslaboratoriet. Den daglige ledelse ivaretas av oppsynsmann Sigbjørn Br. Nilsen.



Julian Johnsen — en av laboratoriefolkene på Nordkjosbotn.

Mot en målstyrt organisering av vegadministrasjonen?

Av Trond Larsen

I grove trekk uendret organisering de siste 25 årene, økte krav til dokumentasjon av resultater og konkurransevne (privatiseringsdehatten), økende miljøbevissthet og lav trafikkevekst. Dette er alle faktorer som danner bakteppe for den organisasjonsutredninga som nå er gjennomført.

VEGKONTORENES organisering er satt under debatt i og med at «Bjørvigutvalget» har levert sin innstilling vedrørende fremtidig organisering av vegkontorene. Innstillinga skal i sin tur danne plattform for det arbeidet som nå er igangsatt lokalt for å vurdere behovet for organisasjonsmessige endringer.

Bjørvigutvalgets innstilling preges i stor grad av at man har tatt utgangspunkt i målstyringsprinsippet. Man har spurt seg om målstyring krever spesielle organisasjonsmønstre og man har spurt seg hvilken oppgavefordeling (resultatområder) som er naturlig på et vegkontor.

Bjørvigutvalget besvarer spørsmålene ved å slå fast at målstyrte organisasjoner gjerne etablerer en tredelt organisasjon; resultatenheter som betjener et ytre marked/publikum, serviceenheter som betjener et indre marked og fungerer som «smurning i maskineriet» og kontrollenheter.

Bjørvigutvalget konkluderer også med at Statens Vegvesen – ut fra en målstyringsfilosofi- kan deles inn i 4 resultatområder som betjener et ytre marked.

Disse er:

- Overordnet planlegging
- Utbygging av vegnettet
- Drift av vegnettet
- Trafikant og kjørøtøy

I tillegg har vi et resultatområde som man har valgt å kalle Intern administrasjon og service, og som kan splittes opp i flere organisatoriske enheter.

I forslaget til organisatoriske løsninger, vektlegger Bjørvigutvalget at man bør basere seg på en felles organisasjonsstruktur på tvers av fylkene for å ivareta målstyringskravene. Denne strukturen er vist i egen skisse.

Bjørvigutvalget understreker imidlertid at «grensenittet» mellom resultatene (avdelingene) bør kunne tilpasses lokale behov.

Oppgavefordelingen mellom resultatene trenger m.a.o ikke å være den samme i alle fylkene.

De største endringene i forhold til dagens organisasjon som fremkommer i Bjørvigutvalgets innstilling, er følgende:

- Det opprettes en liten stab under veggjef.
- Grunn- og eiendomsverv, laboratoriet og byggeplanlegging organiseres som serviceenheter på Byggeavdelinga.
- Trafikkrettet vedlikehold forsterkes gjennom at deler av Trafikkteknisk seksjons oppgaver overføres til driftsavdelingen.
- Seksjonsdelte biltilsynsstasjoner organiseres i to seksjoner: Trafikant og Kjørøtøy. Kontorseksjonen i dagens form nedlegges.
- Det opprettes et brukerutvalg for koordinering av Maskinavdelingens tjenester.
- Byggherreansvaret adskilles fra produksjonen ved å opprette en egen gruppe i stab under Bygge-sjefen.

I forhold til dagens situasjon vil anbefalingene i Bjørvigutvalgets innstilling medføre at planavdelingen vil

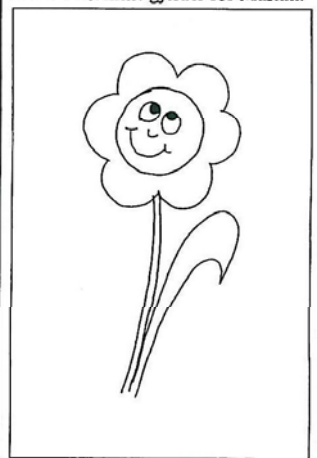
gjennomgå store endringer. Plan skal fortsatt være bærebjelken for overordnet planlegging, men skal samtidig skjermes for produksjonsplanlegging, detaljert forvaltning og driftsoppgaver.

Den nye Byggeavdelinga vil – dersom utvalgets innstilling tas til følge – få råderett over de kritiske innsatsfaktorene for effektiv bygging ved at grunn og lab inngår som seksjoner i denne avdelingen.

Driftsansvar for trafikkstyring/trafikkregulering synliggjøres i større grad enn ved dagens organisering ved at store deler av trafikkstyringsopp-gavene som i dag ligger i Plan foreslås overført til Drift.

Biltilsynets grunnorganisering på fylkesplan sementeres, men samtidig foreslår man at grunnorganiseringa på stasjonsnivå i større grad skal avspille at vi gjennom våre oppgaver betjener to hovedområder; trafikant og Kjørøtøy og at oppgavene i dagens kontorseksjon i stor grad går inn i «produksjonslinja» i henholdsvis Trafikant og Kjørøtøy.

Administrasjonsavdelinga opprettholdes i nåværende form, men med rendyrking av tjenesteytingsfunksjonen. Det samme gjelder for Maskin.



Hvordan skal vi organisere Vegkontoret i Troms?

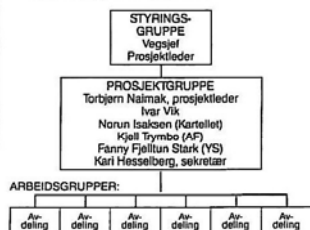
Av Torbjørn Naimak

VEGKONTORET i Troms, i likhet med samtlige andre vegkontor i landet, diskuterer nå sin organisasjon. Innen 1. juli i år skal vegsjefene sende Vegdirektøren forslag til fremtidig organisasjonsmodell i de enkelte fylkene. Utgangspunktet for det arbeidet som nå gjøres er:

- Vegdirektørens mandat og rammer for organisering av vegkontorene
- Bjørvig-utvalgets rapport «Organisering av vegkontorene»
- Resultater av sentrale drøftingsmøter om organisasjonsarbeidet
- Behandlingen på vegsjefmøtet november 1990

Ledermøtet har diskutert om hvordan vi skal gjennomføre organisasjonsutviklingsarbeidet i Troms, og vegsjefene har gitt dette mandatet for det videre arbeidet:

- Organisasjonsutviklingsprosjektet organiseres som prosjektarbeid, etter følgende modell:



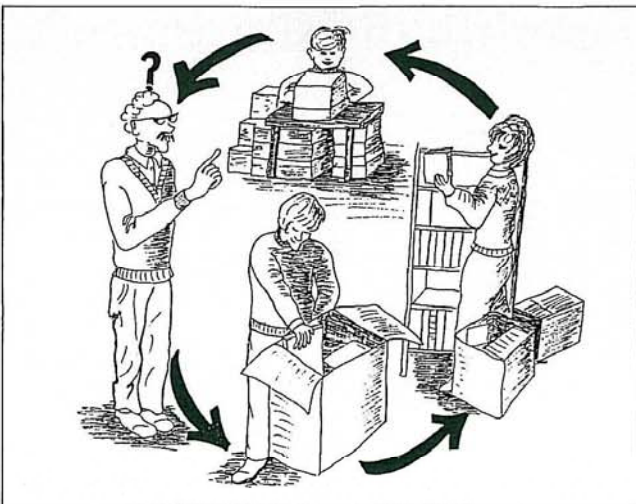
Avdelingslederen tiltrer prosjektgruppen når vedkommendes avdeling blir behandlet. Tillitsvalgt fra YS tiltrer når biltilsynets og fellesdel behandles. Arbeidet er delt inn i to faser:

Fase 1

Klarlegge hovedmønsteret i organisasjonen; Antall avdelinger og hvilke resultatområder de i hovedsak skal dekke. Dette skal være gjort innen 1. mars 1991. Bjørvig-utvalgets innstilling skal legges til grunn, og det er eventuelle avvik fra denne som skal begrunnes.

