

C

Returadresse:
Statens vegvesen Troms
9005 TROMSØ

SIST - men ikke **MINST**:

Bilparken - før og nå!



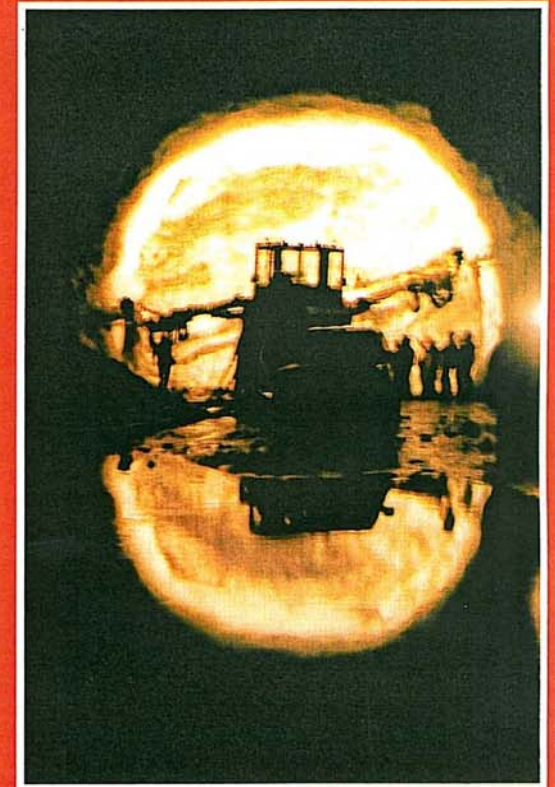
(fra Norsk Vegmuseum)
Foto: Lisa Sundstrøm

Vegstikka

Bedriftsblad
for Statens vegvesen Troms

Nr. 5 - 1997 - 29 ÅRGANG

*God Jul
og
Godt Nytt År!*



Statens vegvesen
Troms

Mørketid med mange lyspunkt!!



Vi er inne i årets svarteste tid...i hvertfall når vi skuer opp mot himmelen og leter etter lysglimt. Men lysglimt kan være så mangt. De trenger ikke skinne i gull og glitter. De kan være smil og godord, omtanke og vennskap. I ei tid med krav og effektivitet, resultatorientering og rapportskrivning bør vi kanskje ta oss litt tid til å være menneske - ikke minst medmenneske. Det snakkes om nestenulykker, helpdesk, medarbeidersamtaler og mail - ord i vår tid. Men egentlig dreier det seg om å bry seg, hjelpe hverandre, snakke sammen og ta vare på hverandre. Takk for 1997 - velkommen 1998 - i medmenneskets tegn!

Lisa

BEDRIFTSBLAD
FOR STATENS VEGVESEN
TROMS

Nr. 5 1997 - 29. årgang

Redaktør:
Lisa Sundström

Korrektur:
Bente Skogdal
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:
1400 eksemplarer

Foto forside:
Lisa Sundström
Fra gjennomslaget i
Sentrumstagenten.

Tilbakeblikk 1997

Tekst: Eilif Mathisen

Et tilbakeblikk på 1997 blir nødvendigvis en betraktning om været. Vi opplevde en snøvinter av de sjeldne, med snørekord i slutten av april. Det er slike forhold som setter samfunnsfunksjoner og enkeltmennesker på alvorlig prøve, både fysisk og psykisk.

Jeg kan selvsagt ikke hevde å være noen nøytral «dommer» når det gjelder vegvesenets innsats. Likevel mener jeg å ha grunnlag for å hevde at den jobben som ble gjort av våre tjenestemenn og andre i oppdrag for oss, betydde svært mye for at samfunnet i Troms i stor grad kunne fungere normalt under slike ekstreme forhold. Dette bygger ikke bare på egne vurderinger, men også på en rekke tilbakemeldinger fra våre omgivelser.

Nok en gang vil jeg takke alle for at de sto på og holdt ut helt til den såkalte «våren» kom. Det ble en vår som begynte på lørdag og varte til mandag, da den gikk over i en av de beste somre på mange år.

Vi hadde godt av en slik sommer etter den harde vinteren. Det er å håpe at den ga oss tilbake motet, om ikke lysten, til å møte en ny mørketid og en ny vinter som forhåpentlig blir lettere enn den forrige.

Vi hadde så mye vi skulle ha gjort på vegene når vi først fikk denne fine sommeren. Alt lå til rette for det, bortsett fra at pengene stort sett var brukt opp i løpet av vinteren. Derfor ble det som skulle ha vært en stor arbeidssesong, en sesong på sparebluss.

Når dette skrives vet vi ikke sikkert om våre bevilgende myndigheter i stat og fylke vil ta hensyn til dette «etterslepet» slik at mest mulig kan tas igjen neste år. Men erfaringene fra i år viser klart at med våre klimatiske forhold må vi ha et bevilgnings- og styringssystem som ivaretar variasjoner over lengre tid enn det enkelte år.



Drift og vedlikehold er ofte arbeidsområder som får lite status og oppmerksomhet. Jeg har inntrykk av at dette har endret seg noe i år. Sjelden har betydningen av en høy vedlikeholdsstandard vært så mye framme i politiske uttalelser og vedtak. Vi får håpe det gir seg utslag i bevilgninger. Så får det bli vår store utfordring å gjøre mest mulig ut av de ressursene vi får.

Men 1997 har ikke bare dreid seg om vær og vind i vegvesenet i Troms. Vi har fått Stortingets behandling av Norsk veg- og vegtrafikkplan, og vi har laget eksterne og interne handlingsprogrammer på grunnlag av denne behandlingen. Vi har også hatt en stor og krevende oppgave med å videreutvikle vegvesenets økonomistyringssystem.

Disse store oppgavene, sammen med alt det andre som alltid kommer og går, har krevd en usedvanlig stor arbeidsinnsats fra svært mange i etaten. Vi har vel alle hatt våre «opp- og nedturer», men vi har kommet i mål.

Jeg takker alle medarbeidere for god innsats i et meget krevende arbeidsår, og publikum og øvrige samarbeidspartnere for godt samarbeid og stor tålmodighet i dette året. Jeg ønsker samtlige en riktig god jul, ikke minst de som skal ta vare på vegene i jula, og et godt nytt år som forhåpentligvis blir mer «normalt» enn det som snart er over (selv om vi gjerne skal ha den samme sommeren på nytt).

En ROSE i hverdagen!

Vi har priser for gode vegger og likestilling samt premiering av ulike forslag og tiltak. Men takk og rosende omtale i hverdagen for godt utført arbeid, hjelp, eller bare fordi vi er den vi er.....det har vi ikkeinntil NÅ:

Redaksjonen i Vegstikka har nemlig fått brev fra Øystein Myrvoll med forslag om en ny spalte i Vegstikka. Han sier: «Jeg synes vi er lite flink til å gi ros, det være seg til en kollega, en seksjon eller en avdeling innen etaten.» Tanken slo han da han her om dagen søkte om overføring av

ferie. «Jeg sendte/leverte søknaden nede på arkivet kl. 08.30. Samme dag kl. 11.00 lå svaret på søknaden i posthylla. Snakk om saksbehandling!!!» I dette tilfellet går rosa til personalseksjonen ved **Gunnhild Henriksen!!!!**

Vi oppfordrer derfor i framtida **ALLE** til å gi tilbakemelding (og ikke bare slik vi er så veldig flink til.....nemlig å kritisere)MENgi en rose til en du synes fortjener det. Og send tipset til VEGSTIKKA.....så gir vi rosen videre til den/de utvalgte...som inspirasjon og glede for oss alle!



NY Finnsnes veg- og trafikkstasjon

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

Finnsnes veg- og trafikkstasjon ble offisielt åpnet onsdag 26. november. Den nye stasjonen ligger på Botnhågen ved riksveg 855. Stasjonen betjener oppgaver som tidligere har vært utført ved Finnsnes vegstasjon og ved Finnsnes trafikkstasjon (biltilsynet).

Åpningsdagen ble feiret i samklang mellom blå og gule tjenestemenn! Som alle store «vegåpninger» måtte også snora «til pers» denne gangen for å erklære nykomlingen som åpnet.

