



C



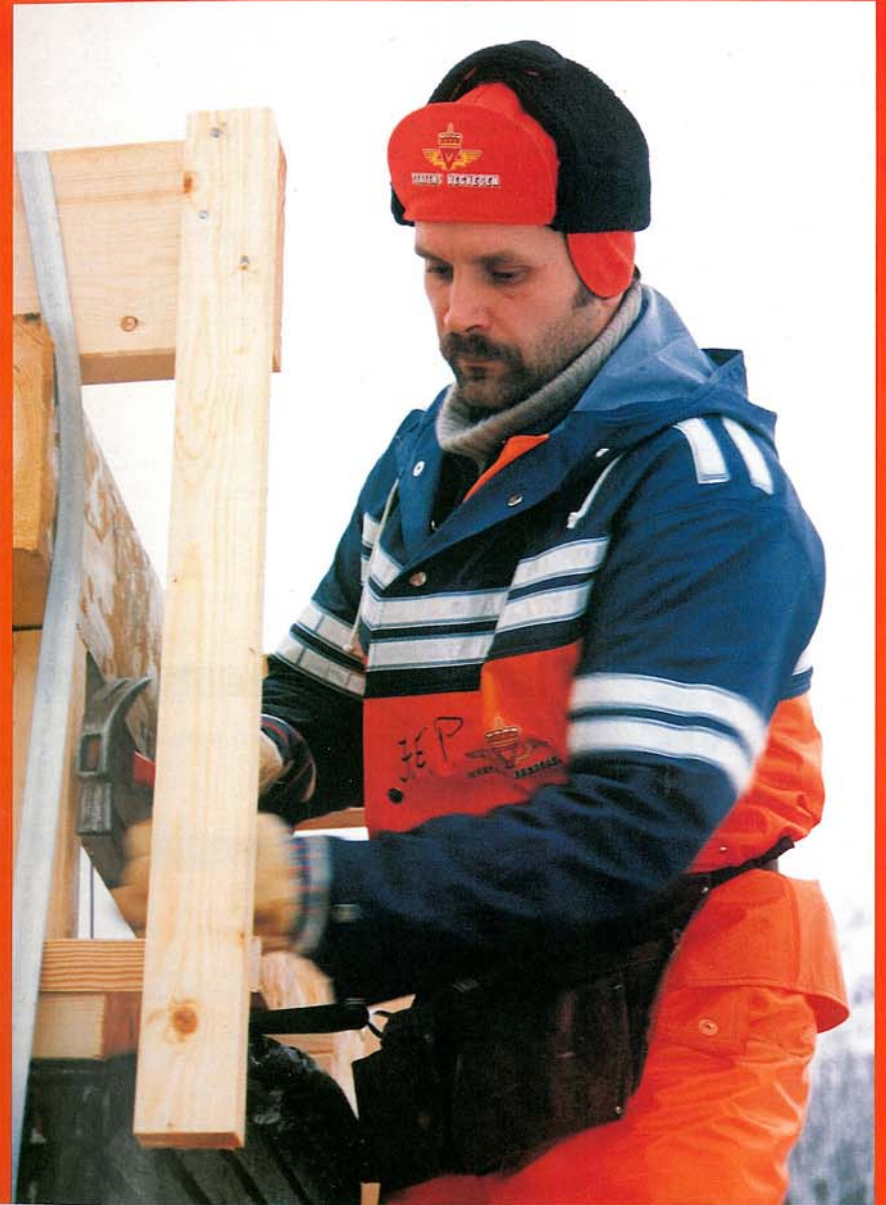
Denne sekken kan også bli din!!!

LINDBLAD GRAFIK AS, TRONHEIM • TLF. 98340773

Vegsikka

Bedriftsblad
for Statens vegvesen Troms

Nr. 1 - 1993 - 25. ÅRGANG





FORSIDEN

Jan Pedersen - i arbeid på brakkeriggen i Nordkjosbotn.

BAKSIDEN

*Denne sekken kan bli din!!
Her den heldige «sekke-eier» - Lilly Johansen.*

VEGSTIKKA kommer ut 6 ganger i året.

INNHold

side

Nytt år, nytt vegkontor, nytt økonomisk styringssystem	3
Kong Krøsus	4
Cindy Crawford kommer til vegkontoret	6
Tanker i tiden	7
Vi flytter vi også	8
Med sparken på arbeid	9
Anleggsarbeid i midt-fylket	10
Hytter til påske	11
Omlegging av E-6 forbi Oteren	12
Vegskjønn - Hva er det?	14
Det brenner - Det brenner	16
Overvåkning	18
Første kvinne ut	19
2 år på skolebenken	20
Nye vegarbeidere	22
Info på Island	23
Saga om vintervedlikehold på Island	24
Gult, grønt og blått	25
Flyttesjau	27
En ny og synlig del av vår hverdag - Renholdsfolket	28
Vegvesenet i samarbeid med Narvik Ingeniørhøgskole	30
Personalnytt	31

Nytt år, nytt vegkontor, nytt økonomisk styringssystem, bedre informasjon, bedre trivsel og bedre helse

av Lisa Sundstrøm

SOLA er tilbake - det går med andre ord mot vår. Men fortsatt har vi måneder med snø og brøyting, telehiv og uvær.

Likevel - vi er allerede godt inne i det nye året. 12 måneder med blanke ark. Skjønt blanke - mange av arkene var nok tettskrevet allerede i desember. Men året er hvertfall ungt og fullt av utfordringer. 1993 er året med:

KRØSUS

- dette underlige ordet som vi skal prøve å beskrive litt enklere denne gangen i Vegstikka. Det viktigste jeg vet om denne «forunderlige samlingen av bokstaver» er at det er en utfordring, en omveltning og betydningsfullt for hele vegvesenet. Og det i seg selv lyder da spennende?!!

INTERN INFORMASJON

Vel så spennende er styrkingen av vår interne informasjon. For Vegstikkas lesere har vel skjont at vi håper å gjøre den bedre?

Eller blir det som Krøsus - en stor samling av bokstaver uten mening? Siden i sommer har de av våre lesere som leser bedriftsbladet fått med seg at vi har nedsatt ei prosjektgruppe som jobber for å styrke den interne informasjonen i vegvesenet i Troms. Hittil har vi jobbet i undersøkelsesfasen og på god vei inn i evalueringsfasen. Så vil resultatene komme i løpet av våren. Men at det skal bli bedre - det håper vi - og det vil vi!

NYTT VEGKONTOR

har vi også - 4 etasjer stappet med folk og datautstyr. Hva som er viktigst kan vi i blant være fristet til å spørre om. Men at vi har fått det fint er det ingen tvil om. For de av våre lesere som ikke har vært på besøk her - og kanskje ikke kommer på en stund, bringer vi noen fotoglimt fra nykontoret. Dessuten tar vi med en liten reportasje fra flyttesjauen og presenterer en ny gruppe blant oss i hverdagen fra 8 til halv fire - renholdsfolket.

Men nytt kontor, nye anleggsbrakker, renvasket pick-up, nypolert skranke og oppdatert verksted er ingen god arbeidsplass dersom vi ikke trives. Derfor var også ordet:

TRIVSEL

tema da AMU (Arbeidsmiljøutvalget) hadde møte i sommer på Innset. Ut av det møtet kom mange tiltak, tanker og planer (på papiret). Så får vi bare håpe at de kommer videre fra papiret og ut i etaten - i praktiske vendinger. Noe av det første som skjer i så måte er at neste nummer av Vegstikka blir et tema-nummer som tar for seg Helse, Miljø og Sikkerhet. Så blir i hvertfall et av punktene på møtereferatet fra i sommer oppfylt.

Men mye nytt skal skje i AMUs regi i dette året. Tema for 1993 er nemlig:

BEDRIFTSIDRETT - MILJØSKAPENDE FAKTOR

Ordet må fortåes i sin videste betydning. Det skal nemlig satses på oss alle



- vår helse, vår framtid, vår kropp og sjel. Vi skal bli sunnere, friskere og blidere mennesker. Slik blir vi bedre for oss selv, våre arbeidskamerater og våre omgivelser.

Kan det høres bedre ut?

1993 er med andre ord et utfordringsår - som alle år før og alle år i framtida. Men hver dag er den første i resten av våre liv - så STÅ PÅ!!

I disse idé- og nytenkningstider:



KUNSTEN AT FÅ EN IDÉ

Kunsten er ikke at få en idé. Enhver kan med lethed få to -. Kunsten er den mellom to eller fler ganske almind'lige hverdagsidéer at se hvilken en der er go.

Piet Hein

KONG KRØSUS

- regjerte i Lydia i Midt-Østen ca. 500 år før Kristus. Det var et stort område som strakte seg over det meste av Lilleasia fra Middelhavet og innover til der Halysfloden skiller Syria fra Paflagøn. Krøsus var kjent for sin rikdom, men endte sine dager i fangeskap hos Perserne. Så sier historia - men den sier ingenting om hvordan han forvillet seg inn i Statens vegvesen.

av Lisa Sundstrøm

VÅR KRØSUS er mye enklere og har mindre makt! - men er kanskje vel så skremmende som kongemakta lenge før kristendommen tok tak på oss.

KRØSUS - bringer oss tilbake til en byråkratisk hverdag langt fra Middelhavets floder og kongemaktens fargerike omgivelser.

Likevel er det ukjent for de fleste av oss hva dette ordet medfører og innebærer. Jeg skal derfor bevege meg ned fra fagord, store vyer, data og teknikk - til «barnestadiet» - der de fleste av oss befinner seg når det gjelder KRØSUS.

Hvem angår det - og hva er det? Det skal innføres i år, sier alle notater, møtestemmer og alvorlige menn. Det får stor betydning for alle - det er en utfordring, utvikling, framgang og omveltning. Du verden, du verden! Det ofres tid og tale på møter, konferanser og grupper. Det må med andre ord være særs viktig!

KRØSUS er et nytt økonomistyrings-system - som vil gi bedre informasjon om hvordan vi for eksempel bruker pengene våre. KRØSUS skal erstatte det 25 år gamle regnskapssystemet PBR. Det er derfor i hovedsak de folkene som i dag vet hva PBR er - som også i framtida bør vite hva KRØSUS betyr.

KRØSUS innebærer også full overgang til PC-nett i stedet for terminaler. Det koster med andre ord mange penger å innføre dette systemet - ca. 130 millioner kroner (på landsbasis). Men det vil også medføre besparelser. Målet er å frigjøre 60 årsverk innen personal- og regnskap (på landsbasis) i etaten for så å bruke disse på andre prioriterte områder. Men ingen vil bli sagt opp. Stillingene vil bli omplassert, og etaten vil ta vare på sine folk ved opplæring og kompetanseoppbygging.

Men KRØSUS er ikke den første nye, utfordrende «tingen» i vegvesenet. Det begynner å bli mange av de etter hvert. Noe av sannheten om KRØSUS er egentlig at det er et utro-

lig oppskrytt prosjekt. I år og tider har det vært utført mange store prosjekt i vegvesenet, men ingen har blitt så omtalt som KRØSUS. Og det på en slik måte at de fleste ikke har skjont noe som helst. Kanskje det har vært noe av strategien - å forvirre mest mulig?

Slikt sett kan også en «ting» bli viktig. Noe for de få og eksklusive!

Men etter hvert har «de fleste» skjont at det rører seg noe nytt inne i data-maskinene - noe med regnskap. Og for de som ikke har skjont det - håper jeg denne artikkelen har forklart begrepet med få og enkle ord:

Kort sagt: KRØSUS - en ny måte å jobbe med tall på - faktisk ikke noe mer!



Vi har for øvrig dristet oss ut i korridorene, inn på kontor og litt rundt omkring for å høre om folk vet mer enn de gir uttrykk for.

Hva er KRØSUS, angår det ditt arbeid og er du blitt informert slik at du skjønner hva det dreier seg om?

