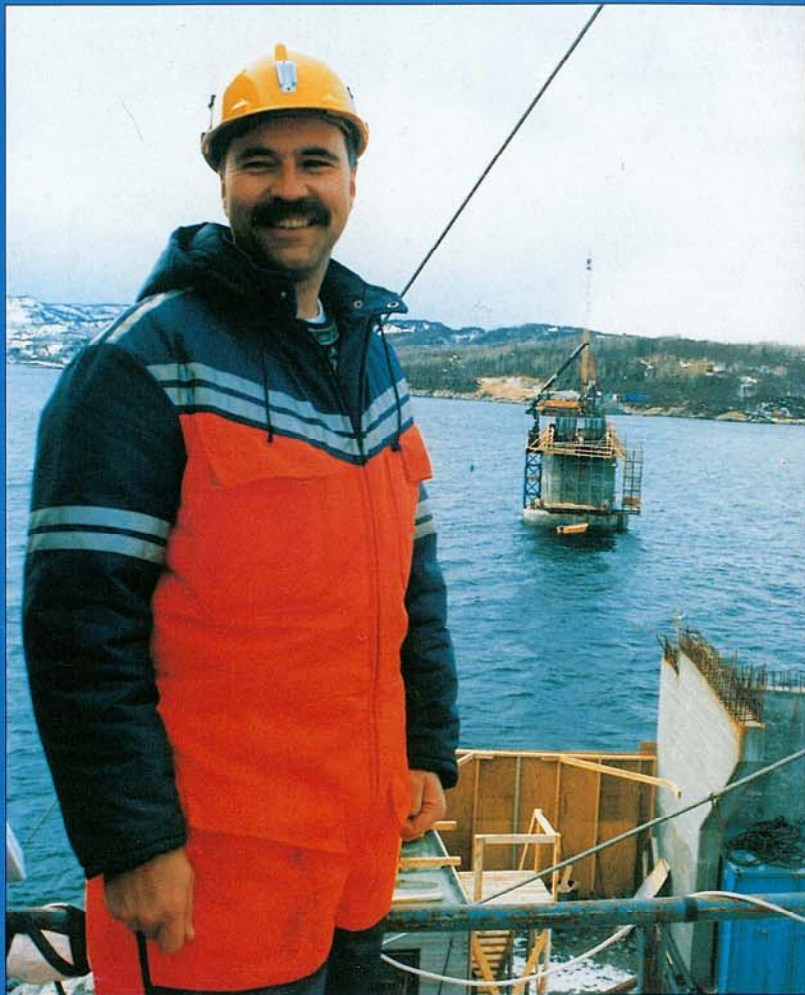


C



Statens vegvesen
Troms

Vegs ikka

Bedriftsblad
for Statens vegvesen Troms

Nr. 2 - 1993 - 25. Årgang



Vegstikka

BEDRIFTSBLAD
FOR STATENS VEGVESEN
TROMS

Nr. 2 - 1993
25. årgang

Redaktør:
Lisa Sundstrøm

I redaksjonen:
Gunn Karlsen
Petter Hildre

Illustrasjoner:
Torild Heimdal

Redaksjonsråd:
Steinar Larsen
Anna Johansen
Bjørn Eriksen
Jens Aarbo
Edel Miljeteig Austlid

Utgiver:
Statens vegvesen Troms
Vegkontoret
9005 Tromsø
Telefon 08 31 70 00

Produksjon:
Desk top publishing

Trykk:
Lundblad Grafisk A/S

Opplag:
1600 eksemplarer

INNHold side

Vegstikka som medieprodukt	3
Vegstikkas organisasjon	4
Jakten på den gode artikkel	5
Vegstikka som miljøfaktor	7
5 i grøftekanten	8
Med vegvesenet som samleobjekt	9
Premiering	10
Tanker i tiden	11
Intern informasjon	12
Ny skriveform	14
Forslag om investering i riksvegnettet i fylket	15
Gjennomslag i Tromsøysundtunnelen	16
Tromsøysundtunnelen i oppgaveform	18
Europeisk samarbeid	19
Bedre ledere	21
Hjelp til arbeidskamerater i Murmansk	24
Krøsus	25
To nye bruer i fylket	26
Ferske skudd på gammelt tre	28
Ring 0175	29
Klara klok	30
Personalnytt	31

FORSIDEN

Det blir vår engang!

BAKSIDEN

Ivar Kaino - med Dyrøya i bakgrunnen.



Vegstikka som medieprodukt

av Lisa Sundstrøm

Denne gangen skal VEGSTIKKA handle mye om VEGSTIKKA.

Seks ganger i året mottar du internbladet vårt - fra 24 til 36 sider med tekst og bilder som forteller hva vi gjør og hva vi gjorde. Bladet er et av de viktigste kildene blant vår interne informasjon. Siden første nummer kom ut i juni 1969 har VEGSTIKKA hatt 3 redaktører. Olve Reiersen var opphavsmannen til bladet vårt. Han skapte det som dengang ble omtalt som et "kontaktoorgan". Avisen utviklet seg både i form og farge gjennom årene - og Anna Birkelund var bladets neste redaktør. I flere år var jeg knyttet til redaksjonen - og overtok i 1990 rollen som VEGSTIKKAS ansvarlige.

Dette nummer av VEGSTIKKA tar for seg bladets rolle som MEDIEPRODUKT. Et slikt produkt kan være avis, radio, TV, artikler eller brosjyrer. Men bladets fokusering innen media denne gang er et ledd i min skoleing for å bli en bedre informasjonsmedarbeider og en bedre redaktør.

I fire år har jeg drevet med videreutdanning. Det siste året har denne utdannelsen bestått av Mediekunnskap. Dette er et grunnfagstudium i regi av Volda distriktshøgskole. Jeg tar utdannelsen ved siden av jobben, og er såkalt distansestudent. Det vil si at jeg reiser en gang hver 6. uke til Trondheim hvor undervisninga foregår. Som en del av studiet skal jeg lage et MEDIEPRODUKT. Og jeg har valgt å bruke VEGSTIKKA som mitt produkt.

Det skyldes i første rekke at jeg oppfatter bladet vårt som en del av medie verden. Det er et internt informasjonsblad som også har interesse for lesere utenfor etaten. Det viser

stadige etter-
spørsmål etter
bladet vårt.
Dessuten synes
jeg at min ut-
dannelse i me-
dia er så nært
knyttet opp til
mitt arbeid som
informasjons-
konsulent at jeg
føler det riktig å
kombinere min
hverdag med
studiene på
denne måten.
Jeg får også på
denne måten
muligheten til å
presentere tan-
ken bak og ar-
beidet med bla-
det vårt.
VEGSTIKKA
er absolutt et
produkt i medi-
enes verden!



Bedriftsbladet - nå også som medieprodukt.

VEGSTIKKA vil derfor denne gang blant annet handle om hvordan bladet blir til - fra ide til artikkelsskriving, til fotografering, til bearbeiding, til lay-out og trykking. Det ligger utrolig mye arbeid bak et nummer. I en undersøkelse foretatt blant vegvesenets informasjonsfolk vises det til at 40% av vår hverdag går med til å lage bedriftsbladene våre. Men virkeligheten kan også beskrives på en annen måte. I praksis betyr det at mange ettermiddager, kvelder og fridager går med til dette arbeidet. Denne artikkelen skrives for eksempel Skjærtorsdag ettermiddag!

VEGSTIKKA vil også ta for seg bladets rolle som intern informasjon denne gang. Prosjektet om intern informasjon som i disse dager har kommet med sin slutt rapport oppsummerer blant annet med VEGSTIKKAs viktige rolle i informasjonsbildet. Prosjektarbeidet og undersøkelsen vi foretok viste også tydelig VEGSTIKKAS rolle som miljøskaper i etaten.

Dette vil også bli omtalt i dette nummer. Og vi retter i "5 i grøftekanten" spørsmål til våre egne og andre om hva bladet betyr for dem. En samler av VEGSTIKKA har vi også - på Evenskjer er bladet tatt godt hånd om gjennom 24 år.

Et medieprodukt er et produkt som bør ha livets rett. Mediebildet endrer seg stadig. Vi fikk en annen hverdag da TV kom i tillegg til radioen. Vi fikk en annen arbeidsdag da datamaskinen erobret kontorputten. Elektronisk post og nye dataprogram gjør kanskje arbeidet hurtigere og enklere. Men vi har fortsatt behov for det skrevne ord og bilder. Derfor har jeg fortsatt tro på VEGSTIKKA, både som INTERN BEDRIFTSBLAD og MEDIEPRODUKT!!

Vegstikkas organisasjon

av Lisa Sundstrøm

Redaksjonen

Vegstikka ble i sin tid skapt som et resultat av iherdige personers lyst til å formidle informasjon, historikk og gode historier. Vår første redaktør, Olve Reiersen, gikk i bresjen for dette arbeidet. VEGSTIKKA har siden sin spede barndom vært båret fram av folk med skrivelyst og skriveglede. Men arbeidet i redaksjonen har ofte vært et ensomt arbeid. Redaktøren, først Olve Reiersen, så Anna Birkelund og nå undertegnede, har alltid bidratt med de fleste artiklene og de fleste bilder. Men VEGSTIKKA har heldigvis sine "støttespillere". De kalles redaksjonsråd og redaksjonsutvalg (redaksjon).

Redaksjonsrådet

En av oppgavene til VEGSTIKKAs redaksjonsråd er å se om vi gir et riktig bilde av etaten vår. Vi ønsker nemlig at alle avdelinger, arbeidsoppgaver, sør og nord i fylket, - alvor og spøk skal gi et inntrykk av hvem vi er og hva vi stiller med. Vi ønsker dessuten at de ansatte i etaten bidrar med stoff til bladet. Det vil gi et mer mangfoldig bilde av bladet som alles informasjonsforum.



I redaksjonen: Gunn Karlsen og Petter Hildre.



Redaksjonsrådet. Bak: Bjørn Eriksen og Jens Gunnar Aarbø. Foran: Edel Austlid og Anna Johansen. Steinar Larsen var ikke til stede da bildet ble tatt.

Redaksjonsrådet består av 5 personer: Anna Johansen fra biltilsynet, verneleder Bjørn Eriksen, Jens Gunnar Aarbø som ledelsens representant, Edel Austlid som representant fra de ansatte på vegkontoret og Steinar Larsen som representant fra utedrifta.

Rådet møtes 6 ganger i året. De går da gjennom VEGSTIKKA både innholdsmessig og utseendemessig. De ser på artikler, bilder og lay-out. Resultatet av gjennomgangen skal hjelpe oss til å lage et bedre produkt.

Redaksjonsrådet har dessuten fått en ny oppgave fra og med 1993. De avgjør hvem som skal premieres med VEGSTIKKAs egen ryggsekk - en "utmerkelse" for gode innlegg, artikler eller bilder.

Redaksjonsutvalget/redaksjonen

Utvalget har eksistert i noen år og hadde opprinnelig 3 personer. I dag er to personer knyttet til redaksjonen. De to er Petter Hildre og Gunn Karlsen. Petter er ingeniørfagets representant og Gunn Karlsen er redaktørens daglige "medspiller". Petter bidrar med artikler men prøver i like stor grad å få de andre "tekniske" kollegene til å informere om sitt arbeidsområde.

Gunn Karlsen er kanskje den som jobber mest med direkte redaksjonsarbeid. Hun hjelper til med redigering og korrekturlesing, og er en "hjelpende hånd" når det trengs.

JAKTEN PÅ DEN GODE ARTIKKEL!!

av Lisa Sundstrøm

Vegstikka blir til

Med øyne og ører åpne til enhver tid - slik er redaktørens hverdag. Et møte, en observasjon, et referat, en telefon eller en god historie. Slik starter gjerne de fleste artikler.

Ideene på papiret - fotoapparatet legges i veska, notatblokka i lomma - og turen går ut i den "store verden" = Troms fylke på godt og ondt!!

Ide

Den første lille spire av en artikkel skapes fra en ide, et tips eller en forespørsel. Behovet for informasjon tvinger også fram stoff til bladet vårt: Hva skjer hvor, hvem jobber med hva, hvorfor vet ikke jeg det alle andre vet, hva har jeg krav på å vite, og hvem blir 50 år neste måned? Dette og utallige andre tema skaper vårt produkt. Noen vil vite hva som skjer i etaten, andre vil vite hva som skjedde for 20 år siden og atter andre vil vite hva som skal skje i år 2000. VEGSTIKKA som formidler har en viktig rolle.

