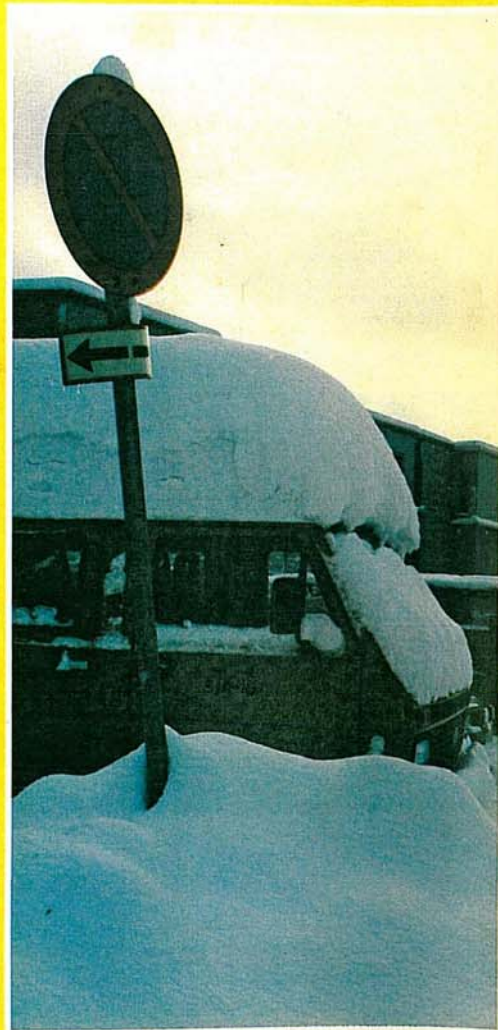


C

Returadresse:
Statens vegvesen Troms
9005 TROMSØ



Det er bare en ting gule
biler ikke kan hjelpe deg med:
VÆRET

Vegstikka

Bedriftsblad
for Statens vegvesen Troms

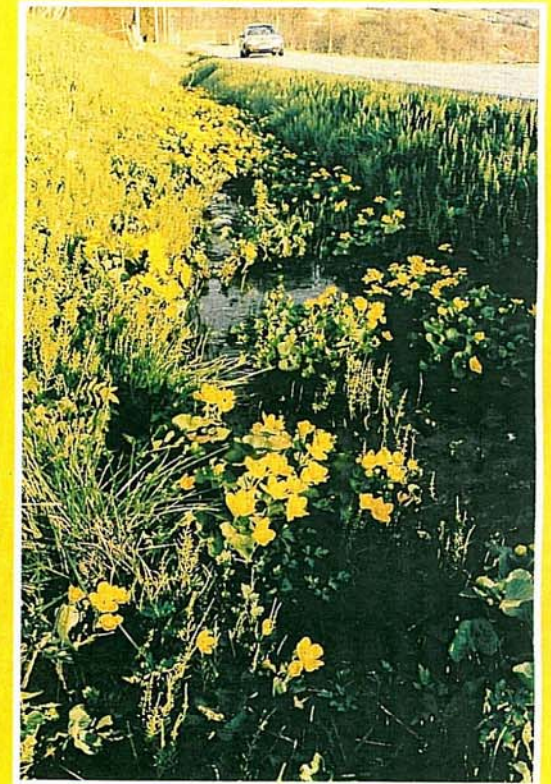
Nr. 2/3 - 1996 - 28 ÅRGANG

ØKOSYS

Prosjekt Sør-Troms

Bråstopp i Midnattsol

Vegarbeid - Sommeren 1996



Statens vegvesen
Troms

Med turistsesongen foran oss!

Følgende er sakset fra «Nye Troms» midt på hviteste vintoren. Hvordan i all verden skal det gå nå når sommeren står for døra? Hva skal vi gjøre med alle turister langs våre vegger når ingen snø er til hinder for skiltene?



BEDRIFTSBLAD
FOR STATENS VEGVESEN
TROMS

Nr. 2/3 1996 - 28. årgang

Redaktør:
Lisa Sundstrøm

Medarbeider:
Bente Skogdal Johnsen
Gunn Karlsen

Redaksjonsråd:
Torbjørn Naimak
Gunnhild Henriksen
Gunnar Sørensen
Ann Synnøve Elvevold

Utgiver:
Statens vegvesen Troms
9005 Tromsø
Tlf. 77 61 70 00

Produksjon:
Desk top publishing

Grafisk produksjon:
Trykksak Leverandøren A.s
Tromsdalen

Opplag:
1450 eksemplarer

Hvetebrødsdagene er over!



I snart ett år har vi levd i den nye organisasjonen. «Nå blir alt så meget bedre» sa noen. Andre sa at verden (vegvesenet) går under. Sannheten ligger nok et sted midt i mellom. Det er nok ikke å stikke under en stol at den nye organisasjonen både har vært en prøvelse, en utfordring, en pine og en lykke. De fleste avdelingene har hatt sine avdelingssamlinger hvor allsang og «familie-lykke» har stått på programmet. De er blitt bevisst sin egen eksistens, sin egen fortreffelighet og sin egen styrke. De er nærmest blitt små stammer med egen logo, egen sang og behov for å vise sin forskjellighet fra hverandre. Men midt oppi all gleden over sin egen kjernefamilie er det lett å glemme resten av slekta - alle «søskenbarn, tanter og onkler» på de andre avdelingene.

Folk klager på den nye organisasjonen, på manglende effektivitet, tungrodd system, dårlig lederskap og lite medmenneskelighet. Slik er det ofte i hvetebrødsdager. Det er rart å bli kjent med seg selv på en ny måte - se seg selv i forhold til andre, både i kjernefamilien og i forhold til den nye slekta. Men det kan gå over.....med god innsats fra alle parter. Hvis ikke plager de onde tankene fellesskapet som en tærende byll, stadig voksende inntil skilsmissen er et faktum. La ikke dette skje med vår nye organisasjon. Søk «familierådgivning» før det er for sent!

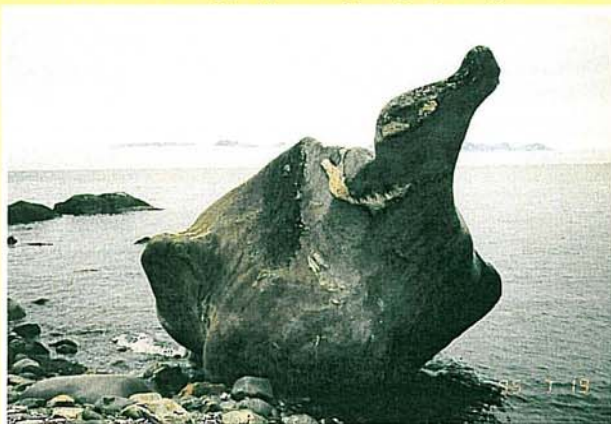
Lisa

Forsteining

Foto: Kjetil Løding

Fossiler og rare ting fra en svunnen fortid dukker ofte opp i gravhauger og nye veggarseller.

Det kan være vanskelig å forstå at dette en eller annen gang har tilhørt dyreriket. Men noen ganger lager naturen hele og forståelige dyr - uten fortid og nåtid!! Det er heller ikke snakk om skulpturer eller keramiske overraskelser utformet av en eller annen kunstner, bare en fiks ferdig fugl i stein. Litt stor er den kanskje i forhold til vanlige fugler, men like vakker der den ligger i fjæra i Lauksundet nord for Nymoen på Arnøya.



En hilsen til alle ERNSTER i Statens vegvesen

Kjære Ernst Efraimsen,
Ernst Selvik, Ernst Hansen
og Ernst Jensen!

Visste du at en by i
Tyskland er oppkalt
etter deg?
Nå vet du det!

God sommer!

Foto: Marit Vollan

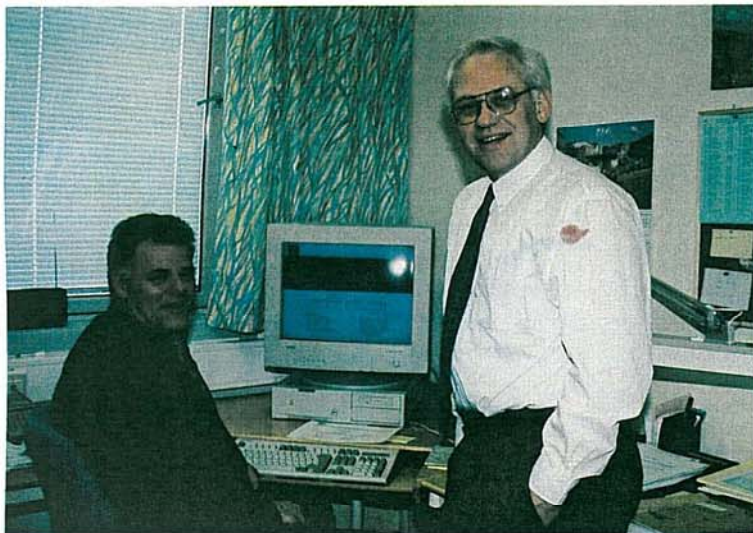


NYE UTFORDRINGER

Tekst: Administrasjonssjef Ivar Vik / Foto: Lisa Sundstrøm

Statens vegvesen Troms har fått ansvaret for to store og spennende prosjekter i 1996 og 1997, som stiller store krav til administrasjonsavdelingen (først og fremst) og resten av organisasjonen vår.

- * SVEIS
- * ØKOSYS 1998



Stig Johansen og Ivar Vik - henholdsvis prosjektleder og systemeier for ØKOSYS.

SVEIS er Statens Vegvesens InformasjonsSystem, hvor et nytt arkivsystem er den første byggesteinen.

Lokal prosjektleder er Liss Lauritzen, og prosjektet er nærmere omtalt på neste side.

ØKOSYS 1998 er videreutviklingen av regnskaps-systemet, fra KRØSUS i 1994 til en ny komplett løsning som skal tas i bruk fra 1. januar 1998 over hele Statens vegvesen. Lokal prosjektleder er Stig Johansen, seksjonsleder for økonomiseksjonen.

Systemeier for SVEIS og ØKOSYS i Troms er administrasjonssjefen.

I Troms har vi fått ansvaret for både å utforme nye løsninger, og deretter ta disse i bruk som prøveprosjekter (pilot) - SVEIS fra 11. juni og ØKOSYS fra 1. januar 1997.

Stortingsvedtaket som lå bak arbeidet med «Det nye vegvesenet» forutsetter også at det skal være atskilte regnskaper for produksjonsdelen og for myndighetsdelen. Dette er ikke lett å få til i den vanlige KRØSUS-modellen, og i flere måneder har det vært arbeidet med grunnlaget for en ny løsning.

Første trinn i dette har vært en «mulighetsstudie», hvor

de forskjellige kravene og alternativene har vært listet opp. Etter en høringsrunde til alle vegkontorene, og de enkelte delene av direktoratet, arbeider vi nå med et endelig forslag, som skal vedtas (forhåpentlig) av vegdirektøren 28. mai.

De neste trinnene blir så å forme detaljene, lage rapportforslag og arbeidsbeskrivelser, og sette i drift en prøveversjon fra 1. januar 1997.

I dette arbeidet samarbeider vi blant annet med Rogaland, som skal lage en ny «innkjøpsmodul», som skal settes sammen med den nye regnskaps-

løsningen før vi tar denne i bruk fra nyttår.