Her er resultatet - Oppløftende!:



Liv Sørensen,
førstekontorfullmektig, regnskapsseksjonen, vegkontoret:

KRØSUS er det nye regnskapssystemet. Vi er de som blir mest berørt av det - og har blitt godt orientert gjennom seksjonsmøter. Men jeg synes likevel at de som styrer med det vet lite om detaljene. Og det er der vi jobber, så vi har behov for å få vite mer om hva som skal skje.



Rigmor Thorsteinsen,
ingeniør, planavdelinga, vegkontoret

Jeg har hørt om KRØSUS og fått forståelsen av at det er et program for økonomioppfølging som i første rekke angår regnskap og anlegg. Det har mindre betydning for oss som planleggere. Ellers vet jeg lite om KRØSUS.



Magnar Marthinsen,
ingeniør, anlegg, vegkontoret

KRØSUS har noe med regnskapssystemet å gjøre. Jeg har fått forståelse av at det er noe jeg ikke blir involvert i. Men det vil kanskje få noe å si for min kontakt med entreprenørene når det gjelder utgifter/oversikter. Ellers vet jeg lite om konsekvenser og betydning av KRØSUS i mitt arbeid.



Per Arne Andreassen,
jurist, vegkontoret

KRØSUS er vegvesenets nye regnskaps og økonomistyringsverktøy. Jeg vil bli involvert i liten grad, men føler meg godt orientert gjennom avdelings- og seksjonsleder-møter.



Reidulf Broderstad,
anleggsleder, Nordkjosbotn

KRØSUS er vegvesenets nye økonomistyringssystem. Jeg har sittet i KRØSUS-gruppa for anlegg og kjenner selvsagt derfor godt til det. For øvrig har jeg store forventninger til systemet - så fremt det blir slik jeg håper på.

Cindy Crawford kommer til vegkontoret

- du verden! du verden! Kan det virkelig være sant?

av Lisa Sundstrøm

Nei - selvsagt ikke - MEN det er en god overskrift som forhåpentligvis får folk til å interessere seg for artikkelen.

For INTERN INFORMASJON - det er det saken gjelder.

Et av kjennetegnene ved undersøkelsen om Intern Informasjon er- både når vi snakker med folk i korridorere og når vi møter folk ute på vegen- at de IKKE leser det de får servert. Da er det enklere å si: Dette har jeg aldri hørt om!

Kanskje dette er et hint om at vi informerer for mye eller på gal måte? Med dette som utgangspunkt har gruppa som jobber med Intern Informasjon forsøkt å gå dypt inn i «materien», spørre seg selv, spørre de utarbeidende og de innarbeidende - hva er det vi mangler, hva er det vi bør vite, og hva er det vi får vite for mye om?

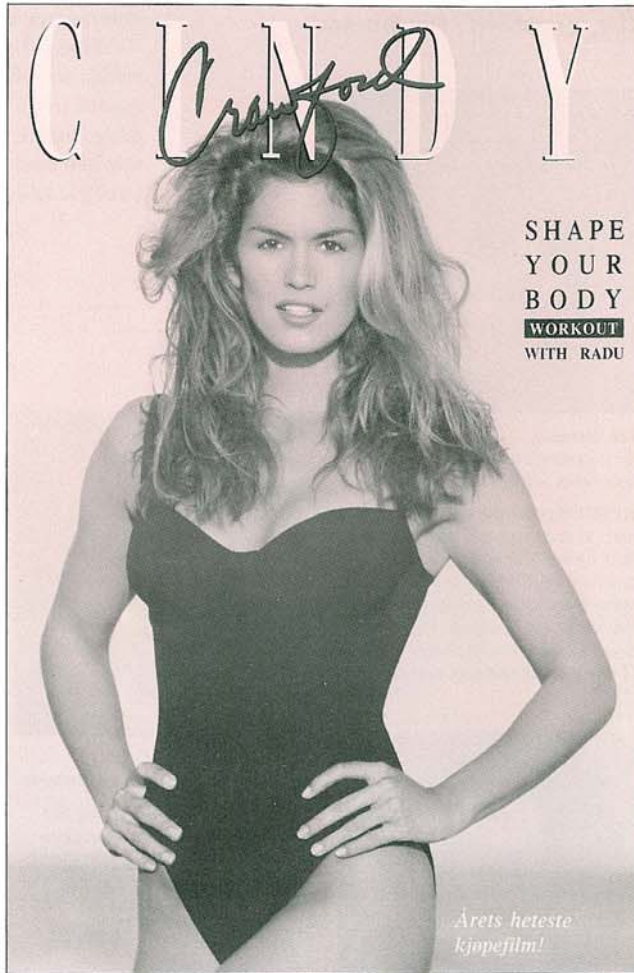
Og for de som nå «faller» av artikkelen - og skal til å bla videre- fordi dette er noe de har hørt før eller ikke har noen interesse for - prøver jeg meg med en ny vri:

TUNNELARBEIDERNE BØR FÅ REDUSERT LØNN I FRAMTIDA

Den satt!! Hva i all verden mener vi med en slik uttalelse? Ingenting. Men kanskje dette fenger leseren for enda noen linjer.

Tunnelarbeiderne er bra folk, de jobber godt og tilhører kanskje den gruppen som er lettest å rekke med informasjon. De bor på anleggsleir og er stasjonær for et bestemt tidspunkt. Verre er det med våre vedlikeholdsarbeidere som arbeider spredt og ofte langt borte fra nærmeste vegstasjon. Likeså er våre vaskere en forsmøt gruppe fordi de jobber når andre har fri og derfor faller utenfor de daglige informasjonsrutinene.

Dette er også ting undersøkelsen har avdekket - forsvådt noe vi hadde stor



anelse om allerede da vi startet prosjektet. Men det er godt å få bekreftet anelsen - såmt gå dypere inn i problematikken. Da kan vi gjøre noe med den.

MØTER BEST

Denne gangen ble overskrifta lite skremmende - det nytter ikke å lure leseren mer. Men overskrifta får kanskje noen til å steile i disse «overmøtende» tider. Men virkeligheten er - om vi vil eller ei - at arbeidsmøter, samlinger, samtaler eller hva vi vil kalle det har en langt bedre effekt på

de fleste enn det skrevne ord. Det blir nemlig ofte FOR mange ord.

I fare for at også denne artikkelen skal få for mange ord - stopper jeg nå og bringer heller et bilde av Cindy Crawford slik overskrifta på en måte lover. Så vil heller VEGSTIKKA komme tilbake med mer INFORMASJON om Informasjonsprosjektet senere. Og en forutsetning for at den INTERNE INFORMASJONEN skal bedres er i hvertfall at vi lar oss informere - f.eks. gjennom bladet vårt!

VÆRSÅGOD!!

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 Gunnar Berntsen som har ordet.



Spenning og utfordring for maskinavdelinga

av Gunnar Berntsen

V i har lagt bak oss et spennende år på maskinavdelinga.

I fjor ble det innført et såkalt nytt økonomisk styringssystem for maskinforvaltninga i Statens vegvesen. Dette høres kanskje litt tørt og kjedelig ut. Det er nok mange som ikke har merket noen særlig forandring heller, bortsett fra maskinoppsynet og de maskinkjøpere og sjåførere som har blitt pålagt å utarbeide ganske detaljerte budsjetter for «sine» maskiner og biler.

Dette er en viktig del i systemet, da det er disse enkeltbudsjettene vi skal bygge videre på når vi lager våre budsjetter som igjen sendes Vegdirektoratet.

Det var overraskende mange som traff ganske godt med sine anslag. Selvsagt ble det noen skikkelige skivebom også. Det var spesielt for de såkalte konkurranseutsatte maskiner og lastebiler at optimismen ble for stor. I det nye systemet er det nettopp vår konkurransevne som skal dokumenteres. Det betyr bl.a. at våre konkurranseutsatte maskiner skal avregnes med samme priser som tilsvarende private. Det kan være en tøff utfordring spesielt hvis det er biler og maskiner som det finnes mange av på det private marked.

Vi kan nok trekke frem dette med ulike rammebetingelser, som selvsagt etter min mening går i vår disfavør. Men det er delte meninger om dette, og foreløping må vi leve med de regler som gjelder.

Jeg tror heller maskinavdelinga i større grad må forsøke å konkurrere på enhetspriser, eller for utført arbeid



der dette er mulig, og selvsagt på kvalitet. Først da får man frem hvem som er best. Vi har allerede planene klare for å praktisere dette ved knuse- og asfaltverket på Fornes.

Det endelige driftsresultat for Maskinavdelinga i 1992 har vi grunn til å være rimelig fornøyd med. Beredskapsmaskinene gikk omtrent i balanse, noe som var forutsatt.

Forøvrig viser regnskapet (uttrykt i 1000 kr):

Konkurranseutsatte maskiner, overskudd	2.334
Verksteddrift, lager, eiendomsdrift m.m., underskudd	587
Overskudd på maskindrift som kan brukes til investering	1.747
Inntekt ved salg og innbytte av gamle maskiner og utstyr	1.476
Samlet overskudd fra maskindrift og salg	3.223
Brukt til maskinkjøp i 1992	- 881
Overført til 1993	2.242
«Låneramme» for 1993	9.700
Totalt til disposisjon for maskinkjøp i 1993	12.042

Av store kjøp som er avgjort eller planlagt for 1993 kan nevnes:

1 stk hjullaster Cat 980 F	2.300
1 stk grunnboringstraktor	1.800
Sikteutstyr til Fornes	1.200
1 stk lastebil	1.200
5-6 «småbiler»	1.500
1 stk gravemaskin	1.500

Vi regner dessuten med å bruke noe penger til innkjøp av snøpløger, sandspreder, verkstedutstyr m.m.

VI FLYTTER - VI OGSÅ!!!



Utfor anleggskontoret i Nordkjosbotn fra v.: Reidulf Broderstad, Knut Foshaug og Toru Rangnes.

Men slik er anleggslivet, sier Reidulf og han trives med det. Selv om også han ser at den stadige pendlinga kan ta på ettersom årene går, har det ikke plaget han særlig gjennom årene. Reidulf starta for 21 år siden som oppsynsmannsassistent på strekninga Skibotn - Løkvoll. Senere flyttet han til Finnsnes-området og jobba med Bjørgavegen, vegen i Rossfjord og på vegen mellom Finnfjordbotn - Sørreisa.

Fra 1980/81 fikk han eget ansvars- og arbeidsområdet - denne gangen nært hjemsplassen. Det ble noen år ved anlegget Lille Krokbecken - Krogseng bru og i Takelvdalen.

Likewise var han nært hjemsplassen da han jobba med strekninga Heia - Tømmerelv fra 1986. Men da anlegget ble stoppet etter raset ved Bergneset, flyttet Reidulf nordover til Storslett og anleggslivet der. Siden har han vært i nordfylket med 40 mil fram og tilbake - før han nå altså er vendt tilbake til midt-fylket for noen år.

av Lisa Sundstrøm

SELV om flyttesjau er en uvanlig affære ved vegadministrasjonen er den en del av hverdagen for utedrifta. Når kontorfolkene får 10 minutter lenger arbeidsveg da flytter anleggsarbeideren fra den ene delen av fylket til den andre. Det kan bety mye for hverdagslivet, men det er virkeligheten til mange av våre folk i utedrifta.

«INGEN VET HVOR HAREN HOPPER»

Denne gangen «hoppet» den fra MaursundtilNordkjosbotn. Anleggsbrakker og kontor ble pakket ned i oktober i nordfylket og oppsto så ca. ei uke etter midt i fylket. 2 oppsynsmenn og 5 anleggsarbeidere skiftet arbeidsområde. Agnar Hansen skal for øvrig tilbake til nordfylket for ei tid sammen med 3 anleggsarbeidere fra nordfylket. Det gjenstår fortsatt restarbeider på gang-/sykkelvegen i Olderdalen og noe arbeid på Maursund og Kvitnes. For Reidulf Broderstad betyr flyttinga denne gangen kortere arbeidsveg. Han kan bo hjemme mens anleggsdrifta fore-

går i denne delen av fylket. Men før det har han, i likhet med mange av de andre, hatt ca. 40 mil veg fram og tilbake til arbeidsstedet.