Finnsnes veg- og trafikkstasjon er den fjerde stasjonen i fylket som huser både trafikk og produksjonsavdelinga under samme tak. Storslett kom først, senere fulgte Bardu. Dessuten har Nordkjosbotn i mange år hatt flere avdelinger samlet, selv om de ikke har vært under samme tak.

Arbeidet med samordninga på Finnsnes starta i 1995. Etter lange diskusjoner om hvor vegvesenet egentlig skulle være, kom arbeidet på Botnhågen i gang i 1996. Siden har det gått slag i slag - inntil alle nå er samlet under ett tak og i «samordnet ånd».

Totalt er bygget på 2100 m2. Av dette er 1410 ombygd areal og 690 m2 nybygg. Tomtearealet er



Vegsjef Eilif Mathisen erklærte den nye stasjonen for åpnet!



20 mål, av dette er 5,5 mål lagerareal. Og hele «herligheta» har kostet 22 millioner kroner!

Stasjonen framstår i dag som en fryd for øyet, både utvendig og innvendig. Moderne, fargeglad kunst setter en ekstra spiss på «verket» både for de besøkende og de som jobber der.

Geir Østvik, «toastmaster» for åpningsdagen og stolt distriktsleder.

Følgende oppgaver og tjenester utføres av de ulike avdelingene:

TRAFIKKAVDELINGA

Kjøretøyforvaltning:
Godkjenning/registrering av kjøretøy
Periodisk kjøretøykontroll
Forvaltningskontroller
Teknisk utekontroll
Prøvekjennermerke

Trafikkavvikling:
Skiltsaker
Førerprøver
Godkjenning av/tilsyn med kjøreskoler
Trafikantpåvirkning
Brukskontroll
Dispensasjoner (vekter og dimensjoner)
Forsvaret som vegbruker
Trafikkovervåking

Veg:
Trafikk- og veginformasjon
Bestilling - vegproduksjon
Tilsyn med vegnettet
Avkjørselsaker
Gravetillatelser
Byggegrensesaker
Reklameskiltsaker

**PRODUKSJONS-
AVDELINGA**
Alt av vegvedlikehold
Mindre anleggsoppdrag
Brøyte-/strøtjenester
Vinterberedskapstjeneste
Reparasjon/service av egne maskiner og utstyr

Stasjonen er moderne utsmykket. Norvald Jakobsen og Werner Karlsen nyter kunst og lokaler.

Produksjonsstedsleder Asbjørn Theodorsen ledet «visninga» av nystasjonen.



Åpningsseremonien foregikk i kontrollhallen med egne ansatte og inviterte gjester.



Ny lufthavn Ny bussterminal Ny 4-felts veg Ny gang- og sykkelveg

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

Den nye Tromsø lufthavn ble åpnet 31. oktober, og den nye bussystemet ble satt i gang 27. oktober. Midt oppi dette har vegvesenet bygd ny firefelts veg fram til flyplassen, underganger for gående, syklende og andre vegfarende, nye rundkjøringer samt opparbeidet ny bussterminal i Giæverbukta.

Vegåpning

Et par dager før Tromsø lufthavn ble åpnet, markerte vegvesenet sin innsats sammen med oppstarten på det nye bussystemet i Tromsø. 27. november klokka 06.05 starta første buss fra terminalen i Giæverbukta. Da starta også vegvesenet med utdeling av



Ny 4-felts veg til flyplassen!

gløgg, pepperkaker, refleks, informasjon og gule roser. Mens vind og snø gjorde morratimene til en sterk opple-

velse, satte vegvesenet en ekstra spiss på dagen for busspassasjerene som forsøkte å orientere seg i det nye systemet. Bussterminalen, som skal inneholde både gatekjøkken, hvilebu for bussjåfører og oppholdrom for passasjerene, var ikke ferdig. Derfor tok vindkastene ekstra godt tak i de ventende passasjerene. Men vegvesenets gulkledde, sammen med et par representanter fra fylkeskommunen, gjorde ventetiden lettere med gløgg og varme smil. Ettersom morralyset kom stadig sterkere fram møtte også ordfører, samferdselsjef og ledelsen i Tromsbuss.

Undergangene for syklende og gående er «dekorert» i pakt med Kvaløysfjellene.



Ettervert kom også ordfører, samferdselsjef og ledelsen i Tromsbuss.

Flyplassvegen

Arbeidet med det nye vegsystemet starta vinteren 1995, og er blitt ferdig «ettervert». Dette har ført til stadig nye kjøremønstre for bilistene det siste året. Men nå er anleggsperioden over, og vegen ligger ny og oversiktlig til glede for alle.

Rv. 862, Giæverbukta - Sandnessundbrua (Flyplassvegen) omfatter utvidelse og omlegging av 3 km veg, bygging av 2 nye rundkjøringer samt utvidelse og justering av eksisterende

Blomster til busspassasjerene!



Vegvesenet stilte «mannsterk» opp i morgentimene

rundkjøring i Giæverbukta. Den omfatter også 2,5 km gang- og sykkelveg langs strekningen, inkludert 2 fotgjengerunderganger ved Giæverbukta samt kulvert for biler, syklende og gående under selve flystripa. Prosjektet som er et samarbeid mellom Luftfartsverket og Statens vegvesen er kostnadsberegnet til 66 mill kr. Av dette har Luftfartsverket bidratt med 23 mill. kr.

Vegvesenet har også bygget bussterminal i Giæverbukta som tar seg av all

busstrafikk til og fra Kvaløya og nord-Tromsøya. Det er også bygget ny 4-felts veg fra Workinntunet til nordenden av Jekta kjøpesenter. Arbeidene omfatter justering av rundkjøring ved Workinntunet og ny rundkjøring inn til handelsparken.

Det som nå gjenstår før hele vegsystemet kan nyttes til fulle er grøntarbeider og legging av siste laget med asfalt.

Gløgg, pepperkaker og informasjon til busspassasjerene fra vegvesenet og fylkeskommunen.



Endelig asfaltert veg!!!

Tekst og foto: Umni Helberg

Lørdag 4. oktober var det fest i Kirkesdalen. Da ble det feiret at vegen (fv. 171) var utbedret og hadde fått fast dekke. Dette er noe alle i Kirkesdalen lenge har lengtet etter.

Det er skiftet stikkrenner, kjørt på nytt bærelag og asfaltert. I tillegg er krysset ved Forsetegga utbedret.

Fiberduken ruller ut med spesialpatent på traktoren!



**Hæla i «taket»
i Kirkesdalen**
Endelig har vi fått asfaltert veg!
Det feires med en kjempefest
lørdag 4. oktober kl. 21.30.
Musikk: **PÅ VONA.**
Salg av lapskaus m.m.
Arr.: Kirkesdalen UL.

Faksimile fra annonse i Nordlys 3. oktober

Oppsynsmann Terje Øvergaard har hatt ansvaret for arbeidet. Han fikk kniv og blomster av glade Kirkesdalinger.

Brannøvelse i Bardu

Tekst og foto: Umni Helberg

29. september ble det holdt brannøvelse for vegvesenet i Bardu. Mannskaper fra Brannvesenet sto for demonstrasjonen og opplæringa i å slukke en bilbrann.



HELPDESK - en hjelpende «hånd» i vår elektroniske verden

Tekst: Kent Myräng/Siv Hege Bringslid/Lisa Sundström / Foto: Lisa Sundström

I organisasjoner med mange IT-systemer, programmer og brukere trenger vi en sentral «skranke-tjeneste». Denne skal ta i mot henvendelser fra brukerne, både problemer og ønsker.

I stedet for å sitte alene og plages, rope på kontornaboer eller prøve å huske hvem som er ekspert på hva, har vi etablert HELPDESK. Ordet betyr hjelpeskranke og betjenes av folk fra IT-seksjonen og Felles-tjenesten. Du får kontakt med HELPDESK via det elektroniske postsystemet (MAIL) eller på telefon (776 17099)

HELPDESK registrerer alle henvendelser, og alt blir løst - før eller senere. Mange problemer går igjen, og «kruftet trenger ikke å finnes opp på nytt» hver gang. De fleste problemene er små, slik som nytt passord og skrivere som har låst seg. Men da er det bare å kalle på HELP! Med løsningene notert i en «erfaringsbase» kan både problemløseren selv og andre gå tilbake for å søke.

