

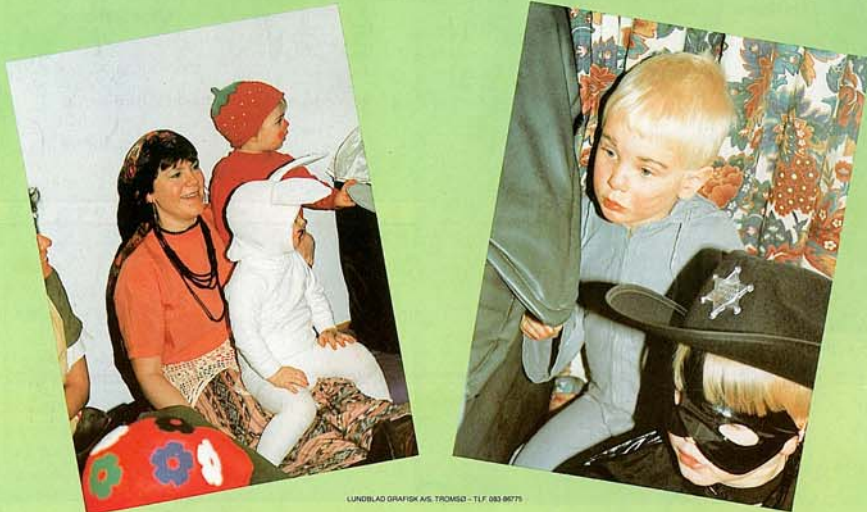


C

KARNEVAL I KVELDROVEGEN BARNEHAGE



*Dette må da være noe å ta mønster av for oss stive, gråe, utslitte og tørre byråkrater?
Hva med neste års karnevalstid — i nytt vegkontor — med grønne ører, røde neser, diamant i navlen og gullfarget hår?
Over til v.: Benedicte (= Liv Nergaard jr.) Over til h.: Anders (= Jens Aarbo jr.)
Nede til v.: Toril Lyngra - tidl. tegner ved vegkontoret - nå barnehageassistent. Nede til h.: Kristian (= Kari Hesselberg jr.)*

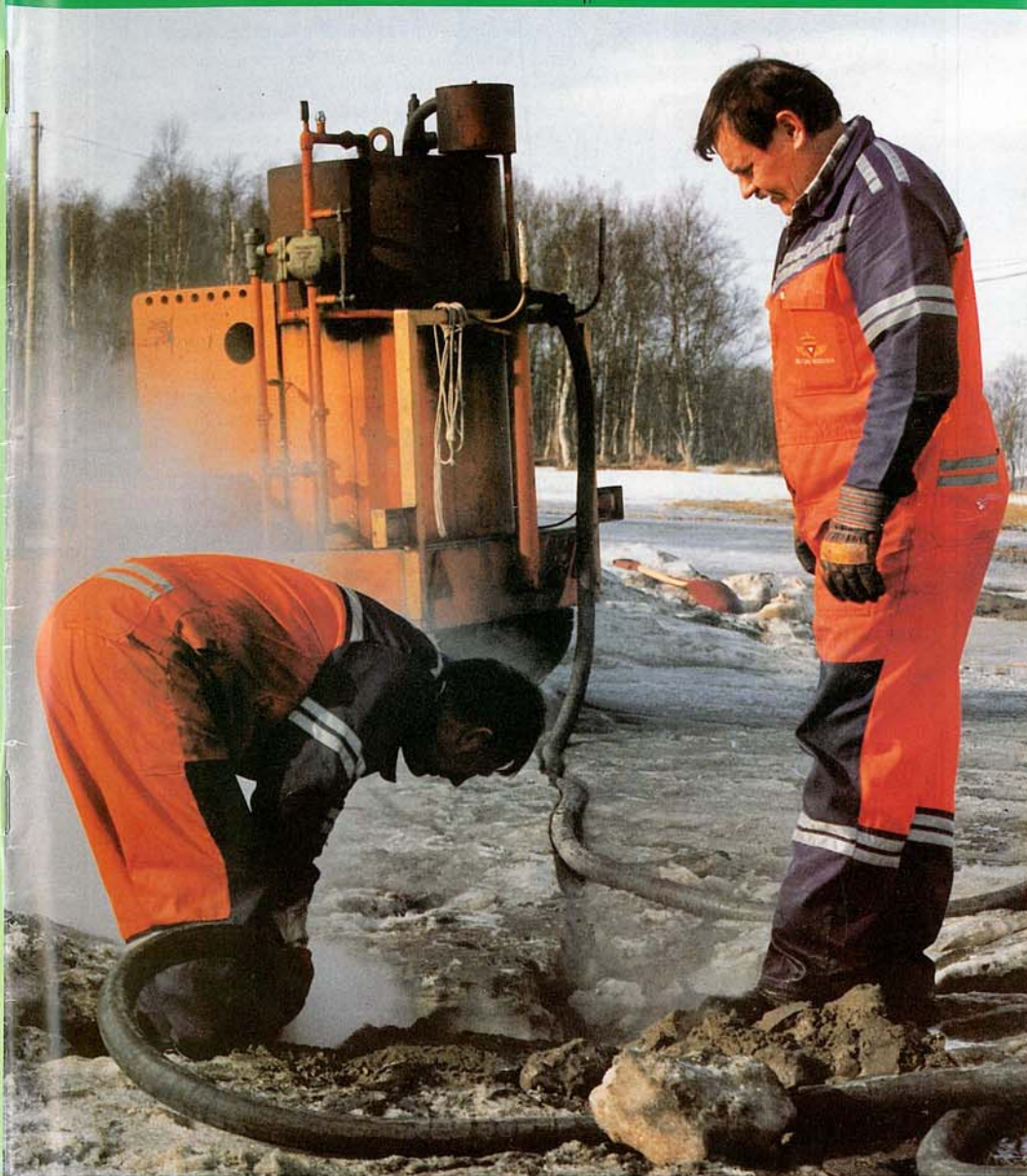


LUNDILAO GRAFISK A/S, TROMSØ - TLF. 083 86775

Vegs ikka

Bedriftsavis
for Statens vegvesen Troms

Nr. 2 - 1992 - 24. ÅRGANG



FORSIDEN

Vårlysning med Jan Skogly og
Guttorm Hansen Krone
(Foto: Lisa Sundstrøm)

BAKSIDEN

Karneval i Kveldrovegen
barnehage

VEGSTIKKA kommer ut 6
ganger i året.
Neste nummer er i juni 1992.
Frist for innlevering av stoff til
dette nummeret er 1. juni.

Kom mai, du skjønn milde

— gjør skogen atter grønn!!!

Du verden som vi lengter til klukkende bekker, «museører» på trærne, småsko og midnattsol.

Alt livner liksom til i denne tida - fra innerst til ytterst. Etter en lang og mørk vinter er tida nå inne for yrhet, kreativitet, ideer og nytenking. Eller har vi kanskje tenkt oss ferdig i vinter?

Er vi kommet ut av mørketida med svarte ringer under øynene, stressa i mage og sjel og med kun ett mål i tankene: Ferien!?!?

Omorganisering, internkontroll, kvalitetssikring og krøsus. Sammensatte og vanskelige ord som etter hvert er blitt en del av hverdagen i Statens vegvesen. Men hverdagen i vegvesenet er også enkle ord som godt miljø, vennskap, god arbeidsplass, utviklingsmuligheter og trivsel. Tenk på det i blant når alt ser som «mørkest» ut!

Hver dag blir i disse vårtider 5 minutter lysere!!!!!!

Lisa

INNHOOLD

side

Kom mai, du skjønn milde	2
Vegvesenet — en servicetat?	3
Intern informasjon på sakskartet	4
Informasjonstjenesten	5
Forslag til Norsk veg- og vegtrafikkplan	6
Fysisk aktivitet: Spasertur før middag!	8
Midt i skuddlinja	10
Inntrykk etter evaluering av omorganiseringen	12
Nyvinnflytelse: Bruk forslagsvirksomheten!	14
Øy leder i dynastiet BILTILSYNET	16
Regional vegtrafikksentral i Troms?	19
Handlingsplan for likestilling	20
Tanker i tiden	21
Ferieavvikling i vegarbeidsdrifta	22
Miljøgruppa — en nyskaping i Statens vegvesen	23
Vårrapport fra Løksa	24
Gutta på Heia	26
Autosys trinn 4	26
Ut i verden for å lære	27
Velutdannede medarbeidere	28
Sport	29
Bløtkake og EDB på menyen	30
40 års tjeneste	30
Personality	31

VEGVESENET — EN SERVICEETAT?

av Eilif Mathisen

I tidligere statsråd Astrid Gjertsens tid ble det årlig kåret en «Årets servicetat» blant statsetatene. Statens vegvesen var den første som fikk denne utmerkelsen.

Mange i vegvesenet følte seg nok litt beklemt over en slik heder, og mente den kanskje ikke var helt fortjent. Likevel er det et faktum at god publikumsservice lenge har vært ett av våre hovedmål, på linje med framkomlighet, trafiksikkerhet og miljø.

Derfor var det naturlig å velge publikumsservice som et fellestema for fjorårets store kontaktmøte i Harstad, der ca. 100 vegvesenansatte deltok. Som en like naturlig oppfølging la avdelingslederne for kort tid siden fram en oversikt over hva som har skjedd på dette området siden Harstadmøtet.

Det har faktisk skjedd en god del. Jeg skal her bare nevne noen typiske eksempler.

- 1) Biltilsynet har lenge arbeidet med service, særlig redusert ventetid ved betjening av publikum. Det er derfor fullt fortjent når publikumsundersøkelser nå viser at biltilsynsstasjonene oppfattes blant de beste offentlige kontorer når det gjelder service.
- 2) Vegmeldingene over NRK lokalt tidlig om morgenen er blitt svært populære. Det viser hvor viktig det er å gi informasjon i riktig tid, ikke bare i tilstrekkelig mengde.
- 3) Hovedvegutbyggingen i Tromsø er vårt største og vanskeligste anlegg hittil, i omgivelser der mange mennesker blir berørt av arbeidet. Når dette tas i betraktning, har ikke konflikten med omgivelsene vært særlig merkbare. Det skyldes nok ikke minst at prosjektledelsen har prioritert kontakten med naboer og andre berørte høyt.
- 4) Et opplegg for systematisk kontakt med kommunene er under oppstart. Interessen for bistand fra vegvesenet, særlig i plansaker, er stor i mange kommuner. Det vil også gi oss mulighet for å komme inn i en tidlig dialog om saker vi er opptatt av.



- 5) Sekretærtjenesten på vegkontoret er utbygd og fungerer stadig bedre, til hjelp for oss selv og publikum. Fortsatt har vi nok ubrukte muligheter her.

I det videre arbeid med å bedre servicen kan det være verdt å ha med seg noen «huskereglene»:

- a) God service betyr ikke at vi sier ja til alle ønsker og krav vi stilles overfor. Det er ofte slik at vi må veie ulike interesser opp mot hverandre, og at «ja» til en part betyr «nei» til en annen.

Men også «nei» kan sies på mange måter. Det fortelles om en tidligere saksbehandler for telerestriksjoner at når han avsto søknader om dispensasjon, takket søkerne for avgjørelsen når de gikk. Da har en skjont hva service betyr.

Det er også viktig å hjelpe søkerne med å finne brukbare alternative løsninger når vi ikke kan godta det de foreslår. Utgangspunktet er at disse menneskene har et uløst problem som de ønsker vegvesenets hjelp til å løse.

- b) For oss vil ofte en publikumshenvendelse være en av mange «små» saker. For den som kontakter oss, derimot, er hans/hennes sak blant det viktigste i verden, som det forventes at vi både husker og gir høy prioritet.

Det er derfor viktig at vi tar oss tid til å gi folk et skikkelig svar, og ikke minst, at vi ikke «glemmer» saken,

men utfører det vi har lovt, både på riktig måte og til riktig tid.

- c) På Harstadmøtet nevnte ordføren i Harstad at noen mennesker kvier seg for å kontakte offentlige etater, og sågar frykter «represalier» dersom de stiller upopulære krav.

For oss som befinner oss innenfor en offentlig etat, virker nok slike holdninger uforståelige og urimelige. Men vi kjenner systemet og vet hvordan det virker. Vi skal bare være oppmerksom på at slike oppfatninger finnes hos andre og opptre slik at folk skjønner at det ikke er grunnlag for noen slik frykt.