Og her regner han med å bli i nærmere 10 år. For det er mye som skal foregå i Balsfjord-området.



Anleggsbrakkene trenger oppussing - Jan Pedersen i arbeid.

MED SPARKEN PÅ ARBEID

- arbeidsveg på 40 mil eller 1 km.

LIVET går opp og ned - fram og tilbake. For Thor Stenseth har det endret seg utrolig det siste halve året. Han har nemlig fått gangavstand til jobben. For tida jobber Thor med Skarelva bru på E-6 og kan sparke eller gå på jobben. Utrolig - etter å ha hatt over 20 mil hver veg til jobben de siste årene.

Men for Thor har anleggslivet alltid vært slik - og han har tatt det som en del av hverdagen. 25 år har han vært i etaten og starta de første 4 årene på vegsentralen. Siden ble det anleggsarbeid - i Balsfjordområdet, i Malangen, i Finnsnesområdet, Rossfjord, Bjørga, Sørreisa, Målselva, Takelvdalen, Gratangen og så til nordfylket med Nordreisa, Skjervøy og Kvitnes. Han har med andre ord stort sett vært over alt i fylket - bortsett fra Harstadområdet. Og det har stort sett gått greit, synes Thor. Men det betyr mye hvem du jobber sammen med og om du har et godt forhold til ledelsen og arbeidskameratene. Et godt miljø betyr alt for trivselen. Da går det greit å være borte hjemmefra - selv om lengselen er der. Spesielt om vinteren er det tungt å tenke på de hjemme - i mørke vinterkvelder. Om sommeren er det irriterende å tenke på alt som skal gjøres hjemme mens du sitter på anleggsbrakka å venter på tida. Slikt sett hadde det vært bedre med Nordsjøordning i hele anleggsdrifta, hvertfall om sommeren. Da er det lyst og muligheter til å jobbe døgnet rundt. Slikt sett kunne vi hatt lengre friperioder og heller stått på mer når vi jobbet.

Thor Stenseth - kort vei til jobb for øyeblikket.



GLIMT FRA SØR-FYLKET

Båt som befordringsmiddel i vegvesenet!

Harry Sjøvoll og Gunnar Sørensen benyttet båt fot å frakte ved fra skogen til vegen. Veden skal brukes på Revelvbrakka ved Skoddebergvatnet.



Foto: Rolf Andreassen.

ANLEGG SARBEID I MIDT-FYLKET

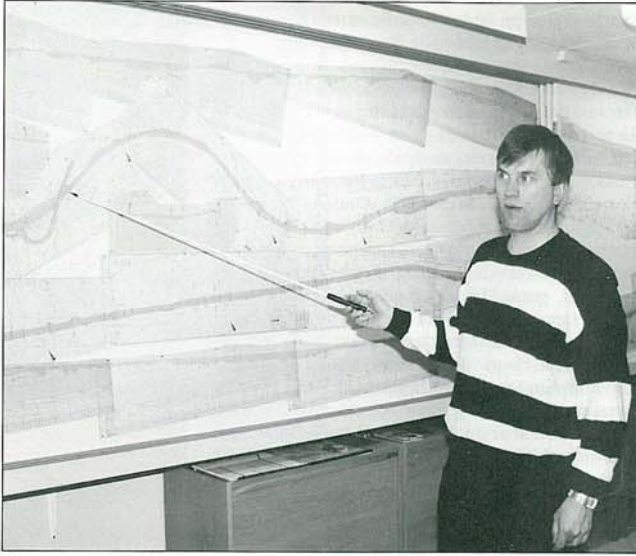
av Lisa Sundstrøm

SIDEN flyttinga av riggen fra Maur-sund til Nordkjosbotn på sen-høsten har det vært en del arbeid med anleggsbrakkene. Det gjenstår fortsatt bygningsarbeid - og en del av anleggsfolkene har kastet seg inni snekkeryrket for ei tid. Sammen med folk fra Fornes sørger de for nødvendig «flikking» og nye tak. Senere på året skal anleggsbrakke beises og området rundt skal tilsåes.

Bruarbeid

Andre anleggsfolk driver med bygging av ny Takelv bru på rv. 857. Det skal i tillegg bygges 300 meter tilstøtende veg.

På E-6 er en gjeng i gang med å bygge ny Skarelv bru. Den gamle er for smal, og trafikken blir i disse dager henvist til omkjøringsveg inntil nybrua er ferdig.



Reidulf Broderstad viser planene over ny E-6 forbi Bergneset.

Bergneset - Fossberg

Men det største anlegget på E-6 er

bygging av Bergneset - Fossberg. Etter at arbeidet stoppet opp da raset gikk i 1988 ble Tømmerelva - Bergneset satt under trafikk i 1991. Nå håper Reidulf Broderstad at planen blir godkjent i april, slik at arbeid med å rydde traseen kan ta til på våren. Etter det må private vannanlegg omlegges - 12 brønner og 3,5 km vannledninger. Dette arbeidet bør helst skje på sommerstid, slik at dette er ferdig til anleggsstart utpå høsten.

Vinteren 93/94 regner han så med å få stor drift i området. Det er mye betongarbeid som skal gjøres, 2 bruer og 15 underganger til en kostnad på ca. 11 millioner. Den største drifta på dette anlegget vil være i 94/95. Vegen skal åpnes for trafikk høsten 1995. Totalkostnadene inklusiv sideveger, gang-/sykkelveger er 86.1 mill kr 1992 kroner.



Ny bru over Skarelv på E-6. Agnar Hansen og Thor Stenseth betrakter det som er igjen av gammelbrua.

Ny E-8

Parallellt med dette jobbes det med hovedplanen for Nordkjosbotn - Laksvatnbukt. Planen skal ut til 2. gangs behandling i Balsfjord kommune og Samferdselsutvalget. Etter kommunestyremøte 23. april vil saken bli oversendt til Vegdirektoratet. Vi håper det blir fattet vedtak i saken tidlig på høsten. Anleggsstr kan da skje i 1995. Det er 3 års byggetid på denne parsellen.

Så blir det etterarbeid på anleggene - og plutselig er vi på slutten av dette tusenåret! Så får vi se hva år 2000 og framover bringer av anleggsarbeid!

Anleggsarbeid kan også være «husbygging» Haldor Isaksen og Ansgar Hansen på braketaket i Nordkjosbotn.



HYTTER TIL PÅSKE

Også i år har vi tilbud om påskebrakker og stasjoner til de som vil tilbringe høytida i «vegvesen-omgivelser».

Følgende steder er aktuelle:

Skoddebergvatn, Grovfjord
Innseth brøytestasjon, Bardu
Veias brøytestasjon, Malangen
Svaneldalen, Senja
Vannøy, Vannøy
Tamok, Øverbygd
Reinøy, Reinøy

Perskogen, Skibotndalen
(4 leiligheter)

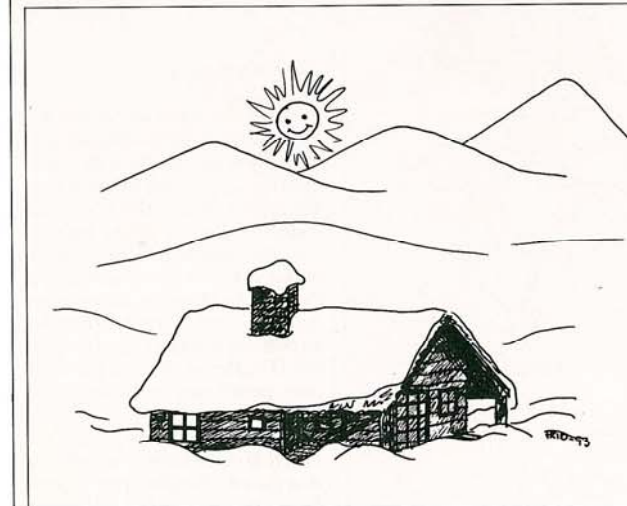
Dersom det er flere søkere til samme sted vil det bli loddtrekning, og de som fikk tildelt plass i fjor kommer sist i år. Dessuten kan utlånstida bli begrenset dersom pågangen blir stor. Det vil si at påskeferien blir delt i to med en pulje fra Palmesøndag til Skjærtorsdag og neste pulje resten av påsken.
(Ta hensyn til dette i søknaden.)

Det kreves leie for stasjonene fra kr 34,- for første døgn og kr 18,- for hvert døgn utover dette.

Skriftlig søknad sendes:

Formidlingskomiteen
v/Steinar Norum
Statens vegvesen Troms
Vegkontoret
9005 Tromsø

Søknadsfrist: 20. mars 1993.



PERSKOGEN - SKIBOTN

Denne sesongen vil Statens vegvesen tilby sine ansatte 6 oppstillingsplasser for campingvogn med strømtilkopling på brøytestasjonsområdet i Perskogen.

Dersom etterspørselen blir større enn tilbudet blir det nødvendig med bytte etter det samme prinsippet som for leilighetene.

Prisen pr. døgn blir kr 15,-.

Søknad om plass må skje til Steinar Norum.

Omlegging av E-6 forbi Oteren

av Erik Skonseng

E6 forbi Oteren og Hatteng er en av de dårligste vegstrekningene på stamvegnettet i Troms fylke, og står snart for tur til å bli utbedret.

Den første strekningen som skal utbedres blir Hellarberget - Kvesmenes (forbi Hatteng), med anleggstart i løpet av 1993.

Parsellen forbi Oteren som starter ved kommunegrensen mellom Balsfjord og Storfjord kommune, og går fram til Hellarberget, er nå på planstadiet i form av en kommunedelplan. Denne planen har vært ute til offentlig ettersyn fra august til september 92. Til slutt skal planen godkjennes av Storfjord kommune etter at vegkontoret har behandlet de innkomne merknadene.

Fra før av fantes det en hovedplan for denne parsellen som ble godkjent i 1985.

Denne startet ved Furumo og gikk til Hellarberget, totalt ca. 4 km.

Et tegn på at utviklingen går sin gang er at standardkravene til stamveg-



Erik Skonseng med planene for ny E-6 forbi Oteren.

nettet har endret seg. Planen fra 1985 oppfyller ikke nye krav, både med tanke på kurvatur og vegbredde. Derfor ble det besluttet å utarbeide en helt ny plan som nå er en kommunedelplan. Et av målene for planen er å skille lokal- og gjennomgangstrafikken. Derfor legges det opp til to separate vegsystemer. Dette var lite

gjennomførbart i den gamle planen. Systemet for lokaltrafikk er i store trekk den gamle E6 beholdt som den er supplert med enkelte nye vegstubber der den kommer i konflikt med den nye vegen.

Litt om trasevalget

Det er foreslått to alternativer for den nye vegen. Begge har samme totale lengde og samme start og sluttspunkt.

Alternativ 1:

Nyvegen starter like sør for kommunegrensen mellom Balsfjord og Storfjord kommune. Derfra skrår den litt opp i lia og holder den høyden fram til like sør for Oteren. Der krysser den dagens E6 for så å gå ned mot elva som den følger forbi Oteren. Det blir bygget ei ny bru over Signaldalselva like nord for Oteren ca. 100 m nedenfor dagens bru. Videre følger traséen på nedsiden av dagens E6 og avsluttes ved Hellarberget der den knyttes til neste parsell som er Hellarberget - Kvesmenes.

Tilknytning til lokalvegnettet blir med et kryss i starten av parsellen og et kryss nedenfor Oteren der vegen til Lyngseidet tar av. Det blir bygget

undergang for gang/sykkelvei i dette krysset. I nord kommer det et kryss mot Hatteng like etter starten på neste parsell. I tillegg blir det bygget undergang for lokalvegen der nyvegen krysser over sør for Oteren. Anleggskostnadene for alternativ 1 er beregnet til ca 44 mill. kroner.