Hvorfor har vi helpdesk?
HELPDESK gir større oversikt over problemer og ønsker - og gir muligheten til å planlegge arbeidet bedre. Knappe ressurser på IT-sida må prioriteres, og HELPDESK har ført til bedre struktur i arbeidet. Dette til fordel både for brukere og hjelpere. Hjelpen settes inn der den gjør mest nytte og der trangene er størst. Høyt blodtrykk, stemmeleie eller «geografisk» nærhet til IT-folkene teller ikke lengre så mye.



Henvendelse nr. 1000 til Helpdesk kom fra Anita Strand på Finnsnes trafikkstasjon. Dette ble markert med en blomstrende hilsen fra HELPDESK i Tromsø. I følge IT-folkene fortjener også de som betjener Helpdesk på Felles-tjenesten en blomst. Det gjelder både Siv-Hege Bringslid og Anne Reberg (bilde til venstre) samt Ann-Sissel Hansen som for tida har permisjon.



Muntlige henvendelser i kantina eller på korridoren går lett i glemmeboka når de blir mange nok. HELPDESK er med andre ord riktige adressa for IT-problemer. Med god oversikt over problemer og ønsker kan IT-folkene sette inn forebyggende tiltak i stedet for ressurskrevende brannslukking.

Hjelp fra alle kanter
HELPDESK er ikke person-avhengig. Nøkkelpersoner med spesialkompetanse kan avvikle ferie og sykdom uten at virksomheten stopper. Henvendelser kan omdirigeres til andre fylker eller eksterne/innleide ressurser. Erfaringsbase med løsninger på de

vanligste problemene sammen med godt dokumenterte rutiner gir mindre avhengighet av enkelt-personer.

Målbar ressursbruk
Bruken av HELPDESK synliggjør også hvor behovet for IT-hjelp er størst. Dette gjelder både kostander ved «plunder og heft» og hva som brukes hvor og hvor mye. Her kan vi også registrere hvor det kan være nyttig med kompletterende opplæring.

Jubileum
HELPDESK har nå vært etablert i 6 måneder. På denne tida har vi fått inn 1200 henvendelser.

Reduserte økonomiske rammer, men økende festglede

Tekst: Lisa Sundstrøm / Foto: Lisa Sundstrøm/Navid Alai

Reduserte økonomiske rammer til drift og vedlikehold var et klart budskap for trafikkavdelinga på årets fellesmøte. Det blir nedgang i vegstandard, dårligere skiltvedlikehold, redusert innsats på kantklipping, krattrydding og grøntarealer, mindre penger til brøyting, raskere nedbryting av vegkroppen, mindre penger til



Toastmaster, veileder og underholder gjennom festmiddagen — Navid Alai. Senere fikk også han plastpose på hodet og ører av papp.

policy vedrørende egenproduksjon, funksjonskontrakter, skilting og reklame langs veg, nye førerkort, sveis og arkivering, økosys, trafikksikkerhetstiltak, kvalitetssikringssystemet i avdelinga og intern informasjon viser det bredden i trafikkavdelingas oppgaver og engasjement.

Foruten folk fra alle fylkets trafikkstasjoner og vegkontoret deltok også folk fra nabofylkene, Vegdirektoratet og de andre avdelingene



Skjønnheten kommer innenfra.

Hvem der?



Seksjonsleder – vegkontoret!

forsterkning og flere dekkeskader. Alt dette betyr at det som er viktig for trafikantene og publikum må reduseres. Mindre penger gir dårligere muligheter til å opprettholde dagens standard på ulike felt. Dette ble naturlig nok et av hovedtemaene på møtet. I tillegg ble organisasjons- og bemanningsplanarbeidet presentert. Sammen med periodisk kontroll, forskriftsverk og organisering,



Kalle Kanin?

Den som sover han synder ikke.



Derfor har fotograf og artikkelforfatter funnet det riktig å presentere trafikkavdelingas folk på en annen måte, rede, til å ta et oppgjør med både økonomiske rammer og andre utfordringer. For evnen til å ta seg selv høytidelig manglet totalt. Og kanskje det er den sterkeste egenskapen for å nå de mål vi til stadighet har hengende over oss!

Ord av betydning og til ettertanke, sagt på møtet:

«Dagens bemanning i trafikk er mer et resultat av tilfeldigheter enn gjennomtenkt dimensjonering.»

«I trafikktilsynet er det for lite fleksibilitet mellom teknisk og merkantil side.»

«Myten om at trafikk bemanning kan gå som et trekkspill avhengig av bevilgningsnivået, må avlives.»

«Nedbemanning av trafikk kan ikke skje som en følge av produksjonsaktiviteten.»



Nærsynt?

Uidentifiserbar gjenstand?



Poetisk hilsen

Også i år har vegvesenet på Finnsnes mottatt en poetisk hilsen fra Sorreisa Korforening etter endt oppdrag med soppelplukking langs våre vegger.

Vi takker for jobben også i år
og diktet vi lovte nå dere får.
Jobben gikk fort og grøften blei fin....
folk fer ikkje lenger fram som svin.
Men tenk mellom flasker fra Solo og Cola,
der låg et gebiss og gliste i sola!
Så nå er det en som går rundt og lespe
og angre på at han sku drikke og feste.

Han passe seg sikkert en annen gang,
før han ture med piker, vin og sang.
Pengan for jobben i kassen går,
til å betale kver regning vi får.
Så må dåkker ha en nydelig høst,
slapp no av før vintern tar løst.
Vi skal for godveret synge en sang,
og håpe på jobb til våren engang!

Velkommen til kulturdagene 1998!

Tekst: Lisa Sundstrøm

Det går stadig framover på kalenderen. Det betyr at kulturdagene i juni 1998 bare er ca. et halvt år fram i tida. Det betyr også at saker og ting faller mer og mer på plass. Men fortsatt gjenstår mye, ikke minst forberedelser og gjennomføring.

I neste nummer av «Vegen og Vi» vil det komme et 4-siders oppslag. Det vil inneholde innbydelse og faktainformasjon pluss påmeldingskjemaet og informasjon om hvordan skjemaet skal fylles ut. «Vegen og Vi» sendes alle ansatte og pensjonister. På den måten er vi sikker på at alle som ønsker å delta på Kulturdagene vil få informasjon. Men for å være ekstra sikker informerer vi også via Vegstikka og Infomix. Dersom du etterhvert fortsatt har spørsmål kan du ringe eller skrive til Lisa Sundstrøm eller Bente Skogdal på vegkontoret. Vi vil forsøke å hjelpe deg så godt vi kan.

Påmeldingskjemaet har du allerede blitt kjent med tidligere da vi registrere interessen for Kulturdagene. Det endelige skjemaet er svært likt, med litt justeringer. Fristen for innsendelse er **15. januar 1998**. Skjemaet sendes: Statens vegvesen Troms, v/ Lisa Sundstrøm, 9005 Tromsø.

Tidlig påmelding Arrangørene er avhengig av tidlig påmeldingsfrist. Dette for å få oversikt over hvor mange som kommer slik at de kan sikre folk bosted og planlegge arrangementet

mer detaljert. Vi vet at det kan være vanskelig å planlegge et halvt år fram i tida, men i den grad det er mulig ber vi om tilbakemelding. Vi ønsker både deltakere, ledsagere og publikum velkommen!

Utgifter

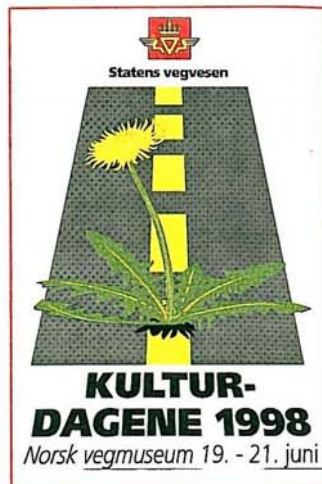
til kost og losji må dekkes av den enkelte, slik det er vanlig på vegvesenets idrettsarrangement. Men det vil bli gitt reisetilskudd - eller lagt opp til fellestransport - også slik som vi er vant til i forbindelse med idrettsarrangement. Det kan bety at de som ønsker å delta etter all sannsynlighet vil få tilbud om billigbillett på fly sørover. Vi vil også søke Velferdsutvalget om omfordeling av midlene. Ideen om en velferdstur sørover har også vært på tale. Men alt avhenger av at vi i god tid vet hvor mange som ønsker å være med slik at vi kan lage et opplegg til beste for alle.