Ansvaret som prøvefylke, noe vi skal være i hele 1997, betyr at vi skal prøve de enkelte delene av de nye regnskapspakken for å finne både de gode sidene og svakhetene, slik at Statens vegvesen har en så god regnskapsløsning som mulig fra 1. januar 1998.

Opgavene blir mange og krevende, vi skal blant annet kjøre en ny og forbedret opplæring i løpet av høsten for mange medarbeidere, men vi regner jo også med at den nye løsningen skal bli bedre enn dagens løsning. Det er i første rekke produksjons- og administrasjonsavdelingene som står foran de største ØKOSYS-oppgavene i 1996, mens vi alle blir berørt av endringene i 1997.

Noen ting står likevel fast:

- * Regnskapet får samme form i framtiden som i dag.
- * Den nye «regnskapspakken» blir levert av samme firma som har levert den regnskapspakken vi bruker i dag.

Vi tror det følger mange spennende utfordringer med SVEIS og ØKOSYS, til beste for oss alle sammen.



Prosjektgruppe Pilot Troms: Ole Magnus Ellefsen, Jens Aarbø (observator), Ann-Sylvi Hansen, Anne Reeberg, Ann-Sissel Hansen, Geir Berger, Anne-Mari Enoksen, Liss Lauritzen (prosjektleder), Edny Ostad, Mona Martinussen, Nils Johnsen, og Svein Siggerud (fra leverandøren SNI).

Vi SVEISer oss sammen i vegvesenet

Tekst: Liss Lauritzen (prosjektleder Pilot Troms) / Foto: Lisa Sundstrøm

Etaten tar i bruk et nytt edb-system. Systemet har fått navnet SVEIS som står for Statens vegvesens informasjons- og saksbehandler-system. Alle i vegvesenet med kontorplass og en PC vil bli berørt av dette nye hjelpemidlet.

Systemet er basert på Riksarkivarens NOARK-standard for journalsystemer i Statsforvaltningen. Hovedårsaken til at vegvesenet innfører et nytt system er at det systemet vegvesenet bruker i dag ikke tilfredstiller kravene satt av Riksarkivaren, som er den øverste arkivmyndighet i landet.

SVEIS leveres av Simens

Nixdorf og bygger på standardssystemet Doculive med diverse tillegg tilpasset vegvesenets behov.

Det blir ikke en felles database for hele landet, men en database for hvert fylke. Det vil si at Troms vil få en database hvor alle ansatte i vegvesenet med tilgang til PC vil få tilgang. All korrespondanse vi selv produserer vil bli lagret i full tekst. Det betyr at en saksbehandler på f.eks. Storslett kan gå inn og se på en sak som er skrevet i Harstad eller en annen plass i fylket. Inngående korrespondanse vil ikke bli lagret i fulltekst da scanning av dokumenter først er planlagt i neste trinn.

I SVEIS kan du registrere og gjenfinne opplysninger om saker og dokumenter, det vil si ekstern og intern korrespondanse. SVEIS inneholder en rekke funksjoner som på en enkel måte gjør det mulig å kontrollere og følge saksbehandlingen. Du kan for eksempel raskt få oversikt over dokumenter som ikke er besvart (restansekontroll), dokumenter som må besvares innen en gitt dato (forfallsdato), hvem som er saksansvarlig, hvilke dokumenter som inngår i en sak osv.

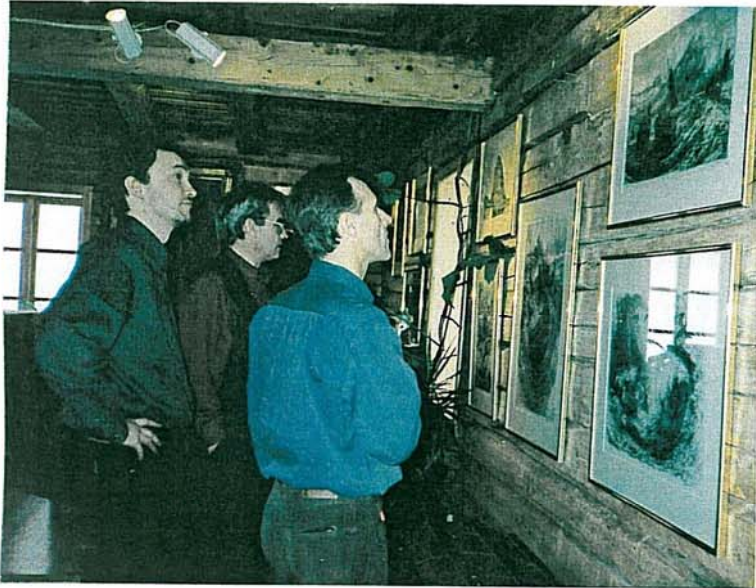
Troms fylke skal sammen med Vegdirektoratet være prøveprosjekt (pilot) for innføringen. Pilotdriften starter 3. juni og varer i tre

måneder. Det er vegkontoret og Harstad trafikkstasjon som involveres i prøveperioden. Etter prøveperioden kommer de andre områdene med. Deretter skal systemet innføres i alle 19 fylker samt Vegdirektoratet, med ca. 150 tilknytninger totalt. Erfaringer fra denne pilotdriften vil være styrende for den strategi som velges for innføringen i de andre fylkene. Frist for innføring til samtlige fylker er satt til juni 1997. Troms er det første fylket som får systemet innført etter at pilot er over. Prosjektet omfatter også innkjøp av servere.

Vi i prosjektgruppa håper og tror at SVEIS vil bli et godt verktøy både for arkivpersonale, saksbehandlere og ledere.

FARGERIKT FELLESSKAP på TRAFIKK

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm



Fargerrikt fellesskap med kunstnerisk sans. Lunsj på Røkenes gård. Fra v.: Nils Johnsen (før og nå: vegkontoret), Inge Iversen (før vegmester på Tromsø vegstasjon - nå faggruppelider Veg- Tromsø Trafikkstasjon), Per Magne Solvoll (før biltilsynet og vegkontoret - nå vegkontoret).

Det var et «stamme-møte» som ble arrangert i Harstad 28. og 29. mars - en stamme hvor trafikkdistriktene skal være spydspissen til brukerne av våre tjenester. Trafikksjef Trond Larsen var innom antropologen for å beskrive den nye avdelinga.

Så skal da også ulike kulturer enes med momenter fra gamle plan, biltilsyn og drift. Men dette er også avdelingas styrke og bør derfor ikke være et problem. Trafikk er i følge Nils Johnsen en «synergisk avdeling - med andre ord gjensidig forsterkende».

Fellesnevneren skal være fokus på trafikanter og trafikksikkerhet! Vegvesenet skal satse på trafikanrollen også etter at de har tatt førerkortet. Trafikk har dessuten et vidt spekter - fra biltilsynssida til vegforvaltning. De er rettet både mot trafikanter, kjøretøy og vegnett. Distriktene er en del av vegvesenet i Troms og skal ikke leve i en egen verden. De må forsvare de prioriteringer som blir gjort på fylkesbasis.

De ulike erfaringene og oppgavene skal utveksles mellom fagnivåene. Med denne ballasten skal avdelinga skynde seg langsomt, sa trafikksjefen! «Det er viktigere å gå i riktig retning enn å ta store skritt», sa trafikkstasjonen i innbydelsen. De skal med andre ord gå inn i den nye organisasjonen med forsiktighet og lete etter de beste løsningene og vise fleksibilitet. Men alt må skje etter en plan - alt kan ikke gjøres på en dag!

Da trafikk ble ei felles avdeling handlet det både om «de som kom til oss» og «vi som kom til dem». Ingen har forrang ovenfor de andre, sa trafikksjefen, som også hadde invitert folk fra både Vegdirektoratet og nabofylket til sin fargerike forening.

Drift har hatt mest penger - trafikant og kjøretøy flest folk. Sammen skal de ta godt vare på hverandre!



Dag 2 var viet arbeid i faggrupper. Her fra samling hos «skrankejeneste ved trafikkstasjonene» med Per Magne Solvoll som leder.

Et sikkert vårtegn!

Når brøytestikkene fjernes fra vegkanten kan vi regne med at vinteren er på hell. Frank Røkenes i arbeid på rv. 850 Langvassbukta - Flesnes. (april - 96)

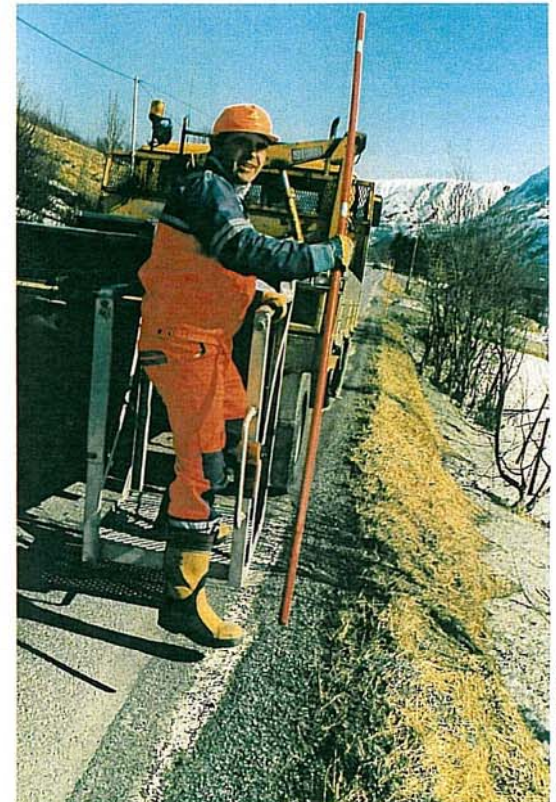


Foto: Lisa Sundstrøm

FØR OG NÅ

«De som kom til oss» og «Vi som kom til dem».....

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

Slik beskriver trafikkavdelinga sin nye sameksistens.

Livet før og etter «Det nye Vegvesenet» kan fortone seg både likt og ulikt. Noen ble på «sin post» mens andre endret arbeidssted og oppgaver. Vi har snakket med 3 som «kom til» trafikkstasjonene. Det føles i hvertfall slik når mindretallet forener seg med flertallet. De trives, men savner utedrifta!

Bjørn Fossbakk var tidligere oppsynsmann på Harstad vegstasjon med ansvar for folk i utedrifta og oversikt over vegnettet. Det er da også folkene ute han savner mest fra sin gamle jobb. For ellers er miljøet på Harstad trafikkstasjon helt topp. Bjørn trives! Vi som «kom til» ble veldig godt mottatt og skifting av miljø har gått fint.

Men det har til tider vært lite å gjøre på vegsida i vinter. Det skyldes nok at alt ikke er kommet helt i gang ennå. Skjønt i den nye jobben er det også nye oppgaver innen nye

felt. Avhjelping og rullering av arbeidsoppgaver gjør den nye arbeidsplassen til en utfordring. Men ellers virker den nye organisasjonen mer tungrodd. Tidligere hadde drifta pengene og utførte arbeidet - i dag er det flere ledd. Til daglig steller Bjørn med registreringer og oppfølging av standard samt avkjørselsaker og byggegrensesaker. Han skal dessuten fortsatt drive med asfaltsida og oppfølging av entreprenørsida i sør-fylket.

Svein Paulsen forlot jobben som vegmester på vegstasjonen på Finnsnes og flyttet i «fremmed hus» på trafikkstasjonen. Men han snakker godt om sin nye «familie». Mottakelsen har vært god og forholdene har vært lagt fint til rette. Svein trives!