Fase 2

Klarlegge en mer detaljert utforming av organisasjonen innenfor det hovedmønster som blir et resultat av fase 1.



Dette omfatter:

- Avklaring av «grenseområder» mellom avdelingene (plassering av de enkelte saksområder)
- Avklaring av hovedtrekkene i avdelingens interne organisasjon (antall nivåer, seksjonsinndeling o.l.)
- Forslag om arbeidsoppgaver og bemanning i vegsjefens stabsfunksjon.

I denne fasen fremmes også forslag om spesialområder som kan løses over fylkesgrensene. Rapport fra fase 2 skal foreligge senest 1. juni 1991.

I hele arbeidet skal det tas hensyn til de organisasjonsvurderinger og de organisasjonsendringer vi har gjort i den senere tid. Det kan her være riktig å minne om hva vi har gjort i løpet av de siste to år:

- Driftssjefstillingen er avviklet, stilling som assisterende vegsjef er opprettet.
- Vi har utredet forhold vedrørende innkjøp, og omorganisering er foretatt.
- Vernelederstillingen er omgjort til heldagsstilling og er tilknyttet administrasjonsavdelingen.
- Vi har utredet forhold vedrørende informasjon - organisasjonsendring er gjennomført.
- Vi har utredet forhold vedrørende forværelsesstjeneste/skrivetjeneste - omorganisering er foretatt
- Vi har vurdert vår EDB-organisasjon og foreslått endringer - tiltak er gjennomført.

- Vi har vurdert grunnseksjonens arbeidsoppgaver og organisasjonsmessige tilknytning. Endringer i arbeidsoppgaver er gjennomført, organisasjonsmessig tilknytning er stilt i bero i påvente av den prosess vi nå går inn i.
- Vi har vurdert laboratoriseksjonens arbeidsoppgaver og organisasjonsmessige tilknytning. Noen interne omorganiseringer er foretatt, organisasjonsmessig tilknytning er stilt i bero av samme årsak som for grunnseksjonen.
- Vi har omorganisert vedlikeholdsavdelingen (distriktslederordningen er avviklet).
- Vi har omorganisert anleggsavdelingen (distriktslederordningen er avviklet).
- Det er gjennomført utredninger om trafikkseksjonens arbeidsoppgaver og organisasjonsform. Vi har også her valgt å vente på den organisasjonsutviklingsprosess vi nå starter. Enkelttiltak er gjennomført ved at ansvar for automatisk trafikk kontroll (ATK) flyttes til biltilsynet.

Det at vi har vært gjennom en så aktiv organisasjonsutviklingsfase gir oss et godt utgangspunkt for det arbeidet vi nå skal gjøre.

Organisasjonsutviklingsarbeidet forutsetter aktiv og passiv medvirkning fra alle ansatte. Vi håper å få dette til. Det vil stille krav til oss, men også til den enkelte medarbeider og til arbeidstakerorganisasjonene.

Kvinner for trafikksikkerhet!

Av Lisa Sundstrøm

TFTU

Vi har fått ny sekretær for Troms Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg (TFTU) - Edel Miljeteig Austlid.

Edel har jobbet i vegvesenet siden 1984 og har vært tilknyttet planavdelinga hele denne tida. Hun er utdannet teknisk tegner og det er også innen dette fagfeltet hun har virket, skjønt hun hele tiden har påtatt seg nye oppgaver. Hun har sett utfordringene og spenningen i å gå nye veger, og har blant annet vært fast innslag i messekomiteer i flere år.



Edel Miljeteig Austlid

Mennesker og trafikkproblematikk har opptatt Edel i flere år. Dette har hun da også fått innblikk i gjennom jobbing mot vegplanlegging.

Trafikksikkerhet er interessant, sier Edel. Det er mye som kan gjøres innen holdningsskapende arbeid og fysiske tiltak. Ved siden av å jobbe for et perfekt vegsystem må vi også jobbe får å forbedre trafikk- kunnskapene blant trafikantene.

Edel startet i sin nye jobb etter nyttår så den første tiden har stort sett gått med til å sette seg inn i sitt nye arbeidsfelt. Og det er interessant materiale Edel skal jobbe med. Hun ser positivt framover og gleder seg til de oppgavene som måtte komme.



Elsa Klemetsen

TT

Vi har også fått nyopprettet stilling som Fylkessekretær for Trygg Trafikk i Troms. Denne stillinga innehar Elsa Klemetsen, og også hun har få uker i sin nye jobb.

Fylkessekretæren for Trygg Trafikk (TT) er lønnet sentralt av Trygg Trafikk, mens vegvesenet disponerer kontorplass. Således er Elsa havnet som et femte medlem i gjengen på Biltilsynsavdelinga, og sier at hun allerede trives svært godt.

Elsa har bakgrunn som lærer i barne og ungdomsskolen. Hun har jobbet ca. 10 år i Sør-Helgeland i skoleverket,

men kommer nå fra jobb ved Kroken ungdomsskole. Det er godt å kjenne til skolemiljøet, sier Elsa, for det er i stor grad skolene hun skal jobbe mot. Hun ser fram til mange fruktbare diskusjoner med lærerne i tida framover!

Elsa søkte jobben fordi hun ønsket en forandring og nye utfordringer, samt muligheten til å reise og treffe folk. Hun synes jobben virker interessant og spennende - og det er mye nytt å lære.

Vi ønsker begge jentene lykke til i ny jobb!

ETTERLYSNING

På vegkontoret sto en vakker dag en blå Bergan-sekk. Denne inneholdt et orange og blått vegvesen-regnsett med ei stoppeklokke for jogging i den ene lomma.

Sekken står fortsatt - og ingen savner den!!

Vi etterlyser eieren - ute eller inne i etaten !!!!

KOLONNEKJØRING

Av Ole Fr. Wikstrand

SIDEN mars 1990 har Vegdirektoratet og en arbeidsgruppe med representanter fra enkelte fylker, arbeidet med utforming av retningslinjer for kolonnekjøring. Utkast til retningslinjer har vært på høring og er senere gjort gjeldende som en prøveordning vinteren 1990/91. Våren 1991 er det meningen å vurdere ordningen på nytt ut fra de erfaringer vinterens praktisering gir oss.

De generelle retningslinjene er listet opp i femten punkter og inneholder bestemmelser om:

1. Hvem som skal bestemme at kolonnekjøring skal iverksettes.
2. Når kolonnekjøring skal iverksettes.
3. At vegen skal være stengt.
4. Hva det skal legges vekt på ved innføring av kolonnekjøring.
5. At vegen skal være stengt med låst bom.
6. Hvordan kolonnekjøring skal meldes.
7. Informasjon til de som ønsker å delta i kolonnen.
8. Hvem som skal få være med i kolonnen og hvem som ikke får være med.
9. At det skal være bil både foran og bak kolonnen.
10. Lysbestemmelser.
11. Avstand mellom bilene. Hastigheten.
12. Informasjon til brøytestasjon om vanskeligheter i kolonnen.
13. Slepning av biler som stopper.
14. Hvordan brøytemannskapene skal forholde seg ved trafikkuhell.
15. At det skal utarbeides instruks for den enkelte strekning.