Deltakelse

Du kan selvsagt være med å stille ut selv om du ikke reiser sørover i egen person. Men deltakelsen fra hele landet blir stor, så det vil sikkert bli hyggelig å treffe folk som driver med det samme som deg, eller andre ting. Vegvesenfolk er som kjent trivelige....enten de er treskjærere, fotballspillere eller bare tilskuere!

Måltider

Mat og drikke vil være til salgs på Vegmuseets område, slik at folk kan tilbringe hele dagen der. Dessuten er hele området omkring Vegmuseet et friluftsområde slik at



du kan raste med egen mat og slappe av i landlige omgivelser når du får «nok» av kultur. I tillegg er Hunderfossen Familiepark like i nærheten med opplevelser av ulike slag for stor og liten.

Permisjon

Deltakere vil få permisjon med lønn under Kulturdagene og de dagene det er behov for å komme til og fra Lillehammer.

LES NØYE!

Les informasjonen som blir gitt gjennom «Vegen og Vi» nøye. Søk også informasjon gjennom Vegstikka, Infomix eller direkte til kontaktpersonen Lisa Sundstrøm, vegkontoret, telefon 776 17000.

HÅNDARBEID TIL 1000

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

Eva Bræck er flittigheta selv. Produktene fra hennes hånd er utallige. Maske på maske, meter på meter med hansker, votter, lester og duker er kommet fra Evas hånd. Hun har strikket så mye gjennom årene at hun har mistet tallet på hva og hvor mye. Tidligere strikket Eva gjerne gensere og større ting, men belastninga på armene har satt en stopper for det. Nå går det på «enkler» saker som kunsstriking av duker og hansker, votter og lester med ulike mønstre. Mønster henter Eva litt her og der, og setter gjerne sammen ulike ting eller endrer på kjente mønstre.

I tillegg til strikking driver hun også med hekling og broderi. 6 store sengetepper har hun laget. Noen av produktene selger hun, men det meste blir gitt bort i gaver.

Eva synes håndarbeid er en herlig avkobling eller som «bigeskjefv» til TV-titting. Hun liker ikke å sitte med hendene i ro. Og beste tid for håndarbeid er i tidlige morgentimer, før alle andre er stått opp. Da kombineres strikkinga med kaffe og radio mens småfuglene spiser frokost utenfor vinduet og Eva lar tankene suse og gå! For mønstrene kan hun, så arbeidet går stort sett av seg selv. Og med litt strikking hver dag blir det gjerne et hanskepar i uka.

Når Eva ikke ser på småfuglene og strikker, jobber hun på økonomiseksjonen på vegkontoret. Det har hun gjort i godt og vel 25 år, også den gang det het regnskapsavdelinga. Og vegkontoret er en trivelig arbeidsplass hvor det stadig skjer noe! Men foruten jobben og strikkinga skjer det også annet i Evas liv. Hun spiller nemlig baryton i Ramfjord musikkorps og er med i ei forening med navnet «Trådløs». De møtes en gang pr måned til strik-



king, prating og sosialt samvær. Derfor er strikkinga både en filosoferende syssel og bidrag til sosialt nettverk.

På Kulturdagene neste år kan vi helt sikkert beskue noen av Evas produkter. Hun har blant annet planer om å strikke hansker eller votter med vegvesenets logo. Stikk innom – så får du se!

..... og så var sommer- sesongen definitivt over!!!



Foto: Lisa Sundstrøm

Et nytt århundre preget av konkurranse og effektivitet!

Tekst: Tor Hugo Brox / Foto: Lisa Sundstrøm

Ti måneder i USA gav meg muligheten til å erverve meg en del kunnskaper om hvordan amerikanerne ser på framtida, og hvilke utfordringer og problem en bedriftsorganisasjon vil stå overfor. Å summere opp all informasjonen i en kort artikkel er ikke mulig, men noen utvalgte vurderinger gjort av kjente professorer og industriledere i USA gir et inntrykk av de tankene som rører seg der borte.

Når framtida skal vurderes, må vi først ha klart for oss hva fortida og nåtida har gitt oss av utfordringer og krav til bedriftsorganisasjonen. Det neste er å sammenligne de krav man antar at bedriftsorganisasjonen vil bli stilt overfor i framtida.

Mindre enheter

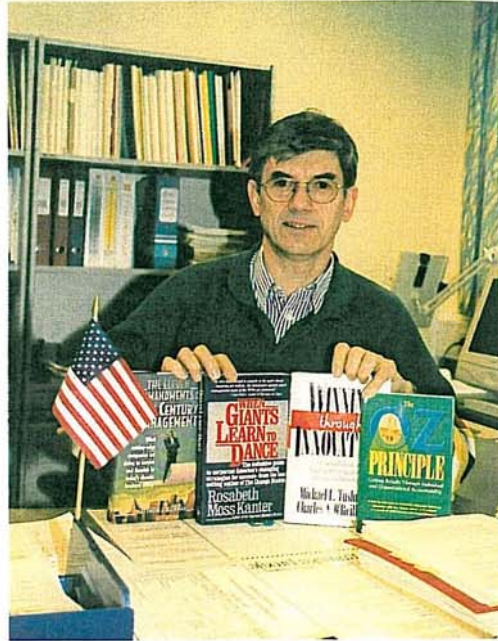
Dersom en bedriftsorganisasjon skal kunne overleve i framtida, må den ikke ha for mange nivå. Videre bør den bygges opp av små selvstendige enheter som har et totalansvar innen sitt område. En slik organisering gir god oversikt, og det er lett å tilpasse seg raske og uventede endringer som måtte oppstå i markedet. Ordre- og informasjonsgangen blir kort, og man når derfor hurtig ut til de som er mottakere.

Opplæring

Det er også stor enighet blant forskere og industriledere i USA om at bedriftene bør investere i opplæring av personell i stedet for å satse på å være på topp til enhver tid når det gjelder teknisk utstyr. Det viser seg at en slik investering fører til at det blir gjort færre feil av de ansatte som i realiteten betyr en effektivitetsgevinst i produksjonen. Arbeidstiden utnyttes mer effektiv fordi den enkelte kan det som er nødvendig for å gjøre jobben. En god opplæring av personellet fører også til at ansvaret for flere oppgaver kan delegeres ned i organisasjonen. Organisasjonen blir med andre ord mer fleksibel, og den lar seg lettere tilpasse de til enhver tid rådende forhold.

Ledelse med menneskelig aspekt

Det er videre en kjensgjerning at de fleste av lederne i en bedrift blir rekruttert fra egne rekker. En bedriftsorganisasjon som er delt opp i mindre selvadministrerte enheter, kan med en slik organisering få gitt tilbud til flere av sine ansatte som ønsker å prøve seg som leder med et totalt administrativt ansvar. En annen fordel med mindre enheter i en organisasjon, er at en leder ikke behøver å bruke all sin tid på jobben. En leder må også få tid til familien og ta vare på helsen. Hvis ikke oppstår problemer både i hjemmet og på jobben. Dette forholdet er påpekt av flere som har undersøkt forholdene til ledere i bedrifter med



Etter ett år i USA har Tor Hugo Brox lært mye om både ledelse og fremtidsutsikter.

store administrative enheter. Ledere med altfor stort arbeidspress blir utbrent i relativt ung alder.

Reduser administrative kostnader

Mange mener også at den framtidige konkurransen mellom bedriftene fører til at de administrative kostnadene må reduseres til et minimum. Det betyr at lønnsutgifter og husleien må ned. Det japanske industrikonsernet Honda har valgt en løsning som sikkert mange vil kvie seg for å gjennomføre.