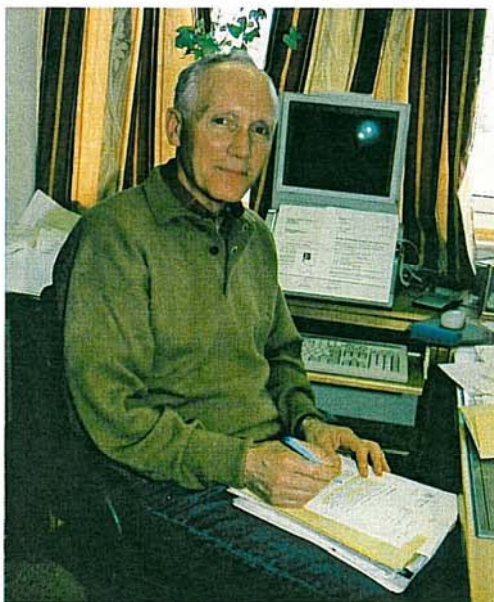
I dag er han faggrupeleder på vegsida og har arbeidsmessig mer enn nok å gjøre. Det er faktisk etterslep på saker som skulle vært ordnet. Det kan nok skyldes at distriktet er stort og inkluderer to «gamle» vegmesterområder. Det blir mer avkjørsels-, skilt- og reklamesaker i et større område.

Han gjør stort sett det samme som før, men har også bistått

Svein Paulsen

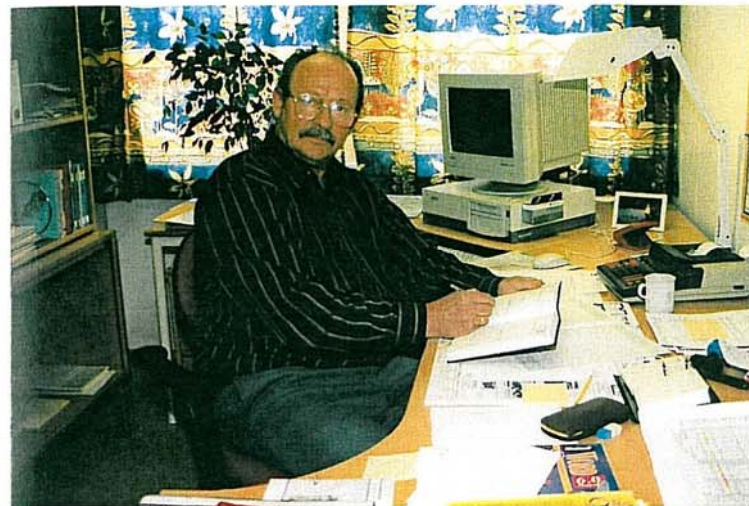


Bjørn Fossbakk



avkjørselsida på utekontroll. Det å jobbe over grensene var jo også noe av forutsetningene i det nye vegvesenet. Ellers synes han at systemet i vår nye organisasjon virker tungvindt. Tidligere satt driftssida både på pengene og folkene. I dag er det et ekstra ledd - så effektivitetsgevinsten kan det nok stilles spørsmål ved. Det tar blant annet lenger tid å få utført strakstiltak, så ordningen er ikke akkurat smidig. Men ting kan jo endre seg ettersom tida går. For øvrig savner han kontakten med utedrifta.

Henry Strand



Henry Strand forlot Tromsø vegstasjon etter 35 år med arbeid i utedrifta. De siste årene jobbet han som oppsynsmann. Så er det også forholdet til arbeidsfolkene han savner mest og det spesielle miljøet som hersket på vegstasjonen. Det ble mer som et «sluskeliv» i forhold til trafikkstasjonen. Men Henry sier at han er blitt godt mottatt blant folket på Håpet. De er trivelige. Og arbeid er det nok av med langt flere oppgaver enn tidligere. Avkjørselsaker, skilting og byggesaker blir

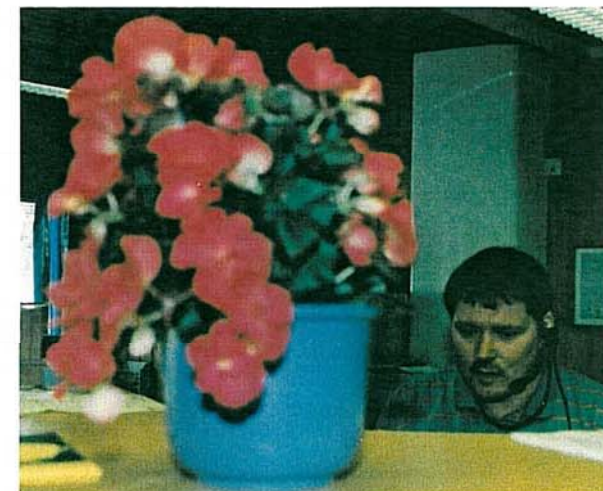
supplerte med ATK, trafikkteiling og betjening av vaktentralen. Henry liker jobben, men synes til tider at yaktjenesten tar for mye tid i forhold til andre oppgaver som også skal gjøres. Ellers føler han at byråkratiet er blitt større og at det nye vegvesenet ikke har ført til forbedringer så langt. For øvrig er nok evnen til å omstille seg større hos enkelte og verre hos andre. For egen regning føyer han til at «utelivet» i så mange år har satt sine spor. Men alt går seg til!

Vårens blomst!

Hva er vel mer publikumsvennlig enn en rød blomst?

På trafikkstasjonen i Harstad smykker de også skranken med en menneskelig eksemplar av arten
= Odd Helge Jensen!

Foto: Lisa Sundstrøm



VAKTSENTRALEN (TVS)- opplyser, overvåker og en venn i nøden!!!!

Tekst: Distriktsleder Steinar Urby / Foto: Lisa Sundstrøm

Troms vaktentral (TVS) er fylkets bindeledd mot vegmeldingssentralen (VMS) i Oslo og mot den regionale vegtrafikksentralen (VTS) i Mosjøen. I vinterhalvåret mottas, sammenfattes og videreformidles veg- og føremeldinger flere ganger daglig. Den første meldingen kommer allerede kl 0530 om morgenen!

Døgnovervåket

Sju personer betjener vaktentralen på Tromsø trafikkestasjon i dag. Seks av disse deltar i døgnkontinuerlig vaktberedskap/ hjemmeberedskap. Primær oppgavene for disse personene i forbindelse med TVS, er overvåking og styring av tunnelene med hensyn til eksos, støv, pumper, vendbare skilt, bomber osv. Annen informasjon tilknyttet TVS er værdata fra klimastasjon i Lavangsdalen og fra Sandnessundbrua. Vaktentralen formidler også værdata fra meteorologisk institutt (DNMI) til de som har slikt behov.

Oppbygging

TVS er lokalt utviklet og tilpasset pc-overvåking. Informasjon til og styringssignaler fra TVS går via telenettet. En rekke videokamera er montert i tunnelene gir dessuten vaktentralen mulighet til å «se» trafikken i tunnel-løpene. Dette kan være nyttig ved uhell, arbeid, kødannelse mv. Bildekvaliteten er imidlertid ikke tilfredsstillende, noe som blant annet fører til at utstyret ikke er så mye i bruk som ønskelig.

Bakgrunn

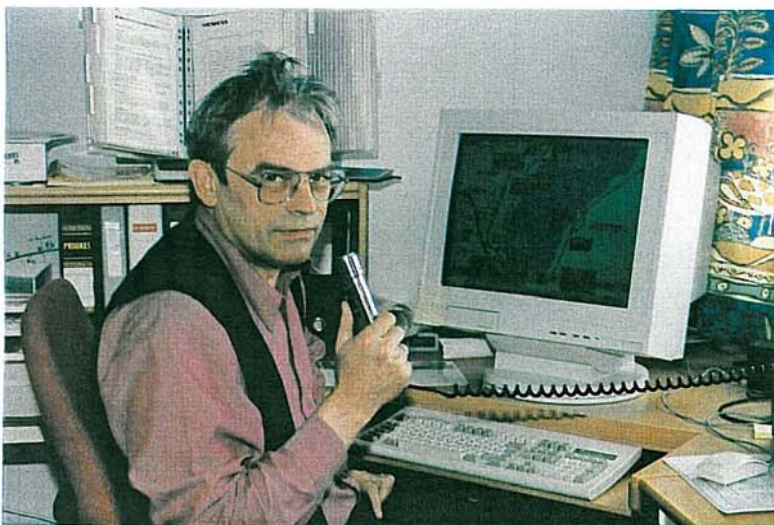
Hensikten med å opprette TVS var i sin tid behovet for styring og overvåking av tunnelinstallasjonene i Tromsø. Alternativene den gang (1993) var å legge styring og overvåking til den regionale vegtrafikksentralen i Mosjøen eller til den lokale brannvakta i Tromsø. Når man valgte å etablere lokal overvåking i egen regi, var det først og fremst ut fra hensynet til den sikkerhet som fysisk nærhet til- og egen kontroll med overvåkingsobjektene gir.

Utvikling fremover

Det foreligger planer om å tilknytte Maursundtunnelen til TVS, mens Kvalsundtunnelen allerede er i ferd med å bli tilknyttet. Det samme vil skje fortløpende med andre større tunneler, utsatte bruer mv. Også trafikklys-overvåking og -styring er det etter hvert aktuelt å kople opp mot TVS. Bakgrunnen for å kople nye elementer til TVS er å effektivisere overvåkingen, samtidig som automatisert tilsyn vil bidra til å redusere kostnadene ved at trafikk samler sin vaktberedskap i hele fylket på ett sted.

Ring oss gjerne!

De som ønsker kontakt med TVS på dagtid for å gi eller få opplysninger ringer 77 67 90 12. Etter arbeidstid treffes den vaktansvarlige på 94 81 99 78.



Inge Iversen, leder av faggruppe Veg som vaktentralen er en del av.

Bilbelte et nødvendig gode eller onde????

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

Flau og irritabel!

Slik kan en kontroll i bilbeltebruk fortone seg. Og da dreier det seg selvsagt om de som ble kontrollert og ikke kontrollørene - heller ikke om «observatøren» fra Vegstikka som hadde en sterk opplevelse av mangel på bilbeltebruk og underholdning. De som ble stoppet var flau og klar over sin egen utilstrekkelighet, skjønt en og annen «hissigpropp» krydret også kontrollen. Da var det verre med han som prøvde å få på seg selen mens lyktestolpen nærmet seg. Men det gikk da bra - forelegg fikk han også (for mangel på bilbelte)!



På kontrollpost: Ernst Selvik, Bengt Arild Paulsen og Hans Arvid Hansen

Kontrollerte og gebyr

2675 kjøretøy ble observert på våre 4 kontrollposter rundt omkring i fylket 24. april. Det ble skrevet ut 132 gebyr. Hadde kapasiteten vært bedre og ressursene flere hadde nok statskassa fått inn flere penger.