Kolonnekjøring i Troms

E-6 Kvæangsfjellet 16,2 km
Storslett vegstasjon, 07.00 – 15.00 tlf. 083-65 155
Beredskapstelefon etter arbeidstid og i helgene: tlf. 090-17 266

Fv. 232 Kaperdalen 21,3 km
Finnsnes vegstasjon, 07.00 – 15.00 tlf. 089-40 944
Beredskapstelefon i helgene: tlf. 090-17 263

For generell informasjon om veg og føreforhold kan også Vegkontoret Tromsø kontaktes, telefon 083-56 211
Beredskapstelefon i helgene: 090-98 484.

Kjør alltid med nødblinklys i kolonnen!

GOD TUR! - men vær utstyrt for vinterkjøring og vekslende forhold.

I de generelle retningslinjene for kolonnekjøring er det på to vesentlige punkter avvik fra hva som har vært praktisert her i fylket.

Det ene er at det skal lages instruks for hver strekning der det er aktuelt med kolonnekjøring. Instruksen vil komme i løpet av vinteren.

Det andre er kravet om at det skal

være ledsagerbil bakerst i kolonnen. Vi holder for tiden på å undersøke hvordan vi skal innrette oss for å innrette dette kravet.

I Troms fylke har vi to strekninger hvor det er kolonnekjøring årvisst. Disse er Kvæangsfjellet og Kaperdalen. I tillegg kan det unntaksvis være snakk om kolonnekjøring på E6 ved Øse og i Huselvdalen på Senja.



Å kjøre i kolonne er å måle krefter med værgudene. En tøff opplevelse, stressende og ikke ufarlig.

TANKER I TIDEN

FRAMKOMMELIGHET OG TRAFIKKSIKKERHET —

To samferdselsbegrep der krav, økonomi og ansvar er sentrale temaer

Av plussjef Tor Hugo Brox

FRAMKOMMELIGHET

SAMFERDSEL er et tema som engasjerer de fleste, og det har til nå vært et allment akseptert krav at landets innbyggere skal ha en tilfredsstillende kommunikasjon. Den gunstige økonomiske utviklingen i 60- og 70-åra la et grunnlag for å tro at det ikke var noen beskrankninger med hensyn til å kreve realisering av vegprosjekt.

Den økonomiske utviklingen har imidlertid gått i en retning som gjør at det nå er grunn til å stille spørsmål ved mange av de veginvesteringene som det legges opp til, og spesielt er slike spørsmål knyttet til undersjøiske tunneler som skal erstatte ferjesamband.

Lokalpolitisk er uttalelsene ganske klare. Det aksepteres kun løsninger som gir næringslivet og innbyggerne størst mulig valgfrihet med hensyn til når reiser skal utføres. Dernest at næringsvirksomheter ikke skal ha spesielle vansker knyttet til mottak og levering av varer og tjenester, noe som kan være tilfelle med ferjeavhengighet.

Bygging av bru og undersjøiske tunneler for å avløse ferjesamband har derfor til nå vært en høyt prioritert distriktpolitisk oppgave. Men medaljen har en bakside. Slike prosjekt krever store investeringer og har dessuten store årlige vedlikeholdsutgifter. Skal prosjektet bære seg økonomisk, må trafikkgrunnlaget være stort, noe som ikke er tilfelle ute i kystdistriktene.

Økonomisk vil vi derfor stå overfor et valg om det er riktig å satse så mange penger på slike prosjekt i stedet for å opprettholde ferjesambandet med forbedret rutetilbud.

En undersjøisk tunnel på 2,5 km koster ca 100 mill kr å bygge. De årlige vedlikeholdsutgiftene ligger på ca 1,8 – 2,0 mill kr. Et ferjesamband på et slikt sted vil med dagens ruteopplegg

få et tilskudd fra staten på mellom 2,0 og 2,5 mill kr, forutsatt at det ikke er en helt ny ferje som går i sambandet.

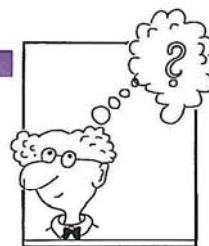
Gjør vi den enkle forutsetning at statens årlige utgifter til et slikt avløsningsamband ikke skal overstige driftstilskuddet til eksisterende ferjesamband, kommer vi til at det er en grense for hvor lang vi kan gjøre en undersjøisk tunnel. Denne grensen ser ut til å ligge ved ca 3,5 km, og da er investeringsbeløpet i størrelsen 120-130 mill kr.

Men, det er også en grense for hvor stor investering vi kan gå inn med fordi det kreves at et slikt prosjekt skal være lønnsomt, og det er vanskelig å få til med de små trafikk tall vi har på våre ferjesamband. De fleste av våre ferjesamband har årsgjennsnitt på mindre enn 150 kjøretøy. Lønnsomhetskravet er kort sagt at de besparelsene som oppnås ved investeringen skal være større enn investeringsbeløpet, og det gir oss som resultat at investeringen ikke bør overstige et beløp som ligger mellom 50 og 80 mill kr. Besparelsene som det regnes med er redusert vedlikehold, kortere reisetid og reduserte kjøretøykostnader.

I tiden som kommer er det all grunn til å være klar over de forhold som er nevnt foran. Det vil ikke være en selvfølge at et ferjesamband skal erstattes av en bru eller tunnel. For samfunnet totalt vil det ganske sikkert være mer lønnsomt å gi et bedre ferjetilbud, og at det av investering som ellers ville ha gått til et avløsningsprosjekt blir brukt til andre formål som miljøforbedring og trafikkikkerhetstiltak. Vi må kort sagt begynne å tenke alternative strategier.

TRAFIKKSIKKERHET

Det offentlige har et stort ansvar når det gjelder trafikkikkerhet. Det skal bygges trafikkisikre veger. Trafikken skal separeres.



Fjertrafikken skal ha en veg, lokalttrafikken en annen, og boligtrafikken en tredje. I tillegg skal gang- og sykkeltrafikken ha sin egen veg, veggryssa skal være utformet slik at de er lette å se, og de skal selvsagt være oversiktlige og lette å forstå.

Vegsystemet vårt er på langt nær slik som påpekt foran, men det begynner å bli bra. Likevel er trafikkulykkene et problem. Det er store problemer med å få ulykkestallet ned. Hva skal vi tro når det kommer en rapport om undersøkelse som viser at bygging av gang- og sykkelveg ikke har redusert trafikkulykkestallet på strekningen. Samtidig registrerer vi at det fortsatt skjer ulykker i vegkryss som er utbedret med kanalisering eller fått lysregulering.

Det ser ikke ut til at vi på en enkel måte kan investere oss ut av problemet. Vi må ty til annen lut, og kanskje bør den være sterk. Det er all grunn til å vurdere opplæringen av de som slippes ut i trafikken. Likeså må det settes inn større ressurser til oppfølging ute på vegnettet, og reaksjonene mot de som overtrår vegloven og vegtrafikkreglene bør bli strengere. Det er ingen menneskerett at en som ikke vil innordne seg de bestemmelsene som gjelder for vegtrafikk, fortsatt skal ha rett til å føre et motorkjøretøy.

Ja, slike tanker kan man gjøre seg etter å ha vært i vegvesenet i mer enn 20 år og sett ulike tiltak satt i verk for å bedre både framkommeligheten og trafikkikkerheten. Mange av tiltakene har vært meget bra og gitt god effekt, mens noen tiltak prøver vi å glemme så raskt som mulig fordi effekten har vært den motsatte av forventet.