- d) Ingen kan vente at en tjenestemann i vegvesenet kan svare på sparket på hvilket som helst spørsmål om vegvesenets virksomhet. Heller ikke vegsjefen kan gjøre slikt.

Men vi bør alle kunne gi spørrene et råd om hvor de skal henvende seg for å få svar, eller enda bedre, selv bringe spørsmålet videre til rette vedkommende og sørge for at svar blir gitt. Dette gjelder ikke bare ledere og saksbehandlere, men også alle andre tjenestemenn som møter publikum ute på veggen eller andre steder.

Ved å ha disse enkle reglene i erindring og ellers følge sunn fornuft og vanlig folkeskikk, vil vi fortsatt kunne stå fram som en ledende servicetat, og denne gang uten å føle dårlig samvittighet.

Intern informasjon på sakskartet

av Lisa Sundstrøm

DET skrives om mangel på informasjon og det skrives om for mye informasjon. Mange får ikke den informasjonen de skulle hatt, og andre får informasjon de ikke vil ha. Noen vil ikke vite noe mens andre vil vite alt!

Vi lever i et informasjonssamfunn og det gir gjenklang i vår egen etat. Temaet intern informasjon er både følelseladet og preget av synsing. Alle mener noe om de andre, og de andre føler at de ikke får vite hva alle mener. Kort sagt hevder svært mange medarbeidere i Statens vegvesen at de ikke får god nok informasjon.

Om dette skyldes feil kanaler, feil adressat eller rett og slett feil informasjon vet vi lite om. Og kanskje er informasjonen feilkodet – det vil si: vi forstår ikke hva vi blir fortalt, eller kanskje det ikke angår oss i det hele tatt.

Men stort sett synes vi mye, men vet lite. Vi har derfor nedsatt ei prosjektgruppe som skal jobbe grundig med dette temaet. For å være i stand til å vurdere dette skikkelig vil vi ta for oss et område her i fylket, et område som har både drift, maskin og biltilsyn i sin stasjonære virksomhet.

Vi har derfor valgt Harstadområdet, selv om dette området ikke har anleggsvirksomhet. Anleggsvirksomheten er spesiell med sin lokalisering og vi mener at vi vil få fram problemstillingen selv om de ikke blir deltakere i undersøkelsen.

Vi vil vurdere, ved hjelp av spørreskjema og intervju, hvilken informasjon som kommer til dette området, hvem som mottar den og hvordan denne informasjonen blir oppfattet.

Vi skal ta for oss informasjon som kommer hit og går herfra, og vi skal ta for oss informasjon på tvers av avdelingsgrensene, fra vegkontoret og lokalt.

I dette inngår både muntlig og skriftlig informasjon – og vi ønsker å ende ut med forslag til hvordan vi kan forbedre våre rutiner, nye tiltak eller endring av dagens opplegg.

Vi vil med andre ord skape en bedre intern informasjon i Statens vegvesen Troms – og håper på denne måten å være med på å styrke den interne samholdsfølelsen.

Prosjektet skal vare ut dette året, og vi regner med å komme med en sluttrapport til samtlige ansatte i første halvdel av 1993.



Første møte i styringsgruppa. Fra v.: Edel Austlid, Lisa Sundstrøm, Torbjørn Naimak, Trond Larsen, Agnar Kvernmo og leder av arbeidsgruppa i Harstad – Kristian Lind.

Informasjonstjenesten



INFORMASJONSTJENESTEN består som kjent av en person. Jeg forsøker å være til stede der det er nødvendig, delta i møter og samlinger som tjener de oppgaver jeg driver med. Dessuten skal jeg samle stoff til Vegstikka, delta på kurs og konferanser, være med i arbeidsgrupper, arrangere kampanjer, produsere brosjyrer og generelt sett være oppdatert med hva vi stiller med i etaten. Dette krever tid og reisevirksomhet. Jeg er derfor en god del borte fra mitt kontor. Men det betyr ikke at jeg er utilgjengelig. Om du ikke finner meg på kontoret mitt vil det hele tiden være noen som vet hvor jeg er.

Jeg er fra og med i år organisert i stab under vegsjefen og sorterer således under Bente Skogdal Johnsen «høyre hånd».

På vegsjefens forværelse hos Bente får du til enhver tid opplysning om hvor jeg er, hvor jeg kan treffes, eller du kan legge igjen en beskjed og jeg tar kontakt.

Når det gjelder spørsmål om Kontorstikka, Vegstikka eller Årsmeldinga har jeg en sterk «hjelpende hånd». Denne «hånda» heter Gunn Karlsen og sorterer under Administrasjonsavdelinga.

Både Gunn og Bente har kjennskap til mitt arbeidsområde og kan veilede deg når jeg ikke er til stede.

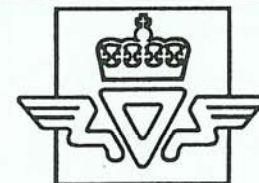
Lisa!



BILDENE:

1. Informasjonskonsulent
Lisa Sundstrøm
2. Førstesekretær
Gunn Karlsen
3. Førstesekretær
Bente Skogdal Johnsen

*Fly lille fugl,
med små vinger
som du har*



Vegvesenkråka er blitt en tekkelig liten kanarifugl på rød bakgrunn. Således fortøner vår nye logo seg.

Riktig pen er den blitt.

Og – Vi skal bruke resten av dette året til å venne oss til vårt nye «ansikt». Men dette vil bli beskrevet nøyere og mer utdypende i en kommende profilhåndbok.

Det er med andre ord ikke nødvendig å ta farvel med gammelfuglen på dagen – men heller gjøre bruk av nylogoen i tidsskrifter eller produksjoner som har varighet over lengere sikt.

Mer informasjon om dette kommer etterhvert.

Den som venter får se !!!!!!!!

FORSLAG TIL NORSK VEG- OG VEGTRAFIKK-PLAN FOR PERIODEN 1994-97

av Petter Hildre

Statens vegvesen Troms har nå lagt fram sitt forslag til Norsk veg- og vegtrafikkplan for perioden 1994-97. Forslaget skal fram til sommeren behandles i fylkeskommunen. Både vegkontorets forslag og de fylkespolitiske vedtak i sakens anledning vil danne grunnlag for en stortingsmelding som skal behandles i Stortinget våren 1993.

Behov for penger

Beregninger viser at det er behov for 6 - 6,5 milliarder kroner til å bygge ut riksvegnettet i fylket til en ønsket standard.

Investeringsbehovet skriver seg fra alle etatens fire hovedmål som er god framkommelighet, høy trafikksikkerhet, godt miljø og god publikumsservice.

Med den investeringstakt som vi har grunn til å forvente innen vegsektoren i årene framover, vil det ta over 30 år å få dekket behovet.

Satsingsområder

På bakgrunn av de utfordringer som vi står overfor på vegsektoren, har Vegdirektoratet valgt følgende satsingsområder for planperioden:

- * transportplanområdet i Tromsø
- * stamvegnettet (Ev 6, Ev 78, Rv 19, Rv 83)
- * miljøatsing
- * fylkesvegnettet (den delen av dette vegnettet som har stor transportmessig betydning)
- * ferjetilbud (økt frekvens og åpningstid)

Satsingsområdene for neste planperiode er for en stor del en videreføring av de satsingsområdene som vi har i inneværende periode. Nye områder er miljøatsing og fylkesvegnettet.

Minimumsmål

I tillegg til satsingsområdene har Vegdirektoratet gitt minimumsmål som skal være oppfylt i forslaget til veg- og vegtrafikkplan.

Troms har fått følgende minimumsmål:

- * Tiltak skal settes i verk slik at det på vegnettet i fylket blir maksimalt 400 skadde og drepte i 1998.
- * Personer som er plaget av støy fra vegtrafikken langs riksvegnettet skal i 1998 være redusert med 10% (163 personer) i forhold til situasjonen i 1991.
- * I 1998 skal ingen være utsatt for konsentrasjoner over anbefalte grenseverdier for NO₂ og CO ved sin bolig.
- * 2,3 km med problemsoner skal være omgjort til miljøsoner.
- * I 1998 skal tillatt sommeraksellast være 10 tonn, mens i teleløsningsperioden kan tillatt aksellast settes til 8 tonn utenom stamvegnettet.
- * Samfunnsøkonomisk vedlikehold (S0-standard) skal gjennomføres på riksvegnettet.

Økonomiske ressurser

Vegdirektoratet har tildelt Troms en økonomisk planleggingsramme på 740 mill. kr til drift av riksvegnettet og 580 mill. kr til investeringstiltak i perioden. Av investeringsramma er 100 mill. kr ørmerket til tiltak i transportplanområdet for Tromsø.

Det lokale drivstoffbidraget i Tromsø forventes å kunne bidra med 45 mill. kr til tiltak i perioden.

De statlige rammene for perioden 1994-97 er på investerings sida redusert med ca. 40% og på drifts sida økt med ca. 10% i forhold til de midlene som vi regner med å kunne disponere i planperioden 1990-93.

Investeringsstrategier

De gitte satsingsområdene og minimumsmålene i tillegg til bindinger fra oppstartede prosjekter har ført til begrensede muligheter for strategivurderinger i vegplanarbeidet.

Veg- og vegtrafikkplanen presenterer to investeringsstrategier. Forskjellen mellom de to strategiene er imidlertid ikke særlig stor. Den ene strategien er mer miljø- og trafikksikkerhetsrettet enn den andre. Vegkontoret anbefaler utbygging etter den sistnevnte strategien fordi denne ivaretar kravene til minimumsmålene og en nødvendig fornying av ferjeleiene på en bedre måte enn miljø- og trafikksikkerhetsstrategien.

Vegkontoret anbefaler at investeringsmidlene benyttes til følgende tiltak:

Bundne prosjekter:

- Ev 6 Tømmerelv - Nordkjosbotn 51 mill. kr
- Ev 78 Tomasjord - Breivika 55 mill. kr
- Ra1905 Mjøsundforbindelsen 44 mill. kr
- Ev 6 Omlegging Andselv 61 mill. kr

Nye tiltak:

- Nødvendige brureparasjoner 10 mill. kr
- Ev 78 Nordkjosbotn - Laksv. bukt 167 mill. kr
- Transportplan Tromsø, div. tiltak 60 mill. kr
- Spesielle trafikksikkerhetstiltak utenfor Tromsø 10 mill. kr
- Gang- og sykkelveger utenfor Tromsø 20 mill. kr
- Forsterkning av bruer som ikke tåler 8 tonn aksellast 8 mill. kr
- Hovedrasteplasser 5 mill. kr
- Rv 850 Innkorting av ferjesambandet i Gullesfjorden 24 mill. kr
- Forsterkning av riksvegnettet 25 mill. kr

Resten av investeringsramma, 40 mill. kr, er foreslått brukt til planlegging, refusjoner og et mindre beløp er udisponert.

Marginalbetraktninger

Som det er nevnt tidligere i artikkelen, har planleggingsramma for investeringstiltak i perioden 1994-97 blitt vesentlig redusert i forhold til investeringsmidler bevilget i perioden 1990-93.

Vi både håper og tror at ramma vil bli økt i den videre vegplanprosessen. En slik økning foreslår vi kommer følgende større prosjekter til gode:

Ev 6 Skredsikring Nordnes - Birtavarre

Ra Bygdenforbindelsen

Ev 6 Furumo - Hellarberget
Div. tiltak innen transportplan Tromsø

Rv 86 Omlegging Silsand

Rv 86 Tiltak for Gryllefjord

I tillegg til disse større prosjektene foreslås en del av midlene å bli benyttet på miljø- og trafikksikkerhetstiltak samt bygging av gang- og sykkelveger.

Veg- og vegtrafikkplanen foreslår også en intern prioritering mellom nye fastlandsforbindelser i riksveg-samband i fylket. Følgende prioritering er foreslått:

* Bygdenforbindelsen

* Ryaforbindingen

* Reinøyforbindelsen

* Ullsfjordforbindelsen

* Grytøy - Bjarkøyforbindelsen

Videre behandling av planen

Den foreliggende veg- og vegtrafikkplanen er Statens vegvesen Troms sitt faglige forslag til tiltak på riksvegnettet i fylket i perioden 1994-97.

I løpet av våren og forsommeren skal planforslaget behandles i fylkeskommunen. Planen skal i april behandles i samferdselsutvalget, i mai i fylkesutvalget og i juni i fylkestinget.