Alternativ 2:

Dette alternativet har samme startpunkt som alt.1 men følger omtrent samme trasè som dagens E6 med kraftig utretting av de berømte hårnålsvingene sør for Oteren.

Nyvegen blir liggende litt til siden for gammelvegen slik at denne kan brukes som lokalveg. Etter ca. 3 km. faller alt.2 sammen med alt.1 og følger denne til parsellslutt. Tilknytningen til lokalvegen blir også lik med alt.1. Anleggskostnadene for alternativ 2 er beregnet til ca 47 mill. kroner.

Vegkontorets anbefaling

Etter en totalvurdering av alternativene er vi kommet fram til at begge alternativene er godt gjennomførbare.

Alternativ 1 har møtt sterk motstand fra lokalbefolkningen i området rundt Oteren.

Da det berører friområder i stor grad. Siden det linjeføringmessig ikke er sterke argumenter for det ene eller det andre alternativet og det i tillegg ikke er større differanse enn ca 3 mill. kroner har vegkontoret valgt å anbefale at alternativ 2 godkjennes og arealene sikres for bruk til framtidig E6. Kostnadsdifferansen på ca 3 mill kroner er for øvrig ikke så stor med tanke på at usikkerheten er +/- 25% på kommunedelplanivå.

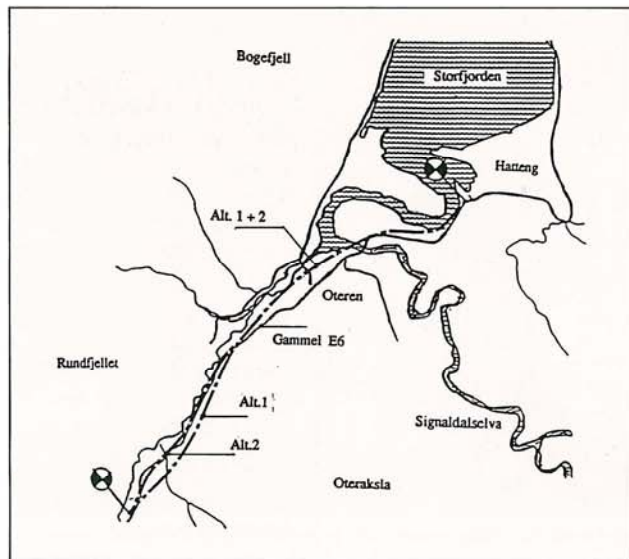
FRA SØRFYLKET



Stolpearbeid!!

Harry Sjøvoll og Berge Limberg i arbeid med å sette opp skiltstolper i område 1.

Foto: Rolf Andreassen.



Vegskjønn - hva er det?

av Trygve Pedersen

«Retten er satt. Trondenes herredsrett skal behandle sak nr 21/90 B.»

Slik åpnet rettens formann, sorenskriver Lars Borge Andersen, vegskjønn som ble avholdt 27. - og 28. august 1992 i Harstad Tinghus.

Hva er et vegskjønn?

Det er sikkert mange som lurer på det. Et vegskjønn er en rettsak hvor en domstol (skjønnretten) fastsetter erstatningen. En skjønnsrett kan tre sammen i flere anledninger for eksempel i forbindelse med utvidelse/omlegging av en offentlig veg over privat grunn.

Vegskjønn har alltid en forhistorie. Før vegvesenet kan sette igang vegarbeid på privat eiendom må det enten foreligge et vedtak om ekspropriasjon eller det må foreligge en avtale mellom grunneieren og vegvesenet om at erstatningen skal fastsettes ved kjønn. Det siste kan skje ved at grunneieren undertegner et dokument som gir vegvesenet arbeidstillatelse. Det er en skriftlig avtale mellom grunneieren og vegvesenet. I arbeidstillatelsen er det blant annet tatt inn et punkt om erstatning. Her står det at det skal forhandles om erstatningen, og at vegvesenet forplikter seg til å kreve

skjønn for å få erstatningen fastsatt, dersom minnelige forhandlinger ikke fører fram.

Når det blir kjønn betyr det at vegvesenet enten har vedtatt ekspropriasjon eller at det foreligger en avtale om arbeidstillatelse og at partene ikke har blitt enige om den erstatning grunneieren skal ha.

Hvor ofte blir det kjønn?

De siste årene (1985 - 1992) har det vært mellom 2 og 15 kjønn pr år. Tendensen har vært færre kjønn de siste årene (2 i 1991 og 3 i 1992). Det har dessuten blitt færre parter i hvert enkelt kjønn de siste årene.

Skjønnretten hvem er det?

Skjønnretten er en domstol som normalt har 5 medlemmer. (I enkelte små kjønn kan den ha 3 medlemmer.) Sorenskriveren eller herredsrettsdommeren er normalt rettens formann (administrator). De øvrige medlemmene er legdommere. Det er rettens formann som leder kjønnforhandlingene (selv rettsmøtet). Formannen plukker også ut legdommerne av et kjønnsmannsutvalg som finnes i hvert fylke. Sorenskriveren har gjerne sitt A-lag av kjønnsmenn som han benytter i de fleste kjønnene.



Trygve Pedersen

Saksgangen er slik:

- vegvesenet begjærer kjønn.
- saksforberedelse (partene veksler prosesskriv). Dette er dokumenter i saka hvor hver part legger fram sitt syn og kommenterer motpartens syn.
- rettsmøtet (kalles hovedforhandlingen). Denne avholdes vanligvis i barmarksesongen.
- domsavsigelse (avhjæmning)
- forkynning
- eventuell anke

Hovedforhandlingene starter med **innledningsforedrag** av advokatene (prosessfullmektigene) hvor de kort redegjør for saka og sine synspunkter. Deretter kommer **befaringen**. Under befaringen foregår rettsmøtet ute og retten ser på det som har skjedd i terrenget (eller i unntakstilfeller: ser på terrenget hvor inngrepet skal skje) og hører på partenes forklaringer.

Grunneieren legger ut om hvilke ulemper og skader de er påført, mens vegvesenets anleggsleder/oppsynsmannen avviser alle klager og viser til at forholdene var minst like dårlig før vegutbedringen (Dette skjer i alle fall noen ganger).

Lunsjen er også en viktig del av dagen. God skikk er det når Vegvesenet spanderer karbonade med speilegg på retten og advokatene, og kaffe med vaffel etterpå.



Fra E-6, Heia - Tømmerelv. Veien ble lagt gjennom et massetak på Stormoen.

Foto: Reulf Broderstad.

Til slutt er det **prosedyre**. I prosedyren tar advokatene en grundigere gjennomgang av saka. De kommenterer det de har sett og hørt under befaringen, de går gjennom lovgrunnlaget og de underbygger sine standpunkter og påstander med rettspraksis (andre kjønn, overskjønn, høyesterettsdommer).

Deretter tas saken opp til kjønn.

Så er det bare å vente på resultatet. Det har tatt alt fra 1 måned til 2 år fra kjønn er avholdt til resultatet har foreligget.

Rettsboka underskrives av alle dommerne og sendes så til partene.

Når partene mottar rettsboka vedtar de **forkynning** av kjønn. Ankefristen er 2 måneder etter forkynning. Dersom ingen av partene krever overskjønn er kjønn **rettskraftig** 2 måneder etter at det ble forkynt og er da bindende for begge parter.

Hvem betaler gildet?

Vegvesenet betaler normalt «alle» utgiftene ved kjønn. Dette omfatter utgifter til grunneieradvokat, kjønnsmenn, utgifter i forbindelse med befaringen og selvsagt egen advokat. Dette er nedfelt i loven.

Et kjønn over 2 dager med en grunneieradvokat og vår advokat koster ca kr 100 000.

Tilbake til kjønn jeg begynte å referere fra. Kjønn ble avsagt (avhjemlet) 14. september i år. Det ble forkynt for oss 23. oktober og ville da vært rettskraftig 23. desember dersom grunneierne ikke hadde krevet **overskjønn**.

Vi er såpass fornøyd med resultatet at vi ikke vil kreve overskjønn. Erstatningen ble kr 0,50 - 1,00 for skoggrunn, kr 6,00 for dyrket mark og kr 15 for opparbeidet tomt. Grunneierne fikk bare medhold i et av mange krav om ulempererstatninger som de satte fram. De fikk heller ikke medhold i spørsmålet om gammel vegbredde som de gjorde til et hovedspørsmål.

Alle grunneierne har imidlertid krevet overskjønn. Kjønn er derfor ikke rettskraftig.

Eksempel fra E 6 Kvilarvatn - Tømmerelv hvor utgiftene i forbindelse med kjønn kom opp i et relativt stort beløp.

Denne parsellen er ca 12 km og ble åpnet for trafikk i 1987. Vegen går stort sett bare gjennom skogsmark.

Parsellen berører imidlertid noen grustak og går gjennom et reinbeitedistrikt.

Erstatningene til grunneierne og reinbeitedistriktet kom på ca 1,75 mill. kr.

Til advokater, kjønnretten og lagmannsretten er det utbetalt ca kr 525 000. I den saka var det 6 forskjellige advokater involvert (bare 1 representerte vegvesenet). Dette skyldes flere spesielle forhold som jeg ikke vil komme inn på her.

Parsellen ble delt i to kjønnsekvenser. Til sammen ble det avholdt 2 kjønn og 3 overskjønn. I tillegg anket en grunneier saka til Høyesterett, men her ble den avvist av Høyesteretts kjæremålsutvalg med den begrunnelse at anken åpenbart ikke ville føre fram.

Tre sakkyndige var inne i saka (skog, grus og reindrift). På grunn problemer med å finne tak i regnskapsopplysninger så kort tid etter flyttingen, har jeg ikke fått greie på hvor store utbetalinger som er gjort til disse. Det dreier seg imidlertid om mer enn kr 100 000,-.



Fra kjønnretten i Trondenes: Stående til venstre: vegvesenets advokat Kjell Martin Haug, i midten sorenskriver Lars Borge Andersen.

DET BRENNER - DET BRENNER

– og katastrofen i dobbel forstand var et faktum



Terje Yangen i full utrykning.



Ulltepper gjennomtrukket av vann!

av Lisa Sundstrøm

GRÅ tett røyk mot en svart vinterhimmel - ylende sirener og blinkende lys - det var rammen rundt Tromsøysundtunnelen ? desember. Ordet BRANN varslers skrekk, ulykke, fortvilelse. Og det var det også!
Selv om dette bare var en øvelse var realismen hele tiden til stede. Det var virkelighet - det skulle oppleves som en virkelighet. Aktørene var fra Tromsø Røde Kors - og de spilte rollen som skadde vegarbeidere så godt at opptak ved Teaterskolen ville vært en selvfølge.
Vegstikkas utsendte var ikke inne i tunnelen da «ulykka» «skjedde» - men fulgte med inn i en av ambulansene som skulle bringe de døde og skadde ut. Tett røyk forhindret oss i å komme inn med en gang. Det gikk derfor 1 og 1/2 time fra ulykka skjedde til de første ble bragt ut! Hva om dette hadde vært virkelighet?

Hovedverneombud Hans Takøy, som var tilstede under hele øvelsen sier at som øvelse var denne seansen **100% vellykket!!** Den avslørte manglene fra A til Å. I det virkelige livet hadde dette derimot vært en katastrofe.

Så nært men dog så fjernt!

Tanken bak øvelsen var at den skulle være der vi mente å være best sikra - i byen på et storanlegg, noen meter under det nye regionsykehuset. **Men den gang ei!**

At øvelsen kom i gang var på bakgrunn av et AMU-vedtak om at det skulle foretas en øvelse. Faktisk sier instruksene for tunneldrifta at det skal avholdes 4 øvelser i året. **Og det gjøres ikke!!**

Eksplasjon i en bil ved et blokkfall - var utgangspunktet for øvelsen. En person ble sittende fast under blokka og ellers var det skade på de andre i eksplosjonsområdet.