Imidlertid synes tiden inne til nytenking på disse feltene som jeg har vært inne på, og selv om det i en overgangperiode kan bli ubehagelig for oss alle, er det ingen grunn til å fortsette i samme spor fordi det er noe vi har kontroll med og kan. Ingen utvikling, og heller ingen forbedringer kommer uten at vi er villige til å prøve noe nytt.

Julestemning og godt humør!

Av Lisa Sundstrøm

— det var rammen om årets pensjonist-fest på Bikuben - torsdag 6. desember i fjor.

Skjønt pensjonist-fest. Det var til tider vanskelig å oppfatte hvem som var representanter for pensjonistene og hvem som representerte de «arbeidsføre». Bare som en liten ettertanke!!

Og som det sømmer seg en vegfest var også denne preget av fin stemning, godt humør og utrolig mange historier!!

12 tidligere vegfolk fikk takk for lang og tro tjeneste - deriblant to kvinner! Vi ønsker lykke til videre i en aktiv pensjonisttilværelse - og lar bildene tale for seg selv!!

Til h.: Erling og Annie Skoglund fra Harstad hygger seg sammen med Knut Arne Henriksen.



Under: 12 glade pensjonister.



Over: — Og praten gikk livlig rundt kaffebordet.

Under: Takk for mange gode år! Anny Bjørklund overrekkes blomster og gave av vegsjefen



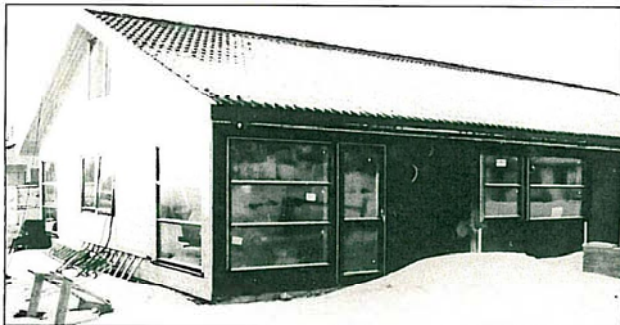
TAKK
til vegsjefen og
vegkontoret

for en aller tiders fest og fine
gaver på Bikuben i desember,
samt omvisning og hyggelig
samvær på vegkontoret.

På vegne av alle oss
pensjonister

Gullik

Kveldroegen barnehage



Av Kari Hesselberg - styreleder
Kveldroegen barnehage

HVOR KAN BARNÅ VÆRE NÅR MOR ELLER FAR ER PÅ JOBB I VEGVESENET?

SVAR: KVELDROEGEN BARNEHAGE.

I begynnelsen av mai i år åpner barnehagen i Kveldroegen på Tromsøya. Siden 1988 har vi arbeidet for å få til et barnehagetilbud for ungene til tilsatte i Vegvesenet. I mai blir det en realitet!

Barnehagen eies av foreldre tilsatt i Vegvesenet, Televerket og Fiskeri-

forskning. Den blir en form for bedriftsbarnehage fordi tildeling av plasser gjøres av ledelsene ved våre respektive arbeidsplasser. I Vegvesenet er det opprettet en egen inntaksnemnd som består av administrasjonssjefen og representanter for organisasjonene.

I skrivende stund har 7 foreldre fra Vegvesenet fått barnehageplass til 10 unger, og ytterligere 2 venter på opp-tak. Det er stort å få plass i barnehage, men det er ikke billig: For en unge koster det 2.800,- og for søsken 4.200,-.

De som har bygget hus vet at det krever en masse, å bygge barnehage krever ikke mindre. Kveldroegen barne-



hage er på 500 kvadratmeter i 23 rom. Alt dette skal sparkles, pusses, males eller lutes. Dessuten skal huset beises utvendig. Alle rom skal innredes og 700 kvadratmeter (?) gardiner skal syes. Foreldrene må stille opp minst en gang i uken denne våren. Hva gjør vi ikke for barna våre?

I disse tider med stor arbeidsløshet synes vi det er spesielt morsomt å åpne en ny barnehage som gir arbeid til 13 personer. Bare til assistent-stillingene i barnehagen fikk vi over 200 søknader!

Det viktigste for oss er likevel barna; at de skal ha et trygt og bra sted å være mens vi forsøker å gjøre en innsats for Vegvesenet!

HYTTETUR I PÅSKEN?

Leie av brakker/stasjoner i påsken! Det vil også i år bli anledning til å leie vegvesenets brakker/stasjoner i påsken - og tilbudene er følgende: Skoddebergvatnet, Grovfjord Veines brøytestasjon, Øse Innseth brøytestasjon, Bardu Veias brøytestasjon, Malangen Svanelvdalen, Senja Vannøy, Vannøy Tamok, Øverbygd Reinøy, Reinøy Perskogen, Skibotndalen (4 leiligheter)

I tilfelle det blir flere søkere på samme brakke/stasjon vil vi foreta loddtrekning. De som ble tildelt hus forrige påske kommer i siste rekke. Komiteen vil også, hvis pågangen er

stor, begrense utlånstiden slik at de som i forbindelse med vinterferien be- legger en stasjon fra f.eks. Palmesøn- dag må vike plass onsdag før Skjær- torsdag for ny familie. Søkere bes ta hensyn til dette i sine ønsker.



Under henvisning til brev fra Veg- direktoratet skal det kreves leie for stasjonene fra kr 34,- for første døgn og kr 18,- for hvert døgn utover ett døgn.

Søknad sendes skriftlig til Formidlingskomiteen ved Steinar Norum, Statens vegvesen Troms, Vegkontoret, postboks 615, 9001 Tromsø.

Søknadsfrist 11. mars 1991.

VEGVESENETS BARMHJERTIGE SAMARITANERE — EDB-gruppa

Av Lisa Sundstrøm

Vegvesenets svar på Mor Teresa tenkte jeg en kald vinterdag da jeg så skyggen av Hermod Johansen krype innover mørkeloftet på Finnsnes vegstasjon. Skjønt likheten var ikke akkurat slående, men det var hjelpsomheten.

For det er ofte ordet hjelpsomhet, smil og godt humor som faller meg inn når jeg skal beskrive denne nye, uunnværlige gjengen på vegkontoret.

Plutselig en dag for noen år siden var vi alle nemlig blitt avhengig av data. Datamaskiner som klikker, anlegg som «henger seg», sammenkoblinger, dataveksler, modem og multiplex. Det er hverdagen til data-guttene. For det er hovedsakelig en gutte-gjeng vi har å gjøre med - Hermod Johansen, Halvar Kildalsen og Kent Myräng. Skjønt et kvinnelig innslag har også data-gjengen. Ann Sylvi Hansen er fast avløser på ND-maskinen.



Opp- og nedpakking av datautstyr er også en del av hverdagen — Halvar Kildalsen



På loftet på Finnsnes vegstasjon — Hermod Johansen

Hermod og Halvar - ansvarlig for Nord-anleggene

Det lyder som et tvillingpar - og det er kanskje slik de har fulgt hverandre de senere årene. Alle vet etter hvert at data, edb og problemer og hjelp med slike ting - det er lik Hermod og Halvar.

Hermod og Halvar kom med i starten da de fikk et edb-miljø i 1984. Men driftsansvaret var i tillegg til den ordi- nære jobben på regnskapsavdelinga.