Både vegkontorets forslag og de fylkeskommunale merknader til planen blir oversendt Vegdirektoratet.

Vegdirektoratet lager på bakgrunn av fylkenes forslag et utkast til «Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97» som oversendes Samferdselsdepartementet.

En egen stortingsmelding blir utarbeidet, og denne legges fram for Stortinget til sluttbehandling våren 1993. Først da vet vi noe mer sikkert om aktivitetsnivået på vegsektoren i perioden 1994-97.



Satsingsområder: Ferjetilbud (økt frekvens og åpningstid).

FYSISK AKTIVITET:

Spasertur før middag !!!

av Lisa Sundström

SÅLEDES lyder en av postene på programmet til INTERNKONTROLLKURSET som undertegnede var deltaker på. Førøvrig kan nevnes at det også var andre interessante emner som tok for seg både verne- og arbeidsmiljø, lover, kvalitetsplaner og bedriftshelsetjeneste. Og innimellom var det tid til sosialt samvær som egentlig er en hel sammenblanding av de før nevnte emner.

Begrepet internkontroll har vært forklart tidligere i Vegstikka – men for å gjøre det hele kort og greit:

Internkontroll handler om å ta ansvar for egen arbeidssituasjon og selv følge opp de regelverk som gjelder. Vi skal ikke lenger sitte på gjerdet å vente på å bli kontrollert – men kontrollere oss selv.

Kurset ga mange innspill og spørsmål om ting som de fleste av oss nok burde visst en god del om på forhånd, men som vi enten har glem, fortrent eller ikke vil vite noe om.

Vegvesenet er et «konglomera» av lover og regler, unntak og hensyn – i likhet med de fleste andre offentlige instanser. Og i vegvesenet i Troms er det gjort et skikkelig pionerarbeid med hensyn til internkontroll.

Vi er det første fylket i «vegvesen-Norge» som kommer med egen håndbok om temaet Internkontroll.

I tilknytning til dette har samtlige med delegert arbeidsgiversansvar, arbeidsledere og alle aktive verneombud samt en del flere deltatt på kurs om håndboka.

Bak hele prosjektet står flere aktive sjeler: verneleder Bjørn Eriksen, hovedverneombud Hans Tåkøy, assisterende vegsjef Torbjørn Naimak, anleggssjef Ingolf Moan, sekretær i AMU Wiktor Eriksen og Oddvar Nilssen fra Personalseksjonen. Foruten disse har Gunn Karlsen på administrasjonsavdelinga stått for utforming og skriving av håndboka.

Bedriftshelsetjenestens lege Karsten Kehlet var også delvis med i arbeidet.



Fra Internkontrollkurs i Harstad i mars i år.

I disse dager er det siste kurset – i en rekke av 6 – avviklet. Det er da naturlig å spørre en av «ildsjelene» bak dette, verneleder Bjørn Eriksen, om alt har svart til forventningene?

— Jeg synes selv at både håndboka og kursene er et bra produkt, selv om det ikke er fullgodt. Vi må nok revidere en del ting i løpet av sommeren samt plusse på noe. Spesielt gjelder dette i forbindelse med lover og regelverk. Den generelle delen bør reduseres, splittes og plasseres inn under prosessene.

Men selv om deltakelsen og engasjementet har vært varierende på de 6 kursene har vi fått mye positiv tilbakemelding på det at vi har satt lover og regelverk i system ved innføring av internkontroll, sier Bjørn.

Hva er nytt i forhold til slik verden var før i vegvesenet?

— Det er lagt mer ansvar i linja, sier Bjørn. Vernegruppene er nye – de blir å fungere som et slags «mini-AMU» i hvert område.

AMU skal ikke være barnepiker for våre folk, linja må selv vite hvor grensene går. Spesielt når det gjelder overtid er dette et ømtålelig tema. Men her må folk selv vite hva lover og regelverk sier.

Hva synes du selv er det beste med Håndboka?

— Det beste med håndboka synes jeg har vært selve prosessen under utarbeidelsen av den. Vel nok har hver enkelt i gruppa hatt sitt ansvarsområde, men i arbeidsmøtene har alle i fellesskap vært med på å forme boka.

Det jeg spesielt er glad for og som letter vernearbeidet, både for Bedriftshelsetjenesten og alle andre som arbeider med vernearbeid, er kapittel 2 i internkontrollhåndboka.

Her har vegvesenet i Troms skrevet ned sin målsetting for verne- og arbeidsmiljøet.

Jeg vil også nevne det nye vernerunderskjemaet som er laget. Det er delt inn i 12 forskjellige faktorer hvor også det psykososiale arbeidsmiljøet har fått sin egen plass.

Det nye er at dette skjemaet ikke skal sendes inn til AMU som tidligere, men at det skal behandles i vernegruppene. De skal så gjøre sine anmerkninger og tiltak, og det skal være arbeidsplassens dokumentasjon på et godt arbeidsmiljø som oppfyller målsettingen i kapittel 2.

Denne dokumentasjonen skal legges fram ved arbeidstilsynets, Bedriftshelsetjenestens og vernetjenestens besøk på arbeidsplassen.

Bør ikke alle som jobber i vegvesenet få delta på kurs om noe så viktig som Internkontroll?

— Idealistisk sett burde nok alle vært med, sier Bjørn, men det blir for komplisert å gjennomføre. Men jeg vil nok ønske at tillitsvalgte, som medlem i vernegruppen samt formenn ute på anlegg, vedlikehold og maskin kunne få dette kurset. Vi får se hvordan arbeidet videre framover med dette utvikler seg!

KAPITTEL 2 I INTERNKONTROLLHÅNDBOKA

Målsetting for verne- og miljøarbeid i Statens vegvesen Troms

2.1. Målsetting

1. Statens vegvesen Troms skal løse sine oppgaver uten at de mennesker som arbeider i virksomhetens skades av ulykker eller utsettes for uønskede farer. For vegplanperioden 1990-93 skal den konkrete målsettingen være at vi ikke skal ha dødsulykker eller invalidiseringsulykker. Øvrige arbeidsulykker (med fravær) skal ikke overstige 20 år.
2. Ved å skape gode arbeidsplasser i et godt psykisk og fysisk arbeidsmiljø og ved aktivt forebyggende arbeide skal sykefraværet være lavt.

For perioden 1990-93 er den konkrete målsetting: Bedre enn gjennomsnittet av Statens vegvesen på landsbasis. For årene 1991-93 skal den årlige reduksjon være min. 10%.
3. Arbeidet skal legges opp slik at helsemessige belastninger og skadelig arbeidsmiljø reduseres mest mulig.
4. For de av våre arbeidskamerater som får alvorlige helsemessige problemer skal det drives organisert attføringsarbeid.

2.2 Tiltak/Virkemidler

For å oppnå disse målene skal følgende vektlegges:

- Arbeidsmiljø- og sikkerhet skal inngå som en naturlig del av hver arbeidsoperasjon fra planleggingsstadiet til jobben er utført.
- Arbeidsmiljøet og sikkerhet skal taes med i våre årsplaner og skal dokumenteres i vårt resultatrapporteringssystem.
- Vi har alle et ansvar for vår egen og våre arbeidskameraters sikkerhet.
- Alle ledere har et spesielt og forpliktende ansvar for å forhindre skader og ulykker.
- Arbeid for å forhindre helsemessige belastninger, skadelige miljøer og ulykker skal prioriteres på lik linje med våre produksjons- og forvaltningsoppgaver.
- Det er bedre å forebygge enn å reparere.
- Åpenhet og respekt for våre medarbeidere
- Informasjon og kommunikasjon
- Orden og renhold
- Fysisk fostring, bedriftsidrett o.l. skal vektlegges som et aktuelt forebyggende helseiltak og som en positiv miljøfaktor.
- God opplæring
- Overholdelse av verne- og sikkerhetsbestemmelsene.
- Reagere når det skjer brudd på verne- og sikkerhetsbestemmelsene

MIDT I SKUDDLINJA



Knut Arne Henriksen og Reidar Skjelmo

av Lisa Sundstrøm

KRIGEN er over – og vi var midt i den. Skjønt krig – det er tross alt fredelige tider.

Men Team Work – 92, i likhet med alle andre øvelser, kan fortone seg ganske krigersk når man havner midt på «slagmarka».

Og det gjorde Vegstikka – om natta – på Heia – i mørket!! Følelsen av å være bare et lite menneske ble stadfestet ved synet av Leopard stridsvogner på ? tonn.

Litt uhyggelig var det også, selv om dette tross alt var en «lek». Det er ikke hver dag man ferdes blant grønnkledde menn fra flere nasjoner, i bekvarte natta, mens stridslysene fra krigsmaskinene er eneste lyspunkt.

Og dette er tross alt ikke gutter som bare leker krig – flere av soldatene var stasjonert i Gulfen i fjor.

Virkeligheten er nærmere enn vi tror. For Vegstikkas del var virkeligheten et innblikk i en litt annen verden, som sivil og med et oppsøkende sinn.

Vår eneste befatning med øvelsen var at vi ble «klarert» gjennom Lavangsdalen utpå natta – stemplet som «ikke fiendtlig».

Ellers holdt vi oss sammen med biltilsynet og vegkontoret – henholdsvis Knut Arne Henriksen og Reidar Skjelmo – på utekontroll.

Men nå er øvelsen over, stridsstyrkene er dradd hjem og grøfter og trær bærer preg av at det engang ble utkjempet et eller annet i Indre Troms – det var visstnok Bardufoss flystasjon som var målet denne gangen.

Henriksen og Skjelmo var med «i krig» i flere dager – stasjonert på Heia.

Foruten disse to var styrker fra USA, England, Nederland, Tyskland og Norge også med i Team Work.

Vi spør Knut Arne Henriksen i ettertid om samarbeidet med Forsvaret, forberedelser og hvordan øvelsen har blitt avviklet denne gangen?

— Biltilsynet er orientert i god tid før øvelsen om hva som skal skje. Dette samarbeidet har fungert fint i flere år. Begge parter er interessert i å få til en skikkelig transportvirksomhet på en sikker og rasjonell måte, sier Henriksen.

Biltilsynet er for øvrig mest innkoblet i forbindelse med brukskontroll. Det tekniske tar forsvaret seg stort sett av selv. Militærkjøretøyene er ikke registrert i vanlig register og det er derfor vanskelig å følge opp dette i en vanlig kontroll.

Under øvelsen er det to hovedhensyn vi må ta, sier Henriksen. Det er kontroll med tunge kjøretøy slik at de ikke skader vegen – med andre ord vegmessige hensyn.

Det andre er hensynet til at transporten foregår på en sikkerhetsmessig riktig måte. Det vil si at lasting, merking og sikring er gjort etter forskriftene.

Og hvilke erfaringer har så biltilsynet etter øvelsen – har regler og forskrifter vært fulgt til punkt og prikke?

— Totalt sett har vi et positivt inntrykk av transportvirksomheten. Forsvaret planlegger og gjennomfører veldig godt i forhold til den sivile trafikken.

Men det vil alltid under slikt store øvelser oppstå ting som ikke akkurat går «etter boka».

Er det i så måte noen av våre allierte som utmerker seg?

— I år har vi inntrykk av at engelskmennene har vært dårlig til å sikre skikkelig veggrep – det vil si å bruke kjettinger o.l., sier Henriksen.

Det er for øvrig litt av et «konglomerat» når alt ikke går etter reglene når det gjelder utenlandske kjøretøy. Vi må nemlig gå gjennom «mellommenn», Militærpolitiet og Trafikkulykkeskommandoen (TUK), med våre anmerkninger, og dette kan ta litt tid og bli en del tungvint. Når det gjelder norske kjøretøy derimot går dette helt greit.

Howdan jobber så biltilsynet mot Forsvaret under sine kontroller?

— Vi har våre avtaler å gå etter, ting som er beskrevet i forkant av øvelsen. Det er viktig for oss å påse at disse avtalene blir fulgt opp. I den grad dette ikke skjer får kjøretøyene ikke tillatelse en annen gang.

Da Vegstikka tumlet rundt i mørket blant grønne menn og maskiner var Henriksen og Skjelmo travelt opptatt med en transport som ikke så ut til å gå helt etter forskriftene – hva skjedde egentlig Henriksen?

— Transporten overholdt ikke samlastingsavtalen riktig. De ville dessuten kjøre ut på E-6 med stridsvogner uten lys og med en bredde på 3,25 meter. Det er bare ikke akseptabelt – og vi måtte reagere. Vi har tross alt både trafikantene og vegene å ta hensyn til. Men saken ordnet seg utpå natta, etter en del hasteordrer – avslutter Henriksen.