Da starta katastrofen!

På tross av at anleggsledelsen var informert om øvelsen var det lite som fungerte som det skulle.

Ingen tok hensyn til den som forsøkte å lede øvelsen. Det ble i ettertid sagt at de ikke klart å engasjere seg på grunn av at det bare var en øvelse. Røykeapparatene sto på, og de «skadde» lå i osen uten at noen gjorde forsøk på å stoppe apparatene.

Men hva om vi tenkte slikt i alle øvelser - hva gjør vi da f.eks. med et militært vesen!!

Det tilstedeværende redningsutstyr holdt ikke mål! Redningscontaineren var defekt og forholdene var så «våte» at det nærmest svømte gullfisk i ullteppene. På grunn av røykutviklinga kom ikke ambulansene inn før etter 1 1/2 time. Da ville de fleste vært død flere ganger!

Vi må takle ulykkene selv

Men alt dette viste også at vi må lære oss å gjøre hjelpearbeidet på ulykkesstedet - og til det trenger vi bedre opplæring. Førstehjelpskursene må gjennomgås og endres, sier Hans Takøy. Det nytter ikke å lære om flis i fingeren når virkeligheten er en helt annen.

Dessuten må vegvesenet skrive gode nok kontrakter når de setter arbeid ut på anbud. I dette tilfellet var ikke entreprenøren informert om øvelsen.



Bekymrede observatører: verneleder Bjørn Eriksen, hovedverneombud Hans Takøy, Munkvold fra arbeidstilsynet og oppsynsmann Halvor Furnes.

Vi har byggherreansvaret - og det må vi følge opp, sier hovedverneombud Hans Takøy.

«Øvelse gjør mester»

Det gamle ordtaket beskriver godt den følelsen Hallvard Haugan satt igjen med etter katastrofeøvelsen. Som prosjektleder for hovedvegutbygginga i Tromsø angår dette han i høy grad. Han innser klart at forberedelsene til øvelsen ikke var gode nok og at alt ikke fungerte som det skulle. Men det er av øvelsene vi skal lære, sier Haugan.

Det er bare å beklage at ullteppene i containeren var gjennomtrukket av vann. Det skyldtes lekkasje i containeren, noe som ikke har vært kontrollert fordi det ikke brukes daglig. Men at det er kritikkverdig er vi de første til å innrømme. At selve katastrofen gjorde arbeiderne «handlingslammet» i første omgang kan han forstå. De fleste følte seg litt forvirret, tok ikke det hele på alvor - og ble vel en smule forlegen når de skulle jobbe med «tilskuere». Virkeligheten ville nok fortont seg annerledes.

Selmer som entreprenør var for øvrig varslet om øvelsen, men de skulle ikke involveres. De var kun involvert i den delen av øvelsen der radiosambandet skulle sjekkes.

Men øvelsen var god - ikke minst fordi den avdekket mangler og feil. Den var nok en lærepenge for vernefolkene også - vi fikk vist skikkelig hva det er vi må satse på i førstehjelpsoplæring. Jeg er for øvrig glad for at vi hadde denne øvelsen og at vi har fått tilbakemelding. Vi har lært hvor vi har sviktet og hva som må forbedres, sier Haugan.



De skadde må fraktes ut - etter 1 1/2 time!

«OVERVÅKING»

DRIFTSSENTRAL PÅ TROMSØ VEGSTASJON FOR STYRING OG OVERVÅKING AV BREIVIKATUNNELEN

av Turid Åsen

DEN 17. oktober 1992 ble den nye tunnelen mellom Hansjordnesbukta og Breivika åpnet. Tunnelen er moderne og det er lagt stor vekt på at den skal kunne avvike trafikk på en mest mulig trafiksikker og effektiv måte.

Dette medfører at tunnelen er utstyrt med en rekke tekniske installasjoner som må følges opp kontinuerlig.

Breivikatunnelen er den første tunnelen i Troms hvor det legges opp til fjernstyring og overvåking fra en driftssentral. Det finnes noen få slike sentraler i landet men det har vært opp til oss å finne ut hvordan vår driftssentral skulle bygges opp.

Tromsøfirmaet Spider Industrier har levert styringssystemet og programvaren som er nødvendig, og vi har gjennom et nært samarbeid med dem laget et eget system på Tromsø vegstasjon.

HVA OVERVÅKES OG STYRES?

Trafikkstyring

I forbindelse med behovet for stenging av hele eller deler av tunnelen er det satt opp variable vegvisningsskilt utenfor tunnelsystemet. Disse skiltene kan styres fra vaktentralen. Skiltene har flere budskap som kommer opp alt etter hvilken situasjon vi ønsker å varsle trafikantene om.

Sammen med skiltene er det koblet til bomber som fysisk stenger innkjøringene til tunnelen og rødt lys som varsler om at det er forbudt å kjøre inn i tunnelen.

Ved arbeid i tunnelen eller andre hendelser som oppstår kan det være behov for å senke hastigheten i tunnelen. Det er derfor satt opp variable fartsgrenseskilt og fareskilt med jevne mellomrom inne i tunnelen. Disse kan styres fra vaktentralen. Vi kan velge om vi skal ha nedsett hastighet i hele eller deler av tunnelen.



Turid Åsen, prosjektleder for trafikkstyring i Tromsø.

Ventilasjon

Normalt styres all ventilasjon automatisk ut fra målinger av CO og NO₂. I Breivikatunnelen har vi i tillegg muligheten til å styre ventilasjonen manuelt. Viftene er delt inn i grupper, og vi kan detaljstyre retning og antall vifter som skal gå i hver gruppe. Dette har vist seg som et svært nyttig system i forhold til de støvproblemene som har vært i tunnelen siden åpningen.

Fra driftssentralen har vi til en hver tid oversikt over hvilke CO/NO₂ verdier som er i tunnelen.

Nød/brann

Det er montert 10 nødtelefoner i tunnelen. Anrop fra disse går i dag til brannvakta som yter nødvendig bistand til trafikantene. I tillegg får vi automatisk beskjed på driftssentralen dersom noen benytter nødtelefonen. Vi kan dermed kontakte brannvakta umiddelbart for ytterligere informasjon om den situasjon som har oppstått.

I tillegg er det montert 20 brannskap i tunnelen. Melding blir automatisk gitt til driftssentralen hvis noen åpner døren og alarmen går når en brannslukker fjernes. I slike situasjoner kontaktes brannvakta som sjekker

opp hva som er skjedd. Vi bruker videre disse opplysningene for å holde rede på om brannslukkere er stjålet.

Trafikktellinger

Det er montert trafikktellesløyfer i tunnelen som kontinuerlig teller antall kjøretøy som passerer. Data fra trafikktellerne vil bli koblet opp mot vaktentralen så snart vi finner en løsning på overføring av data.

Meningen er at operatørene på vaktentralen skal kunne følge med hvor tett trafikken går til en hver til.

Alarm

På driftssentralen har vi i tillegg oversikt over en rekke tekniske installasjoner som er nødvendig for å holde tunnelen i drift. Det er mange elektriske installasjoner (sikringer, kommunikasjonsenheter, motorvernbyrere o.l.). Feil på disse rapporteres automatisk til vaktentralen. Alvorlighetsgraden av en slik feil vurderes, og de mest alvorlige blir karakterisert som en alarm og krever at operatørene foretar retting umiddelbart. Andre er mindre alvorlige og blir skrevet ut på en skriver og samlet for hver dag. I tillegg kommer det automatiske meldinger om at det f.eks er folk i et av de tekniske rommene i tunnelen.

Drift

Vi har muligheten til å samle statistikk og kjøre ut rapporter fra driftssentralen. I forbindelse med driften av tunnelen trenger vi opplysninger om hvor mye strøm som går med til lys, ventilasjon o.l. Disse data blir automatisk samlet opp på driftssentralen, og vi kan ta ut statistikker når vi måtte ønske det. Vi kan også få presentert trendkurver for f.eks. CO/NO₂ nivået i gitte tidsintervall.

Vaktordning

Driftssentralen betjenes av oppsynet ved Tromsø vegstasjon. Hovedsentralen på Tromsø vegstasjon er bemannet mellom kl. 05.30 og 17.30. Etter kl 17.30 får den operatøren som har vakt en bærbar driftssentral og en personsøker med seg hjem. Ved alarmer på personsøkeren kan operatøren koble seg opp mot hovedsentralen og ha de samme styrings- og overvåkingmuligheter fra sin hjemmeposisjon.

UTBYGGINGSPLANER

Driftssentralen er tilpasset en framtidig utvidelse med styring og overvåking av Tromsøysundtunnelen. Det er også mulig å koble opp mer fjernliggende tunneler og øvrige målestasjoner langs vegnettet. Videre er det planlagt TV-overvåking av Breivikatunnelen og Tromsøysundtunnelen fra driftssentralen.

Tips til forvirrede kontor-rotter



DE BORTE TING

Når tingene på Deres skrivebord er blevet en smule blandet, og der er et ærgerligt stykke papir De ikke véd hvor er landet - så lok det frem ved at lade som om De leder efter et andet!

Piet Hein

Første kvinne ut!!

- SEKKEN SOM OGSÅ KAN BLI DIN!!

av Lisa Sundstrøm

GODT tips, god ide, fra «grasrota», koselig innslag, fengende - det var lovordene som ble sagt om vårt første premierte forslag til VEGSTIKKA-SEKKEN!!

Det dalte en dag ned et brev fra Lilly Johansen i Malangen. Brevet hadde et trivelig fargebilde og folkelig form. VEGSTIKKA-redaksjonen «tente» med en gang. Det er akkurat slikt vi ønsker!

I vurderinga av hvem som skulle få sekken ble alle punktene i våre retningslinjer oppfylt: Kreativitet, stoff vi savner og beskrivelse av hverdagen i vegvesenet.

Lilly som bor i Malangen har «tilknytning» til Vegstikka gjennom mannen Gudmund som jobber på anlegg.

Slikt sett har også vegvesenet blitt en del av hverdagen for Lilly selv om den ellers er nærmest 100% oppfylt med alt annet. Foruten å jobbe på legekontoret i Meistervik driver hun med folkedans og teater og liker å løpe i skog og mark både sommer og vinter.

Men tanken om å sende noe til Vegstikka er ikke ny. Lilly har mange ganger tenkt å feste opplevelser til papiret eller bildet, men det har mest blitt med tanken. Denne gangen var de liksom mer involvert selv. Det var dattera Maria som lagde brøytestikker til vegvesenet sammen med venninna Monica. Selv hjalp også Lilly til en dag - og ideen var tent. Været var ikke særlig godt mens jentene jobbet - og de fortjente «et klapp på skulderen», tenkte Lilly. Dessuten har bestefaren til Monica jobba i vegvesenet i flere år og det kunne være morsomt for han å få se barnebarnet i etatsvase. Som sagt så gjort.



Lilly Johansen - første innehaver av Vegstikka-sekk (se sekken i farger på baksida av avisa.)

Nå henger oppslaget fra Vegstikka på veggen hjemme hos familien Johansen og når turen går ut i skog og mark har familien en ekstra tursekk å ta med: VEGSTIKKA-SEKKEN.

Lilly syntes da det var «altfor meget» å få en tursekk for «så lite» - men VEGSTIKKA setter pris på «så lite» - fordi det viser vegvesenet sett med litt andre øyne, og fordi det forhåpentligvis kan inspirere andre i etaten til å komme med et bidrag.

Ideen er god synes Lilly, som leser VEGSTIKKA hver gang- og spesielt artikler som omhandler «folket» i etaten, både i arbeid og fritid.