I desember 1988 ble Hermod ansatt på heltid i engasjement som drifts- ansvarlig. Sommeren 1990 ble det opprettet to faste stillinger som an- svarlig for Nord-anleggene og Halvar fikk den andre.

Begge har hatt stor interesse for ut- viklinga innen edb og dette har nok vært drivkraften bak overtidstimer, kveldsjobbing og lange dager. I tillegg har både Halvar og Hermod tatt kurs gjennom Norsk Data gjen- nom alle disse årene.

Det er kunnskapsrike og edb-dyktige folk vi har å gjøre med - såkalte system superviser - og du verden så avhengige vi er blitt av de.

Kent - ansvarlig på PC-siden

Kent ble ansatt i april 1988 og «trådte sine barnesko» i vegvesenet på trafik- kavdelinga som saksbehandler på re- guleringssaker. Men edb-siden tok snart overhånd.

Sommeren 1990 da det ble opprettet egen stilling som systemansvarlig på PC-siden var Kent nærmest selvskre- ven til jobben - i dag kaller vi han med et fint ord Micro-manager.

Han vet det meste om faget, og et van- lig tekstbehandler menneske føler seg i blant som en analfabet når Kent stikker innom og ordner opp. Hard- ware, software, megabytes, applika- sjoner, interface og mux er en del av Kents vokabular. For oss andre kunne dette likegodt vært noe spisende eller noe vi bruker til å gjøre rent med.

Kent - vårt svenske innslag på vegkontoret - er utdannet sivilingeniør innen veg- og vatten, men har hatt mye teknisk edb i sin utdanning. Blant annet har han drevet med bere- gningsmodeller på data. Under sin skolegang hadde han dessuten obliga- torisk praksis på vegvesenet i Luleå, og har ellers drevet og programmert for vegvesenet parallelt med sin skolegang. Dessuten har Kent jobbet på forskningsinstitusjon i Luleå et par måneder.

Ann-Sylvi - avlærer og medhjelper
 Og for at ingen skal være gjemt eller glemte vil vi også nevne Ann-Sylvi som har vært med i edb-gjengen i flere år, først som fast medlem i driftsgruppa, siden som fast vikar når Hermod og Halvar enten ligger på et eller annet loft eller lærer mer om edb.

Ann-Sylvi er en ressursperson på Notis, og gruppa drar nytte av hennes tidligere erfaringer.

Det står alltid en kvinne bak!

Fin gjeng

Denne artikkelen er ikke skrevet for å få noe større innblikk i edb-verdenens utrolige muligheter, ei heller for å bli PC-ekspert eller noe klokere i datafaget.

Den er derimot skrevet for å rette en takk til dette lille teamet i vegvesenet som står på sent og tidlig, «bak kulisene» og alltid med et smil om munnen.

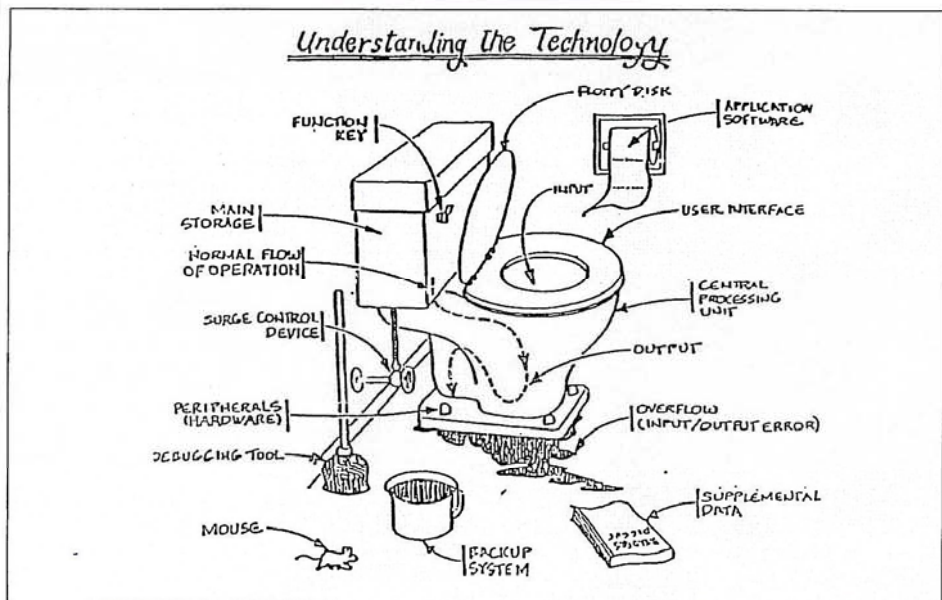
«Hva var vel livet uten dem?»



Kent Myräng — vegkontorets PC-mann



Ann-Sylvi Hansen — avlærer og ressursperson på ND-maskinen.



EDB-forum

Av Kent Myräng

HØSTEN 1990 startet vi opp med et forum for EDB-gruppen og avdelingenes edb-kontakter. Formålet med dette forum var i første rekke å:

forbedre EDB-kompetansen innen Vegkontoret

samordne behov og ressurser innen EDB

utveksle informasjon og erfaringer orientere om/distribuere ny programvare

ADM/EDB: Hermod Johansen
 ADM/EDB: Halvar Kildalsen
 ADM/EDB: Kent Myräng
 ADM/fellestj.: Geir Berger
 Plan/VDB: Tore Leirstein
 Plan/Tekn.: Rolf Hillesøy
 Lab.: Espen Nordahl
 Grunn: Trygve Pedersen / Hugo Forfang
 Anlegg: Randi Pedersen
 Vedlikehold: John-Ivar Nilsen
 Biltilsynet: Knut-Arne Henriksen / Ann-Sylvi Hansen
 Maskin: Tore Gunnar Karlsen
 Regnskap: Sigurd Skjelmo

Møtene holdes ca. 1 gang pr måned, med møteleder og referent fra EDB-gruppen. Den nåværende sammensetningen er følgende:

Disse personene er utnevnt av sine respektive avdelingsjefer, og bruker ca. 25% av sin stilling til brukerstøtte,

eventuelt systemansvar samt rutinemessig drift ute på respektive avdelinger. Da denne ordningen er relativt ny, har den ennå ikke begynt å virke med full kraft. På sikt vil den forbedre den vertikale kommunikasjonen:

- fra EDB-gruppen til brukerne (via avdelingskontakt): informasjon om nye systemer
- fra brukerne til EDB-gruppen (via avdelingskontakt): tilbakemeldinger og behov

For å få bedre tid til bl.a. planering, innkjøp, drift, vedlikehold, systemutvikling og opplæring vil vi oppfordre alle brukerne til å være med på dette opplegget, slik at vi får et fungerende EDB-miljø på vegkontoret: Snakk med din avdelingskontakt!



Nye håndbøker fra Vegdirektoratet

063 Vegtrafikkteflinger' 89

Håndboken inneholder hovedresultatene fra de maskinelle vegtrafikkteflingene som inngår i de landsomfattende vegtrafikkteflinger for 1989. Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken fra Håndboksekretariatet for kr 120,- + porto.