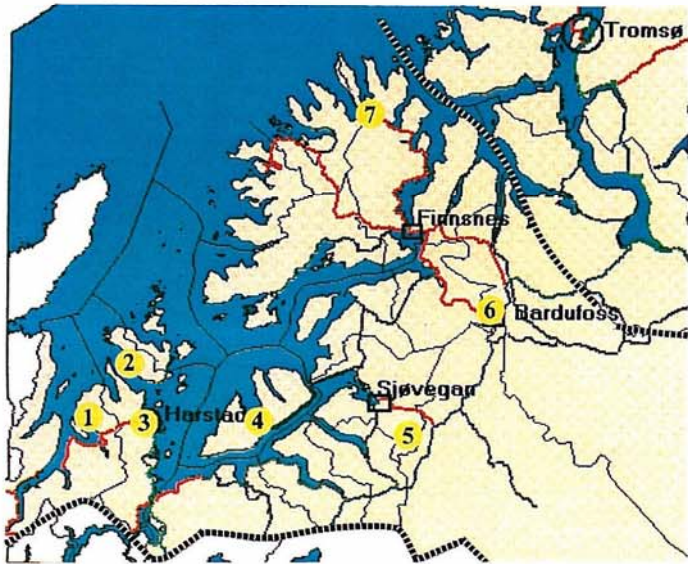
Egen sikkerhet lavt prioritert

Det store tankekers i ettertid er hvorfor folk tar så lite hensyn til egen sikkerhet. I dagene etter min tilskuer-tilværelse i Harstad har jeg blitt en kløpper i å observere bilbeltebrukere. De er dessverre altfor få!

Fra bilbelte-kontrollen i Harstad.



Prosjekt Sør-Troms



- 1 Rv 849 Gåre - Borkenes -g/s-veg
- 2 Fv 015 Bjørnerå - Dale
- 3 Rv 83 Harstad sentrum -trafikksikring
- 4 Rv 848 Bygdesambandet
- 5 E6 Turistlia - rassikring
- 6 E6 Andselv - omlegging
- 7 Fv 275 Meffjorden - rassikring

Tekst: Prosjektleder Torbjørn Jørgensen / Foto: div.

Etter en lang og faglende prosess ble Prosjekt Sør-Troms etablert rett før årsskiftet som det siste av tre prosjekter i fylket. Prosjektets geografiske omfang er forholdsvis stort. Det omfatter alle utbyggingsoppgaver fra Nordland grense til Balsfjord kommune.

Etter en del ombygging av Bardu veg- og trafikkstasjon er det blitt 5 kontorplasser til som vi benytter. I tillegg vil det bli opprettet egne kontorer

for byggeledere/kontrollingeniører ved større utbyggingsoppgaver innenfor prosjektområdet. Allerede i sommer vil det være byggeleder/kontrollingeniør på Harstad vegstasjon. Ved oppstart av Bygdesambandet senhøsten vil kontrollfunksjonen flyttes til Ibestad.

Et annet «tungt» område blir Målselvområdet med omlegging av E6 ved Andselv som den største utbyggingsoppgaven. Det vil også her bli

etablert kontor for byggeleder/kontrollingeniører i løpet av høsten.

Pr. i dag er det tilsammen 4 personer tilknyttet prosjektet. Når de største utbyggingsoppgavene starter for fullt vil det være behov for 1 - 2 kontrollingeniører i tillegg.

En del oppgaver har vi «arvet» fra den gamle anleggsavdelinga.

- På Grytøya gjenstår en del

vannsikring, portalbygging og elektroinstallasjoner i «Toppentunnelen». Vegen mellom Vaskinn og Bjørnerå skal opprettes med bedre grøfter, nye stikkrenner samt bærelag og asfaltdekke. Produksjonsavdelingen utfører det meste av arbeidene her, etter avtale med utbyggingsavd. Anlegget skal offisielt åpnes 12. juli - 96.



Prosjektleder Torbjørn Jørgensen



Roar Femsteinevik med ansvar for Harstad-området



Tormod Nergård med ansvar for Turistlia og Medfjorden.



Kjell Ove Schei vil jobbe med prosjektområdet Andselv.



Hege Engja Rindal vil forsyne prosjektet med byggeplaner.



Unni Helberg, Louise Stavem og Solfrid Storhaug holder styr på «saker og ting» på vegstasjonen.



Kåre Tune blir byggeleder fra høsten 1996

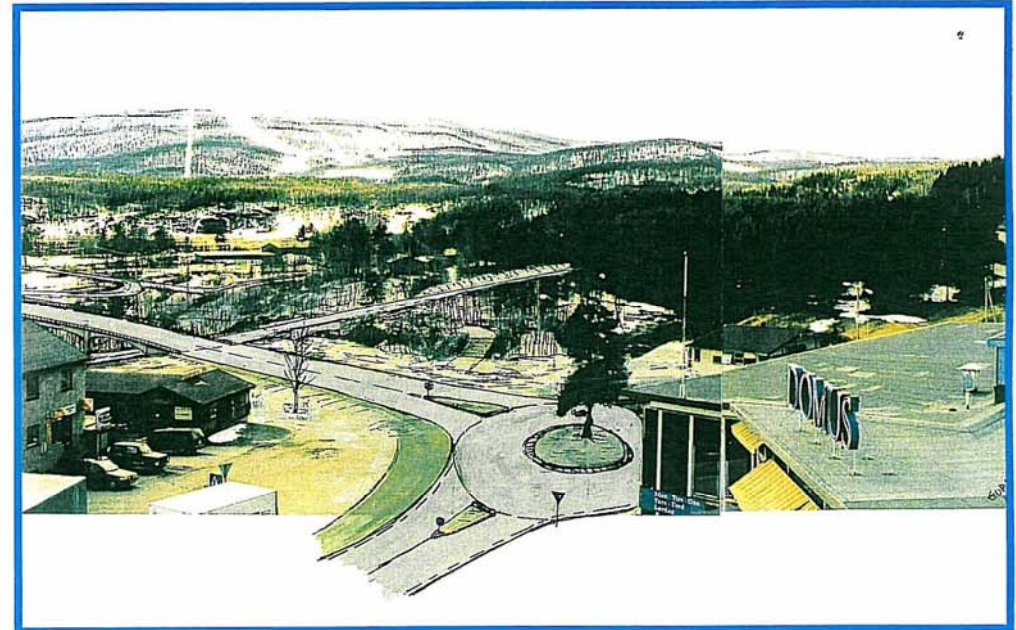
- Mellom Gåre og Borkenes gjenstår en del arbeid med gangsykkelvegen. Produksjonsavdelingen er også her entreprenør for oss.
 - På strekningen Skogstad - Bones gjenstår en del dekkelegging og skråningsarbeid.
- Etter omorganiseringen har vi startet og skal starte nye utbyggingsoppgaver.
- I Harstad starter vi i vår med 2. byggetrinn av trafikk sikringstiltak Harstad sentrum. Dette er et samarbeidsprosjekt mellom Harstad kommune,

gårdeierne, Telenor, Sør-Troms Elforsyning og oss. Ca. 700 m av Storgata - Fjordgata og Havnegata skal «oppstrammes» og nye fortau bygges. Kryss og fotgjengeroverganger vil bli lysregulert. Også under bakken blir det ryddet opp i ledningsnett.

- Til høsten blir det oppstart på tunnelen mellom Andørja og Rolløya - Bygdesambandet. Tunnelen er 3,4 km lang og drivingen er tenkt utført av Produksjonsavdelingen etter avtale. Reguleringsplanen ligger hos kommunen til godkjenning. Når Hege kommer starter byggeplanlegginga.
- Rassikring av Turistlia på E6 startet høsten -95. Sikrings-

Ny E6 gjennom Andselv sentrum.

Illustrasjon: Guri Pedersen

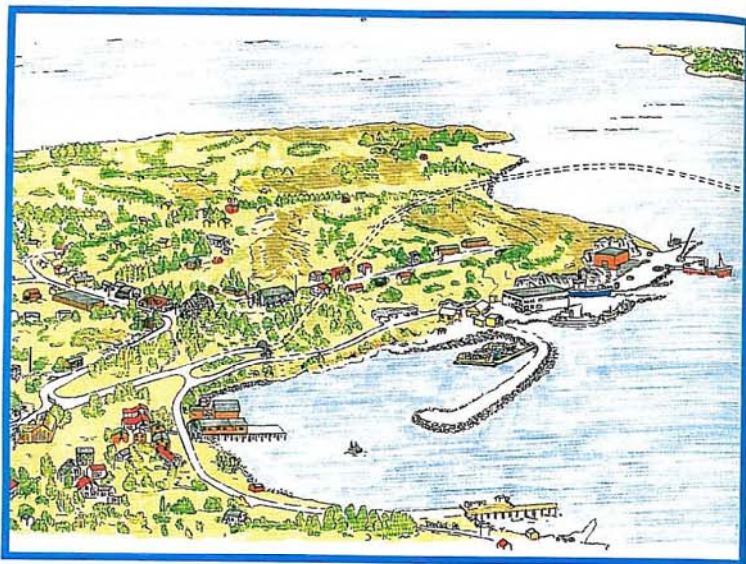


metoden er utsprenning av en 8 m bred grøft langs veien. Produksjonsavdelingen utført sprenningsarbeidene som var ferdig medio mai i år.

Etter mye om og men ser det ut til at arbeidene med omlegging av E6 ved Andselv skal komme i gang i år. Det gjenstår enda godkjenning av reguleringsplan for deler av omleggingen. Byggeplanarbeidet er godt i gang og vi regner med å utlyse anleggsarbeidene på en stor entrepris etter sommerferien.

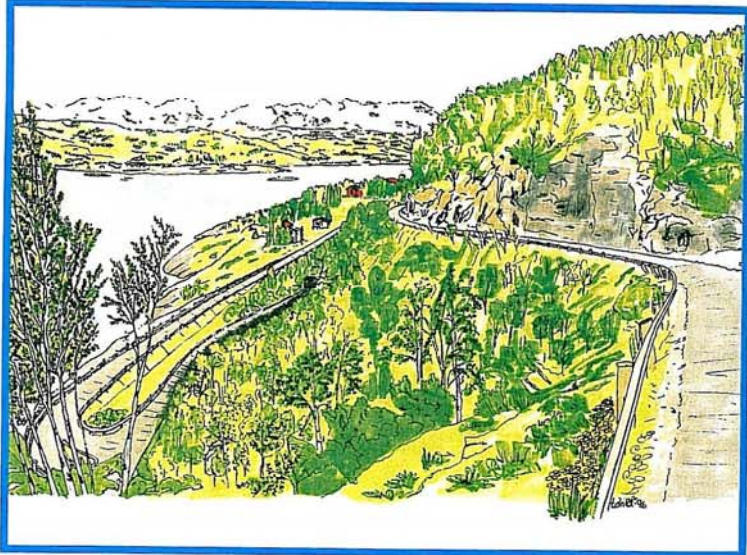
I Mefjorden på Senja går det også som kjent en del ras. Av staten og fylket har vi fått bevilget 10,0 mill.kr. For dette beløpet får vi rassikret ca. 1/3 av den rasfarlige strekningen. Sikringsmetoden er portaler, mur og rasoverbygg i betong. Det vil også bli sprengt ut et sedimentasjonsbasseng ved et skredløp. Arbeidene er lyst ut som entrepris.

Oruten planleggingsoppgaver forbindelse med ovennevnte utbyggingsoppgaver tarer vi blant annet reguleringsplanarbeid for byggesambandet Refsnes - lesnes, gang-/sykkelveg akkehaug - Sageiv, omlegging ved Andsvatnet, Grandryset Harstad sentrum og byggeplan for en mindre omlegging Fv. 115 ved venskjer sentrum.



Nye vegar og tunnelinnslag på Sørvik

Illustrasjoner: Torild Heimdal



ASFALT - FAGKUNNSKAP OG TRYLLEFORMLER

Tekst og foto: Opplæringskonsulent May-Geril Ellingsen



Klasse «2ASF» i solveggen på Kvaløya videregående skole.

komprimering og luftlommer og kostnader og priser. Aalefjær skriver trylleformler på tavla og innfører merkelige begreper som «Rett-i-koppen-asfalt» og «dekkefornyer» - slikt assosierer jeg med suppe og maling. Men karan er helt med, og etterhvert demrer det for meg at asfalt også kan være politikk.