Veteran med øvelser

Også Reidar Skjelmo stilte i full kontrollposisjon og med biltilsynets uniform. Dette er et arbeidsområde han kjenner til. Skjelmo har vært med på slike øvelser i flere år, og han saksbehandler alle søknader som kommer inn angående dispensasjoner.



På kontroll i «feltet»

Han skal se til at kjøretøyene befinner seg der de skal være og at de oppfyller de krav dispensasjoner har gitt. Dette har han holdt på med siden 1964. Ute på øvelsesområdet har han vært med siden 1983. Det første året «ute i busshen» husker han godt – for kulda var så streng at han frøs fast i veggen på vegvesenets brakke i Revelva.

Det har vært både mindre og større øvelser gjennom disse årene og det har stort sett gått bra, sier Skjelmo. En del «overtramp» har det nok vært, så som kjøring med ispigger, men også han påpeker at samarbeidet med Forsvaret har gått bra gjennom årene. Dessuten er det mange trivelige folk å treffe gjennom dette arbeidet!



Reidar Skjelmo er veteran i «krigen». Han har holdt på siden 1964.

Inntrykk etter evaluering av omorganiseringen

av Helge Berg – konsulent
OPI-Nord A/S

UNDERTEGNEDE har nylig avsluttet engasjementet med å evaluere arbeidet med vegkontorets omorganisering. Resultatene finnes i to rapporter, som er tilgjengelig for de som ønsker ytterligere kunnskaper omkring de resultater og vurderinger som vi har gjort.

I denne artikkelen vil jeg forsøke å oppsummere noen av de viktigste resultatene, både fra intervjurunden og fra spørreskjemaundersøkelsen.

Å gjennomføre organisatoriske endringer i virksomheter er spennende, men også vanskelig. Vanskeligheten består oftest i å kunne forutsi hvilke problemer man vil møte underveis i arbeidet. Det kan være motstand mot forslag som framsettes om endring i fordelingen av arbeidsoppgaver eller myndighet og ansvar. Spenningen skyldes oftest spørsmålet om i hvor stor grad man vil lykkes med det omorganisingsarbeidet man starter opp med.

Mye erfaring og kunnskap viser at det er dristig å ta på seg dette arbeidet selv. Noe som har både med virksomhetens egne kunnskaper og tid til å gjøre arbeidet selv. Det er noen ganger også spørsmål om å ha nødvendig tillit blant medarbeiderne til å oppnå et godt resultat. Dette viser at det å gjennomføre organisatoriske endringer er dristig, og kanskje spesielt det å gjøre dette på egen hånd.

Det er likevel hevet over tvil at det nesten er like dristig å invitere noen utenfra til å foreta en vurdering av det arbeidet som er gjort! Nettopp slik som undertegnede og OPI-Nord er blitt bedt om å gjøre ved Vegkontoret i Troms. Hva slags inntrykk sitter vi så igjen med etter å ha vært gjennom evalueringsarbeidet?

Som de fleste har registrert var våre undersøkelsesmetoder intervju og spørreskjema, i tillegg til gjennom-



lesing av aktuelle rapporter og dokumenter. Vi fikk hørt og registrert en mengde meninger og synspunkter på det arbeid som var gjort. Disse har vi igjen brukt som grunnlag for våre vurderinger og anbefalinger.

I denne arbeidsmetoden ligger selvsagt muligheten for at noen gruppers eller personers synspunkter ikke er ivare tatt godt nok, eller at andres kommer for sterkt fram. Det er også slik at negative synspunkter oftere får gjennomslag enn positive.

Dette er vår erfaring gjennom en rekke engasjementer i ulike virksomheter.

Gode evner til å kunne foreta en avveining av det som kommer fram av funn og resultater kreves derfor.

I hvor stor grad det ender opp med riktige vurderinger, kan kun bekreftes ved at de som har vært gjenstand for undersøkelsen kjenner seg igjen i beskrivelsene. Hvis det ikke er noen form for gjenkjenning, er det klart

at vurderingene og anbefalingene er gjort på et sviktende grunnlag!

I begge rapportene understreker vi, at det vi først og fremst konstaterer gjennom vår evaluering, er de del forhold som ligger internt i vegkontoret, og som til dels påvirker arbeider med organisasjonsendringene, og det endelige resultatet av dette. Først og fremst dreier det seg om det som populært kalles frustrasjon som preger deler av vegkontoret, og i hovedsak deler av planavdelingen. Men også deler av mellomsjiktet i de andre avdelingene gir uttrykk for å være frustrert.

Frustrasjon er et ord vi bruker når vi blir hindret i å gjøre ting vi har lyst til å gjøre, eller hvis noen hindrer oss i å nå målene våre. I faglige sammenhenger er det foretatt undersøkelser om frustrasjonen og dens følger.

Oftest reagerer vi med sinne eller apati på langvarig frustrasjon. I verste fall, ofte etter langvarig frustrasjon er det registrert sykdomsforløp av frustrasjon. Frustrasjon blir i slike tilfeller betraktet som en form for negativt stress.

En reaksjonsmåte i arbeidslivssammenheng på langvarig frustrasjon, hvis det ikke lykkes å gjøre noe med den, er å si opp og slutte. Dette viser at frustrasjon kan gi uheldige, og noen ganger alvorlige konsekvenser både for den enkelte, for omgivelsene og også for arbeidsgiver.

I arbeidet med interne omorganiseringer kan frustrasjonen i beste fall ha negativ innvirkning på arbeidet, og i verste fall at de som skulle vært aktivt med, bevisst melder seg ut med de konsekvenser det kan få for å kunne lykkes. Begge deler ble konstatert å ha vært til stede under arbeidet med omorganiseringen av vegkontoret.

Det var blant annet de som hevdet at deres synspunkter aldri nådde fram, og ga dermed uttrykk for manglende tro på å kunne nå fram denne gangen heller. Det var også noen som av samme grunn sa at de ikke ønsket å være med i omorganisingsarbeidet.

Hvis følgene av frustrasjoner er så alvorlige – hvordan skal en kunne unngå den, eller møte den på en måte som ikke gir negative følger for det pågående prosjektarbeidet?

Svaret på dette spørsmålet er avhengig av flere forhold. Viktig vil det være å forhåndsundersøke om det er frustrasjoner på arbeidsplassen, før en går i gang med omorganisingsarbeidet. Dermed vil det være mulig å møte den på en konstruktiv måte, slik at den ikke kan ha muligheten til uønsket innvirkning på arbeidet. Erfaring viser at det ofte er mulig å gjøre noe med frustrasjonen på enhver arbeidsplass.

Aktuelle tiltak kan være å imøtekomme de som opplever frustrasjonen der hvor det er mulig. Det kan noen ganger være nok å gi bedre informasjon.

Andre ganger kan det være spørsmål om imøtekommenhet av ulike slag, for eksempel tilbud om videre- og etterutdanning, status og lønnsheving eller økt myndighet innenfor eget arbeidsområde. I det hele tatt å vise medarbeiderne større interesse i det daglige arbeid, ved blant annet å gi mer ros.

De to rapportene del I og del II, inneholder resultater fra henholdsvis intervjurunden og fra spørreskjemaundersøkelsen. Resultatene er på visse områder forsøkt sammenholdt, og vi mener å få bekreftet flere funn. Det gjelder særlig den store variasjonen i tilbakemeldingene fra enkeltpersoner, grupper av ansatte og fra avdelinger. Like ens går det an å hevde at det bekreftes størst misnøye med resultatet av arbeidet, og at planavdelingen gjennomgående er minst fornøyd, både med gjennomføringen og med resultatet. Sannsynligvis ville en mer detaljert utkjøring av tabeller, eller andre krysstabuleringer vise et mer nyansert bilde av tilbakemeldingene. Hovedtendensen synes likevel å ha blitt bekreftet.

Blant de som vi intervjuet hadde de aller fleste på en eller annen måte befatning med gjennomføringen av prosjektarbeidet. Dette er personer med spesiell tilknytning til prosjektet, både formelt og rent følelsesmessig.

Med denne spesielle bakgrunnen har de et eller annet «eierforhold» til prosjektet, som gjør at de er spesielt meningsberettiget.

Forholdet gjør at de har meninger og synspunkter som det er særlig viktig å ivareta, og som må vektlegges relativt sterkt i våre vurderinger.

Spørreskjemaundersøkelsen skal dermed både være et korrektiv til intervjuresultatene, og en mer selvstendig del av vurderingsgrunnlaget.

Avslutningsvis i disse betraktningene omkring vårt arbeid med å evaluere gjennomføringen av omorganisingsprosjektet ved vegkontoret, vil vi bare takke for oppdraget og villigheten til å slippe oss til.

Vi har lært en ny arbeidsplass å kjenne og har møtt medarbeidere med stolthet i forhold til eget arbeid, og en stor grad av åpenhet i forhold til de temaene som var på dagsorden. Vi håper at vårt bidrag også har kunnet gi noe tilbake som kan brukes ved neste korsvei.

Takk for denne gang.

Øv innflytelse:

BRUK FORSLAGSVIRKSOMHETEN!

av Anna Birkelund

ALLE kan ikke være store oppfinnere, men alle kan være med å øve innflytelse på sin arbeidsplass. Både større og mindre forbedringer av de metoder/utstyr vi bruker kan gi vinninger. Dette er nyttig både for etaten og den enkelte.

FORSLAGSORDNINGEN

Statens vegvesen har opprettet forslagsordningen som har som hovedmål å fremme og premiere denne innsatsen. I Håndbok nr 43 er formålet formulert slik:

- Stimulere til initiativ og kreativitet hos de tilsatte
- Medvirke til at nyttenking og kunnskaper blir en del av det daglige liv
- Anvende tilsattes ideer og kunnskaper til effektivisering og forbedring innen virksomheten

Forslagsvirksomheten tar sikte på å få frem forbedringer innen alle etatens virksomheter.

Alle tilsatte i Statens vegvesen omfattes av Forslagsvirksomheten. Forslag kan gis innenfor egne og andres arbeidsområder.

Forslagsvirksomheten administreres av et sentralt bedømmelsesutvalg (BU).

Ansvar i de enkelte fylker og i Vegdirektoratet legges til en lokal for-

slagsnemnd (FN) på 4 personer. Den lokale ledelse oppnevner 1 fast representant og tjenestemannsorganisasjonene 2 representanter. I tillegg møter en representant for ledelsen ved den avdeling som har det faglige ansvar for de enkelte forslag FN har til behandling.

FORSLAGSNEMNDA I TROMS

I Troms har FN følgende representanter:

- Halvar Kildalsen, NTL, leder
- Martin Eriksen, ledelsen
- Hans M. Figenschau, NAF

Sekretær i utvalget er Anna Birkelund.

Dette utvalget skal behandle og avgjøre premiering av innsendte forslag innenfor godkjente rammer. Samtlige forslag (også de som ikke premieres) rapporteres eller oversendes til det sentrale bedømmelsesutvalg for behandling dersom saken ikke kan bedømmes lokalt av FN.

UTFORMING OG INNLEVERING AV FORSLAG

Forslagene kan presenteres i alle stadier fra id til ferdig forarbeidet utstyr eller rutine. For vurdering og eventuell nyttiggjøring av forslaget bør det fremgå:

- Hvilken ordning/utstyr som er i bruk
- Mangler ved nåværende ordning/utstyr m.v.

- Forslag til ny ordning/utstyr m.v.
- Fordeler ved den nye ordning/utstyr m.v.

Dette kan fremstilles i form av beskrivelse, tegninger, fotografier eller prøver. Sekretæren i FN og/eller stedlig ledelse kan være behjelpelig.

Forslagene sendes direkte til det lokale utvalg på vegkontoret.

Forslag kan sendes av enkeltgrupper og av flere i fellesskap.

Linjeledelsen kan g fremme forslag på vegne av en eller flere tilsatte (og foreslå premie). Stedlig ledelse skal oppfordre og medvirke til at gode ideer blir innsendt når forslaget synes å være økonomisk lønnsomt eller er en forbedring av arbeidsmetoder/rutiner.

Alle forslag skal behandles av FN etter at lokale fagavdelinger har uttalt seg. Den totale behandlingstid skal ikke overskride 1 måned.