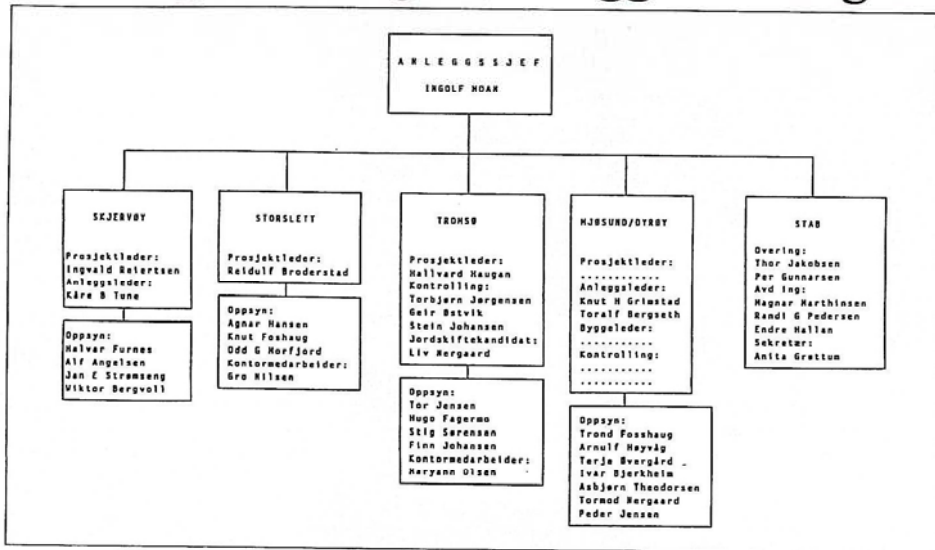
Arbeidsmiljøutvalget

har bestemt følgende møtedager i 1991:

- 21. mars
- 20. juni
- 26. september
- 19. desember

Wiktor Eriksen

Omorganisering av anleggsavdelingen



Av Ingolf Moan

ANLEGGSVIRKSOMHETEN har i løpet av de siste 10 år gjennomgått en betydelig omstrukturering både når det gjelder anleggstype, størrelse og gjennomføringstakt. Dette gjorde det tidlig nødvendig med en styrking av utledelsen, i nær tilknytning til det enkelte anlegg.

Resultatet av dette var at det i midten av 80-årene ble gjennomført en omorganisering av anleggsavdelingen i Troms. Fylket ble inndelt i 2 anleggsdistrikter og med en distriktleder i hvert distrikt. Det ble videre ansatt anleggsledere på alle større anlegg.

Anleggslederne ble rekruttert blant ingeniørene inne på anleggsavdelingen og fra oppsynet. Den daglige drift av anleggene ble ivarettatt av anleggslederne. I denne organisasjonsmodellen, som fremdeles var den gjeldende fram til 1. desember 1990, var distriktslederne en del av linjeledelsen og plassert mellom anleggslederen og anleggssjefen.

Denne organisasjonsmodellen har i det meste vært vellykket. Den er også den mest vanlige rundt om i fylkene.

Utviklingen i de siste 2 årene har resultert i stadig færre anlegg og enda

raskere gjennomføringstakt. Anleggslederne har på sin side gjennomgått en fase med betydelig kompetanseheving.

Kontorene som er opprettet i tilknytning til anleggene er etter hvert godt utrustet, både mannskapsmessig og med nødvendig hjelpemidler slik at oppgaver som før ble utført inne på vegkontoret med fordel kunne flyttes ut til anleggene.

Alt dette har bidratt til at distriktsledernes rolle gradvis har endret seg fra linjeledelse til koordinerings-/rådgivningsoppgaver.

Dette er da også bakgrunnen for at vi i det siste året har arbeidet med å innføre en organisasjonsmodell som innebærer økt delegering og klarere ansvarsforhold.

Organiseringen er drøftet med de ansattes organisasjoner som har gitt sin tilslutning.

Fylket deles inn i anleggsområder med en prosjektleder (tidligere anleggsleder) i hvert område. Hvilke type medarbeidere prosjektlederen skal ha i sin stab, avhenger av anleggstypen. Han velger i størst mulig grad selv sine medarbeidere. Prosjektlederen står direkte under anleggssjefen og er ansvarlig for økonomi, kvalitet

og tidsforbruk i gjennomføringsfasen.

Anleggsavdelingen inne på vegkontoret vil bestå av anleggssjef og stab. I staben inngår for tiden 1 sekretær, 2 sivilingeniører og 3 ingeniører med bakgrunn fra ingeniørhøgskole.

Stabens viktigste oppgaver blir:

- NVVP-årlige budsjetter
- Strategisk planlegging
- Utretningsarbeider
- Samarbeid andre avdelinger
- Egenregikalkyler
- Anbudspapirer/byggherreansvar
- Anleggsoppfølging
- Enhetspriser - prisbank - kapasiteter
- Kvalitetssikring (være pådrivere)
- Div koordineringsoppgaver
- Opplæring
- EDB
- Linjensvar for mindre anlegg som ligger for langt fra anleggskontorene til at anleggene kan styres derfra
- Div fellestjenester.

På grunn av store endringer i anleggstriften over året vil det også skje store endringer i bemanningen i anleggsområdene. For 1. halvår -91 vil bemanningen være som skissen viser.

Attføringsarbeidet ved Statens Vegvesen Troms

Av May-Gøril Ellingsen

ATTFØRINGSARBEID har fungert i uformelle former i mange år her i Statens Vegvesen Troms. Formelt har det bedriftsinterne attføringsutvalget fungert i trekvart år. Vi konstituerte oss i april i fjor.

I tiden som er gått har vi prøvd å finne fram til felles plattform for utvalget, hvordan vi skal arbeide, på hvilke premisser, hvordan arbeidet skal fordeles, retningslinjer m.v.

Vi har lagt stor vekt på personvern. Vi har vært nøye med å overholde taushetsplikten og å finne rutiner for å beskytte personer mot å få sin sak utlevert der de ikke hører hjemme.

Det har også vært viktig å legge vekt på holdninger. Vi skal ikke bedrive veldedighet, men søke å finne praktiske løsninger på praktiske problemer. Alle parter, både arbeidsledere og yrkeshemmede har og får ansvaret for gjennomføring av opplegg. Attføring skal lønne seg for alle parter.

Det videre arbeidet retter seg nå direkte mot yrkeshemmede som har ønske og behov for attføringsbistand.

I nært samarbeid og i gjensidig forståelse mellom arbeidsleder og yrkeshemmet skal avtaler, korttidskontrakter, hospiteringsperioder osv. avtales. Også her er det viktig å spille med åpne kort og etablere tillit.

Attføringsarbeidet kan ikke finne seg i spenningspunktet mellom fagforening og ledelse. Da vil tiltakene svinne bort i tåka og utvalget dø en papirrasende død på skrivebordet ...

Vi som stiller med dette, er følgende: Oddmar Eilertsen, leder
Hans Takøy
Bjørn Eriksen
May-Gøril Ellingsen

Vi svarer på spørsmål og informerer om attføringstjenesten på ditt minste vink!

Her følger retningslinjene for vårt arbeid. Klipp ut! Klipp ut! Før du vet ordet av det har du eller en du kjenner bruk for å vite mer.

RETNINGSLINJER FOR ATTFØRINGSARBEIDET I STATENS VEGVESEN TROMS

Arbeidsmiljøloven pålegger arbeidsgiver ansvar for arbeidstakere som er blitt hemmet i sitt yrke, som følge av ulykke, sykdom eller slitasje, jfr. paragraf 13.2 «Arbeidsgiver skal så langt det er mulig, iverksette de nødvendige tiltak for at arbeidstaker skal kunne få, eller beholde et høvelig arbeid. Arbeidstaker skal fortrinnsvis gis anledning til å fortsette i sitt vanlige arbeid, eventuelt etter særskilt tilrettelegging av arbeidet, endringer i tekniske innretninger, gjennomgått attføring, eller lignende».

