

C

Returadresse:
Statens vegvesen Troms
9005 TROMSØ

SIST - men ikke MINST:

1. mai ble trafikkreglene for sykling endret:

Det betyr at sykklistene i langt større grad enn tidligere må ta hensyn til andre i trafikken. Dette gjelder både når vi sykler på fortau, på gang- og sykkelveg, i sykkelfelt og i kjørebane. De nye reglene tar for seg kryssing av veg, regler for sykling på fortau og adferd i sykkelfelt og i kjørebane. Sykklistene skal som andre kjørende avpasse farten og være varsomme. Dessuten gjelder vikepliktsreglene også for sykklistere!



Vegkontoret har mange spreke sykklistere. En av dem er Nils Arne Johnsen!

Foto:
Lisa Sundstrøm

Det finnes en brosjyre, «Sykkel i veien» som forteller om sykkelregler og gir mange tips for sykling. Brosjyren får du ved henvendelse til vegkontoret eller trafikkstasjonene.



Informasjonsfolk i Statens vegvesen var samlet til konferanse i Fredrikstad i slutten av mai. På programmet sto blant annet befarung med sykkel!

Foto: Eva Vivoll

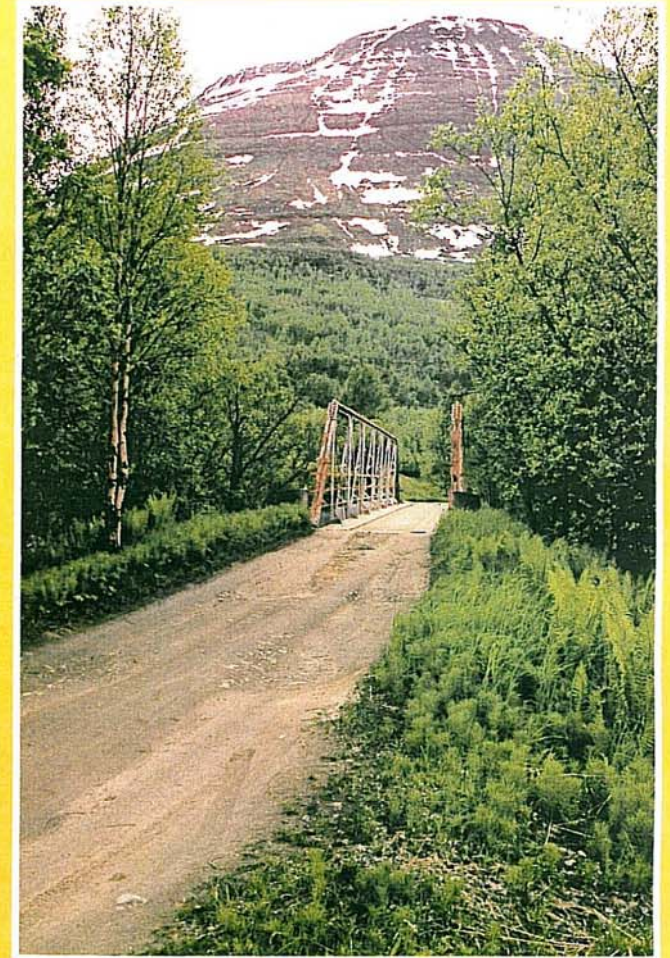


Vegstikka

Bedriftsblad
for Statens vegvesen Troms

Nr. 2 - 1998 - 30 ÅRGANG

God sommer!



Statens vegvesen
Troms

Nytenkning og nye vegger

Vi skal stadig tenke nytt og utvikle oss. Gamle visdomsord og livstil passer ikke mer. For nå skal til og med gode gamle anleggfolk tenke mer på vedlikehold enn på nyanlegg. Det er i alle fall utfordringa til produksjonsavdelinga i framtida. Og vegfolket skal ikke profileres i gul kjeledress, men som trearbeidere, malere og sangere på Kulturdagene. Til og med de kontortilsatte skal tenke utvikling og læres opp i det de har jobbet med i 25 år - for å få fagbrev. Noen går på kurs i utlandet, og de som ikke gjør det drar til sjøs for å komme bort fra asfalt og slitelag. Men midt oppi det hele skal vi tross alt verne om fortida. Vi skal finne fram gamle vegstubber, milesteiner og broer. Tross nytenking skal vi ta vare på historia, dersom vi er i stand til å finne den. Men at vegvesenet består, det tror vi ennå, tross skumle rykter om regionalisering og nedleggelse. Vi har til og med begynt å tro på at samarbeid over fylkesgrensene er det helt store, både når vi bygger veg og synger. Og så lenge vi holder på hensikten med vegvesenet, nemlig at «Statens vegvesen tar ansvar for vegen og trafikken i arbeid for et bedre samfunn» så er det kanskje håp for alle og enhver! **GOD SOMMER!**

Lisa



BEDRIFTSBLAD
FOR STATENS VEGVESEN
TROMS

Nr. 2 1998 - 30. årgang

Redaktør:
Lisa Sundström

Korrektur:
Bente Skogdal

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:
1500 eksemplarer

Foto forsida:
Lisa Sundström
Fra Bomstad bru i Balsfjord.

Produksjon - på nye vegger?

Tekst og foto: Lisa Sundström



Produksjonsmøte på Finnsnes

verden. Større regionalt samarbeid er en naturlig utvikling.

Miljø- og trafikksikkerhet samt rensk av fjellskjæringer og systematisk vedlikehold av lavtrafikkerte vegger står også på framtidas arbeidsmeny. Det må også satses på komplette tunnelanlegg hvor også arbeidet etter sprengninga blir vegvesenets oppgaver.

Med de nevnte signaler som diskusjonsgrunnlag var det naturlig at samlinga også ble viet gruppearbeid. Dette tok blant annet for seg vurdering av

reduksjon i antall ledelsesnivå, både i inne- og utedrift - og verkstedenes oppgavefordeling.

For øvrig var også funksjonskontraktene, intern informasjon og HMS tema under samlinga.

Tross tema som reduksjon og endringer både på dag- og kveldstid viste produksjonsfolket seg som alltid - både lystig, snakkesalig og trivelig.

bygging av nye gigantprosjekt. Dette betyr blant annet at Troms kan bli ressurfylke for spesielle oppgaver. I dette ligger større spesialisering men også muligheten til bredde i arbeidsoppgavene. Det blir derfor en utfordring å vekse mellom tradisjonelt vintervedlikehold og annet arbeid på sommerstid, spesielt når dekkelegginga etterhvert blir redusert. Dessuten vil fylkesgrensene naturlig nok bli mer usynlige i produksjonsavdelingens

«Vegvesenet har topp kompetanse i forhold til de private, og dette må vi utnytte», sa produksjonssjef Petter Hildre på årets produksjonssamling på Finnsnes i slutten av april. Innspillet kom etter at både trafikk- og utbyggingsavdelinga hadde sett i «krystallkula» og utfordret produksjonsfolket.