PREMIERING

Forslagsstilleren kan velge mellom penge- og/eller gjenstandspremie/gavekort. Pengepremier er skattepliktige. Lokale forslagsnemnder gir normalt premie til opptil kr 10 000,-. Det som avgjøres sentralt opptil kr 25 000,-.

UNNTATT FRA PREMIERING

Tilsatte med spesielt ansvar for rasjonalisering og effektivisering kan ikke gis premie for forslag som berører dette arbeidet. I tilfeller hvor forslagsstiller selv har myndighet til å iverksette forslaget, kan det også være aktuelt å vurdere unntak for premiering.

KLAGER

Eventuell klage fra forslagsstiller sendes FN som avgir sin uttalelse og sender saken til BU for avgjørelse. Klagefrist er 2 måneder.

PATENTRETTIGHETER

Nye oppfinnelser som skal patenteres har sine egne lover. For å unngå at kravet til nyhet blir brutt, bør derfor en arbeidstaker som ønsker å patentbeskytte sin oppfinnelse eller registrere mønster, sørge for at patentøknad/mønsterregistrering blir inngitt til Patentstyret senest samtidig med at melding/forslag sendes til etaten.



Sauer er åreite dyr, men de kan også være en sann plage. Det fikk vedlikeholdsfolkene på Kvaløya erfare. Kvaløya er et distrikt med mye sauer rekende langs vegene. Leskurene på bussholdeplassene var et innyndet tilholdssted for sauene. Møkkete ble det både i og utenfor, og ikke værende for folk.

Her gjaldt det å finne en god løsning for å holde sauene ute. Vegmesteren i området, Inge Iversen og staben hans satte «hodet i bløtt».

Og «saloon-dør» prinsippet ble løsningen. En port med en fjærbelastet og en vanlig hengsel fikk portene til å svinge slik de skulle. De kan bare åpnes innenfra og lukket automatisk.

Lett treverk og netting er de laget av. Det gjør de lettere å ta bort når høsten kommer, for bort må de når sneen legger seg. Det ble Ivar Ingebrigtsen, fagarbeider ved Tromsø vegstasjon som laget dem. Ca. 15 stykker en nå i bruk.

Sauene er nok skuffet, men publikum er fornøyd. Det er også våre folk, som slipper et vanskelig rengjøringsproblem.

Denne «oppfinnelsen» ble til i 1989. Og premien, kr 2000,- ble etter sigende et godt tilskudd til velferdskassa.



Til v: Bjørn Amundsen, mekaniker på Tromsø vegstasjon, produserer forslag på løpende bånd. Nylig ble et av forslagene belønnet med kr 2000,- i premie.

Vi gratulerer!

Forslaget – en bremsevasker – gikk ut på at det lages en boks som trees over bremsekjoldet. Varmt vann, eventuelt trykkluft kan tilkobles. Dette hindrer at bremsestøv (asbest o.l.) spruter rundt i rommet ved rengjøring.

Ideen vil bli videreutviklet til også å omfatte oppsamling.



NY LEDER I DYNASTIET

av Lisa Sundstrøm

SOM en kjent kongerekke hører vi navnene Kristian I som etterfølges av Kristian II. Men det er biltilsynet i Harstad vi snakker om. Og den siste Kristian, som lyder etternavnet Lind, har nå regjert «tronen» i sør-fylket i ett år.

Men biltilsynet er på ingen måte en ukjent plass for Kristian, ei heller en plass hvor han tumler rundt etter ett år og lur på hvilken etat dette virkelig er. Han har nemlig trådt sine «barnesko» i samme gate – 18 års ansienitet fra samme plass startet han med i bagasjen da han entret «scenen» i april i fjor. Men det var etter ca. 4 års avbrekk fra biltilsynsarenaen.

— Jeg sluttet fordi jeg hadde kjørt meg fast i et spor. Jeg hadde vært så lenge i jobben at jeg begynte å tvile på om jeg dugde til noe annet. Jeg ville ut å prøve noe nytt, og jeg så i tillegg få avansemuligheter i den jobben jeg hadde. Hverdagen besto stort sett av førerprøver og kontroll av biler.

Jeg syntes dessuten at det var en guffen følelse å ha jobbet i 18 år med trafikkikkerhet uten å se særlig resultat av det på ulykkesstatistikken.

Behovet for å startet på noe nytt førte meg over i kommunen hvor jeg ble leder av bil og maskinavdelinga som ga meg både lederansvar (for 28 personer) og budsjetansvar. Jeg fikk således erfaring med å styre et budsjett gjennom året og i tillegg personallederfaring.

Det var godt å komme ut og se det hele fra utsida, sier Kristian. Verden går liksom ikke «under» selv om ikke



lysutstyret er helt i orden. Det hele får en annen vinkel fra utsida – og det var godt å komme ut av den trange «grøfta».

I tillegg var det godt å få biltilsynet på avstand fordi påtrykket fra publikum lettet. Hele dagen på stasjonen dreide seg om å springe hit og dit uten mulighet til å få konsentrere seg om en sak. I kommunen var det en annen hverdag. Selv om det var nok å gjøre var det mulighet til å få arbeidsro på en helt annen måte.

Men hva var det som tross alt trakk deg tilbake til samme «kamp-plass» som tidligere ?

— Når jeg fikk de negative tingene på avstand fant jeg også fram de positive. Jeg hadde hatt en god arbeidsplass i 18 år med godt miljø og gode arbeids-

kamerater. Jeg tenkte i grunnen etterhvert mer og mer på min gamle arbeidsplass – og da jeg hørte at Øverås ville pensjonere seg, søkte jeg stillinga. I mellomtida hadde jeg forøvrig fått stasjonssjefstilling i Tromsø, men trakk meg av personlige årsaker.

Hva med biltilsynet – gikk det i det samme sporet, eller hadde verden gått videre i løpet av disse 4 årene?

— For det første var det en annen jobb jeg kom tilbake til. Jeg så på lederjobben som en ny og annerledes utfordring. En leder skal inspirere de tilsatte og legge til rette i deres jobb. Jeg vil ikke være bilsakkyndig – i ordets gamle betydning, hvor man skulle sette seg inn i alle detaljer. Det er ikke mulig å kjenne til alle arbeidsoperasjoner og alle rutiner.

Jeg legger an på at vi på stasjonen skal jobbe i et team hvor hver har sine ansvarsområder og at vi således blir et godt sammen-snekret biltilsyn, sier Kristian.



hvor hver har sine ansvarsområder og at vi således blir et godt sammen-snekret biltilsyn, sier Kristian.

B I L T I L S Y N E T

Men det koster å være «liten», slik Harstad-stasjonen er. Det er nok å gjøre til enhver tid og ofte er store deler av staben ute på kontroll eller i andre arbeidsoppdrag. Da blir det gjerne til at stasjonssjefen er den som sitter igjen på kontoret og må svare på alle henvendelser. Det gjør jeg da også etter beste evne. Vi lærer oss etterhvert å bli som poteten – vi kan stort sett brukes til alt. Således får vi en variert erfaring på en liten stasjon.

Men en biltilsynsstasjon bør ha en minimumstab for å få skikkelige arbeidsforhold. Ellers blir hverdagen bare mas og stress og vi blir dårlige i forhold til det publikum vi skal betjene.

Forøvrig er miljøet og arbeidsforholdene i biltilsynet gode. Vi har etablert et lederteam, og jeg synes på denne måten at biltilsynsavdelinga på vegkontoret har lagt opp til en styring og ledelse av biltilsynet som er god.

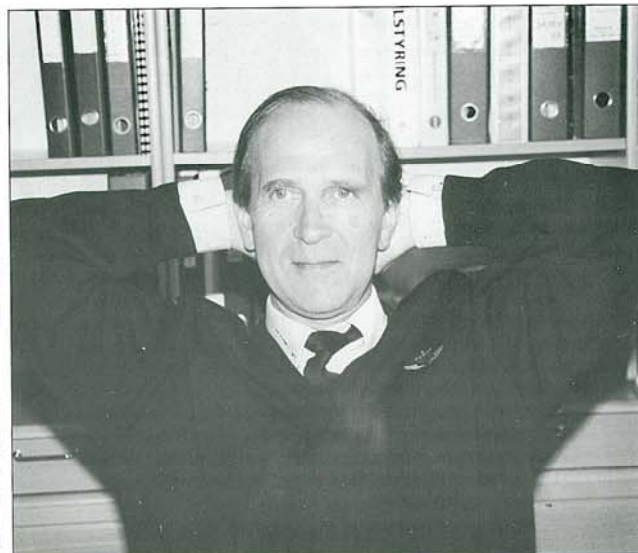
I korthet går dette systemet ut på at biltilsynssjefen og stasjonssjefene fungerer som ei ledergruppe i fylket. I tillegg trekker vi med oss fagkompetanse og ekspertise fra andre tilsatte i biltilsynet i den grad det er behov for det.

Dessuten har biltilsynet som etat endret seg mye på de årene jeg har vært borte, fortsetter Kristian. Det mest merkbare er at kontorrutinene har endret seg til det bedre og blitt mer moderne i og med datafisering. Ellers er det jo styringen av aktiviteten mot bestemte mål samt kravet til resultatansvar som er det mest iøynefallende i den tida jeg har vært borte.

Men hva med framtida Kristian – hvordan vil du at biltilsynet henimot år 2000 skal være – hva skal vi legge vekt på i årene som kommer?

— Det er mange tanker jeg gjør meg. Jeg er blant annet usikker på om målsettinga med å kontrollere X antall kjøretøy er riktig. Jeg tror målet må

beskrives på en annen måte. Det er lokale variasjoner i teknisk standard og bruksmønster, og jeg mener vi må ta hensyn til dette.



Det er dessuten klart at det må være trafikkmengden i det området du driver kontroll som bør styre hvor stor aktiviteten skal være og ikke antallet kjøretøy.

Når det gjelder trafikkopplæring registrer jeg at det har skjedd ei fin utvikling i forhold til selve opplæringsmønsteret. Men det er mer å hente på dette området. Vi burde f.eks. starte tidligere med motiverende arbeid i forhold til framtidige bilførere. Politiet har jo startet med slikt allerede i barnehagene, og vi må nok også henge oss med på dette opplegget om vi skal få framtidige resultater i trafikkikkerhetssammenheng. Det er viktig å begynne tidlig med holdningsskapende arbeid tidlig.

Vi bør nok også starte selve trafikkopplæringa tidligere – allerede som 16 åring. Da blir det 2 år med opplæring som gir bedre rutine og bedre holdninger til trafikken.

Dette har allerede vært gjort i Trondheim som et prøveprosjekt sammen med SINTEF. Resultatet av dette blir spennende å se.

Om framtida ellers vil jeg si at vi i større grad må klare å etterleve hovedintensjonene i Hovedavtalen og Lov om medbestemmelser, slik at vi lar de tilsatte være med på å styre. Dette har sterk innvirkning på det totale resultat. Vi kan ikke lenger la oss styre på den gamle måten av «småkonger».

Vi er på rett vei i etaten – men vi har ennå mye ugjort, avslutter Kristian Lind – en «gammel» man i etaten – men å så ung i tankene!!!

Stortingets samferdselskomite på Nord-Norge besøk



Fra v: Fylkesmann Leif Arne Heløe, ordfører Erlend Rian, leder av samferdselskomiteen John S. Tveit og vegsjef Eilif Mathisen

av Lisa Sundstrøm

VÅRE overordnede byråkrater har vært ute og «luftet» seg. Denne gangen gikk turen til den nordligste landsdelen – fra 16. til 18. mars. Tromsø ble besøkt med besøk mandag den 16. På skikkelig samferdselsvis ble flyet fra hovedstaden forsinket til et Nord-Norge preget av snøslaps og grått vær. Motvind hadde de også på turen. Om det ble tolket som et symbolsk forvarsel eller hva skal være usagt.

Programmet i Tromsø dreide seg blant annet om Rya og Reinøyforbindelsen. Ellers ble møtet på SAS-hotellet preget av samferdselssaker i fylket vårt. Det var innledere fra «fjern og nær» og vegsjef Eilif Mathisen redegjorde for Norsk veg og vegtrafikkplan 1994-97.

Men selve temaet for reisen denne gang var Reiseliv i landsdelen, og dette ble da også behørig diskutert mellom alle andre viktige temaer, så som miljø og samferdsel, næringslivets transportbehov, postens rasjonalisering og Televerkets omorganisering. Hva nå alt dette har med reiseliv å gjøre?