Et snitt av etaten

VEGSTIKKA skal representere de ulike virksomhetene innen vegvesenet. Ingenting skal bli overfokusert, ingen skal bli glemt, men alle kan ikke få plass hver gang. Derfor prøver vi å få mest mulig variert stoff inn på de 24, 28, 32 eller 36 sidene som avisa variert består av. Likevel vil alltid noen hevde at det står mer om de andre, og at "naboen" er oftere avbildet i bladet.

Det skal være lett blanding av stoff fra ute- og innedrifta i hvert nummer. Det gir et bilde til leserne om hva vi driver med i etaten. De ulike områdene blir besøkt med jevne mellomrom. 6 nummer i året skulle åledes gi 6 ulike inntrykk. Men aktiviteten er som kjent ulik i fylket, idemengden ulik og derfor blir også presentasjonene ulike. Det betyr igjen at mange føler seg forbigått andre føler seg overfokusert. Noen føler at andre alltid er avbildet og andre føler det mot-



Jakten på den gode artikkel!

satt. I sør-fylket savner de stoff om sør-fylket og i nord-fylket savner stoff om nord-fylket.

Arbeidet med VEGSTIKKA er for øvrig noe av det mest lystbetonte for undertegnede. Det er her jeg møter vegvesenets hverdag. Det er her jeg møter folket i etaten - til en koseprat langs vegkanten, til en "anleggs-prat" på brakka eller som "sosialkurator" når noen har behov for å lette hjertet.

Vegvesenets "nerve" ligger ute på asfalten, i tunnelen, på kjøkkenet hos kokka eller på datarommet på vegkontoret.

En gul bil langs landevegen, to mann som stimer stikkrenner, et sundskutt skilt, en spade, ubrøytet eller brøytet veg, omkjøring, biltilsynet på kontroll, en gravemaskin: Det blir ingen VEGSTIKKA uten å dra ut i "bushen".

Hva er godt stoff?

Møtet med vegvesenets hverdag kan by på så mangt. Opp steinskrånninger, ned i tunneler, på fjelltur med VHF-folkene, på fergetur med "Slagbjørn" eller en prat over kaffe-koppen i anleggsbrakka. Noen liker å bli avbildet - andre hater det. Noen prater uten stopp - andre sier helst ikke noe. Møter og diskusjoner, messer og kampanjer, fotballkamper eller vegåpninger: Alt kan bli en del av neste nummer.

Så håper vi i ettertid at dette var stoff for leserne. Alt vil ikke være av interesse hver gang - men noe kan være av interesse for noen - annet for andre. En godt blad bør bestå av litt av hvert - litt tungt fagstoff - litt lett underholdning.

Kontorarbeid

Så går turen hjem til kontorpuhlen. Nå skal stikkordene fra notatblokka omformes til lesbart stoff. Det skal skapes en mening med innholdet - helst et budskap. Det skal vurderes og skrives om. Har jeg snakket med de rette - har de sagt det jeg forventet? Hva med sensasjoner, hva med gammelt nytt? Er dette noe av interesse eller skal jeg kutte det ut? Hvem glemte jeg - og hvem husket jeg?



Korrekturlesing - en nitidig prosess.

Foto

Filmene framkalles -5 bilder av en vegmester med lukkede øyne eller 2 med gravemaskinen i det den forsvinner ut av bildet. Vegåpninga med snora som ble kuttet før bildet ble tatt og med halve hodet til fylkesmannen - ingenting gir flere overraskelser enn fremkallinga av en film. Men blant de mistykkede bildene finnes det gjerne flere vellykkede. Hvilke beskriver arbeidssituasjonen best, hvilke har best farger, klarhet, kontraster? Alt samles og fordeles til rette artikkel

Lay-out

Neste ledd i arbeidet med VEGSTIKKA er lay-outen - dette fine, utenlandske ordet som handler om å sette opp bladet slik vi vil ha det. Her klippes og limes tekst og bilder. I de senere år har dette foregått på datamaskin ved hjelp av et spesielt program. Slik former jeg VEGSTIKKA til 24 eller 36 sider - spekket og variert med tekst og bilder. Noen bilder forminskes, andre tar jeg utsnitt fra - og noen forstørres. Riktig bilde til riktig tekst - bildet skal gjerne understreke artikkelens innhold, eller på annen måte kobles sammen med det skrevne ord. Som leser virker dette selvfølgelig - men det ligger timer med arbeid bak det endelige resultat. Overskrifter og billedtekst skal dessuten inspirere leseren til å ta del i innholdet.



Geir Lotre på Lundblad Grafisk tar seg av bildene.



Gutta på trykkeriet!

VEGSTIKKA - en tidkrevende produkt

Når artiklene er skrevet, bildene tatt og lay-outen ferdig har det gjerne gått noen dager - eller uker. Arbeidet med VEGSTIKKA skal gjerne gjøres ved siden av annet arbeid - og blir ofte kveldsarbeid. Til slutt samles utkastet, bildene og disketten hvor hele bladet ligger lagret.

Trykking og korrektur

Neste punkt på veien fram mot et ferdig blad er trykkeriet. Her bearbejdes tekstene videre. Så "settes" bladet - med riktig størrelse på bokstaver, linjer og billedmål. Nøyaktigheten blir til på trykkeriet. Etter noen dagers arbeid får vi VEGSTIKKA til første korrektur.

Da går vi gjennom teksten, leser og kontrollerer - sjekker billedtekst og bilder. Men øyet ser gjerne det vi vil at det skal se - så "trykkfeildjevelen" gjør seg ofte gjeldende - også i vår avis!!

Neste ledd er tilbake for oppretting og ny korrektur. Ved denne korrekturen er kopi av bildene plassert slik at riktig bilde står til riktig artikkel.

Deretter velger vi farger og nyanser i bladet.

Så trykkes VEGSTIKKA!! Det tar gjerne 3 dager fra siste korrektur til ferdig produkt blir levert vegkontoret.

Utsendelse

På vegkontoret venter 1600 adresselapper. De tilhører

ansatte, pensjonister, aviser, organisasjoner, politikere, 18 vegkontor og andre som av en eller annen grunn har bedt om å få VEGSTIKKA. Det tar gjerne en dag å få klistret på alle lappene - også dette arbeidet må gjøres inn i mellom alt annet ekspedisjonsarbeid.

VEGSTIKKA - en lang prosess

Bladet vårt er med andre ord en lang arbeidsprosess - fra ide til utsendelse. Men VEGSTIKKA har en viktig funksjon i etaten - derfor kommer den fortsatt ut 6 ganger i året i en fargerik innpakning.



Utsendelse av 1600 stk. Vegstikka: Anne - Mari, Anne Sofie og Peggy.

VEGSTIKKA SOM MILJØFAKTOR

- og internt informasjon

av Lisa Sundstrøm

VEGSTIKKA har en viktig rolle som intern informasjon. Det viser prosjektarbeidet vi har drevet med det siste året i Troms. Undersøkelsen blant 48 vegfolk ga et klart svar: VEGSTIKKA er noe de fleste setter pris på, leser, venter på og ikke vil være foruten.

For oss som jobber med bladet er dette en stor inspirasjonskilde til å fortsette med et arbeid som til tider tar litt for mye tid. Men når vi vet at dette arbeidet kan glede gjør vi det gjerne.

VEGSTIKKA er noe av det som binder etaten sammen. Her kan folk lese om kameraten på et anlegg, om arbeidskaren som ble pensjonist og om hverdagen i vedlikehold, biltilsyn og maskin. Vegkontoret blir heller ikke så fjernt når ansiktene blir kjent.

Gressenka vår beste supporter

Ingen vet mer om utedrifta enn kona til tunnelarbeideren! For det er blant de som går hjemme "og venter" at vi finner de ivrigste leserne. Det er også de som gir tilbakemelding om bladet vårt titt og ofte. Her får de informasjon om ektemannens hverdag. Dette understreker absolutt VEGSTIKKAS rolle som miljøskaper.

Pensjonistene - en annen viktig lesergruppe

Også pensjonistene føler sterk tilknytning til VEGSTIKKA. Etter et langt liv med på veien er det godt å vite hva som skjer i dag. Her kan de lese om fortid, nåtid og framtid. Pensjonistene er også en gruppe som ofte gir tilbakemelding på bladet vårt.

VEGSTIKKA - alltid til stede

VEGSTIKKAS tilstedeværelse ventes og ønskes også på vegvesenets ulike arrangement. Når vi åpner vegger, messer, kampanjer eller bruer - når noen får overrakt en blomsterkvast, når noen slutter, når noen begynner - eller gjør et spesielt arbeidsstykke. VEGSTIKKA er der!!

HISTORISK DOKUMENTASJON

VEGSTIKKA har gjennom 24 år deltatt, formidlet og tatt vare på de fleste begivenheter av større eller mindre grad i etaten. I øyeblikket kan en hendelse synes uvesentlig - men 20 år etter er det godt vi tok vare på akkurat det øyeblikket. Bladet vårt har i løpet av disse årene blitt en historiebok over hva vegvesenet har gjort. Det er blitt en dokumentasjon på vår hverdag.

Vi har i dag innbundet alle nummer av VEGSTIKKA siden første nummer i juni 1969. Her finnes vår idrettshistorie, vår utvikling innen anleggsvirksomhet, innen maskinutvikling og datatidsalderen. Dessuten treffer vi kjente og ukjente ansikter - kort sagt: Statens vegvesen Troms.

VEGSTIKKA brukes også som informasjonsblad til nyansatte. Her kan de finne mange opplysninger om etaten. I vårt jubileumsnummer fra 1989 har vi en historisk del som forteller om fortida, om avdelingenes virksomhet og praktiske opplysninger til nytte og hjelp. Vi har likledes et temanummer om Idrettslaget i 1991 som forteller om aktiviteter i fortid og nåtid.

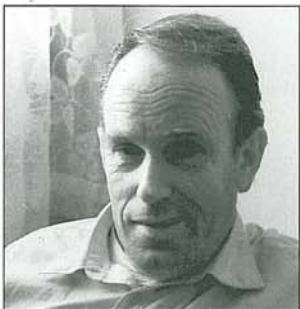
Lisa

5 i grøftekanten

av Lisa Sundstrøm

VEGSTIKKA - vårt faste holdepunkt - eller kanskje ikke??

I forbindelse med Intern-informasjon-prosjektet stilte vi spørsmål om bedriftsavisas rolle og innhold. Tilbakemeldinga var stort sett positiv. Likevel er det ting vi kan rette på, skrive mer om eller mindre om. Det er alltid rom for forandringer. Vi har derfor spurt 5 av våre folk på ulike steder i etaten - hva synes du om VEGSTIKKA, hva leser du og er det noe du savner?



Eilif Markussen,
høvelfører, Grovfjord

Jeg leser alt i VEGSTIKKA! Den kunne gjerne kommet hver måned - og kanskje da vært litt "tynnere".

Jeg synes for øvrig av bladet er fint, men det kan gjerne taes med mer stoff som praktiske opplysninger og informasjon - og så kan det godt være mer stoff om våre pensjonister.

Vi kunne sikkert vært mye flinkere til å bidra med stoff selv også!



Erna Nilsen,
vasker, Harstad vegstasjon

Jeg leser VEGSTIKKA fra perm til perm. Jeg synes det er interessant å se hva som rører seg i etaten - spesielt

i idrettslaget. Jeg har jo vært med der en gang selv, så det er spesielt artig å lese sports-stoff. Jeg savner for øvrig skirennene i gamle dager. Det var liv det!

Jeg synes ellers det er fint å lese informasjon om pensjonistenes situasjon. Og jeg vil gjerne ha mer stoff om gamle dager!



Svein Paulsen,
vegmeister, Finnsnes vegstasjon

Jeg prøver å lese det vesentligste - med et åpent sinn!

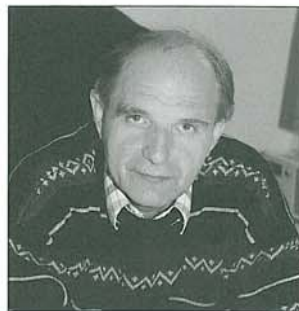
Stoff fra driftsavdelinga har naturlig nok spesiell interesse - men også stoff om vegvesenets framtid. I så henseende savner jeg stoff om Holler-utvalgets arbeid!!