De startet med å se på hvor mye tid den enkelte brukte på sitt kontor. Samtlige av de ansatte ble vurdert, også direktørene. Konklusjonen ble blant annet at førti direktører fikk seks kontorpulten på deling. Denne løsningen hadde sammenheng med at direktørene var så mye på reise at de omtrent ikke brukte kontorene. Når de var tilstede var det som oftest for å delta på et eller annet møte samtidig som de også utførte en del forefallende kontorarbeid. En løsning uten fast kontor krevde imidlertid at direktørene ble utstyrt

med mobiltelefon, bærbar PC styrt med e-mail, fax og skriver. Dermed kan de kommunisere med bedriften og andre til enhver tid hvor som helst.

Teknisk utstyr

Det er imidlertid en gryende frykt blant mange for at en altfor sterk satsing på utvikling og bruk av teknisk utstyr skal føre til en for sterk reduksjon av tallet på faste arbeidsplasser, noe som vil bety en økt konkurranse om de faste arbeidsplassene som blir igjen. En slik situasjon, sammen med økt konkurranse mellom bedriftene, vil også medføre at kravet til høyere utdanning blir skjerpet. Det betyr at unge mennesker i langt større grad enn nå må ta hensyn til dette når de planlegger sin utdanning. Men også offentlige styreorganer må tilrettelegge for denne situasjon, slik at det er studieplasser nok til å dekke det økende behovet som vil komme.

Effektivisering

En sterk rasjonalisering og effektivisering har imidlertid sin pris. Et økt arbeidstempo vil blant annet medføre at enkelt-

individet ikke får dekket sitt sosiale behov. Dette kan føre til konflikter på ulike plan. Det betyr at man i en framtidig bedriftsorganisasjon i langt større grad enn nå, må ta hensyn til de organisasjonspsykologiske forhold som vil kunne oppstå i en organisasjon.

Utfordrende framtid

For ansatte i en bedriftsorganisasjon er framtida først og fremst en stor utfordring, men den er samtidig skremmende. Utfordringa ligger i konkurranseaspektet der man må forholde seg til hyppige endringer av bedriftsorganisasjonen. Det skremmende er at konkurranseforholdene ser ut til å medføre færre ansatte og større arbeidspress på den enkelte ansatte. Konkurransen om arbeidsplassene vil bli skjerpet betraktelig, og arbeidslivet synes i stor utstrekning å bli basert på deltidsansatte.

To sentrale spørsmål synes å melde seg i denne sammenheng.

- Ønsker vi en utvikling som antydte foran?
- Dersom vi ikke ønsker en utvikling som antydte foran, hvordan skal vi bidra til en annen utvikling?

Lærlinger - nytt fag i etaten

Tekst: May-Gøril Ellingsen

Foto: Lisa Sundstrøm

Den årlige samlingen for lærlinger og faglige ledere ble avviklet på Nordkjosbotn i oktober.

Fem nykommere var med. De representerer laboratoriefag, serviceelektronikk, anleggsmaskinførere og sveisere. Vi har også fått nye faglige ledere, men da de er av gammelkara presenteres de ikke her. Imidlertid har vi fått en ekstra ressurs, en tilsynsfører, Kjell Ove Reinholdsen, som ser spesielt etter lærlinger som ambulerer i fylket.

Arbeid med lærlinger er i ferd med å bli et nytt fag i etaten, og vegvesenet må lære seg yrkespedagogikk!!!!
Mens lærlingene på samlinga konsentrerte seg om bedriftslære



Fra venstre: Kjell Ove Reinholdsen, Tommy Opgård, Kjell Ove Sunstad, Leif Cato Johansen, Jan Ivar Larsen og Fredrik Fremnesvik

og Helse, miljø og sikkerhet (HMS) ble lederne spekket med markedsorientert yrkesutdanning, målformulerte læreplaner, EU-tilpasninger, konjunktursvingninger og «20/80 samfunnet».

Etterpå hadde vi rollespill. Da skjønte noen at det ikke var bare enkelt å være verken faglig leder eller lærling....

6 på trafikk

gir svar på noen av livets «mysterier». Vi presenterer her 3 ønsker og drømmer i pakt med moderne norsk presse!

1. Hva har du på nattbordet?
2. Hvem vil du helst reise med til en øde øy?
3. Hva ville du satset på/prioritert dersom du var vegsjef i Troms fylke?

Kate Meleng, Tromsø



1. Nattbordet? Å ja, krakken - jo der står uret. Og ellers har jeg litt barnebøker som jeg leser for ungene. Det blir lite voksenlitteratur.
2. Thor Heierdal skulle jeg gjerne reise med til en øde øy, slik at vi kunne bygge Ra III og reist hjem for å feire jul.
3. Hvis jeg var vegsjef skulle jeg opprette en pengebinge for dekning av vikarlønn når ansatte er sykemeldt utover 14 dager. Slik ville arbeidsforholdene bli mer rettferdig.

Torleif Hole, Storslett



1. På nattbordet har jeg en grønn duk, vekkerklokka og nattbordlampa. Men på ei hylle under har jeg ei bok med tittelen «Mester i Økonomi!» (ingen fare, jeg har bare lest de 5 første sidene) Ellers leser jeg gjerne «Alle Menn».
2. Til ei øde øy reiser jeg gjerne med supermodellen Naomi Campbell. Men hvis det ikke passer for henne tar jeg gjerne kona med!
3. Hvis jeg var vegsjef ville jeg prøvd å påvirke til at vi får flere midler til fasiliteter langs vegene. Bedre rasteplasser med toalett og bedre informasjonstavler hadde vært godt. Opplysnings-skiltene bør være mulig å styre fra vegstasjonene slik at vi rekker ut med hurtig og riktig informasjon til trafikantene.

Solveig Hansen, Harstad



1. Jeg har ikke nattbord! Det er ikke det at senga er for stor, men soverommet er ikke større enn det må være.
2. Til ei øde øy vil jeg gjerne reise med Kevin Costner. Han er både kjekk, barsk, pen og ikke minst sexy!
3. Hvis jeg var vegsjef ville jeg foreta en evaluering av bemaning/arbeidsoppgaver etter omorganiseringa og se på optimal og riktig utnyttelse av ressurser. Ellers ville jeg prioritere mer gang- og sykkelvegbygging, vedlikehold av eksisterende vegger, trafikksikkerhetstiltak og ny innfartsveg fra Tjeldsund bru til Harstad.

Svein Paulsen, Finnsnes



1. På nattbordet har jeg bare vekkerklokka. Jeg er så kveldstrøtt at noe annet er det lite mening i. Skjønt det hender jeg har ei bok, og dessverre også «vegvesenlektre» av mer tung art.
2. Hvis jeg skulle til ei øde øy måtte det bli sammen med kona. Men jeg er ikke sikker på at hun vil dra, så da må det bli Arja Saijonmaa, som kunne gi meg en liten sang.....
3. Hvis jeg var vegsjef ville jeg først «karre» til meg mer penger til fylket, slik at vi kan løse de oppgavene vi er satt til med trafikksikkerhet, service langs vegene og sikring av myke trafikanter. Dessuten villle jeg tenke på miljøet og få (tvinge) bilistene til å kjøre piggfritt!



Margit Pedersen, Storslett



1. På nattbordet står vekkerklokka som ringer kvart over seks - og ofte et par sokker jeg har glemt å ta av meg på badet før jeg vandret opp på loftet. Bøker og sigaretter er av de ting jeg ikke har på nattbordet.
2. Jeg ville tatt Raymond på vegkontoret med på tur til en øde øy for å løse «knuten Økosys» (hvilke prøvelser denne mannen skal igjennom!) Der, - tror jeg, ville kontantprinsippet, saldobalansen og K110 stemme overens med både prosess og betalingsprinsippet og ikke minst, -avtalene mot produksjon ville bli krysset. Det ville vært herlig !!
3. Som vegsjef ville jeg prioritere skredsikring sommer og vinter, for de fleste synes det er ubehagelig å få stein eller snøskred klemt over biltaket og i hodet. Og så ville jeg bygge tunneler både undersjøiske og gjennom fjellandskap for å korte ned reisetiden i fylket.