Aktivitetene vil svinge i årene framover og det er derfor viktig for produksjonsavdelinga å satse på de riktige oppgavene. Det betyr at organisasjonen må være fleksibel og tilpassningsdyktig - både når det gjelder kompetanse og bemanning. Det var signalene de ansatte på produksjon fikk fra sin leder.

Det går mot slutten på tradisjonelle veganlegg i stor stil. Nå blomstrer tunnelbygging og vedlikeholdsoppgaver. Det er forsåvidt også signalene fra samferdselsministeren: Ta vare på de vegene vi har bygget framfor

Gruppearbeid - med kritisk blikk på egen organisasjon: Leif Bruun, Erlend Solberg og Reidulf Broderstad.



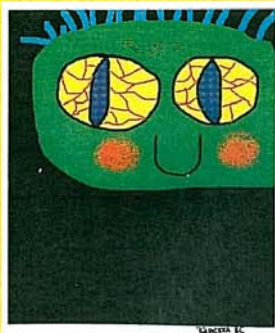
Likestilling - rett i søpla?

Handlingsplan for likestilling ble nettopp observert i en søppelpose på vegkontoret. Er det der den hører hjemme?



Et vegvesen-menneske!

En 8.klassing fra Grønnåsen var på Tromsø vegstasjon en dag sist vinter for å få innblikk i hva som foregår i arbeidslivet. Resultatet er følgende data-tegning. Noe sånt må hun ha forestilt seg et vegvesen-menneske - sliten, men blid, rund og grønn, sier innsenderen Ann Jorun Lorentsen.



Nasjonal verneplan

Tekst: Lisa Sundstrøm

Foto: Bente Skogdal / Lisa Sundstrøm / Arne Storhaug

Historia er vårt grunnlag. Ut fra den bygger vi videre. Bruer og vegger er i stadig endring og oppstår i nye materialer og ny utforming. Noe av det opprinnelige er blitt borte for godt, men noe er bevart eller inngått som en del av dagens vegnett. Nasjonal verneplan har som mål å finne fram til fortidsminnene som fortsatt består, registrere de, og på den måten sikre et utvalg av veghistoriske miljøer. Disse skal i framtida være vår dokumentasjon på fortida og representere norsk veghistorie fra 1537 og fram til i dag. Men bevaringen av vegminnene og de veghistoriske miljøene skal også være med på å øke interessen og kunnskapen for kultuminnevern.

Verneplanen
Kulturminneåret 1997 ble innledningen til den nasjonale verne-



Fylkesgruppa i Troms består av prosjektleder Oddmar Eilertsen, tidligere driftssjef med god kjennskap til etaten, Tove Gihle Stakland, landskapsarkitekt med blikk for det estetiske, Lisa Sundstrøm, museal kontaktperson og informasjonsansvarlig i fylket og Randi Ødegård fra kulturavdelinga i Troms fylkeskommune - med blikk for kultur og bevaring.

planen. Samferdselsdepartementet påla Statens vegvesen å utarbeide en landsdekkende verneplan for vegger og bruer i samarbeid med Riksantikvaren. Det er dette arbeidet som nå er i full gang og skal pågå i 4 år.

Nasjonal verneplan er delt opp i tre delplaner.

Delplan 1 tar for seg vegminner og veghistoriske miljøer fra tidsperioden mellom 1537 og 1960.

Vegdirektoratet har utarbeidet en informativ folder som forteller om Nasjonal verneplan. Den kan du få ved henvendelse til prosjektansvarlig Oddmar Eilertsen.

Delplan 2 tar for seg vegminner og veghistoriske miljøer fra tidsperioden mellom 1960 og i dag.

Delplan 3 tar for seg vegvesenets egne kulturminner som inkluderer maskiner, utstyr og bygningsanlegg.

Prosjektstyrt

Arbeidet med verneplanen er fordelt mellom en sentral prosjektledelse og fylkesgrupper. Prosjektledelsen legger premissene for arbeidet og registreringsarbeidet utføres i fylkene. Fylkesgruppen skal ha nær kontakt med kommunene, museer og historielag. Norsk Vegmuseum er ansvarlig for gjennomføring og kvalitetsikring av arbeidet.

Fylkesgruppene består av representanter fra vegkontoret og fylkeskommunens kulturret. I tillegg er det engasjert en arkeologistudent som i sommer skal registrere de objektene fylkesgruppa peker ut.

Kalvebakken bru i Ramfjord er et godt eksempel på et veghistorisk miljø.

Dette arbeidet skal han gjøre med Martin Eriksen som kjentmann og historisk «oppslagsbok».

Hva skal vernes?

Verneplanen skal sikre et representativt utvalg av vegminner og veghistoriske miljøer med sosial, teknologisk, geografisk og tidsmessig bredde. Det betyr at det må være en samlet vurdering med innspill av alder, type, håndverks-teknikk, arkitektur, miljøverdi, grad av opprinnelighet, bruksverdi, representativitet og sjeldenhet. Vegminner er vegger, bruer og vegrelaterte kulturminner som melkeramper og milesteiner. Veghistoriske miljøer er områder hvor vegminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng.

Formelt/uformelt vern

Vegminner som blir formelt vernet er enten fredet etter kulturminneloven eller regulering til bevaring etter plan- og bygningsloven. De blir



Tor Mikalsen, arkeologistudent som skal registrere kulturminner i Troms for nasjonal verneplan – og Martin Eriksen – veileder og kjentmann.



Milesteiner har vi mange av i Troms – her på grensa mellom Nordland og Troms.

vurdert som de mest verdifulle i nasjonal målestokk. Uformelt vern er de vegminner som samfunnet betrakter som verneverdige og som ofte har høy lokal verneverdi. Fylkene vil naturlig nok vurdere langt flere vegminner som verneverdige enn de som vil komme med i nasjonal verneplan. Disse bør bli del av kommunale og regionale verneplaner.

RASSIKRING AV FYLKESVEGER

Tekst og foto: Trygve Pedersen

For knapt 2 år siden startet planseksjonen på vegkontoret arbeidet med å få fram planer for rassikring av flere fylkesvegstrækninger i Troms.

Bakgrunnen for å starte dette arbeidet var fylkestingets behandling av Troms Fylkesvegplan (TFVP) 1966-99. Fylkestinget ba om en teknisk/økonomisk vurdering av skredsikringsprosjektene for å ha et best mulig beslutningsgrunnlag for behandlingen av fylkesvegplanen for perioden 2000-2003. Disse planene burde foreligge sommeren 1998.

Følgende prosjekt skulle være utredet innen den tid:

Fv 252 Mefjordvegen (Berg kommune, Senja)

Fv 294 Isbergan (vegen mot Andersdal, Tromsø kommune)

Fv 347 Nymo - Årvik-sand (Arnøya, Skjervøy kommune)

Fv 58 Sørskaret (vegen til Skulsfjord/Lyfjord på Kvaløya i Tromsø kommune)

Isbergan med snoskredområdene sett fra nordsiden av Ramfjorden.