For å kunne følge lovens bestemmelser, skal Statens vegvesen Troms arbeide gjennom et attføringsutvalg.

Utvalget skal være sammensatt av representanter fra bedriftsledelsen, fra de ansatte og fra bedriftshelsetjenesten.

Bedriftsinternt attføringsarbeid skal være:

- Å hjelpe egne ansatte som er yrkeshemmet på grunn av sykdom, skade, alder eller forhold i arbeidsmiljøet, til et best mulig tilpasset arbeid i Statens vegvesen.

- Å medvirke til at yrkeshemmede arbeidstakere kan beholde sin arbeidsplass i Statens vegvesen dersom forholdene ligger til rette for dette, eller tilbys ny arbeidsplass i eller utenfor etaten.

Arbeidsmåten i attføringssaker er slik: En attføringssak kan tas opp av den det gjelder, tillitsvalgte, vernetjenesten, overordnet, personalavdelingen, helsetjenesten og medlemmer av attføringsutvalget.

Arbeidstakere som er sykemeldt i over 8 uker vil bli kontaktet av nærmeste overordnede med tilbud om hjelp fra bedriftshelsetjenesten og/eller attføringsutvalget dersom det er behov for slik bistand.

Attføringsutvalget skal få opplys-

ninger om 8-ukers sykemeldinger fra personalavdelingen og utedrifta og skal kontakte den enkelte arbeidstaker med hjelpetilbud via den enkelte arbeidsplass (verneombud /nærmeste overordnede/tillitsvalgt) Før en sak tas opp i utvalget, skal skriftlig samtykke gis av den det gjelder.

Den enkelte arbeidstaker skal få den hjelp som er nødvendig til best mulig å kunne vurdere sin situasjon med hensyn til arbeid. Han/hun skal være med på å planlegge tiltak. Attføringsutvalget skal ikke foreta seg noe uten at vedkommende er innforstått med dette.

Innledningsvis i en ny attføringssak må nødvendige opplysninger innhentes. Det er den yrkeshemmede selv som best kan belyse sin egen sak, og informere om helse tilstand, utdanning, arbeidspraksis, interesser og motivasjon. Dersom det er nødvendig med ytterligere medisinske opplysninger, bør disse innhentes gjennom bedriftshelsetjenesten. Arbeidstakere som anbefales av attføringsutvalget, skal gis fortrinnsrett til ledige stillinger i Statens vegvesen Troms dersom de er kvalifisert.

Attføringsutvalget skal benytte hjelpeapparatet utenfor etaten, f.eks. arbeidskontor, trygdekontor, og arbeidsmarkedsinstituttet, når dette er nødvendig for å finne den mest hensiktsmessige løsning.

I behandlingen av attføringssaker skal alltid vurdering av muligheten til å fortsette i arbeidet prioriteres, før andre løsninger blir søkt.

Saksbehandlingen i attføringsutvalget skal være tillagt personal- og administrasjonsavdelingen på vegkontoret.

Attføringsutvalgets medlemmer skal sørge for at alle ansatte blir kjent med utvalgets eksistens og tilbud.

Vi minnes Kong Olav V

Kong Olav V besøker Harstad-messa og vegvesenets stand under byjubileet i juni 1978.

Her sammen med tidligere vegsjef Herleif Solberg.



Foto: John Berthung.

Minneord

Det var med sorg vi i høst mottok meldingen om at Eilif Os var gått bort i en alder av 81 år.

Eilif Os ble født i Narvik i 1909. Han tok eksamen ved NTH i 1933, og fra 1934 var han engasjert som oppsynsmann og stikningshjelp i Finnmark vegvesen.

I 1936 ble Os ansatt som ekstraingeniør ved Statens vegvesen Troms.

Av de første store arbeidsoppgavene han utførte her i fylket var bl.a. å lede arbeidet med bygging av ferjeleiet i Tromsø og bygging av gamle Målselv bru.

Under og etter krigen la Os ned et stort arbeid i forhandlinger, først med okkupasjonsmakten, og senere med Fiendtlig Eiendom om tilgang til

materiell og øvrige ressurser for å kunne opprettholde vegvesenets drift. Fra midten av 50-årene var Os anleggsbestyrer i Bardu- /Målselvområdet. Her var han med på å legge grunnlaget for den høye standarden vi har på stamvegutbedringen.



Fra 1965 og til han oppnådde pensjonsalderen i 1977, var Os ansatt som overingeniør og leder av vedlikeholdsavdelingen.

Etter oppnådd aldersgrense arbeidet han på pensjonistvilkår i etaten fram til mars 1982.

Eilif Os var et fint menneske. Han var respektert både som sjef og medarbeider. Fremfor alt vil han imidlertid bli husket som miljøskaperen i etaten.

Med sitt gode humør og vennlige vesen ble han det naturlige midtpunkt både i arbeid og ved festlige anledninger.

Vi lyser fred over hans minne.

Martin Eriksen

På skolebenken med Presten!

Av Lisa Sundstrøm

ARBEIDSLIVET er Norges største vokseskole», sa Anne Marie Tannæs til oss i slutten av november. Og slik føltes det også for de godt og vel 100 «elevene» som satt henført og lyttet til henne. Skjønt – først var vi alle skeptisk. Men det var før vi hadde møtt «tornadoen» fra Oslo. Siden gikk vi med bøyde hode – høyde i dyp beundring for presten som hadde lært oss så uendelig mye denne dagen.

For prest er det Anne Marie Tannæs egentlig er – i tillegg til utrolig mye annet. Og lærdommen var rett og slett «Mellom-menneskelige forhold» – på godt og vondt.

Hvis noen spør om referat fra dagen på SAS med temaet «Mellommenneskelige forhold – Organisering/kommunikasjon/kommandolinje» – ja da vil vi bli svar skyldig. For ingen vet vel helt konkret hva de har lært av denne utrolige kvinneskikkelsen. Men noe lærte vi – utrolig mye – om mulige sperrer for trygghet, kjærlighet, respekt og anerkjennelse og for personlig vekst.

Anne Marie Tannæs snakket om psykologiske arbeidsbehov og psykologiske jobbkra. Hun snakket om motivasjon og samarbeid, konflikt, aggresjon og behovsblokkering.

Og dette siste ordet ble gjenstand for mange tanker. Det er noe de fleste av oss har vært - og stadig er borti. Du vil videre, men står i stedet og stanger mot en sperre ute av stand til å gjøre noe – behovsblokkering. Vi kaller gjerne reaksjonen stress, og møter den i arbeidsliv, organisasjonsliv, skole og hjem.

Og akkurat evnen til å trekke fram praktiske eksempler fra hverdag og jobb var et av Tannæs' utrolige talenter. Slagferdig, humoristisk og underholdende holdt hun oss i sjakk i time etter time, uten manuskript, men med en innlevelse man sjelden møter - kanskje aldri!

Hvem er så Anne Marie Tannæs?

Hun har en bred bakgrunn fra arbeidslivet – fra folketannrøkt til oljeplatformer.



Av utdannelse er hun teologisk kandidat og har også jobbet som psykoterapeut. Men mesteparten av arbeidslivet – 30 år – har hun jobbet med tilrettelegging av mellom-menneskelige forhold.

Hun sier selv at hun er utrolig glad i arbeidslivet og folkene der.