Petter Andersen, Harstad



1. På nattbordet har jeg en hvit heklet duk, en nett liten lampe og en rosa vekkerklokke som sjelden vekker meg. (Det er ikke alderen, jeg har alltid vært morgenfugl!) Ellers leser jeg ukens «Vi Menn» eller et båtblad helt til jeg ikke klarer å holde bladet og det ramler i gulvet. Deretter må min samboer slå av lyset slik at hun også får sove.
2. Jeg reiser gjerne til en øde øy med henne jeg bor sammen med. Vi er ofte på en forholdsvis øde øy, Krøttøya i Bjarkøy kommune, og det går som regel bra. Jeg må jo ha med en person som jeg vet kan slå av lyset uten å lage altfor mye oppstyr.
3. Dersom jeg var vegsjef ville jeg hatt øyne og ører vidåpne for å avdekke forsøk på å privatisere noen av vegvesenets arbeidsoppgaver. Dette ser jeg som svært viktig for alle som jobber i vegvesenet.

Samarbeid mellom universitet i Norge og Russland

Tekst og foto: Geir Berntsen og Harald Sverre Arntsen

Høgskolen i Narvik - engasjement i Barentssamarbeidet

Høgskolen i Narvik har i dag samarbeid med ulike universiteter i Nordvest Russland. I den forbindelse dro Geir Berntsen og Harald Sverre Arntsen i sommer til Arkhangelsk. Berntsen har for tiden engasjement ved Høgskolen i Narvik (HiN) som dosent II, og Arntsen har tidligere arbeidet i Nordland vegvesen, men har nå permisjon for å arbeide som førstelektor ved HiN.

Reisen hadde to hovedformål:

- å knytte kontakter med det Tekniske Universitetet i Arkhangelsk (TUJA) innenfor bygningsfagene og spesielt forsøke å utvide allerede eksisterende samarbeid til også å gjelde disse. I første omgang veg- og trafikksektoren.
- å delta på en teknisk konferanse.

Konferansen omhandlet i hovedsak vegbygging og økonomi/ledelse av byggeprosjekter. De norske foredragene gikk på følgende tema: rehabilitering av betong, snødriftsproblemer, rehabilitering av vegger (G.Berntsen), vegbygging, eksempel fra bygging av 8 km E10 (Arntsen) og presentasjon av rammeavtalen mellom HiN og vegforvaltningen.

Teknisk universitet i Arkhangelsk

Under konferansen fikk vi anledning til å besøke universitetet og gjøre oss kjent med fagene. Vi fikk også se på hvilke problemer de har mht. vegbygging og fundamentering, og hvilke hjelpemidler de har på geoteknisk laboratorium. Rent faglig er dette universitet langt fremme på mange områder, mens de på andre områder, f.eks. benyttelse av data, ligger på etterskudd. Det finnes en del topp moderne utstyr, men stort sett er det eldre pc-er som er i bruk.

Det mest oppløftende var de ansatte, som var svært interessert i arbeidet. Dette til tross for at lønnsutbetalingene var en sjeldenhet. Det er neppe noen i vegvesenet som hadde akseptert tilsvarende!

Bygningsfakultetet er delt opp i følgende avdelinger: Konstruksjon, Økonomi/ledelse, Veg, Materiallære, Geoteknikk og fundamentering. Det uteksamineres ca. 20 studenter pr år. Hovedoppgavene er skrevet og tegnet for hånd!



Grunnboringsutstyr ved universitetet

Vegstandard og fundamenteringsproblem i Arkhangelsk

For Arkhangelsk by er det dårlige grunnforhold. Øverst er det ca 4 meter myr, derunder bløt leire ned til 15-20 meters dybde. Derunder er det till (fast, moreneavsett materiale) ned til fjell. Fjell ligger på ca 500 meters dybde. Grunnvannsnivået lå tidligere (før utbygging) i terrengnivå. På grunn av drenering har det vært en grunnvannssenkning slik at dette nå ligger på 3 meters dybde. Dette medfører setninger. Den gamle bebyggelsen består av 2-etasjes trehus. Disse er

fundamenter på trepeler. I moderne tid er det bygd høyblokker med opp til 20 etasjer. Disse er fundamenterert med peler ned til det faste till-materialet. Høyblokkene er delvis bygd med kjeller. Rørtreaser, fjernvarme-

kulverter etc er i stor grad også pelefundamentert. Generelt står de pelefundamenterte bygningene meget bra. Det er lite sprekker eller skader å se på disse bygningene. Grunnen til dette kan være at det er dimensjonert med høy sikkerhet, tykke vegger, mange og kraftige peler, etc. En del av trehusene har imidlertid skade. Dette kan skyldes setning som følge av grunnvannsenkningen, samt at eventuelle trepeler under bygningene råtnet. Generelt har terrenget satt seg mye, stedvis opp mot 50 cm. Dette merkes ikke der det er jevne

Pelefundamentering av byggeprosjekt som er stoppet pga pengemangel!



forhold i bakken. På siden av pelefundamenterte hus og f.eks. der kulverter krysser vegger, kan skjjevsetningene være store.

Håndbøker i vegbygging

Russland har sine egne håndbøker for vegbygging. Planlegging, beregninger og tegninger foregår stort sett for hånd. Teorigrunnlaget er likt det vi har. Det virker som de har mye data fra registrering av vegstandard, f.eks. IRI-målinger (International Roughness Index).

I myrområdene er det standard at myr grunnere enn ca. 4 meter graves bort. Ved tykkere myrslag benyttes forsterkning av undergrunnen, enten ved jordarmering eller peler.

Dårlig vegstandard

I byområdene har vegene en del skader, spesielt pga skjjevsetninger. De landevegene vi kjørte på, lå stort sett bra i terrenget, ca 1 meter over sideterenget. Manglende «finish» før dekkelegging har imidlertid redusert kjørekomforten en god del.

Mange av vegene er ellers i dårlig forfatning og det var tydelig lite penger til ordinært vedlikehold. Stedvis var det store hull i vegen som ikke var lappet pga. pengemangel. På steder hvor det var graving i vegen besto bærelaget i hovedsak av tegelstein som var lagt i forband. Stedvis var det også brukt elvegrus. Nærmeste fjellforekomst lå 20 mil utenfor byen og ble derfor ikke brukt til vegformål. Piggdekkslitasje var ikke noe problem da de ikke brukte piggdekk. Dessuten var trafikkmengden svært liten til å være en by på denne størrelsen. Vi så ikke noe vegarbeid. Det eneste var «sakalfresing» utenfor terminalbygget på flyplassen.

Gjestfrihet

Rusernes gjestfrihet var stor, og ulike arrangement var tilrettelagt for oss. Før vi dro hadde vi hørt om vodkaen som fløt i fri strømmer. Det viste seg å være helt riktig, både til lunsj og middag!

Vellykket tur

Turen var vellykket ut fra de målsettingene vi hadde. Vårt faglige utbyttet av konferansen var ikke helt som vi ønsket pga. dårlig tolk, men vi håper at våre innlegg ble forstått av russerene og at de hadde et visst utbytte. Besøket på universitetet var atskillig mer interessant og interessen for å knytte faglige kontakter var stor. Vi håper at et slikt samarbeid kan støttes økonomisk av norske myndigheter. Personlig synes vi at turen var en berikelse og inntrykkene mange når man kommer til dette landet for første gang.



Vegstandard på hovedvegen i Arkhangelsk



Geir Berntsen betrakter setningsskader i vegen.

Gjestfriheten var upåklagelig! Russisk diva!!

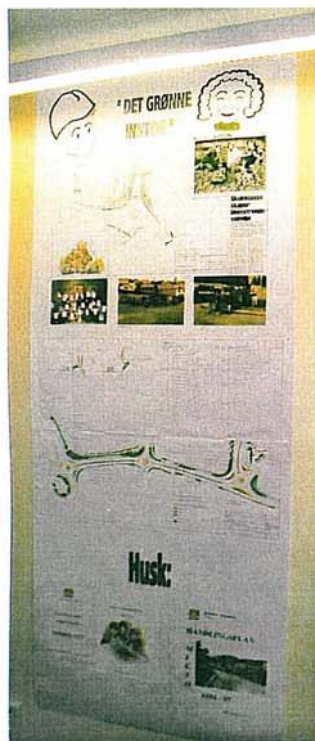


Intern informasjon av beste sort

Vegkontoret feiret 5 år i nytt hus fredag 14. november. I den forbindelse utfoldet blant annet Utbyggingsavdelinga seg i beste kvalitet. Informasjon fra alle seksjonene om hva de driver med samt planer og prosjekt av ulike slag har prydet veggene sammen med

humoristiske innslag. Dette er absolutt noe til etterfølgelse for resten av etaten....og kanskje som en ambulerende utstilling i hele fylket....eller hva?