Fv 293 Holmbuktura (indre Ullsfjord/Sørfjorden i Tromsø kommune)

Fv 15 Dale - Alvestad (Grytøya, Harstad kommune)

Mefjordvegen er det eneste av disse prosjektene som har bevilgning i inneværende periode (1996-1999). Her er det allerede gjennomført noen tiltak. Det er blant annet bygd et 120 m langt rasoverbygg i betong. I tillegg jobbes det med å sikre områdene ved tunnel-innslagene på flere av tunnelene på denne vegen. Dette gjøres ved å bygge tunnelportaler i betong. Planarbeidet i tilknytning til dette har vært ledet av konstruksjonsseksjonen på vegkontoret. Planseksjonen har hatt ansvaret for de øvrige prosjektene.

Første trinn i planprosessen var å engasjere NGI (Norges Geotekniske



«Løsmassetunnel» på fjordgårdsveien (fv. 275). Stålrør overfylt med løsmasse skal sørge for at raset går over tunnelen. Effektivt, men ikke særlig vakkert.

Institutt) til å utrede skredfare og eventuelt komme med forslag til sikringstiltak. NGI har vært på befaring og levert rapporter på samtlige parseller som er nevnt ovenfor.

Planarbeidet ble igangsatt på grunnlag av rapportene fra NGI. Mye av arbeidet er utført ved hjelp av konsulenter.

Fv 58 Sørskaret

Her går det flere ras årlig og vegen er vanligvis stengt et eller flere døgn pr år. NGI foreslo flere alternativer:
-Ny veg i dagen kombinert med snoskjerm
-Flere tunnelalternativ

Med et slikt utgangspunkt fant vi ut at det burde utarbeides en kommune-

delplan for å utrede de forskjellige alternativene nærmere. Dette innebærer en formell prosess etter plan- og bygningsloven, med møter, offentlig ettersyn og høring av planforslagene. Dette planarbeidet er avsluttet.

Kommunedelplanen er vedtatt av Tromsø kommune. Planen innebærer en tunnel på vel 700 m fra Lyfjorddalen gjennom Sørskaret til Finnvikvatnet. Kostnadene er beregnet til ca 25 mill kr, i 1997-kr (±25%).

Fv 293 Holmbuktura

Her går det også ras årlig, og noen av rasene kan være virkelig store. Fjellene ovenfor vegen rager mer enn 1000 m over havet og bakenfor ligger

Jiehkkevarri, det høyeste fjellet i Troms, som er 1833 moh. Også her foreslo NGI flere sikringsalternativ. Blant alternativene var tunneler, rasoverbygg, ny veg på fylling i sjøen og undersjøisk tunnel under Holmbukta.

De dyreste alternativene ble sortert ut (deriblant den undersjøiske tunnelen). Men også her startet vi en kommunedelplanprosess.

Vi gjorde geotekniske undersøkelser på havbunnen med tanke på fylling i sjøen. Vi gjorde også seismiske undersøkelser for å kartlegge tykkelsen på ura for å finne egnede steder for tunnelpåkugg.

De geotekniske undersøkelsene konkluderte med at alternativet med fylling i sjøen måtte forkastes, både på grunn av stor sjødybde og på grunn av dårlige



Hele den første kilometeren fra Sørskaret ned mot Skulsfjord er bratt og skredutsatt.

grunnforhold på havbunnen. Alle tunnelalternativene måtte også forkastes på grunn av for stor tykkelse på ura. Vi fant rett og slett ikke egnede steder for tunnelpåkugg.

Vi sto tilbake med bare en måte å sikre vegen på, nemlig med to rasoverbygg i betong på henholdsvis 630- og 350 m. Kostnadene er beregnet til ca 68 mill. kr. Ettersom planarbeidet konkluderte med at det bare er et realistisk sikringsalternativ, valgte vi å stanse den formelle planprosessen. Vi står dermed igjen med en teknisk-/økonomisk plan for sikring av denne vegen.

Fv 294 Isbergan

Også her går det ras årlig, til dels store ras. Dette prosjektet har lenge stått øverst eller på øvre del av fylkets prioritetsliste. Siden NGI bare hadde et forslag til full sikring av vegen, er det kun utarbeidet en teknisk-/økonomisk plan for skredsikring her.

Sikringsmetoden er en tunnel på vel 700 m til en

kostnad på ca 29 mill. kr.

NGI har i tillegg til tunnel antydnet at snoskjerm på fjellet ovenfor vegen kan ha en viss effekt på rasfare og rashypighet. Det er vanskelig å vite hvordan en snoskjerm vil virke, men dette kan prøves ut med å sette opp en prøveskjerm for å se effekten av denne. Dersom prøveskjermen har god effekt, kan det settes opp en ca 700 m lang skjerm til en kostnad på ca 2 mill. kr.

Fv 15 Dale - Alvestad

Denne strekningen er svært rasutsatt vinterstid. Denne vegstrekningen er stadig stengt. Innbyggerne på Alvestad/Grøtavær har imidlertid ferjeforbindelse til Bjørnerå når vegen er stengt. I følge NGI er tunnel eneste effektive sikringsform her. Det er utarbeidet en teknisk-/økonomisk plan for en tunnel på ca 1,4 km til en kostnad på ca 58 mill. kr.

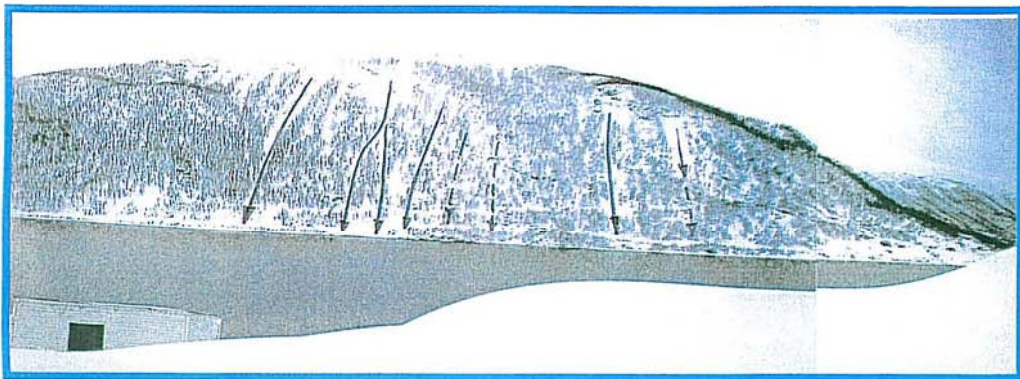
Fv 347 Nymo - Årvik-sand (Arnøya)

Arnøya har kanskje noen av de mest rasutsatte

vegene i Troms som ikke er sikret. På grunnlag av NGI's rapport har vi nylig startet arbeidet med en kommunedelplan for sikring av denne vegen. Så langt har vi mange alternativer; tunneler, omlegging av vegen, nye ferjeleier, flytting av vegen i kombinasjon med rasvoller mv.