Ellers er vi nok for lite flink til å bidra med stoff fra utedrifta - vi ser ikke det vi driver med til daglig som spesielt interessant for bladet. Der bør vi endre oss.



Maryann Olsen, kontorfullmektig,
Brevika anleggskontor

Jeg blar i VEGSTIKKA fra perm til perm, og leser det som er av interesse. Det er spesielt trivelig å lese hva som foregår på andre veganlegg. For oss som lever "isolert" på et anlegg er bladet en fin måte å bli orientert om hva som rører seg ellers i fylket.



Eilif Mathisen, vegsjef

Jeg leser selvfølgelig alt som står i VEGSTIKKA. Stoffet er stort sett et snitt av hva som rører seg i etaten til enhver tid. Men det kunne med fordel vært flere leserinnlegg. Slik bladet er nå blir det for mye enveis-kommunikasjon. Dessuten kunne det gjerne vært artikler/innlegg fra folk utenfor vegvesenet. Vi kan av og til bli litt for navlebeskuende!

Med vegvesenet som samleobjekt

av Lisa Sundstrøm

På Evenskjer i Sør-Troms bor en interessant "vegvesen-sjel". Han heter Olav Andersen, ser ut som en ungdom, men har faktisk arbeidet 30 år i etaten. Utenfor huset står veghøvelen plassert - et traust tegn på at her holder vegvesenet til. Men innefor husets vegger åpnes en annen verden. Her har Olav nærmest laget sitt eget vegmuseum. Det betyr ikke at han har plassert ploger, spader og hjullastere fritt omkring i huset - men han har tatt vare på dokument som for framtida vil være dokumentasjon på årene han har jobbet i etaten. Og det står det respekt av!!

VEGSTIKKA

For bladets redaktør varmet det spesielt mitt hjerte at han hadde alle nummer av VEGSTIKKA. Pent og ryddig plassert i mapper sto bladene. - Det er trivelig å se i gamle nummer. Her kan jeg finne fortellinger, bilder og episoder jeg ellers hadde glemt. Mye av vår historie står skrevet i bladet vårt. Derfor har jeg tatt vare på de, sier Olav. Og mens vi blar gjennom bunken minnes han - smiler litt over hvordan vi alle er blitt ettersom årene har gått, hvordan utstyret har endret seg, og om hvem som engang var oppsynsmann eller vegmeister. Tidene har forandret seg - og det er både vemodig og trivelig å se tilbake.

Fortsatt betyr VEGSTIKKA mye for Olav. Han leser den fra perm til perm. Det er alltid stoff som interesserer. Det er dessuten artig å vite hva som skjer ellers omkring i fylket, hvem som fyller år og hvilke framtidplaner vegvesenet har. VEGSTIKKA er den beste plassen for informasjon, mener Olav. Rundskriv og store dokumenter blir ofte tunglest. En artikkel i bladet gjør stoffet mer interessant.

HISTORISK DOKUMENTASJON

Foruten å samle på VEGSTIKKA har Olav samlet på timelister, lønnslistene og alle brevene han har



Olav Andersen med Vegstikka gjennom 24 år.

fått fra vegkontoret gjennom tidene. Planen er å gå gjennom dette en gang i framtida!!

Dessuten har han skrevet dagbok i 23 år. Hver dag har han skrevet ned om værforhold, temperatur, hvem han har jobbet sammen med, hvilket arbeid de har utført og hva som har skjedd. Utrolig! Kanskje vi andre i vegvesenet kan få glede av hans "memoarer" en gang.?

SAMLER

Men det er ikke bare vegvesenet som er samleobjekt for Olav. Han samler også på nøkkelknipper fra hele verden. Og kona Inger Marie samler på kulepennner og fyrstikker. Imponerende - spesielt for en redaktør som selv i flere år har samlet på plastnett fra hele verden!!!

VETERAN

Olav Andersen kan etter hvert regnes som en veteran i veg-etaten. Han begynte som 17-åring!! Hjullasteren var hans første møte med utedrifta. Den jobbet han med i 5

år. Så gikk han over til vedlikehold - og har siden vært tilknyttet driftsavdelinga. Det er hjemmeplassen - Evenskjer - som er hans virkeområde, selv om han har jobbet både på Grytøya og Bjarkøya - og også vært innom anleggssavdelinga. Han synes vegvesenet er en god arbeidsplass - og er glad for at han i alle år stort sett har hatt arbeidet sitt nær hjemmeplassen.

Etaten har selvsagt endret seg gjennom hans 30 år på vegen. I de første årene var telefonbruken begrenset. Beskjeder måtte derfor formidles før sentralen stengte klokka ni om kvelden. På den måten jobbet folket i utedrifta mer selvstendig. Avgjørelser måtte ofte taes på stedet, og ansvarsfølelsen ble derfor større.

I dag titulere Olav seg som høvelfører. Han har oppsyn og ansvar for høvelen i området - men er også på patruljebilen når det er nødvendig.

Olav Andersen - en av våre ca. 500 vegfolk - et menneske som har langt flere egenskaper enn å kjøre veghøvel!!

PREMIERING

VEGSTIKKA-sekken gikk denne gang til Trygve Pedersen. Han fikk sekken på grunn av sin artikkel om Vegskjønn.

Artikkelen ble premiert ut fra følgende kriterier:

- den var skrevet i en fortellende stil, levende og leservennlig,
- dette er et arbeidsområde som sjelden blir presentert i VEGSTIKKA.
- selv om vegskjønn hører inn under Trygves arbeidsområde ble artikkelen skrevet ut fra eget initiativ og med en fengende vinkel.

Artikkelen har for øvrig vakt gjenklang ellers i etaten. Fra grunn- og eiendomsgjengen i Vegdirektoratet mottok Trygve en lyrisk "påskjønnelse".

VI GRATULERER!
Lisa

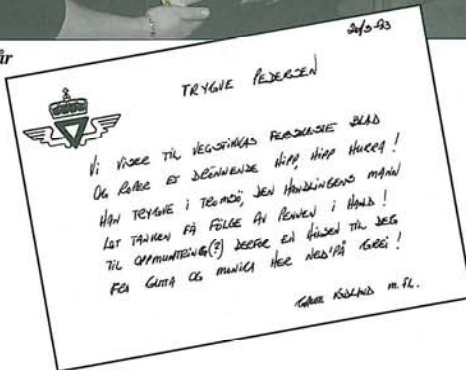
Vi viser til VEGSTIKKAs ferskeste blad og roper et drønnende hipp, hipp hurra!

Han Trygve i Tromsø, den handlingens mann lot tanken få følge av pennen i hand!

Til oppmuntring derfor en hilsen til deg fra gutta og Monica her ned på GREI.



Trygve Pedersen får overrett Vegstikka-sekk fra redaktør Lisa.



ET TIPS TIL FORSLAGSNEMNDA

Følgende innlegg har VEGSTIKKA fått sendt fra Ragna Kaarvik som tidligere var ansatt i Troms. Nå bor hun i Båsmoen i Nordland. Hun er blitt inspirert av vegvesenets foku-sering på interessan-te forslag og VEGSTIKKAS premiering av trivelige innslag i og viser tydelig hvilke krav vegvesenet til tider stilles ovenfor. Epistelen er tatt fra Rana Blad

På tråden

Tlf. 087.51322

En utfordring til oppfinnere

— Brøytemannskapene er en gruppe som sjelden gjør jobben sin slik vi andre

ønsker. Enten blir ikke vegene skikkelig brøytet, eller så blokkerer de innkjørlene til folk — ved at snøen blir kastet inn på private vegger og hager. Det er alltid noe å klage over, sier Einar Hortman. — Så brøytesjåføren jeg snakket med forleden var inne på noe, da han etterlyste en snøplog som hiver snøen rett til himmels — og slik at

den ikke kommer ned igjen. Er det noen som kunne finne på et slikt redskap, ville han gjøre både brøytemannskapene og seg sjøl en stor tjeneste. Det burde være en virkelig utfordring for folk med fantasi og teknisk innsikt. Kanskje ville det da bli slutt på den evindelige gnålingen på brøytemannskapene? under innringeren.

Intern informasjon

- endelig i mål

av Lisa Sundstrøm

Nå foreligger rapporten fra INTERN-INFO-prosjektet.

Her kan du lese hvilke erfaringer vi har høstet og hvilke tiltak vi vil sette igang.

INTERN-INFORMASJONS-prosjektet har vært en lang og arbeidskrevende oppgave. Spesielt for sekretæren i gruppa - Edel Austlid. Hun har de siste månedene forsøkt å sammenfatte svarene fra undersøkelsen - sette opp grafer- trekke konklusjoner og komme med en endelig utforming. All ære til sekretæren!!

Hva har vi så erfart:

Gjennom undersøkelsen har vi fått relativt detaljerte funn når det gjelder vegfolkets kunnskaper om styringsdokumenter, regelverk og informasjonskanaler. Vi har fått vite mye om kvaliteten på det informasjonsarbeidet vi gjør - og vi har fått vite hvilke stillingsgrupper som faller utenfor det vanlige informasjonssystemet.

Dessuten har vi fått vite hva folk ønsker mer kunnskap om og hvordan de ønsker at denne informasjonen skal utformes. Vi har også fått vite en del om hva de ansatte i vegvesenet vet om regelverk.

Konklusjon

Konklusjonen er grei: Det trengs forbedringer på de fleste områder i større eller mindre grad.

En ideell målsetting for informasjonsarbeidet må være at de tilsatte til enhver tid har 100% kjennskap til eller tilgang til informasjon om alle de forhold som angår den enkelte.

Dette målet er imidlertid så høyt at det ikke er mulig å gjennomføre i praksis, men vi tør å sikte mot 90% kjennskap og tilgang!



Edel med vel utført rapport.

Tiltak:

En del viktige tiltak er nevnt nedenfor. En mer detaljert beskrivelse er å finne i rapporten fra prosjektet. Den vil være tilgjengelig på vegstasjoner, biltilsynstasjoner, anleggskontor og vegkontoret. For øvrig kan interesserte ta kontakt med Edel Austlid eller Lisa Sundstrøm.

- Distribusjonsnettet i de forskjellige nivåene i vegvesenet er varierende. Dette skal bedres med at det utarbeides et skikkelig distribusjonskart.
- ørsplaner for eget arbeidsområde må være tilgjengelig.
- Informasjons-, avdelings-,

kontakt- og arbeidsmøter i de ulike avdelingene må struktureres bedre. Renholdsfolket må også få tilbud om å delta.

- Rapporten som angår den enkelte og vegvesenet må være tilgjengelig.
- Vegkontorets rutiner for utsendelse av rundskriv må kvalitetssikres.
- Gjennomgang av informasjonsmateriell og rutiner på stasjoner og kontor må foretaes.
- Introduksjonsprogrammet for nytilsatte må fungere etter intensjonene.

INTERN INFORMASJON



Rapport etter undersøkelse foretatt i Harstad-området
April 1993

Statens vegvesen Troms

- VEGSTIKKA bør brukes til å ta inn mer informasjon om endring er, regelverk og kortversjoner av viktige dokumenter.
- Tjenestemannsorganisasjonene oppfordres også til å lage distribusjonskart til bruk ved informasjon.
- Oppslagstavler må oppdateres der som de skal ha noen verdi som informasjonskanal.

FRA GAMLE DAGER

Dette bildet har lagt ei stund i redaksjonens arkiver. Det faller imidlertid naturlig 50 år etter krigen å gjøre stas på den oppstilte gjengen. Bildet tilhører Torbjørn Barstad på Ankenesstrand i Nordland og er tatt under et opplæringskurs for kjøring av snøfresere på Hardangervidda i 1943.



Siste hånd på «verket». Møte i Intern-info gruppa.

Nyttig arbeid

Prosjektarbeidet med intern informasjon har vært et nyttig arbeid. Vi har fått avslørt mange "hull" - og lært vår egen etat bedre å kjenne på godt og ondt. At den interne informasjonen fungerer er en av kjernene til at en organisasjon skal fungere - også eksternt.

Vi håper at arbeidet med dette prosjektet bidrar til at både de som har vært med prosjektet, de som har lest og lært vår egen etat bedre å kjenne på rapporten og alle de som vil ha behov for informasjon fra vegvesenet - vil gå en bedre framtid i møte.