Lisa



Velferdstur for pensjonister

Foto: Anna Birkelund

I begynnelsen av september var vegfolk fra nord-fylket på to-dagers tur til Alta og Hammerfest.

Turen innbefattet besøk på Sautso kraftstasjon utenfor Alta. Ellers var det to dager med opplevelser og hyggelig samvær.



Turfolket samlet på Turistua utenfor Hammerfest.



Meridianstøtten i Hammerfest!



Alta Canyon - like før turen går ned til kraftverkets anlegg



Erling Tretten og Ivar M. Johansen med sine fruer.

Omvisning på kraftstasjonen utenfor Alta.

Olav P. Jensen.



Tromsø- pensjonistene på tur i hjemlige omgivelser!!

Foto: Anna Birkelund

Tromsø-pensjonister med ledsagere.



25. september ble det arrangert dagstur for Tromsøpensjonistene med omvisning på veganleggene på Tromsøya. Etter orientering på Prosjekt Tromsø og omvisning ute på anleggene var det lunsj i fylketshusets kantine.

Nelly Andresen besøker Maryann, Prosjekt Tromsøs «ansikt utad». I flere år var Nelly vegkontorets «ansikt utad».



Orientering om Prosjekt Tromsø i Breivika.



Lunsj i fylkesbyggets kantine.

«Nilsens vegvesen»

Tekst: Olve Reiersen / Foto: Olve Reiersen og Bjarne Broderstad

Harald Martin Nilsen var en av dem. Som 8-åring fulgte han farens lynkurs i nivållering. Fra 10-årsalderen levde han tett opp til vegvesenet som håndlanger for faren som var vegoppsynsmann. De andre i dette vegvesenet var blant annet Arne Nilsen som var blitt overingeniør i Troms (vegsjefittel den gang). Det var også han som dømte etaten i Troms for «Nilsens vegvesen». Ikke så rart, for i Ervik ved Harstad opererte Hans Nilsen som vegoppsynsmann med sin sønn Agnar (senere oppsynsmann) som fast sjåfør, og en annen sønn, Harald Emil, som oppsynsmann. Og Martin Nilsen, bror til Hans og far til Harald M., hadde oppsynsmannstjeneste i Nord-Troms. Martins andre sønner Bjarne og Bendik var i ferd med å etablere seg som sjåfører og etterhvert med egne brøyteroder. Og ytterligere en sønn, Nils Brønnlund Nilsen, tok en tur innom Finnmark vegvesen for også han havnet i Troms. Og det er fortsatt folk fra Nilsen-familien i vegvesenet!

Til Nordreisadalen

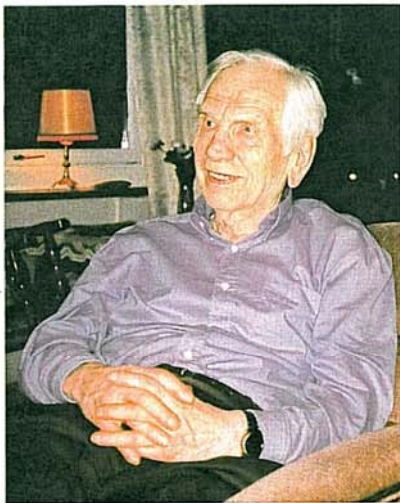
Familien bodde i Harstad, men etter at faren hadde vært på Island, flyttet familien til Skogstad i Nordreisadalen. Distriktet var hele Nord-Troms med mange store oppgaver. For Harald ble det en stor overgang fra fryskole og bymiljø til landlige omgivelser. Men snart ble han farens håndlanger utenom skoletiden. Her ble nok også grunnlaget for planene med livet framover lagt.

Praksis og skolegang

Som 17-åring kom han til Finnsnes, under oppsynsmann Ove Johnsen som kommando i 1931. Her fungerte Harald som medhjelper for Johnsen til 1936, bare med noen korte avbrudd innimellom. Denne tida brakte verdifull erfaring, som kom godt med da han begynte med sin tekniske utdanning.

Norges yngste vegoppsynsmann

Allerede høsten 1937 ble Harald M. ansatt som hjelpeoppsynsmann med lønn kr 11,36 pr. dag. Hans første oppsynsoppgaver var på såkalte «utposter». Kommunale og fylkeskommunale bevilgninger var den gang gjerne «småklatter» her og der. Som oppsynsmann i slike strøk var det reiser fram og tilbake, både hit og dit. Harald forteller om herredskassereren i Skjervøy som sendte penger til anlegg på Arnøya og til andre andre anlegg i Segelvik



ut mot LoppHAVet. Da fungerte oppsynsmannen som kasserer, og i Segelvik satt han i poståpnerens stue og gjorde opp lønninger samtidig som han stiftet «bekjentskap» med både lopper og veggelus!

Etter å ha bestyrt diverse småanlegg på øyene og andre steder, fikk han større arbeidsoppgaver. Som landets yngste oppsynsmann (23 år) vikarierte han for sin far en tid på riksveg 50-strekningen, Nordmannvik-Sørstraumen, hvor det flere steder pågikk omfattende anleggsarbeider. Som vanlig i de tider, sorterte vedlikeholdsoppgavene under samme oppsynsmann.

Det var stor pågang fra folk som ønsket arbeid i vegvesenet. Presset fra kommunalt hold var også stort. Fra Kvænangen kommune forelå det skriftlig klage på at de synes det var altfor få kvænangsværinger i vegarbeid i forhold til arbeidere fra andre kommuner i området. Ung som han var, syntes han at vurderingen av de arbeidssøkende var noe av det vanskeligste han kom ut for.

Kravet til selvstendighet stort

På unge Haralds skuldre lå også andre byrder. Det var lite støtte i den daglige arbeidsledelse. Den ansvarlige vegingeniører dukket opp bare 2-3 ganger i året, og raske avgjørelser var ofte viktig å ta. En av de store utfordringene han minnes særlig godt fra denne første tiden

Oppsynsmann Harald M. Nilsens tjenestebil 1941 på Kvænangsfjellet. Brøytekanter 7 meter høye.

var arbeidet med en 13 meter høy fjellskjæring ved Nordmannvik, gjennomført utelukkende med håndboring.

I dette vikåret ønsket også myndighetene å etablere ferjeforbindelse over Lyngfjord samtidig med ferdiggjørelsen av riksvegen nordover og åpning av vegen over Kvænangsfjellet til Sørstraumen. I denne tiden stiftet Harald bekjenskap med Stortingets samferdselskomite, som var på befaring. Han stilte med sin tjenestebil, en varevogn. Og selv måtte han sitte i varerommet mens avdelingsingeniør Knut A. Waarum tok rattet med et komiteemedlem i passasjeret.

Sommeren 1939 kunne Harald presentere kjørbare veg over Kvænangsfjellet. Faren var tilbake i jobben, og Harald ble plassert i området nord for Kvænangsfjellet med ansvar for anleggs- og vedlikeholdsarbeidet i Kvænangen kommune.

Krigstid

Stortinget hadde allerede bestemt at vegen rundt Kvænangsbotten skulle bygges, og en midlertidig ferjeforbindelse over Sørstraumen etableres. Da den tyske okkupasjonen av Norge i 1940 var et faktum, viste de nye makthaverne straks interesse for vegforholdene i Kvænangen. Arbeidet ble utført med ekstraordinære midler. Det ble Harald M.'s oppgave å ha oppsyn med veganlegget i Kvænangsbotten samt vedlikeholdet av de øvrige vegene i kommunen. Her var det konfliktstoff nok overfor tyskerne, bl.a. med vanskelige brøytestrekninger som f.eks. Badderneidet. Litt «sand skulle også strøs» i det tyske maskineriet. Han

saboterte i det lengste anvisningen for beste plassering av snøoverbyggingen over Badderneidet. For dette måtte han ikke stå til rette, men han forteller om lange og intense forhør om sabotasjebeskyldninger som ikke hadde rot i virkeligheten.