Fra kulturetaten og Samisk kulturminneråd har vi fått krav om konsekvensutredning. Dette er et omfattende arbeid. Vi regner ikke med å ha noen godkjent kommunedelplan for dette prosjektet før tidligst ved utgangen av 1999.

I tillegg til de prosjektene som er nevnt her, er det mange flere veger som er rasutsatte. Regjeringen har antydnet at rassikring er et av satsingsområdene på vegsiden. Det gjenstår å se om dette bare er fagre løfter. I Troms er det i alle fall mye å ta fatt i.



Periodisk kontroll av personbiler

- erfaringene så langt

Tekst: Trond Larsen / Foto: Lisa Sundstrom

Periodisk kontroll av personbiler etter EU-modellen ble iverksatt med brask og bram i januar i år. Dette innebærer at alle personbiler skal inn til en teknisk og miljømessig sikkerhetskontroll første gang etter 4 år og så hvert annet år. Som forvalter av kontrollordninga har Statens vegvesen lagt ned et betydelig arbeid. Det var en viss skepsis til om dette ville fungere, selv om vi allerede fra 1994 har hatt et tilsvarende system for tunge kjøretøy.

Skepsisen var ikke minst begrunnet i den dramatiske økningen i antall kjøretøy som skal møte til kontroll. For Troms' vedkommende var det snakk om å øke den totale kontrollmassen i året fra ca. 8500 i 1997 til 30500 i 1998. Et annet forhold var at det ble besluttet å etablere en dataløsning for innlesing og behandling av kontrollsedler. Disse opplysningene kommer fra de mange kontrollorganene (verkstedene, NAF og trafikkstasjonene) som gir tilbud om slik kontroll. Vi trodde også at markedsandelen for trafikkstasjonene ville bli langt høyere enn det som ble forutsatt i budsjettet for 1998. Dette kunne føre til at kapasiteten ble sprengt.



1. mai i år var det gjennomført kontroll av 9360 kjøretøy i Troms.

Kontrollorganene (private verksteder og NAF) har hatt visse problemer med å få dataoverføringen av kontrollsedler til å fungere som forutsatt fra første dag. Pr. i dag synes imidlertid det meste av problemene overvunnet. Målsettingen om at vi skal unngå papirbehandling ved registrering og overføring av kontrolldata fra kontrollorganene til Statens vegvesen er på det nærmeste innfridd.

Store forskjeller mellom private og Statens vegvesen

Ved å gå inn i kontrollstatistikken ser vi at det er store forskjeller mellom de

private kontrollorganene og trafikkstasjonene. Dette gjelder andelen kjøretøy som blir godkjent uten anmerkninger som betinger etterkontroll (eventuelt bruknekt). For verkstedene er andelen godkjente kjøretøy «ved første forsøk» 45 %. For NAF er det tilsvarende tallet 69 %, mens det for trafikkstasjonene er 37 %. Vi skal være forsiktig med å trekke den konklusjon at variasjonene avspeiler variasjoner i kvaliteten på kontrollarbeidet. Det er likevel ikke å stikke under en stol at det ennå gjenstår noe arbeid for kontrollorganene har en felles forståelse av såvel det regelverket som

regulerer kontrollarbeidet som rapporteringsrutinene. Det omfattende arbeidet som er iverksatt for kvalitets sikring av kontrollene vil imidlertid kunne bidra til at forskjellene mellom kontrollorganene etterhvert utviskes. (Pr. 1. september skal alle kontrollorgan ha utarbeidet en kvalitetsplan for periodisk kjøretøykontroll.)

Sett under ett er det riktig å konkludere med at innføringen av ordningen med periodisk kontroll av kjøretøy har vært vellykket. «Maskineriet» fungerer rimelig bra og kundene har god tilgjengelighet til kontrolltilbudene.

Opplæring i Prodsys

Tekst: Lisa Sundstrom/Reidulf Broderstad
Foto: Lisa Sundstrom

Etter at det nye regnskapssystemet ble innført (Økosys-98) har vi fått 2 hovedbøker - en hvor hele regnskapet til vegvesenet går etter kontantprinsippet (som betyr at fakturaer føres når de betales)- og en hvor internrapporteringa til produksjon går etter regnskapsprinsippet (som betyr at fakturaer bokføres med en gang).

I det nye systemet forsvinner mengder, slik som lm, m3, km og stk fra begge hovedbøker. Vi må derfor ha en kopling mellom økonomiske data og mengdedata. Det er her Prodsys kommer inn, som et fagsystem for produksjon der vi blant annet får inn mengdedata som bearbeides. Hovedmålet for Prodsys er å rapportere og analysere, ta vare på ulike mengder og tall, hjelpe til med å ta riktige beslutninger og gi signaler om eventuelle avvik. Dessuten er det et brukervennlig system.



Prod.sysgruppen i Troms: Kåre Nygård, Reidulf Broderstad, Kjell Jensen og Anita Grottum.

Men nye systemer krever kunnskap. Derfor har de fleste på produksjon har vært gjennom kursing i Anprod og Prodsys.

I Anprod utføres kalkulasjon. Dessuten utarbeides avtalebudsjettet i dette systemet for å legges inn i Økosys.

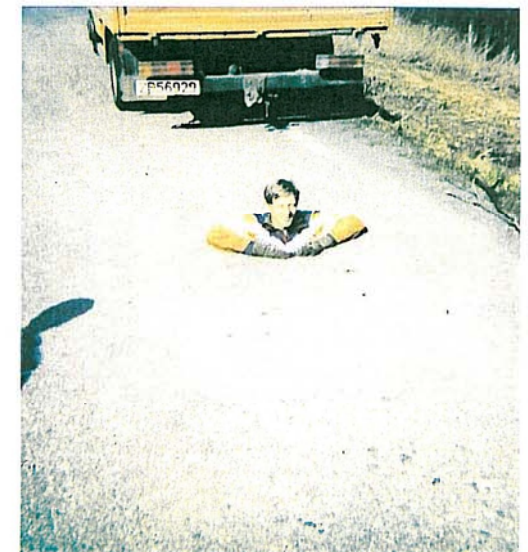
«Rotfylling» på fylkesvegnettet

Vegstikka har fått hilsen fra «Veilundgjengen» som lar oss få et lite innblikk i hva de «sliter» med på denne tida av året.

«Reine Romeriksporten åpenbarte seg under asfalten. Det er ikke uvanlig at vi finner dype hull i vegen hvor masse har forsvunnet ned i ei stikkrenne. Her var det imidlertid ingen stikkrenne, så vi undrer oss på hvor massen har tatt vegen. En hel «rotfylling» på 2 m³ måtte til før hullet var fylt.

Bildet er fra Marines i Lavangen på fv. 141. Vegen har i disse dager gjennomstått som hovedveg til Ibestad etter at ras stengte vegen ved Mjøsundbrua.», skriver Håkon Svendsen fra Fossbakken til Vegstikka.