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 vegvesenét generelt eller i deres egne tanker. Denne gangen er det assisterende vegsjef Torbjørn Naimak som har ordet:



Intern informasjon

En av teoriene om hvorfor fortidens kjempeøgler (dinosaurier o.l.) døde ute er at dyrets nervesystem (varslingssystem) og hjerne (kommandosentral) virket for langsomt. ùglene kunne risikere å få en fot spist av før beskjeden om at det skjedde noe galt med foten kom til hjernen og beskjed gikk tilbake om at dyret måtte flytte seg eller fjerne faren på annen måte.

Jeg skal ikke gå god for denne teorien om hvorfor øglene forsvant er helt riktig, og jeg skal heller ikke trekke eksemplet for langt, men jeg synes i alle fall eksemplet illustrerer noen viktige poeng vedrørende informasjon:

Det må i en hver organisasjon/organism finnes et informasjonssystem (varslingsapparat) som går fra "den ytterste tå" til den øverste kommandosentral".

- * Informasjonssystemet må virke tilstrekkelig raskt.
- * Informasjonssystemet må formidle budskap begge vegger.
- * Det må være tilstrekkelig koordinert og koblet opp mot sentrale knutepunkt ("fjøtten må ikke sprike for mye, eller begynne å gå hver sin veg").
- * Det må være samsvar mellom det som gjøres og det varslet (den informasjon) som gis.

Statens vegvesen er en kjempestor organisasjon på landsbas, men også Statens vegvesen i Troms er en realitativt stor organisasjonsenhet. Det som spesielt preger vår virksomhet er at den skjer svært spredt geografisk og med stor faglig spredning.

Mangel på intern informasjon i en organisasjon er farlig, ja, kanskje "dødbringende" som for øglene. Feil informasjon vil over tid gi samme resultat. Ofte når vi snakker om informasjon møter vi den oppfatning at informasjon kun er noe som skal skje ovenfra og nedover i systemet. Selv om ledelsens informasjonsplikt er uomtvistelig, er en

ensidig enveis informasjon skadelig og kanskje like farlig som manglende informasjon.

Informasjon, eller kanskje heller mangel på informasjon, har ofte blitt dratt fram i diskusjoner og flere enn meg har vel hørt utsagn som:

- * "Ledelsen informerer for dårlig"
- * "Ledelsen driver med hemmelighetskremmeri"
- * "Informasjoner kommer for sent"
- * "Vi får feil informasjon"
- * "Vi får informasjon vi ikke har bruk for"
- * "Vi "drukner" i papirer"
- * "Informasjonen stopper hos mellomlederne og arbeidslederne"

Listen kan nok gjøres lengre, og vi har nok også opplevd å gå fra møter hvor en eller flere problemstillinger har vært oppe til diskusjon og hvor konklusjonen (løsningen) ble: "Vi skriver en artikkel om det i "Vegstikka". Det er vel få problemstillinger som er så enkel at det kun er den ene artikkelen i "Vegstikka" som mangler.

For å finne ut hvordan informasjonen er og hvordan informasjonsstrømmen går m.m., har vi nå gjennomført et grundig informasjonsprosjekt i Harstadområdet. Gjennom prosjektet har vi fått nye opplysninger, vi har fått bekreftet noen antakelser, og vi har fått avlivet noen myter. Da vi valgte å legge prosjektet til Harstad var det ikke fordi vi mente det der sto dårligere til der enn i andre områder. Vi antar at tilstanden vil være noe lik også i andre deler av fylket. Det er derfor svært viktig at hvert område tar for seg rapporten og arbeider med intern informasjon i sitt område.

I rapporten foreslås noen tiltak for å bedre situasjonen. I tillegg til disse tror jeg det er noen viktige "kjøreregler" for å få en god intern informasjon:

- * Informasjonsstrømmen må gå både oppover og nedover i systemet.



- * Det er ikke bare snakk om "å få" informasjon, men også søke etter informasjon og være åpen for å ta i mot informasjon. (For å illustrere dette: "Radioapparatet" må være slått på og være innstilt på riktig stasjon.)
- * Informasjonen må også gå på tvers innad i avdelingene og mellom avdelingene.
- * Alle ledere har et utvidet informasjonsansvar. Informasjonsopplegg må planlegges og klargjøres gjennom kvalitetsplanene.
- * De tillitsvalgte har en viktig rolle i informasjonsarbeidet. De tillitsvalgte kan ikke bare kreve mer informasjon av lederne, men systemet. Nettet av tillitsvalgte på alle plan må utnyttes bedre enn i dag.
- * Hver enkelt arbeidstaker har et klart ansvar for å holde seg informert om forhold vedrørende sin arbeidssituasjon.
- * Informasjonsopplegget må kvalitetssikres. Det enkelte arbeidsområdets informasjonsopplegg klargjøres i kvalitetsplanene.

Vedrørende forholdet intern-/eksternt informasjon vil jeg si at kanskje er det viktigste eksterne informasjonstiltak er å få alle våre ansatte godt informert. Lykkes vi med det, vil vi ha over 500 "informasjonskonsulenter".

NY SKRIVENORM

et ledd i vår nye profilering

av Lisa Sundstrøm

Hver dag skriver vi brev og notater. Men som en offentlig etat bør dette gjøres på en enhetlig måte. Det finnes håndbøker og regelverk - også for "skrivekunsten". Men den gamle, nedstøvede og lite oppdaterte skriivenormen fra Vegdirektoratet var på en måte fjernt fra vår hverdag. Dessuten var det ingen som leste den.

Derfor bestemte Helene Bråten og Gunn Karlsen seg for å gjøre noe med det. De konstruerte likegodt en ny skriivenorm! Den er blitt lettfattelig, oversiktlig og leservennlig. Den inneholder skriveregler for brev, regler for Statens vegvesen, vanlige skrive-regler og eksempler på oppsett av brev, notat og rundskriv.

Den gamle blir som ny

Det er med utgangspunkt i den gamle skriivenormen at de har la-

get en ny. Og her er den fulgt nesten ordrett. Men Vegdirektoratets skriivenorm fra 1990 var så omfangsrik og tunglest at de ville lage en enklere med vegvesenets nye logo og det hele. Alt som ikke angår oss i "den ytre etat" er tatt bort. Den nye normen inneholder stoff om brev, referat og rundskriv - kort sagt det vi jobber med i hverdagen.

Brevmalen er for øvrig laget etter den nye profilboka, og den er tilpasset World for Windows. Den nye skriivenormen er dessuten et ledd i kvalitetssikring av brev, post og utforming.

Posten skal fram!

---og den bør se skikkelig ut før den forlater "huset". På enkelte avdelinger blir posten gjennomgått hver dag før den går ut. Dette



burde vært gjort over alt. Det er nemlig utrolig hva som "forlater" huset enkelte ganger. Det er derfor viktig at den nye normen følges.

Opplæring

Helene og Gunn ser klart behovet for opplæring av etatens egne folk. De er for øvrig ressurspersoner for World for Windows tekstbehandlingsprogram - og er ALLTID behjelpelig!
Kan hende de også tar seg en tur til de ulike vegstasjoner og anleggskontor. Skriivenormen bør presenteres på en skikkelig måte. Det bør også sjekkes av det ligger riktige maler inne på edb.

Men inntil Helene og Gunn dukker opp kan det opplyses at den nye skriivenormen er sendt ut til alle stasjoner og kontor. Det er også mulig for de som ønsker flere eksemplarer å ta kontakt med jentene. Dette gjelder også vegfolk utenfor Troms fylke!

Som profilansvarlig hilser redaktøren av VEGSTIKKA den nye skriivenormen hjertelig velkommen. Den er et foregangsarbeid i profilering av vår nye logo.



Helene og Gunn har laget ny skriivenorm.

FORSLAG OM OVER 600 MILL. KR. TIL INVESTERING I RIKSVEGNETTET I FYLKET I DE NESTE 4 ÅRENE

av Petter Hildre

Fredag før påske la Samferdselsdepartementet fram St. meld. nr. 34 om Norsk veg- og vegtrafikkplan for perioden 1994-97. Denne meldinga trekker opp vegpolitikken i årene framover. Stortingsmeldinga skal utover våren behandles i Samferdselskomiteen og i juni måned sluttbehandles i Stortinget.

St.meld. nr. 34 er omfattende dokument på nesten 250 tettekrevne sider. Meldinga omtaler det samferdselspolitiske grunnlag, omfang og utvikling av vegtransporten, veg- og vegtransportpolitiske utfordringer og veg- og vegtrafikkpolitisk handlingsprogram. **Jeg vil oppfordre alle med interesse for samferdselspolitiske spørsmål om å sette seg godt inn i dette dokumentet.**

Jeg vil i denne artikkelen kun ha anledning til å peke på en del forhold som vil ha direkte betydning for vårt fylke.

Når Stortingsmeldinga er ferdig behandlet i Stortinget, vil vegkontoret lage en egen handlingsplan for fylket. I denne planen vil vi blant annet omtale de forholdene som har direkte betydning for vårt fylke.

Investeringer i riksvegnettet

Det foreslås å bruke 612 mill. kr. av statlige midler til investeringer i riksvegnettet i fylket. I tillegg ventes det brukt 47 mill. kr. fra inntekter av drivstoffbidraget i Tromsø (50-øringen). Disse beløpene er i samme størrelsesorden som vegkontorets forslag til NVVP 1994-97, som ble framlagt for vel ett år siden, var basert på. Foreliggende forslag er derfor med meget få unntak, i samsvar med vegkontorets forslag.

Til sammenligning kan det opplyses at Troms vil bruke 996 mill. kr. av statlige midler i perioden 1990-93. Det er flere grunner til reduksjon i ramma, men jeg vil nøye meg å nevne opphør av det ekstraordinære Nord-Norge programmet for manglende jernbane som en av de viktigste grunnene.

De statlige ifvesteringsmidlene er foreslått brukt til følgende tiltak:

Stamvegnettet:

- Ev 6 Omlegging forbi Andselv 66 mill. kr.
- Ev 6 Tømmerelv - Nordkjosbotn 69 mill. kr.
- Ev 8 Nordkjosbotn - Laksvatnbukt 157 mill. kr.
- Ev 8 Tomasjord - Breivika (Tromsøysundtunnelen) 56 mill. kr.

Øvrige riksveger:

- Rv 850 Innkorting av ferjesambandet Revsnes - Flesnes 25 mill. kr.
- Mjøssundforbindelsen 60 mill. kr.
- Rv 91 Svensby - Lyngseidet (kun forsterkning) 12 mill. kr.
- Rv 868 Furufliaten - Lyngseidet (kun forsterkning) 5 mill. kr.

Andre tiltak:

- Gang- og sykkelveger 29 mill. kr.
- Trafikksikkerhetstiltak 26 mill. kr.
- Kollektivtiltak 10 mill. kr.
- Miljøtiltak 37 mill. kr.
- Mindre utbedringer 24 mill. kr.
- Planlegging 35 mill. kr.
- Refusjoner 1 mill. kr.

Prosjektene nevnt ovenfor vil alle med unntak av Ev 8 Nordkjosbotn - Laksvatnbukt bli avsluttet i perioden.

Innen transportplanområdet i Tromsø er det foreslått brukt 119 mill. kr. statlige midler i perioden.

Statlige tilskudd til fylkesvegnettet

Staten gir tilskudd til fylkesvegnettet over to tilskuddsprogrammer; tilskudd til forsterkning og store fylkesvegprosjekter, i tillegg til programmet "Aksjon skoleveg".

Forsterkningsprogrammet vil i tillegg til å gi en sterkere vegkropp, også gi fast vegdekke. Til Troms foreslås et tilskudd på 43 mill. kr. i perioden.

I forslag på tilskudd til store fylkesvegprosjekter kommer Troms ut med et totalt beløp på 21 mill. kr. Disse pengene skal gå til rassikring i Sifjordura og til Dyrøybrua. Begge disse prosjektene får statstilskudd også i perioden 1990-93. Det er verdt å merke seg at Toppnvegen ikke er med i forslaget til statstilskudd i perioden 1994-97.

Gang- og sykkelveg langs riksvegene

Fram til i dag har staten hatt ansvaret for bygging av gang- og sykkelveger langs riksvegnettet, mens kommunene har måttet bekoste grunnervervet samt vedlikeholdsansvaret av vegene etter bygging.