Helge Aalefjær - asfaltens alkmyst utfører sine besvergelses.

Et §20 kurs er et kurs for at folk som har arbeidet en menneskealder i et fag, skal kunne ta fagbrev. Ved å gjennomgå teoriopplæring med eksamen og deretter avlegge praktisk prøve i faget oppnås fagbrev. Fagbrev er et viktig bevis på egen og etatens kompetanse. I Statens vegvesen har mange gjort dette i flere fag før, bl.a. bygg- og anleggsgfaget, yrkessjåførfaget og andre fag.

Oftest er det kursarrangører utenfra som tilbyr teoriopplæring. Det er mange arrangører; bransjene, skoler, arbeidskontor og andre.

Asfaltfaget er et nytt fag. Det er ikke så mange som har fått anledning til å ta fagbrev i dette faget ennå. Men i Statens vegvesen Troms var interessen stor for å få tilført oss dette faget. Vi lette etter samarbeidspartnere, men fant ingen med hold i.

Da bestemte asfaltseksjonene på utbyggings- og produksjonsavdelinga at dette gjør vi selv! Godt hjulpet av Kvaløya videregående skole som stilte med midler og lokaler, slo de til.

Det ble plass til 15 elever; 14 fra Statens vegvesen; hvorav tre fra Nordland, to fra Finnmark og 9 fra Troms, samt en fra Tromsø kommune. Disse skulle i løpet av 268 undervisningstimer anamme følgende;

- samferdsel og historie
- anvendelsesområder
- konstruksjonsoppbygging
- bindemidler
- tilsetningsstoffer
- steinmaterialer
- proposjonering
- asfalttyper
- produksjon
- transport
- utlegging asfalt
- klebing
- oveflatebehandling
- komprimering
- maskiner og utstyr
- vedlikehold/rehabilitering

- steknikker
- kontroll og kvalitetssikring
- helse, miljø og sikkerhet
- bedriftslære og kontraktsbestemmelser
- FoU
- fysikk og kjemi

I skrivende stund er klassen i fjerde undervisningsuke. Helge Aalefjær fra vegdirektoratet belærer klassen om gjenbruk, økonomi og miljø. De spør underlige spørsmål om slitelag og fresemasse og



Etter råd fra inspektøren på Kvaløya hadde vi «lærermøte» hver fredag med planlegging og oppsummering på sakslista. Hovedlærerne fra venstre: Gudmund Reiertsen, Geir Berntsen og Odd Danielsen.

BRÅSTOPP I MIDNATT'SOL

På lag med idretten

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

Målgruppen er ungdom - ungdom er også fart, glede og idrett.

Derfor har vi i tredje og avsluttende år i kampanjen «Bråstopp i Midnattsol» satset på samarbeid med idrettslag på Finnsnes og Silsand.

Finnsnes-området har i flere år utpekt seg som sterkt ulykkesbelastet. Vi ønsker derfor å bidra til en endring av forholdene. «Bråstopp i Midnattsol» er en kampanje mot utforkjøringsulykker rettet mot ungdom i aldersgruppen 18-24 år.

De fleste utforkjøringsulykker skjer om sommeren, rammer ungdom og skyldes høy fart.

Vi oppfordrer til å si fra til kameraten eller venninna når det går for fort - og nytte sommernatta på annen måte enn med en flatttrykt gasspedal.

Til å formidle dette budskapet har vi i år gode medspillere i Finnsnes og Silsand- og omegn idrettslag. Bråstopp i Midnattsol vil bli markert på fotballkamper, stevner og i idrettsmiljøet generelt. Dessuten vil biltilsynet og politi være ute på vegene gjennom sommeren med en veiledende tanker og T-skjorter.



Fra startskuddet på årets «Bråstopp»:

Andreas Nilsen fra Finnsnes trafikkstasjon, Eirik Heim fra SOIL, Arne Pedersen fra FIL, Lisa Sundstrøm og Kirsti Stokmo fra vegkontoret. Foran: Idrettsungdommene Jøran Johansen, Kenneth Karlsen og Stig Jøran Wassbakk

Finnsnesungdommen takket ja til budskapet!



Felles aksjonsdag for hele Nord-Norge: 1. juni!

Kampanjen «Bråstopp i Midnattsol» ble markert i hele landsdelen 1. juni.

Biltilsynet på Finnsnes var til stede på fotballkamp mellom Silsand og Skjervøy idrettslag hvor «Bråstopp i Midnattsol» ble markert i pausen. Ettermiddagstidene brukte folkene våre ute på vegen med informasjon til kjørende ungdom.

I Tromsø var det også Motorsyklens dag 1. juni og «tohjulingene» var med på å markere kampanjen. En stor del av de 200 medvirkende prydet innfartsvegen

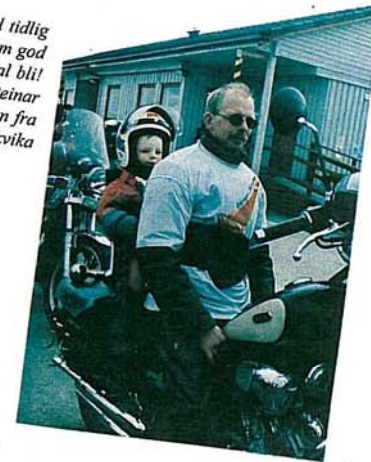


Geir Furøy og Merete Jørgensen fra Sørreisa blir informert om «Bråstopp» av Andreas Nilsen.



og sentrum med «Bråstopp»-T-skjorter utover dagen. Selv om store deler av «to-hjulingene» har passert aldersgensa for målgruppen kan det være godt å ha forbilder som også liker fart og spenning men forhåpentligvis tar ansvar!

Den skal tidlig krøkes som god trafikant skal bli Bjørn og Steinar Johansen fra Henrikvika



Wilhelm Gjevestad - aktiv i kontroll og informasjon på Finnsnes 1. juni.



Biltilsynet i Tromsø - med informasjon om Bråstopp i Midnattsol. Her Roar, Arild og Siw

← Vegarbeid sommer 1996

Vegarbeid og asfaltering kan være både til glede og irritasjon. Spesielt når du har det travelt, drar på campingvogn eller bare skal nyte glatte og gode veger. Muligheten til alternative vegruter kan da være god å

ha....eller i det minste vite hvor det graves og når det graves.

I den forbindelse utgir vi i år en informativ brosjyre som forteller om anleggsarbeid, dekkelegging og forsterkningsarbeid sommeren 1996 i Troms fylke. RIV UT OG LEGG DEN I BILEN!

ATK - et supplement i trafikkovervåking!

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

Automatisk trafikkontroll (ATK) kom i bruk på Våtvoll i Gullsfjord for et par år siden. Dette var etter lang tids diskusjon om området kvalifiserte som høyt ulykkesbelastet. Kriteriene for å sette opp ATK-bokser er strenge og måles ved å se på hastighetsnivået på veien samt antall ulykker i forhold til lengden på strekningen og trafikkmengde. For Våtvolls vedkommende var oppfyllelsen av disse kriteriene på grensen til bruk av ATK. Dette på tross av at strekningen har mange bakketopper, mye gjennomgangstrafikk til og fra Vesterålen/Lofoten og mange fartsovertredelser sammenlignet med resten av fylket. Når ATK-boksene i dag står langs strekningen skyldes det tross alt at den er sett på som en problemstrekning.

Kostnadene ved etablering og drift av ATK på Våtvoll beløper seg til kr. 455.000. I tillegg kommer utgifter til den daglige drifta med flytting av utstyr, behandling av filmmaterialet og kursing av personell.

Men store kostnader og fastlagte kriterier er mindre viktig for de som bor langs veien. De lever nemlig i en ulykkesbelastet, stresset og slitsom hverdag. Veien går rett gjennom bygda og hverdagen kan til tider være både farlig og

trafikkstøydende. Derfor har vi latt lokalbefolkningas tanker og meninger komme til uttrykk.

«Det må skje en ulykke før noen reagerer!»

Det sier i hvertfall **Gunn Sissel Hansen** fra Våtvoll i Gullsfjord. Og da snakker hun om den sterkt trafikkerte E-10 gjennom bygda. For selv om Våtvoll er ei bygd med nedsatt fartsgrense er det få som har respekt for 60-sonen. I dag fungerer apparatene med automatisk trafikkontroll (ATK) som en ekstra påpasser. Men 3 apparat, plassert langs riksvegen inviterer heller ikke til den store respekten. Skjønt ulykkestallene er gått ned siden ATK-boksene kom, fortsetter Gunn Sissel. Tidligere var det registrert langt flere ulykker. Etter dødsulykka i 1993 kom boksene på plass, og siden har ulykkestallene gått ned. Men mye gjenstår! Hun er frustrert over folks manglende respekt for 60-sonen. Dette gjelder spesielt tungtransporten og rutetrafikken. Egentlig burde de gå foran som et godt eksempel siden de kjører strekninga hver dag, men nei. Veien er for god til å kjøre sakte på, og når problemet blir tatt opp direkte med rutebilselskapene ber de bare om å bli anmeldt. Men de kjører til tider så fort at



det er knapt mulig å registrere nummer og navn. Og all forbi kjøringa langs veien stresser dessuten de som tar 60-sonen på alvor. Dette blir igjen en ekstra fare for de få som tør å ferdes gående langs veien. Derfor håper Gunn Sissel på ny veg lengere opp i lia. Det er eneste løsning for at det ikke skal skje flere ulykker. Skiltning og ATK respekterer bare de færreste.

Råkjøring

Bjørnar Røtting er postmann i bygda og understøtter påstandene om råkjøring. På sine daglige turer langs strekninga registrerer han grove brudd hver dag. Skjønt det var langt verre før ATK-boksene ble satt opp. De som synder mot fartsgrensen kjører fort mellom og sakker ned ved boksene. Og tungtrafikken er absolutt verst. Dessuten er det alle de som stresser til ferga. ATK har ført til forbedringer, men det kunne vært langt bedre.

Taktikk med kjøringa

At E-10 gjennom Våtvoll er en utsatt strekning kan **Sylvia Myre** bekrefte etter å ha bodd her et langt liv. Det har alltid vært stor trafikk på strekninga og mye råkjøring. Og slik ATK-boksene står

Gunn Sissel Hansen, beoer langs E-10 - Våtvoll.



Sylvia Myre

lærer de fleste seg å kjøre taktisk mellom boksene. Dessuten vet de fleste etter ei tid når det er film i boksene eller ikke. Og hvorfor er ikke boksene på begge sider, undres hun.

Fleire ATK-strekninger

Spørsmål er det mange av i forbindelse med den automatiske trafikkovervåkinga på Våtvoll. **Elin Fjukmoen** som jobber på kafeen i Langvassbukt savner automatisk trafikkontroll på Bømark som er bygda nærmest rv. 850. Der bor det langt flere unger enn på Våtvoll, og med råkjøringa utenfor husveggen er det med livet som innsats at ungene slipper ut. Men tidligere var det ingen som overholdt 60-sonen - nå er det tross alt bedre. Mange tror ikke at det er film i boksene. Skjønt det får de bekrefte når regninga kommer!