Foto: Tor Pedersen med Håkon Svendsen i hullet.



Bilbeltebruken i på korte avstander er også viktig

Tekst og foto: Lisa Sundström

Uke 23 var satt av til bilbeltekontroll i Troms. Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Politiet, NAF og Gjensidige samarbeidet om aksjonen. Finnsnes, Andselv og Tromsø var i år plukket ut som kontrollsteder, og årets bilbelteaksjon var rettet mot bilistene på tettsteder.

Elsa Klemetsen i Trygg Trafikk sier at folk er samvittighetsfulle når det gjelder bilbeltebruk. Bare 7 % av de som ble stoppet her i fylket manglet bilbelte. Folk er tydelig bevisst på tryggheten ved bilbeltebruk gjennom flere års kampanjer og egne erfaringer. Men kontroller av dette slaget vil alltid ha problemer med å fange opp alle. Vi har heller ikke god nok



Elsa Klemetsen, Trygg Trafikk, Alf Arne Øvergård, Politiet, Roar Olsen, Statens vegvesen og Ann-Sissel Hilmarsen, Gjensidige.

oversikten over bruk av bilbelte i baksete - rett og slett fordi en stor del av bilene som ble kontrollert ikke hadde passasjerer, sier Elsa.

Undersøkelser viser for øvrig at det er særlig i by og tettbygd strøk vi er slurvete med bilbeltebruken, fordi vi bare skal på en liten «korb» kjøretur. Men når vi vet at sjansen for å bli skadet i bil er 10 ganger større i tettsteder enn på motorveier bør vi kanskje skjerpe oss ennå mer.

I tillegg til bilbeltekontrollen ble det også foretatt en enkel spørreundersøkelse.



Ny profil til liten nytte?

Alle kjenner apa, heter det. Eller er det rett og slett slik av både vegvesenets og postverkets profileringer, omorganiseringer og effektiviseringer betyr lite for folk flest? Hva skal vi med Statens vegvesen og postnummer når alle likegodt vet hvor biltilsynet i Tromsø er! Og brevet kom da fram!

(Innsendt av Karin Nyvoll på Tromsø trafikkstasjon)



§20 kurs i kontorfaget

Tekst: May-Goril Ellingsen / Foto: Lisa Sundström

13. mai startet vi opp det første §20-kurset i kontor-faget på vegkontoret. Interessen var så stor at vi måtte dele kurset på 2 seminar. Det neste kurset begynner i januar 1999.

Fagbrev i kontorfaget er nytt, men vi trør til og bryter nytt land; Vegvesenet er vant til å anlegge nye veier - nå også i fag-opplæringa.

På fagplanen står:
Økonomi, regneark og datasikkerhet
Datakommunikasjon og datautstyr
Arkivarbeid
Kontoradministrative rutiner og saksbehandling
Bedriftslære
Engelsk

§20 kurs baseres på å være i stand til å lese med kritisk blikk, bruke egne



Foran fra venstre: Maryann Olsen, Marit Aspelund, Liv Sørensen og Gunnhild Henriksen
Bak: Ingunn Syrstad, May-Goril Ellingsen (opplæringskonsulent), Bente Skogdal, Id Wahlberg Pedersen, Ann-Sylvi Hansen, Anne Sørensen, Kirsti Stokmo, Anita Grøttum og Eva Kvalberg.

erfaringer, lære litt nytt og å sette sammen ny og gammel læring til - et fagbrev! Teoretisk eksamen avlegges i desember. Deretter følger den praktiske prøven for de 12 kandida-

tene som kommer både fra veg- og trafikkstasjoner og fra vegkontoret. Med fagbrev i handa er de klare for nye utfordringer!

Idedugnad

Fra idedugnad på vegkontoret 17. mars i år. Tema var planprosjektene E6 Indre Nordnes - Skardalen og fv. 347 på Arnøya. Alle «gode krefter» slo til i felleskap etter oppfordring og invitasjon til samtlige ansatte fra Trygve Pedersen og Gunnar Stüberg. Noen av deltakerne på bildet: Gunnar Stüberg, Ole F. Wikstrand, Martin Eriksen, Trygve Pedersen, Åge Jensen, Ingar Hals og Edel Austlid - mens andre var innom til og fra!

Foto: Bente Skogdal



Eine Reise in Deutschland

Tekst: Lisa Sundström

Foto: Frode Johansen, Gudmund Veibakken og Lisa Sundström

Kursing

Kurs og opplæring er kjente ord i vegvesenet. Men de foregår helst i nærmiljøet og undervisninga er helst på et kjent språk. Annerledes og merkbart er det derfor at to av våre ansatte har vært på maskinopplæringskurs i Tyskland, få meter fra grensa til Tsjekkia. Gudmund Veibakken og Frode

Johansen fra verkstedet på Nordkjosbotn er blitt kurset i vegvalser. Hva var da mer naturlig enn å dra til fabrikkens som produserer maskinene!?

Abbas i Norge er leverandør for blant annet vegvalser. De arrangerer årlig kurs for mekanikere på fabrikkens HAMM i byen Tirschenreuth i Bayern. Fordelen av å kurses der



Fra venstre: Kursansvarlig Eddie Engebretsen, med kursdeltakere Gudmund Veibakken og Frode Johansen.

maskinene bygges er stor. Mekanikerne får et mer direkte innblikk i oppbygginga av maskinene, sier Eddie Engebretsen fra Abbas. Han var reiseleder og kursansvarlig, og hadde i år med seg 9 maskinfolk fra vegvesenet fra ulike deler av landet på 1 ukes kurs i Syd-Tyskland.

Kursopplegget er stramt og disiplinert, sier Eddie Engebretsen. Med kurstimer fra 8 om morgenen til 6 om ettermiddagen kreves det konsentrasjon. Men når kursuka starter med ei helg i Praha er det god «forrett» til ei aktiv og lærerik uke i Tyskland. At turen arrangeres via Praha og går over ei helg gjør at både reise og opphold blir billigere. Fabrikkens ligger dessuten så nært opp til den Tsjekiske grensa at reiseruta naturlig nok gikk via nabolandet, sier Gudmund Veibakken, en av deltakerne på kurset.

Kurset var lagt opp med blanding av teori og praksis samt besøk på fabrikkens, sier Engebretsen. Det var interessant for maskinfolk å se hvordan maskinene blir bygd opp fra bunnen av. Kurset ga en generell

Rene, pene vegvalser – ferdig produsert og klar for bruk.

innføring i HAMMs maskiner. I Troms har vi et valsetog og 2 asfaltvalser i ulike størrelser fra denne fabrikkens. Men basiskunnskapene fra kurset gir også fordeler ved senere kjøp av andre maskiner. Foruten teoretisk kunnskap var også møtet med andre fagfolk i vegvesenet av stor betydning. Erfaringer og felles problemer utveksles, sier Engebretsen. Og erfaringsutvekslinga med de andre i vegvesenet påpeker også Gudmund som et viktig moment i opplæringa. Ellers berømmer han både kursopplegget og oversetteren Eddie. Både praksis og teori gikk greit, og med god oversettelse og praktisk innføring var kurset topp. Det er viktig at vi som skal vedlikeholde maskinene vet litt om de og ikke bare får ei bruksanvisning på engelsk i hånda, sier Gudmund. Kurset i Tyskland er absolutt å anbefale, og nødvendigheten av kjennskapet til våre nye maskiner er viktig.