St. meld. nr. 34 foreslår at gang- og sykkelvegene langs riksvegnettet fullt ut skal bli statens ansvar. Fra og med 1995 skal Vegvesenet overta vedlikeholdsansvaret av gang- og sykkelvegene etter at en formell omklassifisering er gjennomført.

Mer penger til vegbygging?

Investeringer i infrastruktur er et satsingsområde for Regjeringa. Derfor signaliseres det at dersom omstillingspolitikken lykkes, og det foreligger innsparinger på andre områder i statsbudsjettet, vil vegsektoren kunne tilgodesees med økt ramme i de årlige budsjetter. En økt ramme for Troms vil bety mer midler til Ev 6.

EUROPEISK SAMARBEID

Bygge- og anleggsdirektivet og varedirektivets konsekvenser for statlig anskaffelsesvirksomhet

av Per Arne Andreassen og Tor Fr. Holand

GENERELT

EØS-avtalen

Norge er som kjent ennå ikke tilsluttet EØS-avtalen. Det er imidlertid gjort en rekke forberedende arbeid med tanke på evt. framtidig tilslutning. Blant annet er det utarbeidet et forslag til ny lov om offentlige anskaffelser mv. Forslaget innebærer en omfattende reform og utvidelse av regelverket om offentlige anskaffelser. Bakgrunnen for reformen er EFs direktiver om offentlige anskaffelser, som Norge har forpliktet seg til å gjennomføre som en følge av EØS-avtalen

Hvem er omfattet av reglene?

Reglene gjelder først og fremst for staten, fylke og kommunene. For staten betyr det at alle departementer, direktorater og institusjoner skal bruke reglene.

Hvilke anskaffelser omfattes av direktivene?

Direktivene om offentlige anskaffelser inneholder detaljerte prosedyregler for kontrahering av bygge- og anleggsarbeider, og for offentlig innkjøp av varer.

Hensikten med direktivene er å oppnå økt konkurranse. Den konkurranseutsette delen av vegvesenets virksomhet skjer hovedsakelig i form av kontrahering, varekjøp og maskininnleie. For å sikre at bestemmelsene etterleves er det vedtatt et håndhevelsesdirektiv som gjelder innkjøp av varer, og kontrahering av bygge- og anleggsarbeider.

Lovgrunnlag

EFTAs medlemsstater har forpliktet seg til å overta disse direktivene og sørge for at de blir gjennomført i den enkelte medlemsstats interne rett. For Norges del er dette gjort ved at en har fastsatt:

"Forskrift om gjennomføring av EØS-avtalen vedlegg XVI punkt 2 om tildeling av offentlige bygge- og anleggskontrakter"



Per Arne Andreassen og Tor Fr. Holand henholdsvis jurist og økonom – tenker framover mot et nytt Europa.

"Forskrift om gjennomføring av EØS-avtalen vedlegg XVI punkt 3 om tildeling av kontrakter om offentlige varekjøp"

Dersom noen skulle føle behov for ytterligere fordypelse kan disse forskriftene fås tilsendt ved henvendelse til juridiskseksjon eller økonomiseksjonen ved vegkontoret.

Direktivet for kjøp av tjenester, foreligger ikke enda og vil ikke bli nærmere omtalt her.

Innkjøpsprosedyrenes 3 hovedformer

Åpen anbudskonkurranse
- hvor alle interesserte kan gi tilbud

Begrenset anbudskonkurranse
- kun de leverandører som er innbudt

Kjøp etter forhandling
- forhandles om kontraktsbetingelsene med en eller flere av de utvalgte leverandører

Direktivene og forskriftene vil medføre at vegvesenet må innføre nye rutiner for anskaffelser over terkelverdien. Generelt må slike anskaffelser utlyses internasjonalt i EF-tidende og i databasen TED, i tillegg til utlysning i Norsk Lysingsblad. Annonsering i EF-tidende og TED må skje på et EF-språk.

Skjema for utlysning er utarbeidet, og utfylling av dette vil ikke skape spesielle problemer.

BYGGE- OG ANLEGGSDIREKTIVET

Bygge- og anleggsdirektivet vil få anvendelse på kontraheringer der prosjektstørrelsen overstiger terkelverdien på ca. 40 mill. kr eks. mva. Direktivet vil også få anvendelse på mindre arbeider dersom summen av disse i et prosjekt overstiger 40 mill. kr. Prosjekt vil i denne forbindelse være arbeider som naturlig inngår i en samlet kontrakt ut fra vegvesenets vanlige kontraktsstrategi. Byggherrestyrte delentrepriser etter dagens mønster vil ikke være i strid med direktivet. Det er imidlertid ikke tillatt å dele opp arbeid med den hensikt å unngå regelverket.

Som følge av de formaliserte tidsfrister som direktivet/forskriftene legger opp til er vegvesenet pliktig til orientere/annonsere om planlagte anskaffelser kommende år. Kontrakter over terkelverdien, som vi er sikre på vil bli inngått kommende, må annonseres snarest mulig etter at byggeprogrammet er klarlagt.

VAREDIRJEKTIVET

Statens vegvesen er som kjent fra før av underlagt regelverket om GATT-kjøp (generalavtalen for Tolltariffer og Handel). GATT-kjøp omfatter varekjøp eller kjøp hvor verdi av varene utgjør størstedelen av anskaffelsen samt leasing av varer eller utstyr. Reglene vedrører alle kjøp over terkelverdien, som for tiden er fastsatt til 1,13 mill. norske kroner (inkl. mva.)

Varedirektivene omfatter avtaler om kjøp, leie og leasing av varer. Monterings- og installasjonsarbeid som finner sted i forbindelse levering av varene er også omfattet. Direktivene gjelder alle innkjøp over 1,6 mill. kr (eks. mva.).

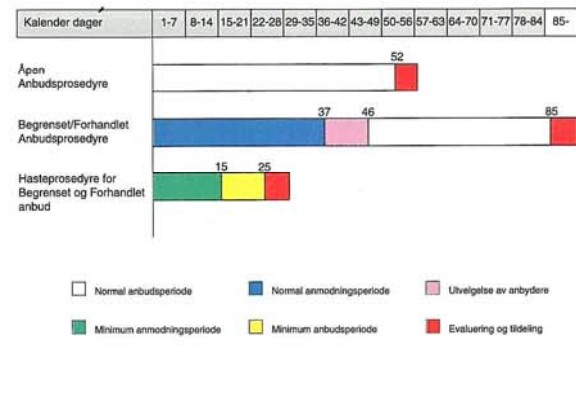
Utgangspunktet er at det skal brukes åpen anbudskonkurranse. Begrenset anbudskonkurranse kan anvendes bl.a. når det er nødvendig for å sikre et rimelig forhold mellom avtalens verdi og omkostningene ved anbudsprosedyren. Kjøp etter forhandling kan bare benyttes i særlige tilfelle.

KONSEKVENSER FOR VEGVESENET

Ovennevnte regelverk vil nok i liten grad innvirke på tildelinger av bygge- og anleggskontrakter i Troms fylke. For det første vil utenlandske entreprenører ikke være konkurransedyktige på grunn av kostnadene med å flytte nødvendig anleggsutstyr. For det andre vil språkbarrierene hindre at utenlandske entreprenører ser seg i stand til å gjennomføre oppdrag i Norge. Vi viser i den forbindelse til at det ikke er stilt krav om at anbudsdokumentene blir oversatt til et EF-språk. For vegvesenets del vil en gjennomføring av bygge- og anleggsdirektivet kun føre til en del merarbeid i form av en mer omfattende utlysings-prosedyre.

I løpet av den tiden vegvesenet i Troms har vært underlagt GATT-avtalen har det pr. i dag enda ikke vært kjøp behandlet etter GATT-reglene lokalt. Dette skulle igjen indikere at EFs varedirektiv ikke vil gi de store endringene i arbeidsomfanget i vårt fylke ved en eventuell EØS-avtale. Vanligvis vil man benytte en allerede inngått rammeavtale, som har vært utlyst etter EF-reglene sentralt. Det synes ikke å være spesielle pro-

Frister ved anbudskonkurranser



blemer, eller store avvik mellom det regelverket vegvesenet er underlagt gjennom medlemskapet i GATT, og det regelverket (varedirektivet) som er foreslått benyttet i EF.

Ved åpen anbudskonkurranse skal fristen for mottak av anbud være minst 52 dager fra den dag kunngjøringen ble sendt fra oppdragsgiver. Ved begrenset anbudskonkurranse, og ved kjøp etter forhandling, skal fristen for mottak av anmodninger om å delta være minst 37 dager, (prekvalifisering). Anbudsfristen skal være minst 40 dager etter at de enkelte anbyderne har fått invitasjon til å være med i den begrensede konkurransen. I tillegg er det et krav om at resultatet av konkurransen blir annon-

sert senest 48 dager etter tildelingen av kontrakten. Visse unntak finnes ved hastetilfeller hvor det er umulig å anvende nevnte frister for begrenset anbudskonkurranse/kjøp etter forhandling.

For ordens skyld gjør en oppmerksom på at nå gjeldende regelverk, (REFSA) fortsatt vil gjelde ved anskaffelser under terkelverdiene på 40 mill. kr og 1,6 mill. kr.

NY HÅNDBOK FRA VEGDIREKTORATET

165 SIKRING AV VEGSKRÅNINGER

veiledning 100 sider

Håndboka gir veiledning for undersøkelser, vurdering og for prosjektering av tiltak for å sikre vegskråninger i ulike terreng og grunnforhold. Grøntanlegg er omhandlet der disse inngår som en del av sikringen. Håndboken er utarbeidet for bruk i tilknytning til håndbok nr. 018/Vegbygging 1992-utgaven.

GJENNOMSLAG I TROMSØYSUNDTUNNELEN

av Lisa Sundstrøm, Foto: Anna Birkelund

Den lenge etterlengtede Tromsøysundtunnelen er blitt en realitet. Og selv om det fortsatt er ei stund til vi kan kjøre tørrskodd under sundet - er "åpninga" virkelig.

Det skjedde torsdag 25. mars. Da gikk nemlig gjennomslagssalva for Tromsøysundtunnelen. Vår framtidige virkelighet blir derfor å kjøre under hurtigruta!!!

Sluttsalven ble tent av Helge Luneborg - en gammel "anleggstraver" i vegvesenet. Foruten han var alle de andre "traverne" til stede - både vegvesen- folk, ordføreren og pressekorpsset. Gjennomslag er og blir en spesiell begivenhet. Det skal feires, markeres og skåles. Så også her!!

Selv om mye arbeid gjenstår - faktisk utrolig mye arbeid - i stor grad med sikring av tunnelene - er gjennomslaget det skikkelige bevis på at den 3,5

Helge Luneborg tente sluttsalven.



Hallvard Haugen ved tenningspunktet.



Glade gutter! Gunvald Blikfeldt og Gunnar Hjelmseth.

km lange tunnelen er en realitet. Så må nok de vanlig vegfarende vente til høsten 1994 før de kan ta tunnelene i bruk.

Det er nemlig to tunneler under sundet - to parallelle tunneler - som tar seg av hver sin kjøreretning. Og det er Selmer og Statens vegvesen som har vært sammen om å skape disse to hullene under hurtigruteleia.

VEGSTIKKA gratulerer med vel gjennomført arbeid - så langt!!

Oddbjørn Brattli fra Statens vegvesenet og Bjørn Kielland fra Selmer viser første "flytende" undersjøiske forsøkskjøring under Tromsøysundet.



Mange gule folk foran tunnelåpningene på gjennomslagsdagen.

Tromsøysundtunnelen i oppgaveform

av Lisa Sundstrøm

På anleggskotoret i Breivika møtte VEGSTIKKA 3 smilende, aktive og nærmest ferdigutlærte (!) anleggsledere.

De tilhører årets kull av Anleggslederskolen og er på "utplassering" i Tromsø. Sigve Martinsen, Leif Kjølén og Terje Elveos er fra henholdsvis Hordaland, Vestfold og Nordland.

Hovedoppgave

Tromsøysundtunnelen kan brukes til så mangt - også til å kjøre bil gjennom. Men denne gangen er det ventilasjon og pumpeanlegg det handler om. De tre anleggs-"lærlingene" har valgt dette som fordypnings-tema i sin hovedoppgave. Oppgaven består av en spesiell og en generell del. Den generelle delen handler mer om å se på anlegget som et hele, hvordan det er organisert, økonomi, kontrollrutiner, bemanning og oppfølging.