Vegstikka listet seg frampå og huket tak i tidligere miljøvernminister Sissel Rønbeck – en aktiv dame i norsk politikk gjennom flere år.

Vi ville gjerne vite hva hun syntes om Nord-Norge som reiseområde.

— Jotakk, jeg anbefaler absolutt landsdelen som reiseområde. Det er et område jeg har besøkt tidligere og setter stor pris på, sa Sissel Rønbeck.

Hva med vegvesenets rolle i reiselivet?

— Som kortsiktig tiltak kan vegvesenet blant annet tilrettelegge forholdene for de vegfarende ved å bygge ut skikkelige rasteplasser.

Men rasteplassene kan jo lett bli et miljøproblem når alle bobilene skal overnatte der. Er vi for strenge i forhold til dette?

— Nei, vegvesenet har ikke vært for

restriktiv i forbindelse med rasteplassene. Vi må ta hensyn til miljøet omkring og ha klare regler for overnatting på våre rasteplasser, sa Rønbeck.

Hva synes så en tidligere miljøvernminister om vegvesenets rolle som miljøetat?

— Dersom vi tenker framover og tilrettelegger de kommende prosjekt i pakt med naturen, bør vegvesenet absolutt kunne markedsføre seg som en miljøvennlig etat. Vegvesenet må tenke estetikk og på den måten langsomt vise at de mener noe med miljøtanken.

Avslutningsvis spurte Vegstikka om hvordan Rønbeck ser på framtida til vegvesenet som etat?

— Det er plass til vegvesenet dersom dere spiller på lag med framtida.

Alt må ikke være slik det alltid har vært. Vegvesenet må i likhet med mange andre lære seg å tenke nytt.

Og det var det vi fikk tid til av spørsmål til en aktiv komite-deltaker som skulle videre til nabofylket Nordland for å se på hva de kunne tilby innen reiselivet.



Sissel Rønbeck — tidligere miljøvernminister — nå medlem i samferdselskomiteen.

Regional vegtrafikkentral i Troms?

av Oddmar Eilertsen

I løpet av året vil det sannsynligvis være etablert 5 regionale vegtrafikkentraler i landet.

Hvorvidt en av de skal etableres i Troms er nå noe usikkert, selv om det tidligere er gått ut pressemelding fra Vegdirektoratet om at slik skulle det bli.

Endelig avklaring kan sannsynligvis forventes i løpet av våren.

Hva er så arbeidsoppavene for en vegtrafikkentral?

Hensikten med å opprette slike vegtrafikkentraler er blant annet å sikre at publikum kan komme i kontakt med Statens vegvesen utenom ordinær arbeidstid. I dag er det vel bare mulig i ca 1/3 av døgnet.

Vegtrafikkentralene skal nemlig være bemannet 24 timer i døgnet hele året.

Det er også en målsetting å bedre vegmeldingstjenesten på lokalt og regionalt nivå.

Det er i tillegg behov for å fjernovervåke enkelte tekniske installasjoner, og eventuelle vær- og føresensorer. Eksempel på anlegg som ønskes overvåket er trafikkstyringsanlegg av det slag som blir installert i Brevikkatunnelen og Tromsøsdundtunnelen i Tromsø.

Rent praktisk vil det bli lagt opp til at vegtrafikkentralen blir koordinator for alt av veg- og føremeldinger. Herunder også viderefremidling til vegstasjonene av meldinger og henvendelser fra trafikantene som kommer utenom ordinær arbeidstid.

Når endelig avklaring om lokalisering foreligger vil vi komme tilbake i Vegstikka med nærmere orientering.

HANDLINGSPLAN FOR LIKESTILLING 1992-95

av May-Gøril Ellingsen

Handlingsplan for likestilling i Statens vegvesen Troms er nå vedtatt. Handlingsplanen vil bli sendt ut til alle stasjoner og anlegg. Den er kortfattet og lettlest. Les den.

Likestilling har vært et ikke-tema i de siste 10 år. Likestillingspolitikk har vært et fy-ord. I dag er det arbeidsledigheten som preger samfunnsdebatten. I slike tider er det vanlig å legge arbeidskraftreserven på lager (= jage kvinnene ut av arbeidslivet),

Det er i slike tider vegvesenet går i gang og aktiviserer likestillingslov, særavtale for likestilling, og vi setter i gang likestillingsutvalg og vedtar en handlingsplan for likestilling.

Var det noen som sa at vegvesenet ikke var en høvelig arbeidsplass for kvinner?

Her følger noen «godbiter» fra Handlingsplanen for likestilling

Handlingsplanen slår fast at arbeidet med likestilling skal ha som mål:

- at etaten får flere kvinner inn i tradisjonelt mannsdominerte fag
- at kvinnene får et større innpass i stillingsgrupper hvor de er underrepresentert

NYREKRUTTERING

For å nå disse mål er det listet opp tiltak fra A til F. Målet er at det skal være en viss prosentandel kvinner ved nyrekruttering i de forskjellige stillingsgruppene.

UTVIKLING AV ALLEREDE TILSATTE

Tiltakene er her å gi kvinner kvalifiserende arbeidsoppgaver, deltakelse på lederkurs og mulighet til å utvikle nettverk.

INFORMASJON OM LIKESTILLINGSSPØRSMÅL

Her i Vegstikka skal informasjonene flyte, i Årsmeldinga skal vi rapportere i hvilken grad vi har oppnådd målene, og ellers er vi opptatt av synliggjøring.

STØNAD TIL UTDANNING

Ved kompetansegivende utdanning som det ellers vil bli gitt støtte til, kan grunnutdanning også gi økonomisk støtte.

DELTAKELSE I STYRER, RÅD OG UTVALG

Likestillingslovens 21 sier 40 % deltakelse av hvert kjønn – her synes det i egne rekker. Kvinner og menn, våkn opp!

TANKER I TIDEN

— er avdelingsledernes egen spalte.
Her tar de opp topp-aktuelle, mindre aktuelle eller stort sett bare saker som rører seg i avdelinga, i vegvesenet generelt eller i deres egne tanker.
Denne gangen er det driftssjef Oddmar Eilertsen som har ordet:



VÅR- FORNEMMELSER??

av driftssjef Oddmar Eilertsen

«Jeg velger meg april», sang Bjørnson, og la ut i det vide og det brede om vår og vekst og krokus og jeg vet ikke hva!
Det var nok i en helt annen del av landet.

Men mai skal nå liksom være vårmåned over alle, det må nå vel gjelde hos oss?

MEN:

Mai måned er i grunnen den verste måneden her i Tromsø! Vårstemninger og hurrarop for våren og potetsetting i blidere egne tyter mot en fra aviser, TV, radio, telefon, østlendinger osv. mens vi såvidt begynner å ane de første snøbare flekkene rundt huset. Eller, likeså normalt, måker veg til garasjen etter nattens snøfall.

De blomsterfrøene vi kjøpte og også plantet, i et anfall av påvirkning fra forannevnte hurrarop, står som lange, hvite skremsler i kjelleren i påvente av bedre tider, og de ligner slett ikke på brosjyrenes og emballasjens lubne blomsterfor som vi falt pladask for.

Verandamøblene, som ble dratt fram fra sin lune overvintring i garasjen etter at vi en dag fikk se østlendinger, sørlendinger og kanskje til og med Harstadværing i vårreportasje på Dagsrevyen nyte sin ettermiddagskaffe i solveggen, står radbruket under haugevis av snø etter det siste takraset på balkongen.

Vi fryser på oss både det ene og det andre, både her og der i nyinnkjøpte værklær som butikken lanserte som siste mote allerede i slutten av mars.



Å få erstattet den utslitte snøskuffa med en ny, eller å få kjøpt seg ny stil-longs er ikke mulig før bortimot jul! Men vi står han av, for å sitere en kjent Tromsøværing. Og det verste av alt er at jeg tror vi trives!

Det beste med sommeren er jo nettopp det å vente på den – det å glede seg til den. De fineste somrene er vel så absolutt de vi har i hodet, og går rundt og gleder oss til.

Den sommeren vi går rundt og forbedrer oss til og planlegger har aldri dårlig vær! Bevares hvor mange fine dager det skal bli, hvor mange turer det skal bli til yndlingsøretvannet, hvor mange båtturer det skal bli, hvor mye vi skal oppleve og kose oss i bare soldager. Og du store verden hvor mye fisk det skal bli!

Regn og kuling eksisterer ikke i den sommeren vi går og venter på i den lange ufysiske maimåneden. Heller ikke mygg!

Så har vi det kanskje ikke så verst i mai i Tromsø, selv i den verste snømåkingen. Kanskje synger vi under anorakkhetta med Halvdan Sivertsen «Vi er sterk og kan ta ka som helst når det kommer, vi har sola og snart er det sommer!»

Eller, om det skulle bli grunn til det, vi sier som vår venn Ludvig, da han etter en lang og svinkald vinter i Tynset-traktene fikk øye på den første snøbare flekken, kanskje med en gul hestehov på:

«Gud velsigne Vårherre!».

FERIEAVVIKLING I VEGARBEIDSDRIFTA 1992

VEGADMINISTRASJONEN i Troms og de berørte tjenestemannsorganisasjonene er blitt enig om at følgende skal gjelde ved avvikling av ferie i ferieåret 1992:

Drift:

Ferien i ordinær drift avvikles i to puljer i tidsrommet 29. juni - 16. august.

Produksjon og legging av faste dekker har 3 ukers fellesferie i tidsrommet 13. juli - 2. august.

Anlegg:

I anleggsdrifta, kan hvert enkelt anleggsområde bli enig om tid for ferieavvikling innafor tidsrommet 29. juni - 16. august.

Verkstedene:

Verkstedene avvikler ferie i to puljer i tidsrommet 29. juni - 16. august.

Tilsatte med krav på 4 ukers hovedferie:

For tilsatte med krav på 4 ukers sammenhengende hovedferie (sommierferie), skal ferien avvikles innafor tidsrommet 29. juni - 23. august.

I tillegg til ovennevnte, vil vegadministrasjonen videre presisere følgende i forbindelse med avvikling av ferien:

Kompensasjon for flytting av hovedferien:

Arbeidstakere som etter søknad, får innvilga flytting av hovedferien til perioden 1. januar - 30. april eller 1. oktober - 31. desember, vil få 25 % kompensasjon i form av tid eller penger.

Søknadene, med påtegning av nærmeste overordnede med arbeidsgiveransvar, skal sendes vegkontoret for avgjørelse.

Søknadsfrist for flytting av hovedferien til perioden 1. oktober - 31. desember 1992, settes til **15. mai 1992**.



Arbeidstakere som ønsker å flytte hovedferien for ferieåret 1993 fram til perioden 1. januar - 30. april 1993, må søke innen **1. desember 1992**.

Overføring av ferie/avvikling av forskuddsferie:

Ferieloven, §7 nr 3, gir hjemmel til at det kan inngås skriftlig avtale om overføring av inntil 2 uker ferie til påfølgende ferieår eller avvikling av forskuddsferie.

Vi vil imidlertid innskjerpe ferielovens § 5 nr 1, sitat:

«Arbeidsgiver skal sørge for at arbeidstaker gis feriefritid på 25 virkedager hvert ferieår».

I dette ligger det at arbeidsgiver *plikter* å sørge for at arbeidstakeren tar sin lovbestemte ferie innafor ferieåret, og at det ligger innafor arbeidsgivers styringsrett å påby at arbeidstakeren avvikler ferie.

Dette er likevel ikke til hinder for at det kan inngås skriftlig avtale om overføring av ferie eventuelt avvikling av forskuddsferie.

Slike avtaler kan imidlertid kun inngås når særlige grunner tilsier dette.

Søknader om avvikling av forskuddsferie skal sendes vegkontoret for behandling.

Miljøgruppa – en nyskapning i Statens vegvesen

av Anni Kari Pedersen

Miljøgruppa i Statens vegvesen Troms ble startet i januar 1991. Gruppa er en tverravelingsgruppe. Det vil si at vi fire i gruppa er fra de fire avdelingene med resultatansvar: anlegg, plan, drift og trafikant og kjøretøy. I løpet av det året gruppa har vært i funksjon har vi allerede hatt en del utskiftninger. Men i dag er følgende personer med:

Anni Kari Pedersen, planavdelinga (miljøkoordinator)
Ingvald Reiertsen, miljøkontakt på anleggsavdelinga
Dagfinn Brønning Nilsen, miljøkontakt på driftsavdelinga
Knut-Arne Henriksen, miljøkontakt på trafikant og kjøretøy

Selv om ikke alle avdelingene er representert i gruppa er det meningen at vi skal være miljøgruppe for hele vegvesenet.