Praha – i vinterskrud.



Vakre kirker ble også beskuet – som en kontrast til biler/maskiner.



Fritid

Ellers førte oppholdet i Syd-Tyskland og Tsjekkia også med seg andre opplevelser, selv om kuldegradene i Praha begrenset opplevelsen en del (minus 15). Kirker og museer var det mange av – og andre prangende, vakre bygninger. Interessant er det også å komme til en annen kultur og møte folk fra andre deler av Eurpoa, sier Gudmund. Kjøreturen fra Praha til Tyskland var

en opplevelse både for øyne og fotoapparat. Og ellers opplevde kursgjengen villsvinaften i Praha med sang, underholdning og stor stemming.

Alt i alt har kurset vært lærerikt for mekanikerne som til daglig reparerer alt fra steinknuser til motorsager og plenklippere. Både Gudmund og Frode synes de jobber innen et interessant fagfelt. Derfor er opplæring viktig!



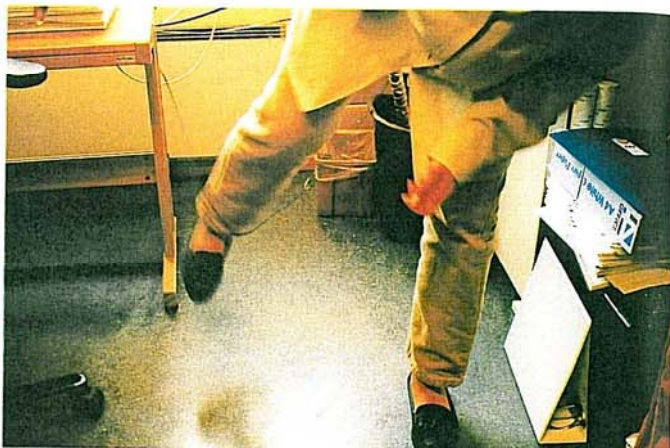
Fra fabrikkens HAMM i Tirschenreuth.

Omvisning for kursdeltakerne.



Vær frisk og husk innrapportering.....

må være konklusjonen etter å ha lest arbeidsmiljøutvalgets årsrapport. Det er nemlig rapportert 16 nestenulykker i løpet av året. Om dette betyr at folk er mer forsiktig eller lite flink med rapportering sies ikke, men skademeldinger med fravær var i samme periode 9. Kanskje er det en sammenheng. Sykefraværet skulle i følge vegsjefens årsplankrav ikke overstige 5,5%, skjønt årsresultatet var 6,31%. Men så er det kanskje ikke slik at de som blir syke sjekker fraværsprosenten før feberen stiger eller foten forstues.



Nestenulykke - eller et hendig uhell? Analysen av tilfellet bør føre til oppheng for telefon og dataledninger!

Tromsø bedriftshelsetjeneste har hatt samtaler med de tilsatte på alle avdelingene på vegkontoret. Dette har endt ut i en rapport som må diskuteres grundig og behandles seriøst står det også i årsrapporten. Men hva sa rapporten?

at en som har brukket foten eller armen må være borte fra jobb utover de 3 obligatoriske dagene. Hvorfor ikke heller analysere korttidsfraværet

- som i sum må være langt større og mer alvorlig. Eller løser kanskje bruken av verneutstyr det meste - også analysene?

Faksimile fra VG: Verneutstyr kan være så mangt!!!!

Bruk kondom og hjelm

Svensk motorungdom går sine egne veier i kampanjen for mer veivett. Vi må beskytte oss! Langs veiene i hele Sverige står de med plakater som vekker både latter og nysgjerrighet: «Vær sikker over det hele, bruk kondom, hjelm og sele.»

tekst og foto: Lisa Sundstrom

Vegvesenets skilting mangelfull?

Årløysinga fører til mange ulike valiteter på fylkesvegnettet. Og i år har ikke vegvesenets skilting vært god nok for folk på Dyrøya.



Faksimile fra «Troms Folkeblad» 4. april

Skredkurs for vegvesenet

Foto: Olav Skogmo

I februar i år ble det arrangert skredkurs for ansatte i produksjon på Storslett, Nordkjosbotn og Tromsø. Kurset som var et



Klar for søk med søkeleder Arnulf Hansen.

Produksjonsgjengen søker!

samarbeid med Bedriftshelsetjenesten gikk over 3 samlinger (5 dager) og hadde avslutning på Kvænangsfjellet med praktiske øvelser. Under disse øvelsene var også sivilforsvaret til stede.

Et kjempebra kurs, synes alle deltakere, som både måtte søke og grave fram biler og folk. En bil ble nemlig frest ned i snøen og 2 «døde» og en levende markør befant seg også under den hvite massen. (verst var det kanskje for den «levende» etter som tida gikk!).



Reidar Berg og Rolf Solheim har gravd fram en bil



Det er for øvrig første gang at deltakerne mente at et kurs var over forventningene. Det lover bra! Kurset anbefales absolutt til andre områder. For hva skjer når det går ras på vegen og hva gjør vegvesenet? Det vet i alle fall deltakerne på dette kurset mer om, sier Olav Skogmo på Storslett.

Arnlfjot Ursfjord og Hermod Eliassen tar hånd om en av de skadde.

De vil ikke ha flere veger!!!!

- USA velger ferge framfor fast vegforbindelse

Tekst og foto: Guri Ugedahl og Nils Arne Johnsen

Sist høst var vi så heldige å få reise to uker i USA på statens regning... Selvfølgelig var det knyttet en betingelse til denne milde gaven: vi skulle komme klokere tilbake! Studiefør-målet var planlegging av fergesamband som alternativ til vegutbygging.

Bakgrunnen er erfaringer fra arbeidet med NVVP 1998 - 2007. I Norge er avhengighet av fergesamband konsekvent vurdert som en ensidig negativ faktor, og fergetrafikken bør helst avlases av fast vegforbindelse. Dessverre gir ikke investeringsbudsjettenes rom for ubegrenset bru- og tunnelbygging. Da vi leste en rapport fra USA der det framkom at fergesamband i mange tilfeller blir brukt som alternativ til ytterligere økning av vegkapasiteten, fattet vi interesse. Hvilke argumenter ble brukt for en slik tanke i bilensens hjemland?

Selv om transportforholdene i Norge er temmelig forskjellige fra USA, ble



Guri Ugedahl og Nils Arne Johnsen.

den gjensidige formidlingen av erfaringer interessant både for oss og vårt vertskap.