Lærdom

I de 2 ukene de har vært her nord har de lært en del mer enn at våren aldri kommer til Tromsø. Selv om alle har erfaring fra anleggsdrifta er det alltid noe nytt å plukke opp. Det er greit å sammenligne med egne prosjekt - se hva som har gått greit og hva som har gått mindre greit. Gode og dårlige erfaringer kommer til nytte.

Anlegget i Tromsø har inspirert på flere måter. Avtalen som er inngått med Tromsø kommune om miljøtiltak i byen er de imponert over. Likeså informasjonssida ved hovedvegutbygginga har de mye godt å si om.

Hovedoppgaven om Tromsøysundtunnelen skal legges fram på avslutninga av årets anleggslederskole. Det skjer ved varmere breddegrader (üstlandet) i juni.



Med Tromsøysundtunnelen som hovedoppgave: Bak: Terje Elveos og Sigve Martinsen. Foran: Leif Kjølén.

Anleggslederskolen

Det er fjerde gang vegvesenet arrangerer skole for anleggsfolket. Og opplegget blir stadig bedre i følge de 3 utplasserte i Tromsø. Det at elevene er en blandet gjeng ser de som en fordel. Forholdsvis nyutdannede folk og anleggsfolk med mange års praksis går godt sammen. For de nye er det mye å hente fra "veteranene" - og for de gamle er det greit å komme utenfor tunnelåpningen eller vegskråninga for å se at det finnes en annen verden.

Skolen er lagt opp med mye gruppearbeid. Det gir rom for lærerike diskusjoner. Utplassering på ulike anleggskontor gir også mye lærdom. Dessuten knyttes det kontakter - både i praksisperioden og på skolen for øv-

rig. Det kan være godt å ha med seg hjem til bruk i framtida. Vegvesenet er jo som kjent EN etat - og det er ikke nødvendig "å finne opp kruttet" i alle fylkene hele tida.

Trivelig opplevelse

For øvrig har Sigve, Leif og Terje trivdes godt i Tromsø. De berømmer anleggskotoret i Breivika for god behandling. Med så mange varme folk omkring seg - gjør det ikke så mye om det er kaldt ute!! (sitat Terje!!)

BEDRE LEDERE??

Vel gjennomført mellomlederopplæring i Troms

av Lisa Sundstrøm/Kari Hesselberg

Mellomlederne - en gjeng på 31 menn og 2 kvinner. Alle ledere rett under avdelingslederne tilhører denne gruppa. Det gjelder anleggsledere, vegmestere, stasjonssjefer og seksjonsledere. Opplæringa startet i høst, og det har vært 4 samlinger siden den tid.

Ansvarlig for opplæringa har vært Kari Hesselberg og Torbjørn Naimak. De har hatt dessuten hatt bistand fra Jan Kato Fremstad og Hans Aasmundsen ved organisasjonskontoret i Vegdirektoratet på første samling samt til gjennomføringen av HILO-profilen. I tillegg har Ivar Kjøl del tatt som ekstern konsulent på de to siste samlingene.

Hva har de så lært gjennom disse månedene?

Kari Hesselberg kan fortelle at det har vært mange tema på samlingene.

Hovedtemaene har vært:

Målstyring:

Arbeid med årsplan for 1993 og erfaringer med årsplanleggingen.



Kursleder Kari.



Bedre ledere? Hallvard og Jens ser positive ut!

Ledelsesutvikling:

Ledergruppene i avdelingen drøftet ledelse av avdelingen og den enkelte lederstil, samt satte seg mål for forandring

Kvalitet:

Kvalitetssikring, kvalitetsrevisjon og kvalitetsforbedring

Etikk:

Verdier og holdninger i forvaltningen og etaten vår

Konfliktløsning:

Hvordan forbygge og håndtere vanskelige situasjoner og konflikter på jobben

Økonomi

Dessuten har det vært en sentral målsetting på hele kurset å få fram de forventinger som er til mellomlederne. Hva skal mellomlederrollen være og ikke minst hva slags ledere trenger etaten.

HILO-profilen som alle lederne gjennomgikk ga dem tilbakemelding både fra "grasrota" og overordnede.

Bedre ledere?

Om den ovennevnte "menyen" gjør ledergjengen til bedre ledere - det skal vi andre erfare gjennom årene som kommer. For det må vel ha vært noe av meningen med kurset!!!

Kari har vært kursleder. Hun har hatt mye å gjøre med planlegging og tilrettelegging. Det faller derfor naturlig å spørre henne om våre ledere er blitt bedre - om de har utviklet sitt lederskap - gjennom disse undervisningsmånedene.

- Det har vært bra at avdelingslederne og alle mellomlederne har deltatt sammen på alle samlingene, fordi det har fokusert på avdelingsledelse - teamløse. Det er oppstått en kommunikasjon mellom lederne i etaten som er veldig nyttig. Det har også vært veldig viktig at assisterende vegsjef har vært til stede under hele kurset, sier Kari.

- Jeg tror dessuten at det er satt i gang nyttige prosesser rundt på avdelingene når det gjelder årsplanarbeidet, ledelsesutvikling og forandring, konflikthåndtering og etikk/verdiutvikling. Konfliktløsning var for øvrig et tema de fleste tok veldig godt i mot, forteller Kari.

- Dessuten har alle mellomlederne hatt godt av å treffe likesinnede på andre avdelinger. Det blir mindre fagprat og mer prat om ledelse!

Det har for øvrig vært helt avgjørende for kurssets suksess at toppledelsen har engasjert seg. Min samarbeidspartner på kursopplegget, Torbjørn Naimak har vært kjempfin å samarbeid med.

Dette får være blomsterbuketten fra Kari til Torbjørn! (red.anm.)

Konkrete tiltak

HILO-profilen la grunnlaget for "selvransakelse" og tiltak. Konkrete mål for det videre arbeidet er viktig.

Noe av det mest konkrete som kom fram under de siste samlingene kan med fordel nevnes:

- Alle avdelinger setter seg minst 3 målsettinger om forbedring av kvaliteten.

- Utvikling av avdelingsledelsen. Hver avdeling har satt konkrete mål for å utvikle ledelsen av avdelingen.

- Utvikling av egen ledelse. Hver leder har satt seg konkrete mål



Liss – en av de to jentene på kurset.

for å utvikle seg selv som leder. Dette gjøres med bakgrunn i HILO-profilen.

To av de som har gjennomgått mellomlederopplæringa har vært Knut Helge Grimstad og Liss Lauritzen.

Knut Helge jobber som prosjektleder på anleggene Mjøsend-forbindelsen og Dyrøyforbindelsen.

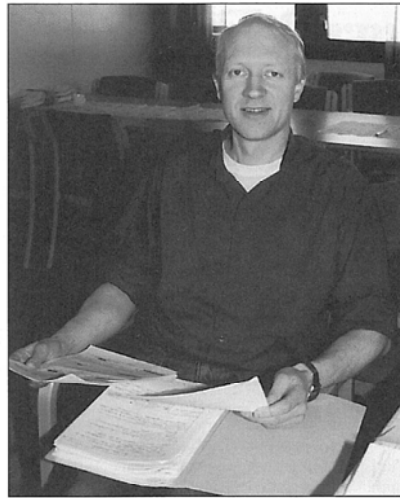
Knut Helge har vært gjennom mye lignende lederstoff på Anleggsleder-skolen.

Likevel ble han anbefalt å gjennomføre vår egen opplæring. Og det er han glad for. Her har han fått muligheten til å diskutere og samarbeide med folk i samme fylke - og folk som han i framtida vil ha nær kontakt med.

- Til vanlig prater vi fag på driftsmøtene våre, men aldri egentlig om hvordan vi gjør jobben vår og hvordan vi er som ledere. Det er nytt for oss - og lærerikt. Vi blir mer åpne på den måten, sier Knut Helge.

Av tema som har vært gjennomgått under opplæringa kommenterer han spesielt HILO-profilen. Den ble på en måte mest konkret. Han satte pris på tilbakemelding, og ble langt fra knust! Meninga er jo at man skal forbedre seg. Det er behov for utvikling, gi tilbakemelding og sette mål. For egen del har han satt opp en liste for hva han skal gjøre annerledes/forbedre i framtida. Det er mye man kan bli mer bevisst på, sier Knut Helge.

Regelmessige møter med staben på anleggene er et av områdene. For øvrig har opplæringa vært grei. Alt har



Knut Helge studerer smilende HILO-profilen.

ikke vært like nyttig, men det er alltid noe å hente. Spesielt de eksterne foreleserne har vært bra, sier Knut Helge.

Liss Lauritzen er leder for Fellestjenestene på vegkontoret og en av de tre jentene som er ledere i vegvesenet!! For øvrig har det å være jente i en slik mannsdominert flokk gått greit. Også Liss har vært borti mye av stoffet tidligere - blant annet på Saksbehandlerhøgskolen.

Men det er fint å få stoffet presentert på nytt - og i vegvesensammenheng. Tidligere ledelsesundervisning har vært mer generell, sier hun.

Liss er fornøyd med kurset - og berømmer Kari Hesselberg for en utrolig bra jobb og en nitidig planlegging. Det gjelder for øvrig også den andre "kurs-ansvarlige" - Torbjørn Naimak.

Også for Liss har HILO-profilen vært det mest konkrete. Den har gitt muligheten til å sette lyset på hver enkelt leder - og ikke bare ledelsen som ei samlet gruppe. Tilbakemelding om hvordan jeg fungerer som leder har lært meg mye, sier Liss. Dessuten har opplæringa gitt lederne på min avdeling følelsen av å jobbe

mer sammen, sier Liss. Vi kan se på problemene sammen og gripe fatt i felles problemer. Hun håper for øvrig at HILO-profilen blir fulgt opp etter ett år med en ny vurdering. Det vil gi oss muligheten til å se om vi har forbedret oss eller ikke.

mange dyktige ledere, og han er imponert over hvor langt vi er kommet med ledelsesutvikling. Han bør vite hva han snakker om etter å ha jobbet med ledere i næringslivet i årtider. Han er for øvrig også im-



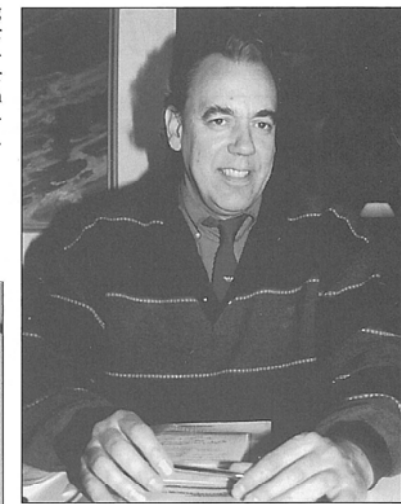
Overrekkelse av diplom for vel gjennomført opplæring. Fra: Torbjørn Naimak og Kari Hesselberg. Til: Kåre Tone.

For egen del har Liss fått tilbakemelding om en del ting som må forbedres. Det gjelder blant annet tilbakemelding til andre på seksjonen.

Ekstern konsulent

Ivar Kjøll har fulgt mellomlederopplæringa på de to siste samlingene. Etter å ha jobbet med avdelingsledergruppa hos oss gjennom ett år (LUP-samlinga) - ble mellomlederne en naturlig etterfølger.

Og han har stort sett godord å si om våre ledere. Det beste er kanskje at de har evnen til å se sine feil og mangler, og har lyst til å forbedre seg. Tilbakemeldingene oppfattes som utfordringer. Og det er svært positivt. Vi bør være stolte av lederne i Statens vegvesen, sier Ivar Kjøll. Vi har



Ivar Kjøll – eksternkonsulent med "god-ord" om vegvesenet.

ponert over den åpenheten som etter hvert har rådet blant kursdeltakerne. Det lover godt!!

For øvrig synes han at vi er heldige i Statens vegvesen. Det satses enormt på å belære lederne, både økonomisk og faglig. Og hva er vel bedre!!!

Det viktigste med lederopplæringa er at forholdene legges til rette for at læring kan finne sted. Opplæring er en prosess som kan endre adferd - men hva som er utslagsgivende er vanskelig å si. Bedre ledere bør i hvert fall bli resultatet!



Planavdelinga underholder med sang på avslutningsfesten.