Vi vet at det sitter mange - inne i fjorder, under fjell, ved havet, ved veggvegen, bak skranken, på verkstedet, i tunnelen - med ideer, fine bilder, historier og tips. DEL DE MED OSS - og du blir også den lykkelige eier av en SKIKKELIG TURSEKK - fra VEGSTIKKA!!

2 år på skolebenken - Gir det oss et trafikksikrere miljø?

av Lisa Sundstrøm

KJØRELÆRERNE har «stått opp» fra kanten-fører setet. De har utviklet seg fra riktig kobling med clutchen, rygging på strak arm og Luke-parkering. Etterhvert har også de skjont at det å kjøre bil er noe annet enn å holde i rattet.

Trafikkbildet, trafikkmiljøet og verden for øvrig har endret seg mye i løpet av de siste 20 årene.

Derfor heter halvårsenheten de 25 kjørelærerne har vært med på siden 1990 - «Videreutdanning i Trafikkpedagogisk utviklingsarbeid». Og som det heter i planen, - utarbeidet av Knut Alfred Myren: «Med Trafikkpedagogisk utviklingsarbeid forstår vi et målrettet, bevisst planlagt og systematisk utført arbeid for å skape forandring i trafikkopplæringen».

Knut Alfred Myren, selve «guruen» blant trafikklærerne, sier at kjørelærernes sosiale status har vært lav. De fleste har en utdanning som tilsvarende grunnkurs i videregående skole. Myndighetene har hittil ikke ansett føreropplæring som særlig viktig. Derfor har det vært gjort lite for å videreutdanne kjørelærerne. De har etterhvert fått en kompetanse som bygger på lang erfaring, men utdannelsesmessig står de fortsatt lavt.



Knut Alfred Myren - «guru» for trafikklærerne.



Presentasjon av prosjektoppgavene var rene skjøre teaterframførelsen.

Myren har jobbet i 6 år sammen med kjørelærere - for å utvikle et videreutdannelsestilbud. Han sier at det i yrkesopplæring for øvrig legges vekt på både ferdigheter, holdninger og kunnskap. Teori samordnes med praksis og yrkesetikk. Dette er en rød tråd gjennom hele utdanninga. Og slik bør det også være for trafikklærerne. Han sier at vi må få en trafikklærerutdanning som er tuftet på en yrkesfaglig læringstradisjon - ikke en akademisk tradisjon. Det må bl.a. utarbeides en opplæringsplan til fagbrev for trafikklærere slik det nå er for yrkesjåførere for tunge kjøretøy. Men det må også gis mulighet til adjunkt- og lektorutdanning for trafikklærere.

Utdanninga bør starte med Statens trafikklærerskole. Så bør det være læretid, fagbrev og praksis. Dette bør følges opp med 2 år videregående utdanning og 1 år høyskoleutdanning. Senere bør det være mulighet til 2 års hovedfagstudier.

Ambisiøst - men kanskje en nødvendighet for at trafikkopplæringa skal bli tatt inn som en del av skoleverkets fag - og for at samfunnet for øvrig skal erkjenne at føreropplæring er mer enn et teorkurs om hvordan vi kjører på rødt. Det dreier seg om holdninger når vi ferdes i trafikken,

holdninger til viktige ting i livet - på lik linje med samfunnsspørsmål for øvrig.

Halvårsenhet - en start på fortsettelsen
Så har da også kjørelærerne som hadde eksamen nå i februar vært gjennom en del tema som absolutt vitner om at føreropplæringa har utviklet seg. De var delt opp i 8 prosjektgrupper og hver gruppe hadde sitt tema. Følgende var tatt opp: Glattkjøring fase 1, Teorkurs for MC for de som har førerkort kl. B, Atferd med store kjøretøy, Samordning mellom teori og praksis i bilføreropplæringen, Vikeplikt, Fartsavpassing, Ny modell for obligatorisk landevegsopplæring og Samarbeid i trafikkopplæring - 17 åringer.

Evaluering

Temaene er både interessante og håndgripelige, men de må settes ut i livet og jobbes videre med for at opplæringa skal ha sin funksjon. Og hvordan måler vi at videreutdanning for trafikklærere har noen effekt?

Et lignende opplæringsprosjekt har vært kjørt i Finnmark siste året. Her har både kjørelærere og folk fra biltilsynet deltatt. Videreutdanninga har ennå en del igjen, men Finnmark har allerede koblet til seg folk fra SINTEF som skal evaluere hele pro-

sjektet. At de ønsker en «profesjonell» evaluering skyldes i første rekke at vegvesenet har gått inn med store summer i prosjektet og i ettertid ønsker å vite om pengene har vært riktig brukt. Trafikkpedagog i Finnmark Johnny Michelsen sier at de har innsett at vi ikke bare kan «bygge» seg ut av ulykkene. Rundkjøring og gang- og sykkelveger løser ikke alle trafikkproblemer. Opplæring er vel så viktig. Derfor satser de stort på videreutdanningsprosjektet.

Trine Stene forsker fra SINTEF har fulgt Finnmark-opplegget fra starten av. Det er ennå for tidlig å si noe om hvordan effekten blir, men hun påpeker at det er viktig å måle en effekt ut fra andre kriterier enn ulykker.

Nedgang/oppgang i trafikkkulykker kan ikke uten videre tilskrives bedre/dårligere trafikkopplæring. Det er så mange andre faktorer å ta hensyn til. Derfor ønsker både hun og Dagfinn Moe fra SINTEF å følge hele opplæringa for å se hva som skjer på kursene. Trafikkklærernes utvikling i løpet av kurset er viktig å følge opp.

Om de gjør en bedre jobb, samarbeider bedre, føler seg tryggere, mindre stressa og om de faller tilbake på gamle arbeidsmetoder, er noe av det SINTEF-folkene følger med i. Evalueringsskjemaet vil foregå fram til 1996.

Slik vil de også få med seg «ettervirkningene» av denne opplæringa for trafikklærerne.



Trine Stene og Dagfinn Moe - fra SINTEF.

Biltilsynet i Troms utdanner seg

I vårt fylke har vi utviklet en litt annen variant av videreutdanning innen trafikkfaget. I motsetning til Finnmark og andre fylker har Troms fått sin egen utdanning for personell i biltilsynet. 6 stykker fra biltilsynet har vært med på «Innføring i pedagogisk veiledning». Kurset er et høyskolestudium og skal gi deltakerne innsikt i kjørelærerutdanningens og praksisopplæringens oppbygning og funksjon. De skal få innsikt i veiledningsbegreps mange variasjoner.

Veilederrollen er viktig - og må sees adskilt fra trafikklæreren rolle, sier trafikkpedagog Stein Marvin Bøe. Han har «spesialsydd» videreutdanninga for vegvesenet sammen med Kaare Skagen fra Universitetet i Tromsø.



Ann-Synnøve Elvevoll

Gjennom denne videreutdanninga ønsker de å høyne kompetansen blant biltilsynets personell som jobber med veiledning og tilsyn ovenfor kjøreskolene.

Petter Andersen ved biltilsynet i Harstad er en av de som har tatt kurset i pedagogisk veiledning. Han har hatt utrolig nytte av utdanninga, og føler i dag at han utfører jobben på en annen måte enn tidligere. Han er utdannet maskingeniør, har vært kjørelærer, lastebiljåfør og fikk så jobben i biltilsynet. I den jobben er det mange som er satt til oppgaver de ikke har kompetanse til å utføre. Som rettleider for kjørelærerne bør man ha kunnskap om veiledning. Man må vite hva som ligger i veilederrollen. Og det synes Petter at han har fått gjennom dette høyskolekurset.



Petter Andersen

Ann Synnøve Elvevoll ved biltilsynet i Tromsø har også tatt videreutdanning i pedagogisk veiledning. Kurset har betydd mye for henne. Men det har også kjørelærernes trafikkpedagogiske utviklingsarbeid. Hun har nemlig deltatt på begge kursene og synes det er en verdifull erfaring. Ann Synnøve mener det er viktig å ha fått innsikt i begge kursene. Dersom du skal veilede noen må du vite hva de gjør, sier hun.

Trafikkklærernes kurs spiller i motsetning til vegvesnets kurs, på personlighetsutvikling. Kurset har vist hvordan lærerne skal ha tiltro til elevene og gi de ansvar.

Men det viktigste ved kurset er at noen har tatt handfast tak i trafikklærernes hverdag - og prøvd å gjøre noe for de. Føreropplæringa er i «ingenmannsland». Alle kritiserer den men ingen gjør noe med den. «Myrenmodellen» er det første kurset som har gjort noe for å få trafikklærerne på banen.

Videreutdanning nødvendig

Som en konklusjon på begge kursene bør det vel understrekes at både trafikklærere og biltilsynets personell har hatt sterke behov for - og god nytte av sin videreutdanning. De vil forhåpentligvis gjennom denne utviklingen være bedre i stand til å forstå hverandres hverdag og stadig utvikle evnen til samarbeid. Et ønsket resultat bør framfor alt være en bedre føreropplæring.

NYE «VEGARBEIDERE»

av Lisa Sundstrøm

VEGESENET har for andre gang hatt introduksjonsdag for nytilsatte i vegvesenet. Denne gangen var det ? som ble introdusert og informert. Spesielt er det at lærlinger er blant de nytilsatte. Det viser at vi satser på den kommende slekt.

Blant de 6 lærlingene har vi ei jente - Nina Wang som vi omtalte i julenummeret av Vegstikka.



Fire av våre lærlinger, fra v: Nina Wang, Trond Brattli, Simon Emaus og Karl Martin Jakobsen.

SIMON - LÆRLING I MASKINDRIFTA



Simon Emaus på introduksjonsdag på vegkontoret.

Denne gangen har VEGSTIKKA tatt en prat med Simon Emaus som er lærling i maskindriften. Han starta 4. januar og skal være til slutten av 1994 - 23 måneder til sammen. Lærlingetida i vegvesenet kommer på toppen av 3 år på videregående skole med elektronikk. Der utdanna han serg til servicetekninger på kontorsida. Som lærling vil han få muligheten til å ta fagbrev med samband som hovedtyngde. Det er VHF-sambandet han jobber med - og han tilbringer dagene sammen med Hans Åge Olsen fra Nordkjosbotn. De har hele fylket som arbeidsplass. Vegvesenet har som kjent internsamband med sendere på 11 fjelltopper i fylket. Dette må justeres og ha tilsyn. Slikt sett får Simon oppleve sider ved vegvesenet han aldri visste eksisterte. Det er spennende og utfordrende synes han.

Men om vegvesenet har noen jobb til han i framtida betviler han. Selv om han trives hos oss og synes arbeidsdagene er interessante fortviler han ikke over arbeidsledighetsspøkelset.

Til det har han alltid hatt mye å gjøre. Han har jobbet som servicetekniker, i postverket som postbetjent samtidig med jobb på varehuset OBS. Til tider hadde han 72 arbeidstimer i uka og 288 i måneden. Men planen er å ende opp med noe teknisk. Det er det han liker - og han ser på læretida i vegvesenet som verdifull. Når han er ferdig vil han søke om radioforhandlerautorisasjon.

Dessuten synes han det er fint med en introduksjonsdag. En del av temaene kan være fjerne og teoretiske - dessuten blir det for mange folk å forholde seg til på en gang, - men det er det han liker - og han ser på læretida i vegvesenet som verdifull. Når han er ferdig vil han søke om radioforhandlerautorisasjon.

INFO PÅ ISLAND KAN VÆRE SÅ MANGT

av Lisa Sundstrøm

DA jeg i oktober i fjor besøkte min kollega Viktor Ingolfsson i Reykjavik fikk jeg bekreftet at begrepet INFORMASJON kan være så mangt.

Noen steder er det strategi, store tanker (lite handling), møter og blafring i papirer - andre steder er det handling, praktisk arbeid og rutineoppgaver. Vegvesenet i Norge har i stadig større grad rettet blikket «utover» - markedsføring av vegvesenet (eller seg selv) har vært viktigste, - store prosjekt, mye skrivebords- og tankearbeid, men mange ganger få resultater.