Ledere og tillitsvalgte imponerer henne med hva de gjør. «Folk er flinke», sier hun enkelt. Men vi må lære oss å myke opp miljøet – ufarliggjøre makten og ta humoren med i hverdagen.

Anne Marie Tannæs er egentlig bedriftsrådgiver ved Norsk medisinaldepot, men har permisjon derfra og jobber i dag som kommunalråd i Oslo kommune. Hun er dessuten en av medlemmene i Mannsrolleutvalget, ved siden av medlemskap i Kultur- og utdanningskomiteen. Hun er for øvrig vår første kvinnelige arbeidsforsker.

Anne Marie Tannæs jobber stort sett med offentlige etater og jobber bare med folk hun har en viss kjennskap til. Derfor ble Tromsø besøkt på bakgrunn av henvendelse fra verneleder

Bjørn Eriksen og vernelederen fra Tromsø kommune. De hadde hørt dette «oraklet» før – og ville svært gjerne at flere skulle få ta del i opplevelsen.

Tilbakemelding

Men hva blir resultatet etter en slik dag – hva forventer hun at vi har lært og hvordan opplever hun en slik forsamling?

— Jeg er avhengig av at det jeg sier skal være troverdig, sier hun.

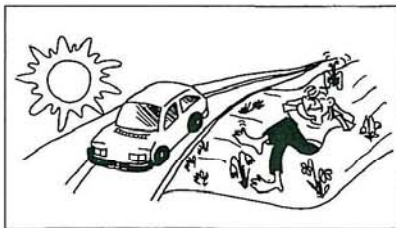
Jeg kjenner dessuten min forsamling svært fort – og en teknisk virksomhet som vegvesenet er spennende.

Tilbakemelding – jo den får jeg en eller annen gang – ellers hadde jeg ikke kommet. Når jeg tenker tilbake på de jeg hittil har møtt så ser jeg resultatene. Og en eller annen herfra vil jeg nok møte igjen. Jeg ønsker bare å tilføre surstoff til en prosess som forhåpentligvis allerede er i gang.

Og for oss som var til stede – representanter for ledelsen og organisasjonene – var det en opplevelse. Bare synd at ikke flere i etaten fikk oppleve henne.

5 i grøftekanten

av Lisa Sundström



Oddbjørn Heimly, formann, vegvesenentralen Nordkjosbotn

Nei – jeg har ikke hørt om Bjørvig-utvalget.

Når det gjelder omorganisering så hører vi ikke akkurat om de store ting som skjer på vegkontoret og ellers i etaten. Men det som får betydning for oss lokalt og i maskindriften blir vi jo litt orientert om, så som nedskjæringer av enkelte maskingrupper og de konsekvenser dette får for oss.

Omorganisering og Bjørvig-utvalget

Bjørvig-utvalget – et navn som har surret rundt i korridorene og ute i «felten» en stund.

Først trodde vi at det var en av våre egne her på kontoret som hadde opprettet et utvalg – men hva drev han med? Siden har vi fått forståelsen av at det er et utvalg som jobber med omorganisering i vegvesenet på landsbasis – og at Bjørvig tilhører et annet vegkontor.

Dessuten vet vi at omorganisering som ord har vært på møte i ganske lang tid nå i vegvesenet. Men vet alle egentlig hvem Bjørvig-utvalget er og hva de jobber med, og hva med hele omorganiseringa – får vi nok informasjon om hva som skjer? Vi har som vanlig spurt noen av våre egne – inne og ute i etaten:

□

Thor Inge Hole, oppsynsmann, vedlikehold, Nordkjosbotn

Jeg har hørt om dette utvalget, men hva de egentlig jobber med, vel. Ellers vet jeg en god del om det som foregår med omorganiseringa på vedlikehold. Vegmesteren har vært flink til å orientere om prosessen, og vi føler at vi er bra informert.



Tove Strand, førstesekretær, regnskap, vegkontoret

Bjørvig-utvalget – jo det er den gruppa som jobber med omorganisering i vegvesenet. Ellers vet vi lite om hva som skjer, bortsett fra at de jobber med denne omorganiseringa. Men hvilke virkninger dette får for oss vet vi ikke helt klart.



Magnar Marthinsen, avdelingsingeniør, anlegg, Vegkontoret

Jeg har forstått det slik at Bjørvig-utvalget jobber med omorganisering av vegvesenet.

På anleggsavdelinga har vi blitt godt informert – allerede i fjor hadde vi aning om hva som kom til å skje, så jeg føler at informasjonen har vært bra etterhvert som tida har gått.



Hans-Erik Gressmyr, avdelingsingeniør, grunnseksjonen, Vegkontoret

Bjørvig-utvalget – jo de jobber med omorganisering av vegvesenet. Jeg føler at vi blir bra informert – vi har hatt disse tingene oppe på seksjonsmøter. Men vi kjenner stort sett til de store trekk og ikke helt hvordan dette vil virke inn på den enkelte.

Personalnytt

Tiltredelser:

Vegkontoret:

Ann-Sissel Pettersen, bud/kontorfullmektig

Utedriften:

Maryann Olsen, kontorfullmektig, Breivika anleggskontor
Geir Østvik, kontrollingeniør/byggeleder, Breivika anleggskontor
Stein Johansen, kontrollingeniør/byggeleder, Breivika anleggskontor

Reidun Nilsen, kokke Breivika, engasjement til 01.06.91

Marit Holmbukt, kokke Breivika, engasjement til 01.06.91.

Signe Trætten, kokke, Maursund, engasjement

Hildur Isaksen, kokke, Storslett, engasjement

Jenny Johansen, renholdsbetjent, Breivika, engasjement

Gerd Myrland, renholdsbetjent, Mjøsunnd

Gerd Karin Daleng, renholdsbetjent, Mjøsunnd

Gudmund Veibakken, mekaniker, Harstad, engasjement

Biltilsynet:

Kristian Lind, stasjonssjef Harstad, tiltrer 10.04.91

Fratredelser:

Utedriften:

Bernhard Olsen, Kvaløysletta

TAKK

Jeg takker for oppmerksomheten som ble vist meg ved min avgang.

Halvor Halvorsen



Finn Johansen

Vi gratulerer:

Med 50 år:

Tormod Karlstad, Lyngseidet 16.03
Willy Pedersen, Krokeldalen 30.03

Med 60 år:

Arvid D. Andersen, Karlstad 01.03
Nikolai Didriksen, Seljelvnes 03.03
Nils Konrad Nilsen, Olderdalen 10.03
Leif Steen, Aspelund 11.03
Leif Nystad, Nordkjosbotn 22.03

TAKK

Jeg vil rette en hjertelig takk for gaver og blomster som jeg har mottatt ved min avgang i vegvesenet.

Berge Limberg

TAKK

Jeg takker for den store oppmerksomheten fra vegvesenet som ble vist meg da jeg gikk av med pensjon - og ønsker alle et GODT NYTT ÅR!

Einar Hansen, Hamnvik

TAKK

En hjertelig takk til alle som husket meg på 50-års dagen min den 28. januar!

Hilsen Ole Jakob.



Tore Lysberg – ny avdelingsingeniør på Plan.



Maryann Olsen

TANGATRUSER

fare for trafikkikkerheten



Vi har sakset denne lille lekre «vegvesen-saken» fra VG. Som avisutklippet viser er det tatt fra Hamar Arbeiderblad og vi regner med at tangabærede vegfolk kan føle seg forholdsvis trygg i Troms.

Men hva med Hedmark vegvesen?

Vi venter spent på rapport!