Forbrødring over fylkesgrensene



Anleggsfolk fra Møre- og Romsdal. Oddmund Tangen, Kristen Leikarnes, Geir Egil Tangen, Arvid Engkrok, Steinar Brevik og Einar Strand.

av Lisa Sundstrøm

Møre- og Romsdal består av mange fjorder og øyer. Derfor er det også et typisk "fergefylke".

Hva er da mer naturlig enn å hente inn fagfolk fra dette fylket når vi skal bygge fergeleier!

Så er da også gjort på fergesambandet Breivikeidet - Svensby. Det er for øvrig ikke første gang at Troms benytter seg av "fergehjelp" fra Møre- og Romsdal. Det var dette fylket som laget detaljplanene for fergeleiet på Karlsøy. Forbrødring eller samarbeid - to ord med god klang som lokket VEGSTIKKA til å besøke etatsfrendene i sjøkanten.

FERGESPECIALISTER

Det siste halve året har "fergekai-gjengen" fra det høye vestland bodd og jobbet på Svensby (i eget hus på landsbygda). Da VEGSTIKKA tok en tur innom fergeleiet var 6



Arvid Engkrok og Steinar Brevik på god vei til å kvitte seg med den gamle fergebrua.

mann i arbeid. Det var like før fergebrua skulle monteres - og arbeidsinnsatsen var på topp.

Vanligvis består arbeidsgjengen av 4 mann. Det jobbes 14 dager med 12 timers økter. Så er det ei uke fri. Slik skifter Møre-gjengen på å bo 2 uker i "kalde nord" og ei uke på varmere breddegrader. Skjønt de klager ikke - selv om de hvite fjellene som omkranser Ullsfjorden var dekt helt ned i fjærsteinene. Det kan være tøft å bo på Vestlandet også! Dessuten har de en jobb som skal gjøres - og den kan like gjerne være i Troms som i Rogaland.

Fergekai-gjengen er nemlig spesialister innen sitt arbeidsområde - og neste arbeidsoppdrag blir for noen i gjengen Sør-Trøndelag.

FØRST I NORGE

Fergebrua som monteres i skriven-de stund (midten av mai), er en helt ny konstruksjon. Den er den eneste i landet for øyeblikket. Selve konstruksjonen kalles ensidig oppheng og består av EN løftesynder.

Fergebrua på Svensby er for øvrig bygd opp på den gamle brua. Dette har pågått mens trafikken har gått som vanlig.

På Breivikeidet bygges samme type fergebrua, men det nye dette fergeleiet er bygd ved siden av det gamle. Det er for øvrig A/S Anlegg som står for dette arbeidet.

ØKT KAPASITET

Den nye fergebrua er 18 m lang og 7 meter bred. Det betyr at 2 biler kan kjøre i bredden. Slik øker kapasiteten. I tillegg settes det inn ny ferge på sambandet. Den nye ferga tar 50 biler og er ei såkalt pendelferge. Det betyr at det er propell i begge ender og at ferga slipper å snu hver gang den skal til eller fra. ...Og ferga har Bjørklids fergerederi kjøpt inn fra - selvfølgelig: Møre- og Romsdal!



Første fergeleie i Norge med ensidig oppheng.

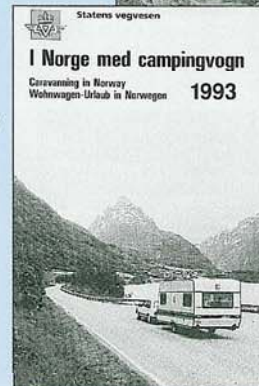
"I NORGE MED CAMPINGVOGN" og "CAMPING OG BOBILTURISME"

heter to nye brosjyrer/kart som Statens vegvesen har vært med på å utforme. Campingvognkartet har anbefalte kjøreruter i Norge og tips om kjøring med campingvogn. Bobil-kartet har oversikt over tømmeplasser for camping, bobil og busstoiletter. Begge kartene finnes på våre vegstasjoner, biltilsynssteder og på vegkontoret!

Lisa

CAMPING- OG BOBILTURISME

Statens vegvesen har utgitt to nye brosjyrer/kart som heter "I Norge med campingvogn" og "Camping og bobil-turisme". Kartene inneholder informasjon om campingplasser, bobilplasser, busstoiletter og tømmeplasser for campingvogn. Kartene er utarbeidet av Statens vegvesen og er tilgjengelige på alle vegstasjoner og biltilsynssteder.



NORWAY 1993

TO NYE BRUER I FYLKET

av Lisa Sundstrøm

Ei bru kan være et kunstverk. Den kan være et monument - over utvikling, framskritt eller galskap. Snart har vi to nye slike kunstverk i fylket vårt. De vil stå som monument over folks behov for å være en del av fastlandet.

Men selv om ei bru ikke akkurat er en naturlig del av landskapet - vil både Dyrøybrua og Mjøsundbrua bli to verdige skaperverk. Neste år er dette en realitet. Begge bruene skal nemlig stå ferdig i 1994 - den ene om sommeren - den andre om høsten.

VEGSTIKKA tok turen til Finnlandsneset og Løksa - for å komme anleggsarbeidene nærmere. Det som var ment som en vartur ble en vintertur. Nord-Norge er som kjent en variabel opplevelse. Derfor er det anleggsfolket som er festet på filmen, bruarbeidene ble en uklar opplevelse i snøbygene! Men det kan forsikres om at arbeidene går framover - både med bruene og tilførselsveiene.



Fra anleggskontoret på Finnlandsnes: Fra venstre: Kontrollingeniør Ivar Kaino, Byggeleder Asbjørn Johansen og oppsynsmann Tormod Nergård.

Forsinkelsen vil trolig ikke medføre at ferdigstillelsedatoen endres. Det er for øvrig lagt opp til mer intensiv drift i tida framover.

At øya kommer nærmere fastlandet skyldes delvis ei fylling som stikker 700 meter ut i Dyrøysundet. Til denne har det gått med 450.000 m³



DYRØYBRUA

Arbeidet går for fullt på forbindelsen som skal bringe Dyrøya nærmere fastlandet. Selv om uværet i Nord-Norge satte en stopper for arbeidet med brua tidligere i vinter, har det vært produksjon på anlegget hele tida.

Der mangler ennå noe vesentlig ved Dyrøybrua!



stein!! Selve brua vil bli 605 m. Hele prosjektet - som går fra Finnlandsneset på fastlandet til Sandvika på Dyrøya er 6 km lang. Dyrøybrua bygges av Selmer AS, mens vegvesenet står for det øvrige av arbeidet med anlegget.

Prosjektets opprinnelige kostnadsoverslag vil få en økning på et par millioner. Dette skyldes blant annet ugunstige grunnforhold og en del endringer i detaljprosjekteringa av brua.

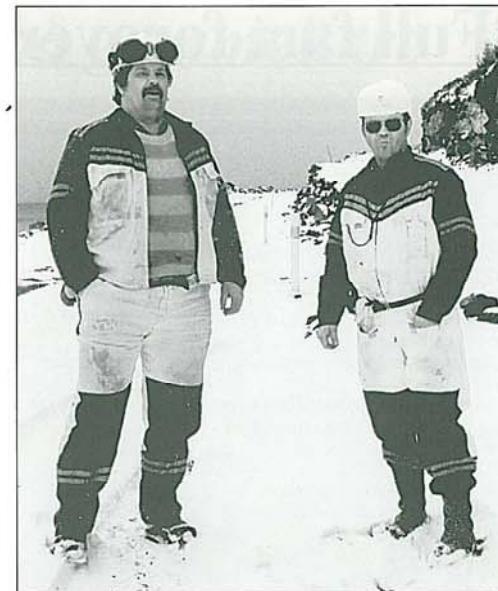
Dyrøybrua har for øvrig det lengste spennet i Nord-Norge for denne brutypen (fritt frambygg).



MJØSUNDBRUA

Lenger sør i fylket troner stadig mer av Mjøsundbrua fram. Den er 840 m lang, og det vil gå med 11.000 m³ betong og 2.000 tonn armering!! Hele prosjektet går fra Løksebotn i Salangen og til Fornes på Andørja, en strekning på 17 km. Foruten Mjøsundbrua består anlegget av tilførselsveger på begge sidene av brua, 13 km ny veg og 3 km opprusting av gammel veg. Dessuten er det bygd en 110 m lang tunnel på Andørja.

Arbeidene går etter planen, og selv om det er problemer med ei ur på Andørja, har dette ingen betydning for framdrifta. Det er tvert i mot en utfordring for anleggsgjengen. Enten blir det justering av veggen eller overbygg.



Stein Ivar Steinsund og Odd Arne Fossbakk i arbeid på Mjøsundanlegget.

Mjøsundbrua bygges av EEG Henriksen Anlegg A/S, mens vegvesenet også på dette anlegget stort sett tar seg av det øvrige anleggsarbeidet.

Kostnadmessig ligger Mjøsundanlegget godt an, faktisk 4 millioner under de budsjetterte 191 millionene.



Ny bru i Løksebotn på tilførselvegen til Mjøsundbrua.

Full fart forover for KRØSUS

av Ole Sandvik

Overnevnte vedtak ble fattet i styringsgruppemøte 30. april i år.

Vedtaket ble fattet etter en lengre kartlegging av ulike sider ved prosjektet i pilotfylkene. Administrasjonsdirektør Kjell Haaland brukte tre timer på sin analyse før følgende konklusjon ble trukket:

– hovedprosjektet KRØSUS starter opp 1. januar 1994 ved alle vegkontor.

På prosjektledersamling den 6. mai ble detaljene for det videre arbeidet trukket opp.

Opplæring

Driftsansvarlige, systemansvarlige og brukerstøtter vil få introduksjonskurs i juni måned. Hovedtyngden av opplæring for ressurspersonell starter i månedsskiftet august - september og vil gå tilnærmet kontinuerlig de neste 5-7 ukene.

Planen er at brukeropplæring skal starte i oktober-november.

Deler av opplæringen skal gå sentralt, andre deler er planlagt regionalt,

mens brukerstøtte- og brukeropplæring vil i sin helhet gå på vegkontoret.

Maskinutstyr

Det er noe uklart når vi får ny EDB-maskin montert, men i verste fall vil dette skje i oktober. Deler av opplæringen vil derfor måtte

gå over linje til Vegdirektoratets maskin.

Hospitering i Hordaland

7. - 8. juni vil prosjektledelsen, driftsansvarlige og systemansvarlige få de første synlige bevis på hva KRØSUS bringer ved en todagers hospitering i pilotfylket Hordaland.



NY HÅNDBOK FRA VEGDIREKTORATET

164 -UTFORMING AV BRUER

veiledning 0196 sider

Hensikten med håndboken er b.l.a. å gi planleggere et lett tilgjengelig hjelpemiddel. Den gir også referanser til faglitteratur om bruestetikk. Håndboken er beregnet på b.l.a. planleggere i Statens vegvesen, kommunene samt rådgivende ingeniører og arkitekter.

Interesser utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken for kr. 150,- pr. eks. + forsendelse kr. 17,- pr. sending.

Ferske skudd på gammelt tre

av May-Gøril Ellingsen

Lærlingekonferanse på Nordkjosbotn 25. og 26. mars

Først var det en, så to - så fire - og nå er det ni lærlinger i vegvesenet i Troms. To jenter og sju gutter. De er fordelt mellom anlegg og maskin, og de skal ta fagprøve i sveising, bygg- og anlegg, service-elektronikk og anleggsmaskinreparasjon.

Det er nytt for oss med så mange lærlinger i så mange fag, og de er spredt over hele fylket. Det ble derfor nødvendig med en samling hvor alle lærlingene, ansvarlige og faglige ledere samt en representant fra fagopplæringskontoret var til stede. Vi møttes på Nordkjosbotn og inntok møterommet og brakkeriggen til anleggsavdelinga.

Jan Larsen fra fagopplæringskontoret lærte oss om alle de formelle tingene; beregning av læretid, lærlingskole, prøvenemnder, fagprøve og regelverket rundt dette.

Erfaringsutvekslinga var givende. Lærlingene ble kjent med hverandres arbeidsområder og hvordan ting blir organisert andre steder. Vi ble kjent med hverandre - og ekstra godt kjent med vegsentralen på Nordkjosbotn.