HVA MENER VI I VEGVESENET MED MILJØ?

Miljø er et ord som blir brukt i mange sammenhenger. Når vi snakker om miljø i vegvesenet er det for eksempel:

- at vi holder det ryddig rundt oss på områdene våre (verksted, vegstasjon og biltilsynstasjon)
- at vi ikke forsøpler vegskråningene
- at vi ikke bruker skadelige midler i dekkeleggingen,
- at vi planlegger, bygger og vedlikeholder vegene våre på en slik måte at det ser pent ut etter oss

Og resultatet skal kunne være at de vegfarende sier: Du verden hvor fint det var her!!!

Har du hørt noen si dette om de stedene vi er i berøring med?

Det er i alle fall ikke hver dag vi hører en slik uttalelse.

Tenk selv hva du vil legge i ordet miljø når du kombinerer det med vegvesenet!

Vi er en etat som planlegger, bygger og vedlikeholder veg. Og vi kontrollerer det som «går oppå» denne vegen. Når vi skal måle det arbeidet vi gjør, måler vi hva som blir gjort og ikke hvordan det blir gjort. En veg kan fungere helt utmerket: - jevn asfalt, tverrfall og kurvatur etter vegnormalene - men hvordan ser det ut rundt vegen?

Hvordan ser skråningene og fyllingene ut? Hvordan ser det for eksempel ut i Balsfjorden der vi har lagt vegen ut i fjæra? Har vi «pyntet» på vegfyllingene slik at de ser naturlige ut, eller er det en steinfylling som ser ut som den tilfeldig er tippet ut i fjæra? Det er slik vi må vurdere når vi gjør tiltak langs veg.

EN PLASS MÅ VI BEGYNNE

Når vi skal satse mer på miljø - hvor skal vi starte?

Vi i miljøgruppa har satt oss et mål og det er:

- at vi skal få alle i etaten til å bli miljøbevisste - i «vegvesenforstand».

Det vil si at vi vil at samtlige i etaten skal få en forståelse for hva miljø er og tenke bevisst på det i det arbeidet den enkelte gjør. Og dette gjelder fra vegsjef og helt ut til de som jobber ute på vegen.

Det vi konkret skal jobbe med er at vi skal ta for oss et par anlegg som vi sammen med anleggsledelsen skal se på med «miljø-øyne». Vi skal «miljøvidere» en detaljplan sammen med planavdelinga. Vi skal også ha alle de andre avdelingene med på dette på forskjellige måter.

Vi i miljøgruppa skal ta på oss jobben med å være pådrivere. Vi skal bistå alle de som har behov for det. Vi skal også få dere til å forstå at dere trenger oss. Vi er ikke «eksperte» men fire personer som skal være med på å sette miljø på dagsorden. Vi skal på sikt gjøre oss overflødige. Det blir den dagen miljø er like naturlig som noen av de andre hovedmålene våre - som framkommelighet eller trafikksikkerhet. Det er dere som skal gjøre jobben. Vi skal være som «de gode hjelperne».

Vår rapport fra LØKSA

av Petter Vistnes

FOR de som ikke vet det ligger anleggsområde 1 lengst sør i fylket, og for tiden administreres det gjennom Løksa anleggskontor. Kontoret ligger strategisk plassert under Løsetinden (1234 moh) i Salangen kommune (se kartskisse), og mer naturskjønne omgivelser finner man bare på prospektkortene. Her er t.o.m. Helgelendinger som lar seg imponere!

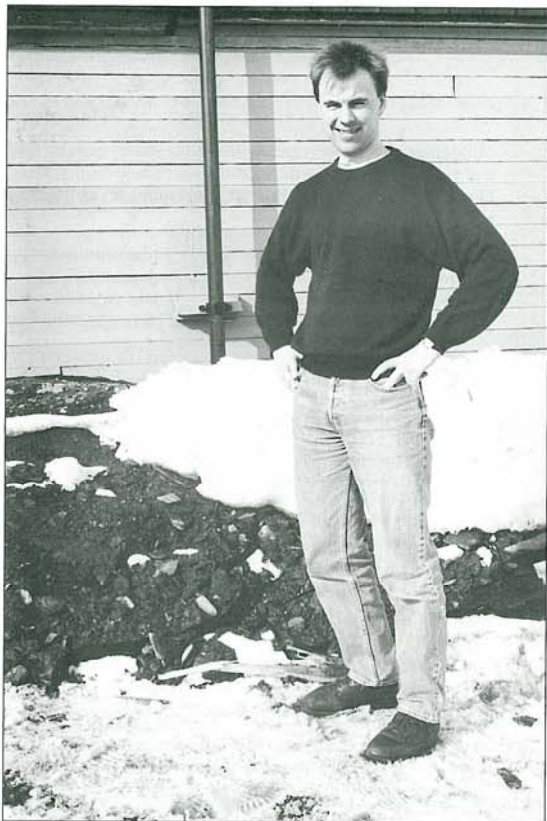
Foruten å la oss bedære av utsikten prøver vi å administrere bruken av ca 300 mill kroner. Pengene skal være med på å gi turister og innfødte nye og bedre underlag for bildekkene. Kronene fordeler seg på 3 prosjekter; Mjøsundforbindelsen, Dyrøyforbindelsen og utbedring av riksveg 84.

Mjøsundforbindelsen (1)

Prosjektet skal gi Andørja fastlandsforbindelse, og parsellen på ca 16 km strekker seg fra Løksebotn til Fornes. I tillegg til bru over Mjøsundet skal det bygges tilførselsveger på begge sider for å gi forbindelse til eksisterende vegnett. Anleggsstart var i november 1990, og åpning av parsellen er planlagt til oktober 1994. Kostnadsoverslaget ligger på ca 175 mill, hvorav ca 100 mill til Mjøsund bru.

Tilførselsvegene består av ca 3 km utbedring av eksisterende veg og ca 12 km ny veg. Innbakt i ny veg er en tunnel på 120 m og fem mindre bruer/kulverter med spennvidder mellom 3 m og 30 m. I skrivende stund er det mulig å kjøre frem til Mjøsundet fra Løksebotn, mens anleggsstart på Andørja vil bli i løpet av forsommeren.

Mjøsund bru skal bygges i betong, og er en såkalt fritt frembygg bru. Brua er på 840 m med hovedspenn på hhv. 177 m og 185 m. Seilingsløpet blir på 80x35 m. Brua har vært ute på anbud, og anbudsåpningen viste at EEG-Henriksen var lavest med 86,9 mill (eks. mva). Byggestart for brua er satt



Petter Vistnes - kontrollingeniør på Mjøsund bru

til ca 15. mai i år, og ferdigstillelse 15 september 1994.

Dyrøyforbindelsen (2)

Formålet med dette prosjektet er det samme som for Mjøsundforbindelsen, men her er det Dyrøyværingene som vil kunne gå tørrskodde over til fastlandet. I motsetning til Mjøsundforbindelsen blir dette prosjektet finansiert med fylkesvegmidler. Traseen strekker seg fra Finland til Sandvika. Anlegget startet opp i 1989, og er planlagt ferdig sommeren 1994. Kostnadsoverslaget ligger på ca 119 mill, der Dyrøybrua må ha ca 84 mill.

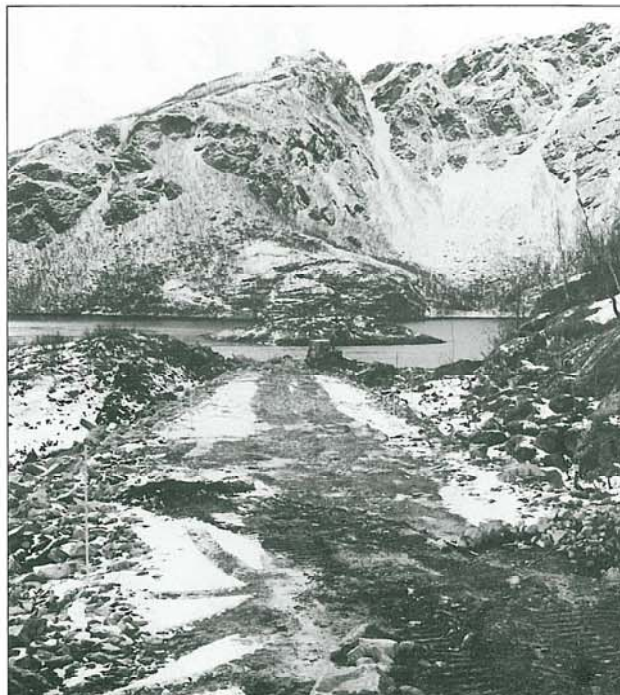
Dyrøybrua bygges på samme prinsipp som Mjøsund bru.

Brua blir 605 m med ett hovedspenn på 220 m og seilingsløp på 40x19,5 m. Ved anbudsåpningen hadde Selmer laveste anbud med 73,6 mill (eks. mva).

Byggeperioden går fra 1. mai i år til 1. juni 1994.

Det er ca 6 km tilløpsveger, med lik fordeling mellom ny og utbedring av eksisterende.

Fyllinger i sjøen utgjør ca 800 m, og består av ca 450.000 uam3. Vegene er i dag fullt kjørbare, men det gjenstår blant annet dekkelegging.



Vegen er nå «kommet fram» til Mjøsund.

Rv- 84 Elvevoll - Tangen (3)

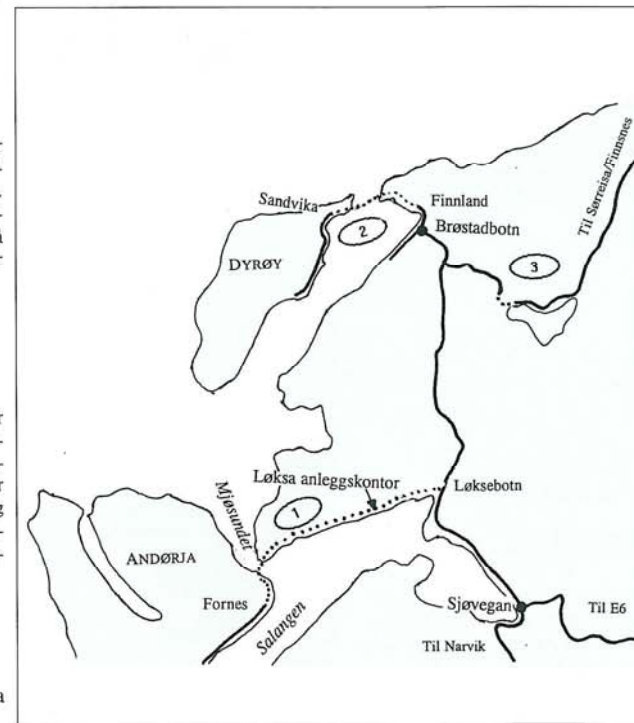
I forhold til de andre prosjektene er dette adskillig mindre, men det er allikevel planlagt brukt ca 5 mill kroner. Anleggsarbeidet består av omfattende utbedring av ca 1,7 km veg på riksveg 84. Arbeidene startet i vinter og er planlagt ferdig i august 1992.

Mennesker

I tillegg til alle kilometer og kroner er det del mennesker her også. For øyeblikket er det 29 som hever sine lønninger i vegvesenet. Utover disse er det et rikt utvalg av maskinkjørere, og når byggingen av bruene starter regner vi med en firedobling av mannskapstyrken.

Til slutt

I følge Randi Pedersen er Andørja verdens fjellrikste øy.



GUTTA PÅ HEIA!

av Lisa Sundstrøm

PÅ Veivang brøytestasjon huserer blant annet Arnljot Ursfjord og Hilmar Nilsen. Vegstikka traff de to brøyterne en sen vinterkveld mens snøværet var langt borte og natt-himmelen stjerneklar. Men brøytestasjonen må være bemannet – uværet kan slå til når som helst. Og her oppe på innlandet deler Arnljot og Hilmar hverdagen med 4 andre brøytere. De er med andre ord 6 mann som går i skift.

Veivang er et trivelig sted å komme til, men dagene kan nok bli lange selv om arbeidsoppgavene er mange nok.

Samtidig blir vegvesen-huset en del av livet. Det er liksom her de hører til. Begge to har lang «fartstid» her på Heia – Hilmar har jobbet her siden 1973 og Arnljot siden 1976.