I andre bedrifter er det pressetalsmenn, informatører, forlokkere, løgnere, overtalere, skuespillere, «håndverkere», folkeforførere, strateger og prester!

På Island var det VIKTOR - som hadde gitt sitt hjerte til vegvesenet (Vegagerdin) Vegvesenet var BEDRIFTEN med stor B. Hans lojalitet var urokkelig! Så hadde han da også gått «gradene» fra sommerhjelp ute på vegene (via familiære bekjentskap - faren, bestefaren osv.), ingeniørutdannelse, mer og mer oppdrag med blad og brosjyrer, utdannelse innen PR og markedsføring fra universitet i USA - Kort sagt: Det var gutten sin! Han kunne faget fra mange vinkler. Men kanskje hans ingeniørvinkel dominerte mest. Derfor var også informasjonfaget blitt en «praktisk» utøvende sak for han.

Han tenkte på trafikantene, vegen - hva vi kan gjøre best for de som er våre «kunder, og han tenkte på de som jobbet i etaten - med andre ord : INTERN INFORMASJON. Dette anså han for så viktig at han avsatte faste dager i måneden med informasjon til folk i etaten, kontakt med vegstasjonene og besøk ute i driften. Da fikk alt annet vike - uansett! Han tenkte på de ansatte, deres velferd og deres familier, og ønsket ytterligere å styrke denne delen.

Men han hadde også en annen kreativ side (blant flere). Han konstruerte



Viktor Ingolfsson viser nye fareskilt for bakketopper - blindhæd.

mye stoff for fagavdelingene - deriblant en ny skiltserie for Island. Trafikkavdelinga var lei av gamle, uforståelige skilt uten referanse til verden av i dag. Derfor var Viktor med sin skapende penn engasjert til å endre de gamle vegskiltene og lage nye. Det var en imponerende mappe jeg ble presentert under mitt besøk. Stoff og ideer hadde han samlet i hele Europa - på reiser og i kontakt med blant annet Belgia, Frankrike og Tyskland. Han hadde konstruert skilt anno 1992/93 hvor trafikkbildet i dag var oppdatert - med blant annet nye biler, nye motorsykler, hjelmer og situasjoner. Skiltserien hadde mange særpreget og hadde mange artige innslag, blant annet fareskilt for bakketopp og ujevn veg - informative opplysningskilt vi overhodet ikke har her i Norge.

For øvrig arbeidet også Viktor med bedriftsblad (som dessverre kom ut for sjelden - tida tillater som kjent ikke alt), brosjyrer, årsmeldinger og annet informasjonsmaterieell som er kjent for de fleste.

Han var en trivelig sjel - og den sida som kanskje imponerte meg mest var forfatterånden. Informasjonsfolk er som kjent skapende, intellektuelle, drømmende og fantasierende personer (!!!) - så også Viktor. Han hadde allerede gitt ut 2 romaner og var i fullt arbeid med sin 3. Og det var ikke «kioskstoff» - tvert i mot. Neste roman hadde nemlig utgangspunkt i en del av Islands virkelighet - jernbanen som det aldri ble noe av. Omkring faktisk historikk, gamle sagn og fantasi skaper Viktor en spenningsroman om en statlig institusjon det aldri ble noe av! Noe til ettertanke!

Det er godt å ha kontakt med kolleger ute i ishavet. Det finnes dessuten mange interessante mennesker på ei øy som Island. Livets virkelighet blir på en måte nærmere når vindene hyler og havet fråder. Her hjemme på «bjerget» kan det i blant bli vel «trangt» mellom fjorder og fjell.

Soga om vintervedlikeholdet på Island

av Lisa Sundström

I disse dager når snøen faller ustoppelig fra himmelen, brøytebudsjettet sprenges og folk lengter etter sola bak smøtunge fjell - går mine tanker til et vinterland langt ut i ishavet. Vårt besøk i oktober i fjor ga mange inntrykk - deriblant soga om vintervedlikeholdet. Det finnes kaldere, mørkere og mer håpløse forhold enn her hjemme. Men på Island har de på en måte lært seg til å leve med at vinteren beslaglegger store deler av året. Og folk forventer ikke i like stor grad som her hjemme at veiene skal ha sommerføre og sommerforhold selv om det er vinter. Brøyting er ikke en selvfølge. Det er ikke sikkert at den veien folk bor ved brøytes akkurat den dagen de har behov for å bruke den. For på Island er vegnettet delt opp i 8 forskjellige kategorier. De viktigste veiene brøytes alle dager. Det er i hovedsak veiene omkring byer og tettsteder. De nest viktigste veiene brøytes tre dager i uka, mens en annen kategori brøytes to dager. Mindre viktige veier brøytes en dag i uka mens den siste kategorien brøytes en gang hver fjortende dag. I tillegg til dette kommer veger som er stengt opp til et halvt år på grunn av store snømengder. I denne tida er folk avhengig av andre framkomstmidler.

Men planene og drømmene er på Island som i Norge, at vegsysteme i utsatte strøk skal bygges inn i tunneler. Skjønt vegstrekingene er lange, befolkningen i områdene liten - og der som her - koster det penger. Derfor er båt og flytrafikk en viktig del av islands samferdsel.



Islands vegsystem med snøryddingsroder og kategorier - 8 ulike.

Fjellveger

En annen del av Islands vegsystem er fjellvegene. Dette er vegruter som krysser sagaøya og som gjør det mulig å komme fram fra kyst til kyst. Men vegene har begrenset farbar tid. Store deler av vinteren er vegene stengt. Fjellvegene åpnes så etterhvert utover våren, alt avhengig av vær og snømengder. Det spesielle med åpninga av vegene er at vegvesenet utgir ukentlig kart over hele Island. Kartene markerer de områdene som etter-

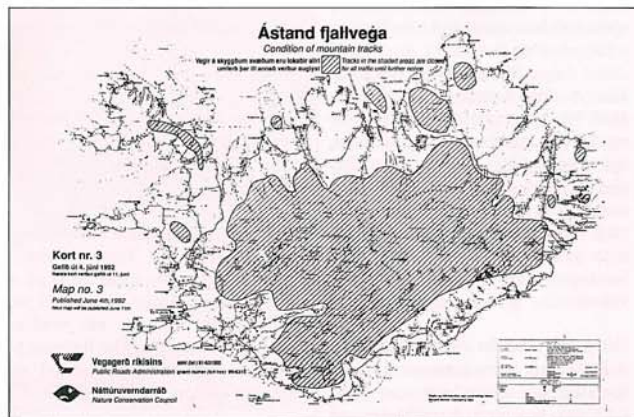
hvert blir farbare. Det er som et lite kart inni et stort - og ettersom våren skrider framover - blir øya mer og mer lik seg selv. Kartene er helt nødvendig informasjon, og islendingene vet at dette er noe de finner hver uke på bensinstasjonene over hele landet og hos vegvesenet. Gjennom bruk av bensinstasjonene i informasjonsarbeidet nåes trafikantene der de er.

TV som en del av vegmeldingene

Naturlige informasjonskanaler er også TV - nærmere bestemt tekst-TV. Her «flimrer» dagens vegmelding til en hver tid. Vegmeldingssentralen ved vegkontoret i Reykjavik og vegstasjonene i de ulike byer og tettsteder er nemlig koblet direkte opp mot tekst-TV. Det betyr at vegmeldingene er «rykende» ferske. Tekst-TV er derfor flyttig i bruk i et land med stadig skiftende veg og værforhold. Som en trøst til vårt lille og lange Norge kan det sies at Island har langt færre veger enn oss og at dekkestandarden betyr fast dekke i Reykjavik og litt til - men ellers kjører islendingene på grus - god grus! Likevel - vi har sikkert ett og annet å lære her også!



Jon Helgason, vår guide hos Vegagerdin, informerer om Tekst-TV som trafikantinformasjon.



Fjellvegene på sagaøya er kjørbare etterhvert som våren kommer. De skraverete feltene viser hvor det ikke kan kjøres. Dette endrer seg fra uke til uke.

GULT, GRØNT OG BLÅTT -

det er vegkontorets nye kjennemerke.

For gjennomgangsfargene i bygget er i denne skala - og det er stilfullt!

av Lisa Sundström

TRIVELIGE korridorer, lyse farger og fine omgivelser. Kunst og oppfinnsomhet preger dessuten kontoret. Det er en opplevelse å gå på et vegkontor som huser annet enn gamle skitne vegkart, avrevne plakater, plastfigurer og halvdøde grønnpanter. Slikt sett er nykontoret en estetisk opplevelse.

Og vegkontoret består av 4 etasjer med kontor, møterom, arkiv, lager og en liten kantine.

Kan hende noen lesere synes at vi har omtalt flyttinga vel mye, både på godt og ondt. Men det er en viktig begivenhet i vår etat. Vi er tross alt ca. 120 mennesker som får ny arbeidsplass - medbringende alt det utstyr som har



Velkommen til vegkontoret! Siw-Hege Bringslid og Anne-Mari Enoksen i ekspedisjonen.



Møterommene er smakfullt innredet! Fra det «blå» rommet (med de blå menn!).

utrolig mye å si for vår drift. Så ha oss unnskyldt om vi også denne gangen skriver om nykontoret - men vi må liksom vise det til de som ikke har vært her eller kommer hit på lenge!

HVA SKAL SKJE VIDERE I VÅRE OMGIVELSER?

Selv om vegkontoret er på plass gjenstår det ennå mye for hele det Nye Fylkeshuset er ferdig. Det vil skje i 1995. De fylkeskommunale etater skal flytte inn sommeren 1994 samtidig som felleskantina vil stå ferdig. Og de andre statlige etatene vil være innflyttet i 1995. Tilsammen vil vi bli ca. 530 personer som huserer gammelsykehuset når alle er kommet på plass.

Men naboer får vi ganske snart. PPT-tjenesten flytter inn i det lille firkanta

huset ved siden av inngangen. Det skjer allerede 1. mars. Vi får dessuten kulturavdelinga i fylkeskommunen som nære naboer sommeren 1994. De skal holde til i bygget helt nede ved Strandvegen. Felleskantina som skal ligge midt mellom alle byggene har byggestart 1. april og skal stå ferdig sommeren -94.

Ellers skal vegkontoret males utvendig så snart temperaturen tillater malepøsen å bevege seg utendørs, sier Lindrupsen, prosjektleder for Det Nye Fylkeshuset.



Kantina i plan 1 er liten - men trivelig. Ann-Irene Halvorsen og Åse Pedersen ønsker velkommen!

Nytt hus, nytt kontor, nye møbler, nye etasjer og nye naboer Hvordan trives vi ??



Anne Mari Enoksen, sentralbordet

Jeg trives i huset - det er jo både fint og nytt, men det er mye støy rundt arbeidsplassen min. Det blir gjerne slik når jeg sitter på et åpent kontor som ekspedisjonen. Derfor skulle jeg ønske at jeg hadde et eget kontor hvor jeg fikk arbeidsro.



Anita Grøttum, forværelset anlegg

Vi har fått et fint hus med ok beliggenhet, men jeg trives ikke med å sitte på forværelset med glassdør ut mot gangen. Det er forstyrrende med all trafikken utenfor og med døra som lukkes opp og igjen hele dagen. Det blir lite arbeidsro.



Ann-Irene Halvorsen, kantina

Jeg synes huset er fint og kjøkkenet her i kantina er ok, selv om noe kan være litt tungvint. Det er mindre plass enn før, men det er mer funksjonelt. For øvrig håper jeg at vi får beholde denne kantina også i framtida.