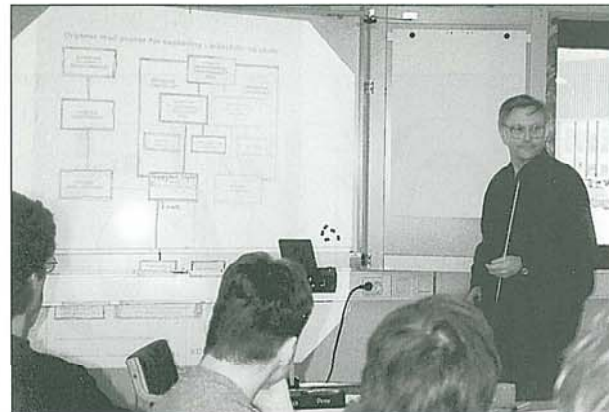
9 nye lærlinger i Troms.



Temaet helse- og miljø ble presentert av verneleder Bjørn Eriksen og hovedverneombud Hans Takøy. Vi fikk lære om arbeidsmiljøloven og internkontroll, og vi fikk en kort innføring om tjenestemannsorganisasjonene.

Til slutt snakket hovedverneombudet om mobbing på arbeidsplassen. Det gikk opp for oss som har "levet en stund" at det ikke er så lett å være svært ung og svært ny - tøff utenpå og usikker inni.

Dere andre der ute - ta godt i mot dem - de er fremtiden vår!!



Jan Larsen fra fagopplæringskontoret var en av foreleserne på lærlingekonferansen.

RING 0175

av Lisa Sundstrøm

På dette nummeret kan du nå Statens vegvesen 24 timer i døgnet.

Likhet med "frøken ur", værmeldinga og politiet har også vegvesenet fått sitt eget nummer! 0175 er vegvesenets magiske tall!

23. mars åpnet 4 regionale vegtrafikk-sentraler i Sør-Norge. Det gjelder Sør-Trøndelag, Telemark, Hordaland og Oslo. I tillegg kobles fylkessentra-lene i Møre- og Romsdal, Sogn- og Fjordane og Finnmark til systemet.

Moderne hjelpemiddel

Tidligere sto vegmeldingssentralen på Kjeller for all trafikantinformasjon. I dag er det som å ringe bokklubben når du slår 0175. Du kan velge mellom trafikantinformasjon for hele landet eller for et lokalt område. Du kan også formidle meldinger selv. Hver funksjon har sitt tall - og på nummeret 0175 får du informasjon om hvordan du skal gå fram.

Vegtrafikkentralene skal overvåke vegene dag og natt. De har kontakt med de som har beredskap lokalt. På den måten kan problemene løses umiddelbart. Samtidig fjernstyres sentralene bommer, informasjonstavler og variable skilt.

Men hva med oss?

Ryktene sier at Nord-Norge skal få sin vegtrafikkentral neste vinter.

Men hva skjer med oss i dag når vi ringer 0175?

VEGSTIKKA retter spørsmålet til driftssjef Oddmar Eilertsen.

- Når vi ringer 0175 blir vi satt over til vegmeldingssentralen. Der får vi som alle andre opplysninger om de vegene vi spør etter.



Ring 0175 - sier driftssjef Oddmar Eilertsen. Der får du opplysning om vegforholdene.

Hvorfor kommer vi et år etter resten av landet?

- Vegdirektoratet ville vente med å etablere vegmeldingssentral i nord til de hadde høstet eraringer med de andre! - sier driftssjef Eilertsen.

Hvor blir vår regionale sentral plassert?

- Vi vet ikke! Hvis det blir i Troms fylke blir sentralen i Tromsø. Vi må sannsynligvis ha heldøgnsbemanning i forbindelse med Breivika- og Tromsøysundtunnelen uansett. Men en telefon er en telefon - så hvor sentralen enn blir plassert rekker vi fram med våre opplysninger og spørsmål.



GRUNNBORERERGJENGEN

er en hardt arbeidende men samtidig "skjult" gjeng for de fleste av oss. De jobber gjerne der de andre i vegvesenet aldri ferdes - i skogen, på flåter og i sjøkanten. De jobber ute i allslags vær og "føreforhold".

Grunnborene er en gjeng på 4 stykker og hele fylket er deres arbeidsplass.

Da VEGSTIKKA "sprang" på grunnngjen jobbet de i snømassene på Tromsøya - med den nye gang- og sykkelvegen som skal gå rundt øya.

Vi bringer denne gangen en liten billedserie fra en av arbeidsdagene til grunnborergjengen. Slik kan alle de andre i vegetaten få muligheten til å se hvem disse gutta er!



Grunnborene: Arnt Gunnar Larsen, Ernst Efraimsen og John Arne Mortensen.

Lisa



På arbeid i "feltet" Ernst Efraimsen



John Gunnar Mortensen - i "bushen".

Hjelp til arbeidskamerater i Murmansk

av Lisa Sundstrøm

En delegasjon fra Norsk arbeidsmandsforbund i Troms var i midten av april på tur til Murmansk. De var der med humanitær hjelp til vanskeligstilte familier i veg- og transportarbeiderforbundet.

Fra vegvesenet stilte Hans Takøy, Jan Lind, Jens Petter Richardsen, Sigmund Steinnes og Agnar Kvernmo. Ellers var øge Seppola fra Arbeidsmandsforbundet med på turen.

Åge Seppola forteller at avdelinga har drevet innsamlingsaksjon i flere måneder for å kunne hjelpe folk i søsterforbundet på russisk side. De tre nordligste fylkene inngikk i fjor høst en intensjonsavtale med det russiske veg- og transportforbundet. På den måten kom de i kontakt med folk som levde under svært vanskelige forhold - både økonomisk og menneskelig. Alle fylkene i de nordligste delene av landet har stilt opp, fra Finnmark til Nord-Trøndelag. Responsen har resultert i at aksjonen vil bli gjentatt kommende høst. Da vil hjelpa bli kanalisert gjennom kontakter i fagbevegelsen i Murmansk.

Hjelp til de som trenger den mest

Et av siktemålene var at folk fra avdelinga selv skulle være med på å dele ut mat og klær til de trengende. På den måten hadde vi garanti for at hjelpen kom dit det var mest behov for den, sier øge Seppola. Det var dessuten viktig for bidragsyterne



Lasting av potet i Murmansk - Hans Takøy med Åge Seppola i bakgrunnen.

at hjelpa ikke forsvant i den "store mengden". Samarbeid med organisasjonen i Murmansk førte til at vi fikk dele ut pakkene selv. Det var for øvrig en sterk, men samtidig god opplevelse, men samtidig god opplevelse, sier Seppola. Vi fikk også muligheten til å besøke familier i forbundet etter at pakkeutdelinga var over.

I tillegg til matpakker og klær hadde gjengen fra Norge også med seg 80 sekker med poteter. En del av dette ble sent til en liten gruvlandsby på Kola, Jena. Forholdene for arbeiderne og familiene i byen er elendige. Arbeiderne har ikke mottatt lønn siden november i fjor. Det har resultert i sultestreik blant 66 av de ansatte. Fagbevegelsen i Murmansk har dårlig økonomi og ikke streikfond. De kan derfor ikke bistå de streikende på noen måte.



Sigmund Steinnes fra vegvesenet på familiebeseøk i Murmansk.

Familiebeseøk

Murmanskturen ga også mulighet for familiebeseøk. Gjengen fra vegvesenet delte seg i gruppe på 2. Hans Takøy og Sigmund Steinnes besøkte 5 familier, og Hans forteller spesielt om et av besøkene.

- Vi tok buss sammen med familiefaren hjem til blokka - 0,12 øre for bussbilletten! Her møtte vi resten av familien som besto av mor og 4 barn i alderen 7 til 13 år. Mor var arbeidsløs og faren jobbet som sjåfør med ei månedlig inntekt på 65 kr! Pakkene fra Norge var derfor kjærkommen, sier Hans.

Om mottakelsen i hjemmet var også kjærkommen. Det var en utrolig velkomst. Språkbarrieren var fullstendig, men den varmen vi ble møtt med gjorde sitt til at vi forsto hverandre! Vi fikk også servering av det lille de hadde, sier Hans. Det er en rik opplevelse å få møte slike folk! Jeg er for øvrig glad for at vi klarte å gjennomføre denne aksjonen slik vi ønsket. Det er utrolig mange detaljer å planlegge, men vi har møtt så mye velvilje fra alle hold - at det meste har gått greit, avslutter Hans.

Takk til alle bidragsytere

Norsk Arbeidsmandsforbund vil rette en hjertelig takk til alle som har bidratt med støtte til aksjonen. Det gjelder både enkeltpersoner, klubber, foreninger og offentlige instanser som har vist stor velvilje!

En ekte Klara klok i våre rekker!

av Lisa Sundstrøm

Forslagsordninga inspirerer stadig våre folk til nye oppfinnelser, nye ideer og nye forslag. Denne gangen er det Ann-Sylvi Hansen som har lagt hjernecellene "i bløtt" og utformet et nytt skjema for innbytte av utenlandske førerkort.

Som ny saksbehandler av utenlandske førerkort har Ann-Sylvi opplevd vanskelighetene med å finne fram i de ulike oppslagsdokumentene. Hun mente det måtte finnes en enklere måte å gjøre dette på.

Dessuten har Ann-Sylvi en viss "forkjærlighet" for skjemaarbeid! Det lever en liten "oppfinner" i henne. Hun så det derfor som en utfordring å utforme et nytt, enklere og bedre skjema til bruk i det daglige arbeid.

Som bakgrunnsmaterieell til dette skjemaet har hun brukt stoff fra tidligere skjema, transparenter og brev fra Vegdirektoratet. Hun har laget ett enkelt skjema som definerer alle krav og som således også kan brukes som



Diplom for godt forslag. Ass. vegsjef Torbjørn påskjønner Ann Sylvi for godt forslag.

sjekkliste. Skjemaet har ulike farger i de ulike kolonnene. Dette som et virkemiddel for å lette arbeidet. Ved trafikant og kjøretøyavdelinga i Troms er dette nye skjemaet gått inn som et ledd i kvalitetssikring av arbeid med utenlandske førerkort.

Ann-Sylvi "konstruerte" i første omgang skjemaet for å gjøre en del av sitt daglige arbeid mindre komplisert.

Men skjemaet er etterhvert også tatt i bruk ved biltilsynstasjonene i fylket.

For sitt forslag er hun blitt premiert lokalt med kr 6.000. Forslaget er oversendt til sentral avgjørelse, og Ann-Sylvi håper at også andre i vegvesenet kan få nytte av dette skjemaet.

Hvorfor gjøre ting komplisert når det kan gjøres enkelt!!

Skjemaet er i 4 deler - et skjema for hver landsgruppe.

NÅR SNØEN FORSVINNER RUNDT ST.HANS KAN VI REGNE MED EN SEIN VÅR!!!



God rast!!!



PERSONALNYTT

Tiltredelse:

Bjørg Vollstad, renholdsbetjent,
Storslett vegstasjon
Åse Jermoson, fullmektig, Harstad
vegstasjon
Elin Isaksen, oppsynsmann dekkeleg-
ging, Vegkontoret
John-Arne Mortensen,
spesialarbeider (grunnborer)
Brynhild Svendsen, renholdsbetjent,
Vegkontoret

Fratredelse:

Jan Nordhus, Kvaløysletta
Sverre Sandstrand, Nordkjosbotn
Aldor Larsen, Aspelund

*Nytt «ansikt utad»
på Harstad vegsta-
sjon: Åse
Jermoson.*



Vi gratulerer!

Med 50-års dagen:

Odd A. Sæther,
9350 Sjøvegan 1. juni

Med 60 års dagen:

Kristian Myrvold,
9220 Moen, 19. juni
Asmund Jenssen, Plutoveien 16,
9020 Tromsdalen 22. juni

Med 25 års tjeneste i etaten:

Agnar Hansen,
Nordmannvik, Olderdalen
Arthur Osvaldsen, Nordkjosbotn

TAKK

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning mitt 25 års virke i etaten.

Thor Stenseth

Takk for oppmerksomheten med blomster og gave fra vegkontoret i anledning min siste dag som vegmester 26. mars.

Sverre Sandstrand

Takk for oppmerksomheten i anledning min 60 års dag.

Norvald Jakobsen

Jeg takker for blomster, gaver og oppmerksomhet i forbindelse med min 50-års dag.

Sigmund Molund

Takk for oppmerksomheten i anledning 60-års dagen.

Ludvik Nilsen