Bested

På Kjækan var det etablert kontor for vegvesenet med avdelingsingeniør, tekniker, kasserer, kontorist og selvsagt Harald. Her ble det både arbeidet, sovet og spist.

For vegvesenet ble det klart at vi for framtiden hadde behov for egen oppsynsmannstasjon i Kvænangen, og den skulle Harald bestyre. Den sto innflyttingsklar høsten 1944, men da kom evakueringsordren. Deretter kom «pyromanene» med sine fyrstikker, og slik endte den boligen.

Evakuering

Harald forteller om siste kvelden før de forlot Kjækan. Han og noen kjenninger var samlet for å ta farvel med stedet og hverandre. Da dukket en polakk opp, en de kjente gjennom hans arbeid for «Organisation Todt», som brakte med seg en helt ny ridebukse som han forærte forsamlingsmenningen. Så forlot Harald Kvænangen i vegvesenets tjenestebil med Tromsø som første stopp.

Gjenoppbygging

Ikke lenge etter freden i 1945 tok avdelingsingeniør P. M. Mikkelsen og Harald M. en inspeksjonstur med M/K «Veg». Flere steder langs vegen var det minelagt, men de kunne konstatere at alt av bruer og bygninger var sprengt eller brent.

Så snart mineryddingen var over, tok de fatt på å etablere vegforbindelsen med bygging av provisoriske bruer. Med tyske soldater og en annen maskin ledet han dette bruarbeidet. I første omgang med engelske soldater som vakt, senere overtok nordmenn. Han fortalte om tyske soldaters misnøye med nordmenn som utførte vaktholdet med skarpladde våpen. Engelskmennene hadde opptrådt noe mildere.

Så snart vegnettet var farbart igjen og gjenoppbyggingen av bebyggelsen startet opp, tok vegvesenet fatt på å restaurere vegene. Det gjaldt særlig bygging av permanente bruer. Det ble igjen store og hektiske arbeidsoppgaver for oppsynsmannen. Mesteparten av lokalbefolkningen både i Kvænangen og andre steder i Nord-Troms var opptatt med gjenreisningen av husene. Harald måtte derfor hente mye av arbeidskraften fra andre deler av fylket. Han minnes mange arbeidslag fra Skånland og Lavangen som kom igjen år etter år.

Ut av vegvesenet

Da vegene og bruene i Kvænangen var gjenreist, et par nye vegger bygd - og Kvænangsfjellet gjort til helårsveg, var det tid for å slå sammen oppsynsmannsdistriktene på begge sider av Kvænangsfjellet. Harald Nilsen ble tilbudt oppgaven, men takket nei. Stasjonen ble lagt til Storslett og han var godt etablert i Burfjord med eget hus og engasjert i kommunepolitikken. Det var derfor vanskelig å bryte opp. Valget med å ta skrittet ut av vegvesenet ble imidlertid lettere da han søkte - og fikk nyopprettet stilling som kommuneingeniør i Kvænangen. Dermed ble det en mindre i «Nilsens vegvesen».

Vakkert skue fra vinduet på vegkontoret 3 dager før sola forsvant i år!

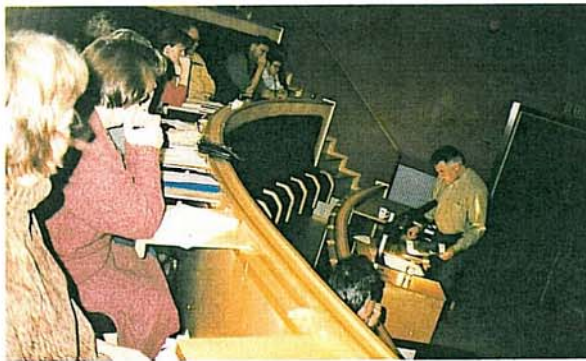


Foto: Lisa Sundström

Administrasjons- avdelinga på «bøljan blå»

Foto: Sigurd Skjelmo

18. og 19. november stakk «administratørene» til havs - ombord på «Richard With», etter møte og omvisning på Flymuseet i Bodø.



Orientering om Økosys på Flymuseet i Bodø.



Omvisning på flymuseet

Tema for samlinga var blant annet budsjett og årsplan. Men også Økosys og kvalitets-håndboka stod på programmet. Dessuten ble en arbeidsmiljøundersøkelse, som Tromsø Bedriftshelsetjeneste foretok tidligere i år, gjennomgått. For øvrig sørget seksjonene for underholdning utover kvelden, mens hurtigruta brakte administrasjonen nordover mot Tromsø. Fin tur i fint vær var en felles konklusjon!!



Lærdom ombord på Richard With

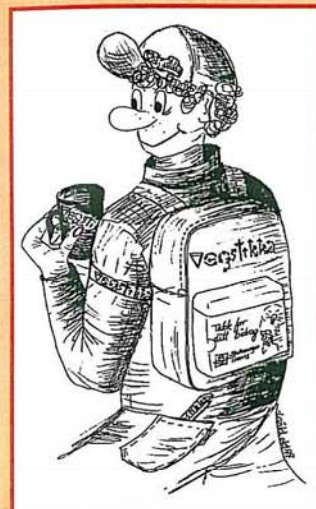


Grupparbeid for «økonomifolket» på hurtigruta.

Premiering!!

Vegstikka ønsker å være «folketstalerør». Gi ditt bidrag i form av bilder, tekst eller ideer!

Da vil du enten bli honorert med en tursekk, kopp, penn, pins eller refleks!



Klar melding!

.....kan det sies særlig enklere i MELDING fra Vegdirektoratet??? Det mest imponerende er hvordan de har unngått korte, greie setninger og sørget for at leseren setter ny rekord i å holde pust og konsentrasjonsevne i orden!!!

KLASSIFISERING AV DUMPERE

Vegdirektoratet har 23. april 1997 fastsatt endringer i Kjøretøysforskriftene § 2-5 pkt.4 2 ledd, ny annen setning, om å heve konstruktiv hastighet for dumpere som bare unntaksvis kjøres på offentlig til 30 km/t. Endringen tar ikke stilling til om dumpere skal tillates brukt på offentlig veg (det fremgår av forskrift om bruk av kjøretøy at dette ikke tillates, men det kan formelt gis dispensasjon, hvilket normalt ikke gjøres), men å få frem noe vesentlig i definisjonen, nemlig at de ikke er konstruert for bruk på veg, som er en forutsetning for å ha en høyere grense enn 25 km/t.

Tankinstruktører er ikke som andre folk...eller hva?

I fare for atter en gang «å henge ut» saksbehandlere som uttrykker seg litt «på skeiva» gjør vi det likevel:

Vi undres hvordan en tankinstruktør ser ut, siden de tydeligvis ikke tilhører rasen «homo sapiens» !!!

Utlysning av ADR tankinstruktørkurs høsten 1997

Jfr vedlagte utlysning, som sendes tungbilskolene.

Kurset kan også være aktuelt for folk.

Takk

Hjertelig takk for blomst og presang i forbindelse med 25 års virke i Statens vegvesen Troms.
Eldor Østerås

Tusen takk for kniv og blomster i anledning mine 25 år i vegvesenet.
Jan Erik Strømseng

Tusen takk for gaver og blomster i anledning min 50 års dag.
Roald Rasmussen

Jeg takker hjerteligst for oppmerksomhet, gaver og blomster til min 50-års dag!
Unni Helberg

Tusen takk for gratulasjoner, gaver og blomster i anledning min 60-års dag.
Alfon Pedersen

Takk for oppmerksomheten i anledning min 50-års dag. Takk for godt samvær i etaten i 33 år.
Tor Augustinussen

Vegstikka

Frist for innsendelse av stoff til neste nummer:
31. januar -98!

Vi gratulerer

Med 50 års dag:

Halvor Furnes, Skibotn	7. desember -97
Harry A. Fagernes, Nordkjøsbøtn	17. desember -97
Ivar Vik, Tromsø	25. januar -98
Guttorm Henriksen, Nordkjøsbøtn	31. januar -98
Idar Richardsen, Bothhamn	11. februar -98

Med 60 års dag:

Harry M Myhre, Laksvatn	29. januar -98
-------------------------	----------------

Med 25 års tjeneste:

Knut A Davidsen, Tromsø	1. februar -98
-------------------------	----------------