Vi studerte fergesamband og vegbygging i to stater; Rhode Island og Washington. Rhode Island plukket vi ut fordi den er USA's minste stat, og

Seattle - litt norsk, men ikke helt likt nordnorge....



så ut til i noen grad å ligne på hjemlige forhold. Likevel var det i Washington vi fikk størst faglig utbytte.

Staten Washington har over 5 millioner innbyggere, og tilflyttingen er stor. Dette får selvfølgelig også konsekvenser for transportsystemet. Befolkningen er konsentrert til storbyen Seattle og områdene rundt Puget Sound. Fergeselskapet har beregnet en vekst i antall trafikanter til mellom 50 og 100 % i de ulike regionene fram til 2015. Allerede i dag er bilkøene knyttet til de 17 fergesambandene kilometerlange! For vegnettet er det ikke gjort slike beregninger, men man forventer også her en betydelig vekst. Ut fra dagens trafikkbelastning er det klart at oppgavene er store i de kommende årene.

At vegsystemet er omfattende allerede i dag, kommer neppe som noen overraskelse for noen: Fergeselskapet ble overtatt av staten



Selv om det ser romslig ut på vegene i dette bildet, er køene lange i rushtiden. Det er kanskje ikke så rart at man tenker på alternativer til flere felt, mer asfalt og flere biler på vegene....

som sagt overfor enorme utfordringer innenfor transport i årene framover, men planleggerne er noe usikre på hvordan de skal forholde seg til dette. Mange av problemstillingene berører både veg, ferge, hurtigbåt, og også tog. Likevel tenkes det nokså separat på hvert av disse områdene.

Vi ble veldig godt tatt imot, og møtte mange hyggelige og dyktige fagfolk. Vi fikk også opplevd spennende steder som New York og Washington D.C. i løpet av tiden «over there». Høydepunktet turistmessig var likevel Rhode Island og hovedstaden Providence, som var et nydelig sted!

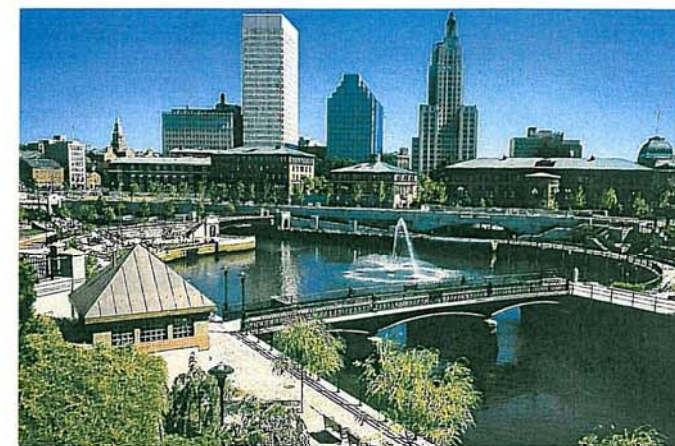
Selv om turen innebar ekstra arbeid i en allerede hektisk hverdag, i forkant

i 1951 under forutsetning om nedleggelse av alle sambandene i løpet av en 20-års periode. Men: allerede i 1959 ble en plan om bygging av flere bruforbindelser forkastet. I ettertid har ikke avvikling av fergesambandene vært aktuell politikk!

Fast vegforbindelse møter nemlig stor motstand i Washington i motsetning til her i nordnorge. Folk vet hva tett trafikk er, og velger bort bedre vegkapasitet. Lange fergekøer vurderes som en liten pris å betale for å unngå motorveger og bruer og dermed stor fremmedtrafikk. «NIMBY» er et kjent begrep i planlegging i USA og beskriver enkeltmenneskets innstilling og delvis innflytelse i utbyggingssaker: «not in my back yard».

I sin nye vegplan har staten prioritert daglig drift og vedlikehold, trafikkstyring og ivaretagelse av vegkapitalen høyest. Mobilitetsfremmende tiltak som omfatter vegutbygging, kommer sist og finansieringen er mangelfull. Det mangler 64 milliarder kroner til å få løst de store framkommelighetsproblemene i staten! Til forskjell fra Norge der konkrete prosjekter diskuteres, vurderes her altså grupper av tiltak mot hverandre.

Et viktig spørsmål for oss på studieturen var i hvilken grad staten Washington samordner vegkapasitet og fergekapasitet i sitt planarbeid. Her har de har et utmerket utgangspunkt med et statlig fergeselskap som befrakter en betydelig mengde mennesker og biler. Videre har de en helt ny transportplan som tar opp i seg alle transportformer.



Providence.

Likevel må vi si de ikke har lykket så godt i å vurdere vegkapasitet og ferge drift i sammenheng. Staten står

med planlegging og i etterkant med rapportskrivning (sukkk !), var det i høyeste grad verdt «strevet» !!

Kulturdagene

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

Kulturen blomstrer! Kulturdagene 1998 er det beste bevis på at vegvesenets ansatte er opptatt av annet enn vegnormaler, Økosys og Norsk vegplan. De tar en pause fra hverdagens sysler og vier seg til fritidas gleder. De statsansatte blomstrer og viser en helt annen side ved vegvesenet. Malerier, treskjæring og sang går foran dekkelegging og periodiske rapporter.

Kulturdagene som arrangeres 19. - 21. juni på Norsk Vegmuseum er de første i sitt slag i norsk vegvesen. Med ide fra det finske vegvesen ønsker

også vi å vise vårt mangfold. For vegvesenfolk er som folk flest. De broderer, baker, synger og maler når arbeidsdagen er over. Men aldri før har de vist seg fram - for hverandre og verden forøvrig. Kulturdagene er derfor et utstillingsvindu med vegfolk som aktører. 2500 er påmeldt til Kulturmonstringa ved Norsk Vegmuseum. I dette nummeret av Vegstikka møter du to av deltakerne fra Troms:



Arvid Lillegård - trearbeider av beste slag



Hobbyen krever timer med arbeid - men produktet blir skikkelig fint.

Arvid kommer fra Brøstadbotn og hadde 13 år bak seg i vegvesenet da han gikk over i pensjonistenes rekker. Det var sykdom som tvang han ut av et aktivt arbeidsliv. Etter hjerteinfarkt og operasjon har Arvid utfoldet seg på andre felt enn i vegvesenet. For han har alltid vært vant til å fylle hverdagen med gjøremål, og trearbeidet er blitt en kjær venn. I fjøset har han innredet snekkerbu. Her tilbringer han store deler av dagen når den verste vinterkulda har gitt seg.