Og hele vintersesongen er de her – det skal alltid være bemannet på stasjonen. Jul og nyttår har de begge feiret i vegvesenets «regi» mange ganger. Og selv om dette er en del av jobben kan det nok føles litt ensomt når resten av vegvesenet sitter ved oppdekket bord. Skjønt julestemning er det også på Veivang. Enhver innlandstrafikant vil nok observere juletreet gjennom vinduet når de passerer på E-6.

Ved siden av brøytejobben er det også annet forefallende vedlikehold som skal ivaretas om vinteren, og det hender også at det stikker innom en og annen trafikant med «vegproblemer» i løpet av dagen.

Om sommeren byttes livet i «ødemarka» med vanlig vedlikeholdsarbeid og dekkelegging. Dette er arbeidssyklusen for brøytekarere på Heia.



Arnljot Ursfjord og Hilmar Nilsen tilbringer vinteren på Heia

AUTOSYS trinn 4

Vi gjør mer og mer bruk av egne lærekrefter i opplæring. Her ser vi Hanny Jakobsen som har stått for opplæringa i Autosys trinn 4 for Biltilsynet i Tromsø og på Storslett.



FRA SAKSBEHANDLEROPPLÆRINGA (Se neste side)



Konsentrerte kursdeltakere. Fra venstre: Reidulf Broderstad, Almar Leibakk, Leif Bruun, Fredrik Nikolaisen og Per Indal.

Ut i verden for å lære ...

av Lisa Sundstrøm

600.000 kroner er tilgjengelig som stipendbeløp for de i Statens vegvesen som vil kvalifisere seg for ulike oppgaver eller utvikle seg i arbeidet. Dette er en årlig mulighet samtliges tilsatte har for å utvikle seg på sitt fagfelt eller innen sitt arbeidsområde. Selvsagt bør dette også være noe som gagner etatens behov for økt kompetanse og som vi kan dra nytte av i framtida.

Stipendordningen er ikke noe nytt i vegvesenet. Vi har en hel del tilsatte som har benyttet seg av dette i flere år. Og deltakelsen har vært på tvers av avdelingene – med ulike mål i inn- og utland. Lyskryss og tunneler, broer og maskiner har vært tatt i øyesyn. Likeså har vi besøkt større utstillinger og dratt hjem mye kunnskap og nye tanker.

Men dette er noe som de fleste vet lite om – kanskje en liten rapport i Vegstikka etter endt reise, kanskje ingenting. Derfor vil vi presentere de som i år har fått stipend og høre litt om hvor turen går.

Edel Austlid og Lisa Sundstrøm skal på tur til Washington D.C. (USA). De vil besøke offentlige og private institusjoner som arbeider offensivt og utradisjonelt med trafikkulykkesinformasjon.

Gudmund Reiertsen skal ta turen til Sverige for å studere materialproduksjon og dekkelegging.

Vi ser fram til å få dele erfaringer og opplevelser gjennom Vegstikka etter endt reise.
Husk fotoapparatet!!



VELUTDANNEDE MEDARBEIDERE

av Lisa Sundstrøm

VEGVESENETS hittil siste saksbehandleropplæring er nå avsluttet. Det kan gå ei tid før dette spesielle tilbudet blir tatt opp i gjen. I løpet av 12 år har 111 personer vært innom denne opplæringa. Saksbehandleropplæringa har gitt de tilsatte kjennskap til lovverk og regler, etasens virksomhet, forvaltning, norsk og generell saksbehandling for å nevne noe av det som har stått på programmet. Og deltakere på opplæringa har vært folk fra vegstasjoner, anleggskontor, vegkontor og biltilsynet.

Det første kurset startet i 1980 og var et regionalt samarbeid med Nordland og Finnmark. Neste kurs var for Finnmark og Troms – og kursene de siste årene har vært avviklet i egen regi.

Vegmester Ernst Hansen holder «tak for maten»-tale ved avslutningsmiddagen



Det er mindre kostbart og har gitt vel så gode resultater. På de første kursene benyttet vi oss av eksterne forelesere, men ettersom årene har gått har vi erfart av vi lokalt sitter inne med vel så gode lærekrefter.

Saksbehandleropplæringa har gått over et år med tilsammen 6 samlinger. I perioden mellom samlingene har det vært arbeidet i grupper og for egen regning. På siste samling har det så vært arrangert sluttprøve hvor deltakerne blir prøvd i de forskjellige emnene.

Det siste saksbehandlerkurset som nettopp er avviklet hadde stor deltakelse av folk fra utedrifta – 4 vegmestere, 3 anleggsoppsynsmenn og 3 maskinoppsynsmenn. Dessuten var det folk med lang arbeidserfaring fra vegadministrasjonen og biltilsynet. Stort sett har kjønnsfordelinga vært noenlunde lik men på dette siste kurset var det bare to «høner» i hele «haneflokket» nemlig fra regnskapsseksjonen på vegkontoret.



Monica Jensen mottar kursbevis av ass. vegsjef Torbjørn Naimak

SPORT SPORT SPORT SPORT SPORT

B.I.L-Veg avviklet sitt tradisjonelle årsmøte 13.02.92

av Rolf Hillesøy

Det nye styret består av:
Rolf Hillesøy (leder)
Tore Lysberg (nestleder)
Tore Leirstein (styremedl.)
Randi Pedersen (kasserer)
Ann S.Pettersen (sekretær)
Inger A. Indrevoll
Kjell Robertsen (varamedl.)

Økonomien i laget er rimelig bra. Regnskapet for 1991 ble godkjent med et underskudd på ca. 19.000,-. Budsjettet for 1992 er på vel 117.000,-. Laget hadde i 1991 136 medlemmer, fordelt på 55 aktive og 81 støttemedlemmer.

Laget selger i disse dager nye medlemskap for 1992. Kontingenten for aktive er 70,- og for støttemedlemmer 35,-.

Vi har også fornyet avtalen med Sportshuset og Intersport i Tromsø. Denne avtalen gir medlemmene rett til 15 % rabatt på utstyr som kan relateres til aktiviteter som laget bedriver, men dog ikke på tilbudsvare.

Nye vegkontorlokaler

Vi kan nå komme med en gledelig nyhet. Det er nå endelig avklart at det vil bli avsatt areal til både trimrom (36 m²) og skikkelige garderober m/dusj-badstu i de nye vegkontorlokalene som vi flytter til høsten 1992. Dette håper og tror vi vil bli en miljøskapende faktor av stor betydning, som vil komme alle ansatte til gode.

GRUPPENYTT

Fotball

«Både herre- og damelaget er inne i en hard oppkjøringsfase for å møte sesongen best mulig forberedt.» Dette uttaler oppmann Sigurd Skjelmo.

«Herrelaget har trent i Skarphallen hver uke gjennom hele høsten/vinteren. Oppmøte på treningen har vært mellom 15-20 stk. Ekstra gledelig er det at ca. halvparten av disse har vært anleggsfolk som er midlertidig stasjonert i Tromsø i forbindelse med hovedvegutbyggingen».

Unge herr Skjelmo uttaler videre at hovedmålet for sesongen er VM i fotball som i år arrangeres 12.-14. juni på Lillestrøm.

Handball

Serie/cup er nå ferdigspilt. Her har kun herrelaget deltatt.

«Slutttabell for serien foreligger ikke ennå og i Cup'en ble vi utslått i 2. runde.» Dette uttaler oppmann og nestor Odd Danielsen.

Volleyball

«Serien og cup'en er nå ferdigspilt. Damelaget havnet i år på 6. plass (2.div), mens herrelaget kom på en 3. plass (3.div.). I cup'en ble vi utslått i de innledende runder. I mixserien havnet vi sånn ca. midt på treet.» – Dette uttaler oppmann Gunnar Stiberg.

Trim

«Joggebølgen er ikke over i vegvesenet. Det berømte «torsdagstog» har gått jevnt og trutt gjennom hele vinteren med en 10-16 deltakere. Hovedmålet for sesongen er VM i landevegsløp som går av stabelen i slutten av mai i Sogn og Fjordane.

B.I.L. sender en gjennomtrengt tropp på 11 mann og 1 kvinne. Målet er å gjøre det like godt som sist, da vi tok gull, både individuelt (Ole A. Helgaas) og i lagkonkurransen.

Ellers melder vi på en fyldig tropp til både Tromsøkarusellen og Midnight Sun Marathon». Dette opplyser oppmann Jan T. Knudsen .

Skyting

Leder i skytegruppa Tore Leirstein, opplyser at skyteinteressen stadig er på oppadgående. Det er nå kjøpt inn 2 nye luftgevær, (Feinwerkbau 601), til en pris av ca. 14.000,-.

VM i korrespondanseskyting er ferdig i disse dager. Troms har påmeldt ca. 20 stk. fra hele fylket. Årets arrangørfylke er Rogaland.

I tillegg har det vært avviklet respittskyting med ca. 10 deltakere hver uke gjennom hele vinteren i kjelleren på vegkontoret. Her har man enda noen runder igjen før mester er kåret.

I tillegg til alle idrettslige aktiviteter betyr vårens ankomst også en del dugnadsarbeid for idrettslaget. Faste innslag her er bl.a. vidusvask, merking av fotballbaner, blomsterplanting og gressklipping.

Så det kan trygt slås fast at vi har særdeles aktive og engasjerte medlemmer i Statens vegvesen Troms' bedriftsidrettslag.

Bløtkake og EDB på menyen

Fra og med 1. april har ND Service-team overtatt driftsansvar og brukersttte for alt av ND utstyr og kommunikasjon på Vegkontoret. Dette skjer fordi EDB-seksjonen således skal få frigjort tid til andre oppgaver med ny edbplattform. De nye «edb-gutta» på vegkontoret heter Reidar og Stein.



Selve «overtakelsen» ble feiret i kantina med kake til alle tilsatte. Her ser vi hele «edb-buketten» fra venstre: Hermod Johansen, Erik Hansen (ND), Reidar Lyshaug (ND), Ivar Vik, Hallvard Kildalsen, Stein Johansen(ND) og Kent Myräng.



40 års tjeneste

i etaten —
hvor mange av oss
vil få oppleve det??

Her får vegmester
Ernst Hansen
blomster og gave fra
vegsjef Eilif Mathisen
som takk for
«lang og tro»
tjeneste.



Tiltredelse:

Linda Hansen, ingeniør, (vikar),
anlegg

Merete Kornstad, avdelingsingeniør,
anlegg

Nils Bratsberg, mekaniker,
Tromsø vegstasjon

Trude Karlsen, fullmektig,
engasjement til 1.1.94 ved Breivika
anleggskontor

Jan Erik Strømseng, oppsynsmann
maskin, Finnsnes vegstasjon

Fratredelse:

Terje Åsheim, Bardu
Johannes Kvammen, Moen
Aud Nerdal Rydningen, Finnsnes
Einar Karlsen, Ramfjordbotn

Vi gratulerer !!!

Med 50-års dagen:

Oddbjørn Brattli, Vasshaug, Silsand
– 4. mai
Sevald Storbakk, Storsteinnes
– 21. mai
Johan H. Svendsen, Fossbakken,
Tennevoll – 12. juni
Kristian Lind, Harstad – 13. juni

Med 60 års dagen:

Ingrid Ås, WC-veien 17, Håpet
– 3. mai
Johannes Hansen, Åsen, Kårvik
– 1. juni

Personality

TAKK!

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 25 års tjeneste i vegetaten

Kjell Stenvold

Jeg vil takke arbeidsgiver og arbeidskamerater hjertelig for gaven og oppmerksomheten i anledning min 60 års dag.

Rolf Lunde, Bardu

Takk for fine blomsterbuketter, gaver og gratulasjoner i forbindelse med min 50-års dag.

Tor Hugo Brox

Hjertelig takk for gaven og oppmerksomheten i forbindelse med min 50 års dag

Anne-Line Jørgensen

Takk for oppmerksomheten i anledning 50 års dagen.

Gisle Storhaug

Takk for gaven og oppmerksomheten i forbindelse med min 50 års dag.

Marit Sjøvoll

NY ADRESSE:

Vegkontoret og Biltilsynet i Tromsø har fått nye adresser fra 1. april:

**Statens vegvesen Troms
Vegkontoret
9005 Tromsø**

**Statens vegvesen Troms
Biltilsynet Tromsø
postboks 2093
9002 Tromsø**