Elin Fjukmoen



Det sier folket. Og de økonomiske belastningene kan klart bekrefte av lensmannen i Kvæfjord som utsteder botene:

Mange penger

Regningene er store! 600.000 gikk fra fartsovertredelser på Våtvoll til statskassa i 1995.

Dette forteller **Tore Kristoffersen** som jobber som saksbehandler hos lensmannen i Kvæfjord. Han understreker råkjøringa på Våtvoll, og er bekymret for farta i et område med smal veg og mye trafikk. Derfor er ATK er godt tiltak, men tross alt bare et supplement i trafikkovervåkinga. Det er behov og ønske om langt flere ressurser til å styrke trafikkovervåkinga på flere felt.

Fort og galt

Målinger viser at de fleste kjører i 67 - 72 km/t. Når farta går til 89 km/t mister de lappen. Den siste som var registrert kjørte i 95 km/t. Han skjønte konsekvensene av fartsovertredelsen og ødela likegodt kamera. Det er både kostbart for vegvesenet og lite trivelig for de som bor i bygda.

En bot ingen hindring

Det er for øvrig ofte leiebiler som bryter fartsgrensa, sier **Tore Kristoffersen**. Og det skjer mange fartsovertredelser i ferietida. Det virker som om 1000-ekstra i ferietidgifter ikke betyr så mye. Svensker og dansker som blir registrert av ATK-boksene kan vi kreve gebyr fra, men de andre slipper unna fordi vi ikke har noe avtaleverk med resten av Europa.

Hypigere kontroller

Er det eneste som hjelper mot farts- overtreddelser, sier lensmann **Hans Solberg**. Men også han påpeker manglende ressurser.

Filmrullene ruller!

Filmrullene er brukt opp etter 2 dager, sier **Terje Fjordbakk**, distriktsleder på Harstad trafikkstasjon. Vanligvis tar det ei uke å fylle en hel film, men på Våtvoll er de forbi passerende ekstra «fotogene». Det har til og med hendt at rullen har vært fylt på en dag, sier Terje. Dette understreker atter en gang at det kjøres røtt på strekninga. Skjønt ATK-boksene har nok ført til reduksjon i farts- overtreddelser.

Hvem, hva, hvor og hvorfor?

Det er mange spørsmål etter en rundtur på Våtvoll, innom lensmannen i Kvæfjord og Harstad trafikkstasjon, som dette området sorterer under.



Bjørnar Røtting

Men hvem kan gi de rette svar om ATK, om fartsmålinger, om ansvar og villkjøring og om vegutbedringer. Vi rettet spørsmålene til trafikksjef **Trond Larsen!**

Trond Larsen sier at bruk av ATK har sine klare begrensninger. For det første kan vi gjennom dette bare begrense trafikkulykker som har sin klare årsak i høy hastighet. For det andre skal ATK brukes med varsomhet og først når andre, mer konvensjonelle virkemidler (eks. vis politiets trafikkontroller) ikke har lyktes.

Generelt gjelder det at ATK er et supplement til og ikke en erstatning for ordinær trafikkontroll i regi av politiet, sier **Trond Larsen** videre. Det ligger i Stortingets forutsetninger for etablering av denne typen overvåking at den skal brukes med varsomhet. Hensynet til personvernet tilsier at automatisk trafikkovervåking ikke skal brukes i «utide». De mer spesifikke kriteriene for etablering av ATK på en vegstrekning er at:

- * antall ulykker i forhold til veglengde og trafikkmengde skal ligge over gjennomsnittet for tilsvarende vegstrekning.
- * antall ulykker pr. km pr. år i er 4-års periode skal være minimum 0,5.
- * gjennomsnittshastigheten skal være høyere enn skiltet hastighet.

Folk i bygda sier at det må skje en dødsulykke før det reageres. Er dette realitetene?

- Det må ikke skje en dødsulykke før det iverksettes tiltak på vegnettet, sier **Larsen**. Det er imidlertid ikke alltid slik at det er ATK som er den riktige «medisinen» for å forebygge trafikkulykker.





Lensmann i Kvæfjord Hans Solberg og Tore Kristoffersen, saksbehandler på ATK.

ATK skal være et siste tiltak når andre, mer konvensjonelle tiltak ikke har effekt. Det må i tillegg være slik at trafikkulyk-kene på en vegstrekning kan knyttes direkte opp mot for høy hastighet dersom ATK skal kunne brukes som virkemiddel.

Hva kan gjøres for å få de som trafikkere strekningen mest til å forstå alvoret med 60-sonen?

Terje Fjordbakk
- distriktsleder Harstad trafikkstasjon



- Det kan se ut som om det bare er trusselen om intensivert kontroll/bøtelegging som gir de ønskete resultatene, sier Larsen.

Bilistene er etterhvert blitt klar over hvordan kontrollen virker. Det resulterer i «kengurukjøring» - fort og sakte - alt etter hvor boksene står. Dette tatt i betraktning og det at motorsyklistene ikke registreres - har systemet den ønskede funksjon?

- Dersom fotoboksene er plassert «strategisk» i forhold til der ulykkene skjer, har den sin klare misjon selv om bilistene bedriver «kengurukjøring». Undersøkelser viser at farten reduseres som et resultat av selve fotoboksen i en strekning på ca. 500 -1000 meter etter at boksen er passert. I forkant av boksen oppnås samme effekt når bilisten ser selve boksen.

Det at motorsyklistene ikke fanges opp av systemet er (dessverre) et resultat av selve

kontrollopplegget og Stortingets krav til dette. Føreren skal kunne identifiseres ved hjelp av foto. Dette blir vanskelig når føreren er utstyrt med hjelm og visir. Kjennermerket er grunnlaget for identifisering av føreren/eieren. Motorsykkel har kun kjennermerke bak, noe som gjør det umulig å identifisere fører/eier ved hjelp av fotoet, sier Larsen.

Kameraene har lenge vært ute av drift, både på Vårvoll og ellers i fylket. Ryktet om dette går fort og respekten for systemet svekkes. Hvorfor går det så lang tid for boksene er i funksjon igjen?

- Driftsproblemene skyldes som kjent tyveri/hærverk. Grunnen til at boksene har vært ute av drift en tid, skyldes lang leveringstid på utstyret. Vi har imidlertid besluttet at vi skal sitte med reserveutstyr i fylket. Lange driftstanser vil med dette (forhåpentligvis) være historie, fortsetter Larsen.

ATK er en stor inntektskilde for staten. Hvorfor føres ikke pengene tilbake til trafikk sikkerhetsarbeidet i stedet for i den store statskassa?

- Det er nå en gang slik at våre inntekter enten de kommer fra ATK eller fra vektkontroll for den saks skyld ikke tilføres etaten men går til statens ufordelte inntekter, sier Larsen.

Jeg er heller ikke så sikker på at det ville være en god løsning at vår drift og vårt trafikk sikkerhetsarbeid skulle baseres på egen inntjening. Dette ville etter min mening kunne føre til at vi innrettet - for ikke å si ensrettet - virksomheten vår etter hvor vi tjente penger.

Trafikk sikkerhetsarbeidet må ikke reduseres til bare tiltak mot høy hastighet og slett ikke bare til ATK. Vi driver ikke trafikk sikkerhet i sin alminnelighet og ATK spesielt for å skaffe inntekter til statskassa men for å forebygge trafikkulykker, sier Larsen

Tross fortsatt tendenser til råkjøring i «ATK-områder» har ulykkestallene gått ned. Dette er tross alt en positiv utvikling selv om ikke ATK kan ta all ære. Hva viser resultatene ellers i fylket?

- Resultatene samlet for fylket viser at ATK har en klart ulykkesreducerende effekt og at det som sådan er et av de mest effektive trafikk sikkerhetstiltakene vi rår over i Statens vegvesen. Det skal imidlertid ikke stikkes under en stol at effektene varierer fra strekning til strekning. Erfaringene så langt underbygger klart at man skal tenke seg om flere ganger før man tar ATK i bruk og at ATK ikke er løsningen for alle trafikk sikkerhetsproblemer på vegnettet vårt, sier Larsen.

Til slutt - vegen i Gullesfjord er smal, kupert og slett ikke egnet for tungtransport. Finnes det planer for omlegging av denne vegstrekningen?

Forts. nede neste side.

Trond Larsen, Trafikksjef i Troms



Troms og Nordland med atter et knyttepunkt

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

Lørdag 1. juni ble den nye fergeforbindelsen Andøy - Senja åpnet. Da klippet fylkesordfører Ronald Rindestu snora som bekreftet et nytt «vegsamband» - denne gangen til havs. Slik knyttes rv. 86 på Senja til rv. 82 på Andøya.

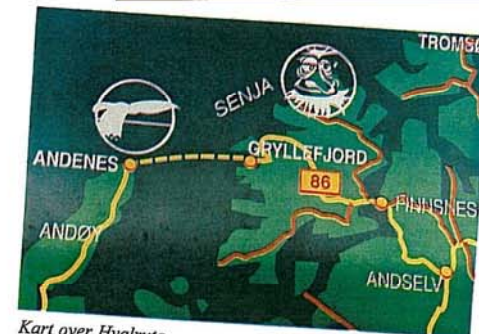
Fergeforbindelsen kalles Hvalruta - eller som alt annet på godt norsk i disse dager «The Whale Route». Men det er ingen helårsforbindelse det er snakk om. Med fergefart i juni, juli og august betyr det at fergesambandet satser på turistsesongen. Da kan storhavet nytes og vegen mellom to vakre og naturskjønne områder i Nord-Norge forenes og nedkortes.



To kommuner og to fylker forenes med den nye fergeforbindelsen. Ordfører i Torsken, Hans Peder Pedersen og ordfører i Andøy, Kjell Are Johansen



Andenes - en forlenget arm i Troms' vegnett



Kart over Hvalruta



Fylkesordfører Ronald Rindestu erklærte fergeforbindelsen for åpnet

Nedre bildetekster har ved en feil byttet plass!

Forts. ATK - som....

- Dersom vi tar utgangspunkt i vegsjefens forslag til anbefalt investeringsstrategi for perioden 1998-2007 vil ikke vegen bli bygd om eller utbedret i løpet av de neste 10 årene. Videreføringen av LOFAST (avhengig av hvilken trasé som blir valgt) vil imidlertid kunne påvirke trafikkmengden og trafikk mønsteret vesentlig, avslutter Trond Larsen.

Avgangstider:	juni	juli	august
Fra Gryllefjord:	0915	0915	0915
	1345	1345	1345
	1815	1815	1815
Fra Andenes:	0700	0700	0700
	1130	1130	1130
	1600	1600	1600
		2030	

Vi har etablert ATK i Troms på følgende steder:

rv 862 Kvaløysletta
E 8 Ramfjord
E6 Buktamokrysset
E 6 Andselv/Heggelia
E 10 Våtvoll.

Medbestemmelse og planlegging

Produksjonsavdelinga viser vei!

Tekst: Martin J. Svendsen / Litsa Sundstrøm

Foto: Knut Grimstad / Herold Skog

En konsekvens av omorganiseringa i 1995 var at all produksjonsvirksomhet skulle samles i en avdeling:

produksjonsavdelinga.

I praksis betyr det at folk fra tre tidligere avdelinger; plan, anlegg og drift - i dag er i en og samme avdeling.

Diskusjoner og kommentarer om hvordan samlivet ville utvikle seg har vært mange. Enkelte så på det som en stor utfordring, andre var mer skeptisk.

Ønsker og drømmer kan være mange og ulike, men rammebetingelsene setter klare grenser.