Hermod Johansen, driftsansvarlig

Joda - jeg trives. Innvendig er huset pent - utvendig fælt, men det blir jo som kjent bedre til våren. Her i nyhuset har jeg fått eget kontor, og det er både en fordel og en ulempe. Det var lettere før å ha fagdiskusjoner over bordet - nå må jeg ut av mitt eget kontor. For øvrig har EDB-tingene stabilisert seg etter hvert og vi har fått mer struktur på arbeidet vårt.



Oddmar Eilertsen, driftssjef

Huset er utmerket og jeg trives godt i et lyst, pent og nytt miljø. Dessuten har jeg fått en meget sentral plassering i forhold til før. Her lever jeg midt oppe i posthyller og ekspedisjon!



Bildet over til: «Flyttegenerals» Ingvar gir instruksjer til en aktiv jobbegg.

Over t.h.: Ut med arkivskapene - Dagfinn.

Under: Anne Kari og May Gørl - skapene skal på plass.



FLYTTEJAU

4. - 6. desember 1992

Hele helga gikk med. Midt i julebaksten flyttet tonnevis av utstyr og folk seg fra nordbyen til sørbyen.



Over: En glad jobbegg - Knut.



Inn med safer og annet tungt utstyr.

Vi pakket ned i esker, skrev navn og nummer, demonterte og kasserte, gråt litt over gamle minner og frydet oss over det vi ble kvitt. Vi bar og stablet, skrubbet hender (og rev opp armer!!), fikk blåmerker og slitte muskler, men vi kom oss fra Skippergata til Mellomvegen før mandag morgen 7. desember sto opp. Da var Vegkontoret, med adresse DET NYE FYLKESHUSET klar til ny innsats.

Alle stilte opp, alle bidro, alle sleit, alle jobbet, alle smilte og alle skjente. Vi gjorde en topp jobb!!

Lisa

EN NY OG SYNLIG DEL AV VÅR HVERDAG - RENHOLDSFOLKET

av Lisa Sundstrøm

NÅ er de rundt oss, under oss, over oss, på sida, i vinduskarmen og i trappa. De biter ikke, smitter ikke eller går på fire bein. De er nemlig alle to-beinte, smilende, trivelige og et nytt innslag i vår hverdag på vegkontoret. De er våre renholdsfolk - eller som vi helst sier: vaskerne!!

I alle år har vaskerne vært usynlige skygger som har rotet rundt på kontorene etter «mørkets frembrudd». Vi har bare sett den «fuktige flekken» dagen etter. For de av oss som tilbringer mye av fritida ved kontorpulten har de vært et trivelig innslag en sen kveldsstund. Men de fleste har bare hørt om vaskerne - og omtalt de som en uensartet masse.



Renholdsjentene! Fra v: Annbjørg Jensen, Laila Thomassen, Kjellaug Lindrupsen og Reidun Korsberg.

Fra og med 7. desember - da vi starta «et nytt liv» på vegkontoret i sørbyen - dukket de opp i vårt nærvær. Nå har de også fått kledelige, røde uniformer og svinsner rundt som fargeklatter i de gulmalte korridor-ene.

Arbeidsdagen starter kl. 08.00 og varer til 15.00. I denne tida skal Annbjørg Jensen, Reidun Korsberg, Kjellaug Lindrupsen og Laila Thomassen ta for seg 4 etasjer med kontor og korridorer. Kontorene skal vaskes 2 ganger i uka, og mandag og onsdag vaskes øversida av bygget (mot Mellomvegen). Tirsdag og torsdag er det kontorene mot sjøside som vaskes. Fredagen bruker de til å støvsuge møbler, vaske dører og glassdører, glanse gulvene samt gjør alt annet forefallende arbeid. Fredagen er på en måte den letteste dagen, men samtidig den dagen de gjør mest. For øvrig har de vask av hovedtrappa her sin dag. Baktrappa tar de som en del av det andre arbeidet.

Ellers går de rundt med en nyskaping av en maskin som minner om

blanding av snøfreser og støvsuger - den såkalte high-speed maskinen. Denne smelter bonvoksen og trekker skitten ut samt herder.

I tillegg skal de skifte lyspærer og vanne blomster i korridor-ene.

Annbjørg Jensen er leder for gjengen og har også bestilling av varer.

Samhold

Jentene har ellers fått et trivelig oppholdsrom i kjelleretasjen som gjør at de endelig har en samlingsplass. Her spiser de også lunsjen. Og det er viktig å føle samhold når de nå arbeider sammen hele dagen og har fast arbeidstid. Slik sett er hverdagen endret mye siden før jul. Fra å ha vært en ettermiddags- og kveldsjobb er arbeidstida snudd opp ned. Noen liker det - andre ikke. Reidun Korsberg trives best med kveldsjobbing. Det var godt å ha dagen fri, sier hun. Likevel synes hun det er trivelig å se de hun vasker for. Det blir mer kontakt nå med de andre på vegkontoret enn

før. Men det tar på å ha vaskejobb når alderen krever sitt. Det kan bli slit-somt i lengden.

For selv om arbeidet på noen områder er blitt enklere er andre områder



Kjellaug i arbeid i 4. plan.

tyngre. Det vaskes med mopp, men det kan være tungt å gå med bone-maskinen. Dessuten er jobben fordelt over 4 etasjer nå - og det tar på å gå opp og ned hele dagen. Men selv om Annbjørg sier at det er annerledes å jobbe i 7 timer på dagtid, trives hun med dagsarbeid. Det gjør også Kjellaug og Laila - som har annet arbeid ved siden av om kveldene og i helgene.

Nærkontakt

Men selv om de nå deler arbeidet på en helt annen måte enn før - har de fortsatt «mine og dine» folk. Det ble liksom et spesielt forhold til de som de vasket for på gammelkontoret - og i dag omtaler de fortsatt oss andre som mine og dine. Og det er da godt at noen føler slik omsorg for oss - eller??



«High-speed»-maskinen er en nyskaping i vegvesenet - her styrt av Annbjørg.

TRANGT OM «SALIGHETA»

Julekaffen 1992 ble avviklet i ny, trivelig og intim kantine!!



Årets julekaffe ble en stående affære. Likevel trivelig!



Kantina har liten plass - Liv Sørensen og Ann Sylvi Utnes nyter måltidet i trappa!

Vegvesenet samarbeider med Narvik Ingeniørhøgskole

av Torbjørn Naimak/Låsa Sundstrøm

UTDANNING og utvikling innen veg- og trafikksektoren er stikkordet!

I 1991 inngikk Statens vegvesen, representert med Vegdirektoratet og de tre nordligste fylkene et samarbeid med Narvik Ingeniørhøgskole. I dette samarbeidet var også de største kommunene i landsdelen.

Som resultat er det utarbeidet et opplegg for videre- og etterutdanning.

En faggruppe for planlegging og anlegg - og en faggruppe for drift og trafikkavvikling har utarbeidet et opplegg bestående av 13 ukers kurs. Denne kursserien starter høsten 1993 og skal etter planen gjennomføres med 2 kurs pr. semester. I tillegg er det i samarbeid med Karl Melby ved Statens vegvesen Nordland, planlagt 2 kurs i våsemesteren 1993. Den totale kursserie består således av 15 kurs. Representanter for Troms i faggruppen er Kjell Vang (faggruppe drift og trafikkavvikling) og Rigmor Thorsteinsen (faggruppe plan og anlegg). Vegmester Rolf Andreassen har også deltatt i deler av arbeidet med utarbeidelse av kursopplegg.

Målgruppe

Den primære målgruppen for disse kursene er oppsyn på nivå 3 og ingeniører som ønsker videreutdanning/etterutdanning - eller som ønsker å tilføre seg spesialkompetanse. Det er mulig å delta på ett eller flere kurs - alt ut fra behov.

Deltakere til våsemesteret er allerede tatt ut. De som skal være med på høstkurset vil i stor grad bli valgt ut etter initiativ fra ledelsen, men vi vil også



Torbjørn Naimak - formann i tilsynskomiteen for Narvik Ingeniørhøgskole.

oppfordre interesserte personer å melde sin interesse til sine overordnede. Kursene som avvikles i våsemesteret har som emner VEGDEKKER og DRIFT AV VEGER OG GATER.

Høstsemesteret tar for seg:

BETONG SOM BYGNINGSMATERIALE, herunder: standarder og forskrifter, produksjon, kontrollarbeid og utførelse.

OFFENTLIG FORVALTNING med undergrupper: lover og forskrifter, anbud/tilbud, drift av offentlig kontor og publiservice

SKILTING OG OPPMERKING med lover og regler, utførelse, tilstandsregistrering/vedlikehold, arbeidsvarsling og serviceskilting

ARBEIDSLEDELSE med undergrupper planverktøy, økonomistyring, kvalitetssikring/rapportering, NS 340 og kommunikasjon

VEGSTIKKING med plangrunnlag, utstyr/EDB, kvalitetskontroll, praktisk feltøving og sluttarbeid

VINTERVEDLIKEHOLD med undergrupper brøyting, strøing, skredsikring, vintervedlikehold i tettsteder og vegmeldingstjeneste.

Videre er følgende kurs planlagt:

Dekkevedlikehold	Tunneler
Vegetasjon og landskapspleie	Stabilitet - jordmateriale
Planverktøy	Bruer og kaier
Drenering og overflatevann	Alle kursene har avsluttende eksamen.

PERSONALNYTT

Tiltredelser:

Anne Reeberg, sluttet i halv stilling som fullmektig ved Biltilsynet Finnsnes. Tilsatt i hel stilling som fullmektig ved Fellesseksjonen ved Vegkontoret

Fratredelse:

Sturla Bjerkemo, Oteren
Erik Eriksen, Harstad
Knut Eriksen, Aspelund

Vi gratulerer!

Med 50-års dagen:

Sigmund Molund,
9166 Vannareid, 5. mars
Ole-Fredrik Wikstrand,
Gneisvegen 78, 9022 Krokeldalen,
10. april
Jørgen Olaussen, 9086 Sørkjosen,
11. mai

Med 60 års dagen:

Norvald Jakobsen, Skogen,
9300 Finnsnes, 17. april
Bjørnar Johannessen,
Trudvangen 8, 9000 Tromsø,
25. april
Trygve Seppola, 9048 Skibotn,
15. mai
Annbjørg Jenssen,
Veterliven, 41, 9000 Tromsø, 29. mai

Med 25 års tjeneste i etaten:

Tor Stenseth, 9220 Moen i Målselv,
1. mars

TAKK

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 50 års dag.

Inge Iversen

Takk for oppmerksomheten i forbindelse med 25 års tjeneste i Statens vegvesen.

Willy Pedersen

Takk for blomster og gaver fra arbeidsgiver og arbeidskamerater i forbindelse med min 50 års dag.

Sigmund Johansen

Takk for oppmerksomheten fra arbeidsgiver og arbeidskamerater i forbindelse med min 50 års dag 18. november

Gunvald Blikfeldt

Takk for oppmerksomheten, gaver og blomster i anledning 50-års dagen.

Konrad Maristad

Hjertelig takk for gaver og blomster i forbindelse med min avgang i etaten.

Einar Karlsen, Ramfjordbotn

Jeg takker for en trygg og god arbeidsplass gjennom mange år og spesiell takk for blomster og gaver i forbindelse med min avgang i vegvesenet

Leif Bendiksen, Grovfjord

Ny profil for Statens vegvesen

Fra og med 1. januar 1993 skal vi «sakte men sikkert» innføre ny profil for Statens vegvesen. Det betyr at biler, maskiner, hus, brevark og uniformer etter hvert vil få ny utforming og ny logo («kråke»). Den gamle er en saga blott - og vi skal i fremtiden presentere vegvesenet i ny drakt. Til dette trenger vi ei håndbok - slik at vi vet hva og hvordan vi skal gjøre det meste.

Håndboka finnes foreløpig i få eksemplarer på vegkontoret. På sikt vil også hver avdeling få sin egen.

Ta kontakt med informasjonstjenesten om du har spørsmål om vår nye profil!

Lisa