Likevel ønsker produksjonssjef Ingolf Moan at alle i avdelinga skal være med og styre sin egen framtid og påvirke på de områder som de kan. Den viktigste ressursen er de som arbeider i avdelinga. Ingen har så god kjennskap til egen arbeidssituasjon og hva som kreves av løsninger enn de som er nærmest vegen.

Produksjonsavdelinga har derfor igangsatt et prosjekt som heter «Nye ledelses- og samarbeidsformer»

Dette har som siktemål å:

- * engasjere arbeidstakerne i egen arbeidssituasjon
- * etablere ledergrupper ved hvert enkelt produksjonssted
- * skape fora for utveksling av erfaringer og gode ideer som kan komme hele produksjonsavdelinga til gode over tid

Nyskaping

Produksjonsavdelinga er en nyskaping innenfor Statens vegvesen, og det var på ingen måte gitt at overgangen til ny organisasjon skulle gå «av seg selv». Tvert imot var det mer opplagt at den nye organiseringa stilte krav til ledelse og samarbeid som det måtte



Arbeid i gruppe på Storslett: Olaf Skogmo, Anita Kostamo, Stein Erik Sørensen og Arnt J. Berg.

arbeides med. Dessuten er avdelinga «utsatt» fordi den måles og «angripes» fra omverdenen. For å møte disse problemene/utfordringene må de:

- * ha med alle sammen
- * ha felles mål
- * disponere midler, utstyr og mannskap på en best mulig måte
- * vite hvilke prioriteringer som skal gjøres - hva skal komme først og sist.

Det er også helt sentralt å fokusere på produksjonsavdelinga som ei serviceavdeling overfor sine kunder enten disse er trafikk- og utbyggingsavdelinga eller trafikantene.

For å bistå produksjonsavdelinga med å komme i gang med dette arbeidet ble Resultatgruppen A/S ved Ivar Kjøll engasjert.

«Nye ledelses- og samarbeidsformer»

heter prosjektet som har vært kjørt fra høsten 1995 og fram til nå. Det omfatter alle ansatte ved produksjons-

stedene. Dette setter krav til arbeidsformen:

- * Alle skal delta, men alle kan ikke delta samtidig.
- * ting må tas i rett rekkefølge
- * det må etableres en felles referanseramme og forståelse av mål og hensikt

Samtidig har produksjonsavdelinga - som alle andre i etaten for tiden, nok å henge fingrene i. Derfor var det et krav fra avdelinga at dette måtte oppleves som matnyttig og direkte overførbart til den aktuelle arbeidssituasjonen for hver enkelt.

Etter kommentarene som er kommet fra deltakerne synes det som om folk er godt fornøyd.

Gjennomføring av samlingene har vært ulike for produksjonsstedene, avhengig av oppgaver og ansvar. Prosessen forutsetter for øvrig videreføring av arbeidet



Ivar Kjøll bistår produksjonsavdelinga i arbeidet med medbestemmelse og planlegging.

etter samlingene.

Arbeidet videre har derfor vært planlagt med oppfølgingsmøter med tre til fire måneders intervaller. Det viktigste er å identifisere og planlegge oppgavene som skal gjøres framover.

Vi vil ellers komme tilbake til erfaringer og synspunkter på hele prosjektet etterhvert.

*Et nytt «vegbar» blir skapt -
Måling av terreng og bygninger i
forbindelse med den fremtidige
Sentrumstangenten.*

Tove Beate Hansen og Dag Henriksen.

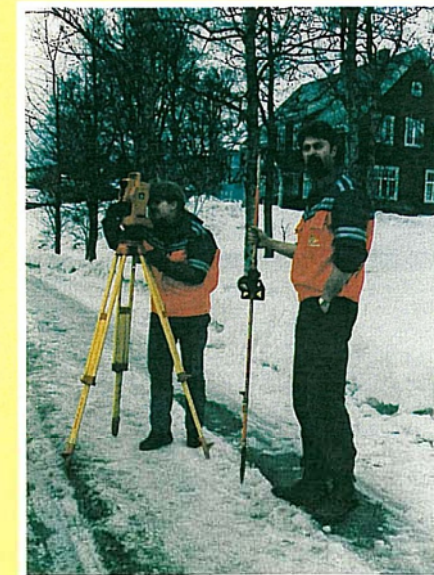


Foto: Litsa Sundstrøm

Fra Harstad - til Tromsø - og hjem igjen

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

Alfhild og Loyd - to Harstadværing som «viet» sitt liv til vegvesenet og fulgte med på lasset da vegkontoret flyttet fra Harstad til Tromsø i 1960. Siden ble de i Tromsø, men har flyttet tilbake til fødebyen som pensjonister.

I Tromsø bodde de i samme blokk i alle år, bare i ulike etasjer. De bor fortsatt i samme blokk, men nå i samme etasje. To dører tett i tett forteller at her bor Alfhild Johansen og Loyd Lauritsen. VEGSTIKKA har besøkt dem.

Gode år i vegvesenet!

Loyd Lauritsen ser tilbake på mange gode år i Tromsø og i vegvesenet. Han startet sin «karriere» i 1947 mens vegkontoret var i Harstad. Det er for øvrig Harstadgutt han egentlig er, skjønt med årene ble han også litt Tromsø-væring. I sine unge år under krigen jobbet han også litt ute på veggen. Og som sønn av en vegarbeider var det naturlig å gå inn i etaten. Den gangen var vegvesenet som en stor familie. Siden ble alt så mye større, men trivelige folk har det stort sett vært hele tida, sier Loyd.

Han har savnet vegvesenet ei tid men vent seg til pensjonisttilværelsen etter hvert. Overgangen har gått bedre enn han trodde. Han trivdes godt i vegvesenet og så egentlig ikke så fram til å slutte. Men i dag kan han ikke tenke seg til å begynne på igjen.

«Det er kommet så mye nytt innen data, jeg tror ikke jeg hadde klart å henge med i dag», sier Loyd. Skjønt han var av de som virkelig hengte med da dataen gjorde sitt inntog i vegvesenet. «Jeg lærte meg det jeg hadde bruk for» sier han beskjedent. For oss som jobbet sammen med han virket han skikkelig «oppdatert». Han snakker da også om hvor mye lettere søkermetodene og journalføringa ble etter innføringa av datasystemene, mens han forklarer søkermuligheter for en forvirret intervjuer. Jeg snakker tydeligvis med en mann som fortsatt er en del av vegvesenet.

Så var han da også ansvarlig for arkivdrifta i uendelig mange år. Loyd «var» arkivet og hadde sitt eget «datasystem» i hodet. Da kopimaskinene kom ble det vel mye papir i arkivskapene, sier Loyd uten altfor mye begeistring. Han vet hva han snakker om. For oss som fortsatt svirrer omkring på arkivet er det godt å ha han å ty til når ting forsvinner. Derfor får han fortsatt telefoner fra vegkontoret når alt stopper opp. For Loyd følger fortsatt med i vegvesenets hverdag. Det ligger liksom i blodet.

Han savner lunsjpausene i kantina med diskusjoner og meninger om all verdens ting. Det var trivelig, sier Loyd. Han snakker for øvrig fortsatt med gamle vegfolk på telefonen i blant og setter stor pris på det. Vegfolk som er på Harstad-tur må gjerne stikke innom i Skolegata 11.



Loyd driver fortsatt med morrasvømming, som han gjorde i Tromsø. To ganger i uka er han i bassenget i Kanebogen. Skjønt det blir aldri det samme som morrasvømminga i Tromsø. Det var liksom litt triveligere der.

Turterrenget er heller ikke så godt som i Tromsø. Prestvannet har en særdeles plass i Loyds hjerte. Ellers leser han en del og løser kryssord. Og så har han familien i nærheten. Og hurtigrutetur til Kirkenes tok han i påsken - med den nyeste båten. Så pensjonisttilværelsen er god og helse er bra, tross hjertetribbel. Dessuten er minnene om vegvesenet gode å ha.

Det er godt å være pensjonist!

Alfhild Johansen stortrives i sin koselige leilighet i 7. etasje med utsikt over Harstad og omegn. Etter 45 år i vegetaten takket hun for seg i 1987. Årene siden da har hun gledet seg over pensjonisttilværelsen. Hun er aktiv, har mange venner og familie omkring seg og nyter hver dag som en gave.

«Det er ikke farlig å bli pensjonist» sier Alfhild og nyter morgenvisa, går en tur, snakker i telefonen, løser kryssord, trimmer eller driver med håndarbeid.

Hun har meldt seg inn i Helsesportslaget og svømmer en dag i uka og trimmer en annen.

Alfhild bor trivelig i høyblokk med nærbutikk, blomsterhandler, bensinstasjon og fiskebutikk i nærheten. Dessuten er sentrum noen få minutter unna. Hun lever en aktiv tilværelse og har planer om både Senjatur, tur til Vesterålen og Jersey i sommer.

Hun koser seg i hverdagen og ser tilbake på tida i vegvesenet med mange gode minner.

Den gang hun gikk sine «barnesko» i etaten var selvsagt forholdene mindre. «Alle sto på for hverandre», sier Alfhild. De ble som en slags familie. Når vegvesenet vokste seg større kom mye av det intime livet bort. Men utviklinga var selvsagt til stor hjelp i arbeidet. De første data-systemene som kom var utrolige. «Vi kunne få all verden ut av de», forteller Alfhild.

Det skjedde mye på de 45 årene Alfhild jobba i vegvesenet. Hun var med på flyttinga fra Harstad i 1960. Dengang hadde hun planer om å vende tilbake til hjembyen etter ei kort stund. Skjønt kontakten med hjembyen var aldri helt brutt. I 12 år dro hun hver annen helt til Harstad for å ta seg av sin gamle og syke far. Det var en tøff tid, men hun er i dag glad for at hun stilte opp.

Alfhild er en blanding av Tromsø og Harstad-væring. Hun har stadig og ofte kontakt med venner i Tromsø og savner turkameratene. Men ellers er Harstad en god by og bo i.

Alfhild har stort sett bare gode minner fra tida i vegvesenet. Hun framhever det gode forholdet mellom kollegene. Det var mange fine folk å jobbe sammen



med. «Men du verden for en respekt vi hadde for lederne i den tida», sier hun og tenker på hvor annerledes verden er i dag.

Et godt liv og en trivelig hverdag skyldes selvsagt at hun har fått vært frisk, sier Alfhild. Etter hoftopera-sjon i 1988 har det meste gått greit.

For en som er noen år yngre, både i alder og ansienitet gjør det utrolig godt å se en så aktiv pensjonist med en så fornøyd tilværelse.

Mens intervjueren var til stede ble vi avbrutt av stadige telefoner fra venner og bekjente. Da jeg sa adjø skulle Alfhild på trening - i full fart - for å rekke fotballkampen på TV etterpå! Var det noen som snakket om en stille pensjonisttilværelse?

Berlin - byggeplass og veganlegg

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

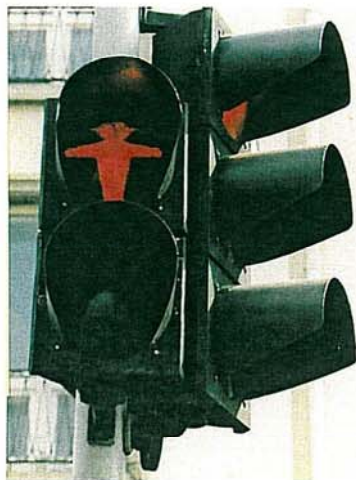
Da muren falt i 1989 startet et nytt liv for folket fra øst og vest: Gjenforening. 30 års adskillelse, både kulturelt, materielt og politisk har satt sine spor. Nå skal de viskes ut!

Det resulterer i uendelige byggeprosjekt både i høyden, lengden og bredden. Å ferdes i Berlin anno 1996 er som å ferdes på en stor byggeplass. Heisekraner er da også blitt det nye «symbolet» for byen. Kjente landemerker forsvinner i mengden av kraner og gravemaskiner. Grå bygningsmasse forvandles etter hvert til fargerike kjøpesentra. Humpete, øst-europeiske vegsystemer viker plass for rette og jevne linjer. Vannsystemer graves opp og erstattes med nye, og den kjente paradegata «Unter den Linden» er forvandlet til en stor grøft. Kommunismens praktbygg er overskrevet med grafitti, og gamle ærverdige bygg hadde fått store utstillingsvinduer med siste mote i klær og biler.

Men skyggene fra fortiden lever ennå. Det erfarte undertegnede som i en uke bodde på studenthybel i gamle øst med fabrikker og fargeløse blokker som nabo. Et system går i oppløsning og endres forhåpentlig til det bedre, men kassadama i nærbutikken levde ennå i det gamle øst-Europa!



Berlin - byggeplass anno 1996.



«Rød mann» i gamle Øst-Berlin!

Ellers var U-bane og S-bane anleggene forent. Under «den kalde krigen» var de gravd igjen som en forsterkende grense mellom øst og vest. I dag kan vi reise på kryss og tvers, nord og sør, over og under jorda, uten begrensning, i en uke for kr 160 kr. Slå den! Så fartet da også undertegnede i alle retninger og fikk med seg det man «bør» få med seg fra Berlin! Men det er en annen historie!

Vegubedring tett ved Berlinmurens rester som i dag er «Open air Gallery».



Fest for ansatte og pensjonister!

Tekst og foto: Odd Helge Jensen

Godt personalarbeid er blant annet å ha god og regelmessig kontakt med pensjonistene. På Harstad trafikktasjon er det blitt tradisjon med tilstelning en gang i året. Årets program var feiring av to 70-års dager; Annie Skoglund og Kristian Øverås, avduking av «vegvesen-teppe», omvisning på ny stasjon og orientering om den nye organisasjonen.

Hele seansen forløp med håndtrykk, gaver, gode ord om nystasjonen og tilbakeblikk på anleggsfasen. Ellers var det mat og drikke av beste kvalitet.

Vegvesen-teppe

Harstad trafikktasjon markerer den nyopp-pussede stasjonen og det nye vegvesenet på en fin måte. Helge Jensen fra Ibestad Produkter har knyttet vår logo i et vakkert teppe som har fått hedersplass på stasjonen. Og teppet ble høytidelig avduket av Kristian Øverås.

Fest for ansatte og pensjonister - fint sosialt tiltak til etterfølgelse for andre.



Helge Jensen - teppeknyttet fra Ibestad Produkter



Helse, Miljø og sikkerhetspris 1995

Verneleder Hans Takøy har fått HMS-prisen for 1995. Prisen ble tildelt for hans innsats med organisering av sorgarbeidet og omtanke for sine arbeidskolleger i forbindelse med dødsulykken på Senja høsten 1995.

Anlegg i full SVING

For tida er området ved flyplass-svingen i Tromsø et stort og hektisk anleggsområde. Nye varianter av rundkjøringer oppstår nærmest hver dag. Men når enden er god blir allting godt. Det skjer i september og omfatter i hvertfall deler av Giæverbukta. Da vil dagens «rotete» rundkjøringer med underganger bli en fryd for øyet. Det skyldes blant annet utforminga av undergangene som gir inntrykk som et fjell-landskap. Bildet er tenkt tredimensjonalt og utformet av arkitektkontoret Steinsvik. Arbeidet med dette har vært krevende - spesielt forskalinga. Men vegvesenet har dyktige snekkere som tar enhver utfordring - her Rolf Hanstad og Jan E. Pedersen. Området i Giæverbukta vil imidlertid bli preget av anleggsarbeid - med bygging av gang og sykkelveger, 4-feltsveger og bussterminal helt fram til oktober 1997.



Lisa

«Man høster som man sår»



Rundkjøringa i Hansjordnesbukta i Tromsø er i dag en fryd for øyet. Blomsterløk utplantet av skoleelever for 2 år siden bærer «frukter» i år.

Informasjon fra Personalseksjonen

Gode informatorer informerer om det som er viktig i hverdagen. Derfor ønsker Personalseksjonen å ha en liten «spalte» i VEGSTIKKA - til glede og kunnskap for oss andre:

GODE RÅD OG REGLER om føring av reiseregninger

Føring av reiseregninger ved pensjonsopphold/fellesregning kan være problematisk. Her kommer noen huskereglere for hvordan dette skal føres.

- Kurs/møteinncalling skal legges ved reiseregninga.
- Ved avtalt pensjonspris skal man forholde seg til denne.
- Djett beregnes fra reisen start til kursets/møtets begynnelse og fra kursets/møtets slutt til reisen slutt
- I det tidsrommet hvor dietten ikke regnes, utbetales oppholdsgodtgjørelse kurs. Ved overnatting regnes oppholdsgodtgjørelsen for hele antall døgn kurset varer med utgangspunkt i klokkeslettet kurset tok til. Oppholdsgodtgjørelse uten overnatting gjelder når kurset varer utover vanlig arbeidsdags lengde.

For at slike reiser skal være kontrollerbare må reiseruten med datoer og klokkeslett være skikkelig utfyllt.

Gunnhild!



Gunnhild Henriksen - tar seg av reiseregningene.

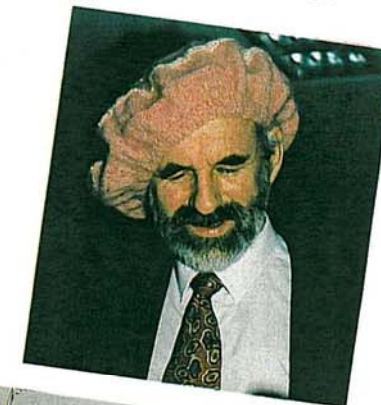
Fargeklatter (hatter) i en ellers grå hverdag

I blant spretter de gråe, alvorlige, og saksbehandlende byråkratene ut som små fargeklatter. Det var tilfellet da «Jentevegen» arrangerte hatte-fest i kantina på vegkontoret tidligere i vår.

Ingolf Moan - med blygt blick og kveldens yndigste hatt!

Clarke Gable, Dean Martin eller var det Thor Jakobsen?

Fantasia er det ingenting å si på: Odd Gunnar Morfjord (nå også med underskjørt(hatt) og Tove Fjorden i hjemmeheklet pøs!



Velkommen



Tore Johansen,
planleggingsleder,
Prosjekt Balsfjord



Ingvar Øvereng,
overingeniør,
Prosjekt Balsfjord



Knut Øvervoll,
oppsynsmann,
Nordkjosbotn prod. sted



Hege Engja Rindal,
planlegger,
Prosjekt Sør-Troms



Kjell Ove Schei,
planlegger,
Prosjekt Sør-Troms



Hege Anne Høgås,
fullmektig, Harstad
vegstasjon



Tove Beate Hansen,
planlegger, Prosjekt
Tromsø



Heike Sauer,
landskapsarkitekt,
vegkontoret



Berit Torvik,
avdelingsingeniør,
vegkontoret



Larbi Gani,
avdelingsingeniør,
vegkontoret

Lærlinger og praktikanter



Tore Tungodden,
lærling, sveis,
Nordkjosbotn



Ole Helge Engmo,
lærling, anleggsmaskin-
reparatør, Finnsnes



Trygve Myrvang,
praktikant,
Nordkjosbotn



Steinar Albertsen,
lærling, serviceelektro-
nikk, Nordkjosbotn

Vegstikka-sekken

går denne gangen til **May-Gøril Ellingsen!**

May-Gøril har bidratt med stoff i de fleste nummer av Vegstikka de seneste årene. Hun formidler faglig informasjon, gjerne i en «fargerik» vinkel. Toppen på innslag kom i siste nummer hvor vegvesen-jentene blir lokket til studieopphold med en herlig mannekropp og hvor lærlingeordninga blir framstilt på en særdeles «søt» måte.

Vi synes May-Gøril fortjener Vegstikka-sekken for stadig nye påfunn hvor fagprat presenteres på en leselig og underholdende måte!



Velkommen!

Larbi Gani, avdelingsingeniør, vegkontoret
Berit Torvik, avdelingsingeniør, vegkontoret
Hege Engja Rindal, planlegger, Prosjekt Sør-Troms
Anne Tora Elmenorst, planlegger, Prosjekt Balsfjord
Tove Beate Hansen, stikingsingeniør, Prosjekt Tromsø
Kjell Ove Schei, planlegger, Prosjekt Sør-Troms
Harald Klæboe, spesialarbeider, Rolløya
Heike Sauer, landskapsarkitekt, vegkontoret

Takk

Takk for gave og blomster til min 50-års dag.
Jan Erik Strømseng

Tusen takk til vegvesenet og arbeidskamerater for
gaver og blomster i anledning min 50 års dag.
Steinar Thomassen

Takk for gave og blomster til min 50-års dag.
Eldar Hanssen

Takk for blomsterhilsen til min 80 års dag
12. mars 1996.
Nelly Andresen

Takk for gave og blomster til min 50-års dag.
Hanny Jakobsen

Takk for oppmerksomheten i anledning min
60-års dag.
Hilsen Aud Indal

Takk til Bardu vegstasjon og vegkontoret for
oppmerksomheten i anledning mine 25 års tjeneste i
vegetaten. (Med 12 år i utedrifta i unge år for 25 år
som oppsynsmann, kvalifiserer Terje snart til ny
blomsterbukett og gaverunde. (red.amm))
Terje Øvergård

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min
60-års dag.
Oddbjørn Heimly

Takk for blomster og gaver i anledning min 50-års dag.
Oddmund Jensen

Takk for gaver og blomster i anledning min 50-års dag.
Magne Pedersen, Sjøvegan

Takk for gaver og blomster til min 50-års dag.
Thomas Ellburg, Nordkjosbotn

Vi gratulerer

- med 50 år!

Oddmund Jensen, Høgli, Silsand 20.4.
Magne Pedersen, Sjøvegan 28.4.
Hanny Jakobsen, Håpet 10.5.
Øystein Myrvoll, Krokeldalen 23.5.
Tor Viggo Elverum, Bardufoss 30.5.
Olav Andersen, Evenskjer 19.6.
Arild Teigen, Svensby 21.6.
May Britt Brygghaug, Silsand 18.7.
Jarl Hugo Haugan, Solli, Silsand 30.7.

- med 60 årsdag!

Oddbjørn Heimly, Nordkjosbotn 30.4.
Agnar Kvernmo, Gratangsbøtt 29.4.
Kjell Stenvoll,
Tamokdal, Øverbygd 29.5.

- med 25 års tjeneste

Richard Richardsen, Sørkjosen 1.6.

Takk for oss!

Olav Seljelund, Tromsø trafikkstasjon
Steinar Rask, Tromsø trafikkstasjon
Almar Østerås, Meistervik
Hermod Johansen, Aspelund
Ernst Kristiansen, Hamnvik

Vi går ut i permisjon:
Jan-Tore Knudsen, vegkontoret
Tove Gihle Stakland, vegkontoret