Sykdommen har satt sine grenser for Arvid, men arbeidslysten er absolutt til stede. Han har som prinsipp å gjøre litt hver dag. Derfor snekkrer, pusser og lakker han alt det han orker. Monteringsarbeidet tar han gjerne ved kjøkenbordet. Det viktigste er å holde seg i aktivitet. Det har ført til krakker, dukkesenger, skohyller, bord, avisurver, nattbord og peisblåsere. Mye blir gitt bort i gaver og til utlodding i LHL (Landsforeningen for hjerte og lungesyke), men noe blir også solgt via bekjente. Trearbeidet er blitt en god venn. Tanken om å ha noe å fylle hverdagen med dukket opp straks han var ute av sykesenga.

Han ville ikke tilbringe dagene i godstolen, men heller være i den aktivitet helse tillater. Derfor ordna han arbeidsrom i fjøsen og investerte i utstyr til trearbeidet. I år skal han til og med være med på Nordkjosmessa med produktene sine. Inntekta betyr ikke så mye, bare han kan få litt til innkjøp av

nytt materiale. Det viktigste er å ha noe å ta seg til. Derfor er Arvid også aktiv i LHL. Her har han satt i styret for lokalforeninga de siste fire årene. Aktiv har han også vært i skytterlaget siden han var 16 år, men nå er den aktiviteten mer i bakgrunnen. Den første jobben han for øvrig starta med etter sykdoms-

perioden var å lage ankelpøller (ankelstøtter når skytterne ligger på kne) til skytterne. De produserte han 350 stykker av!

Arvid er vant til å arbeide. Da han slutta skolen som 15 åring gikk ferden til Lofoten og fiskerier med tøffe dager for en unggutt. Siden jobba han på private

anlegg før han i 1977 starta i vegvesenet sammen med flere andre det året. Og vegvesenet har absolutt vært en god arbeidsplass selv om vinterarbeid på bruer kunne bli vel kaldt, spesielt med hjerte-problemer. Men nå har trearbeidet blitt Arvids hjertebarn.

Skjesamler og gullstrupe

Te-skjeer er som geografi for Gunn Marit Karlsen. De viser hvor både hun og vennene hennes har reist. Skjeene er minner og symboler for steder nært og fjernt. Enten har Gunn opplevd stedene selv eller så har noen hun kjenner opplevd de. Hun er derfor i de flestes tanker når de ferdes omkring. Og rundt omkring har også Gunn vært. Minner fra Alta, Paris, Thailand og Trollstigen er i samlinga som inneholder 70 skjeer. Det startet med Trollstigen. Etter å ha «overlevd» kjøreturen opp den svingete og bratte vegen ville hun ha et minne fra en plass hun aldri skulle komme tilbake til. Dagen var 21. juni 1985. Siden da har Gunn stadig utvidet samlinga. Men hun har også vært mange steder uten å få med en skje som minne, gjerne fordi butikkene har vært stengt. Noen ganger har hun vært heldig og fått skjea i ettertid fra andre som har vært der.

Samlinga har 32 skjeer fra Norge, 7 fra Tyskland og ellers stort sett fra andre steder i Europa. Men Thailandskjea fikk hun i gave fra en kollega. ¼ av samlinga har hun kjøpt selv. De «små, søte» i sølv og sølvplett ligger ryddig og nypusset i en fin, hjemmelaget tre-koffert. Den har storebror Albin laget til Gunn slik at skjeene har et anstendig «husvære». På Kulturdagene får hun muligheten til å vise hele Norge samlinga si.

Når Gunn ikke samler på te-skjeer jobber hun på administrasjonsavdelinga på vegkontoret. Her har



Gunn Marit Karlsen med sine teskjeer.

hun oversikten over avdelingas gjøremål, svarer på telefoner og jobbsøknader og reinskriver Infomix. Gunn har for øvrig jobba på vegkontoret i 26 år, først 10 år på regnskapsavdelinga og siden på skrivestua. Siden 1991 har hun vært sekretær for administrasjonssjefen.

Når Gunn stiller på Kulturdagene er det ikke bare som te-skjesamler, men også som sopran i vegvesenokoret «Kor Arti'c». Og når hun ikke synger eller samler - strikker, syr eller maler hun - eller leser en god bok eller ti!

Til sjøs med dekkelegginga!

Foto: Else-Marie Hamvik

Dekke- og materialproduksjon stakk til havs sent i januar for å prate om sporregistreringer, regnskap, enhetspris og erfaringer fra siste sesong. Langt fra det tørre element gynget de sørover mot Svølvær med hurtigruta



Møte på «bøljan blå».



Festmiddag for «dekkegjengen».

som hadde god plass og lite passasjerer. Snøbyger og urolig sjøgang førte til frafall i møtedeltakelsen, men festmiddag på bøljan blå fikk de gjennomført. Det ble også tid til omvisning på museum og galleri i Kabelvåg før turen gikk hjemover.



Klar for omvisning på landjorda - her på kaia i Svølvær.

BESØK FRA ARKHANGELSK

Tekst og foto: Harald Sverre Arntsen, Høgskolen i Narvik

Høgskolen i Narvik (HiN) har hatt besøk av en russisk professor, Aleksander Nevzorov, fra Arkhangelsk. Nevzorov har spesialfelt innenfor geologi og geoteknikk, og arbeider ved det Tekniske Universitet i Arkhangelsk (TuiA).

Han ankom 2. mars i år og opplevde 3 uker med nydelig nordnorsk vintervær.

HiN og TuiA har et samarbeid om utveksling av studenter og Nevzorov's besøk var et ledd i å videreutvikle dette samarbeidet. Nevzorov har internasjonal

erfaring bl.a. fra samarbeid med universitetet i Oulo i Finland, der han også har hatt et 3 mnd's studieopphold.

Reisen og oppholdet i Narvik ble finansiert av Norges Forskningsråd. Første del av oppholdet studerte han det norske undervisningssystemet ved å følge forelesninger, studere fagplaner, samt at han deltok på teknologidagene i Narvik.

Nevzorov snakker utmerket engelsk og holdt en forelesning om geologi og fundamenteringsforhold i Arkhangelskområdet.



Besøk på Troms Vegkontor, seksjonsleder Ole-André Helgaas (t.v.) og Aleksander Nevzorov.

Besøk på Fylkeslaboratoriet i Nordkjosbotn. Her studeres totalsonderingsutstyr.



Besøk i Troms

Siste del av besøket ble viet en reise i Troms der vi blant annet besøkte Finnjordbota smelteverk, Troms Vegkontor og fylkeslaboratoriet i Nordkjosbotn, E6-utbyggingen i Andselv og diverse byggeplasser i Tromsø. Nevzorov var spesielt interessert i geoteknisk felt- og laboratorieutstyr og var blant annet imponert over Noteby som drev sonderboring og prøvetaking med borerigg plassert på flåte på sjøen utenfor Finnsnes.

Nevzorov var svært fornøyd med oppholdet og mente han hadde godt utbytte. Sosiale

aktiviteter, russisk-aften, rallarfest, Bach-konsert etc. i forbindelse med vinterfestuka var selvfølgelig med og satte en ekstra spiss på besøket.

Videre framover planlegger vi å ha gjesteforelesninger begge veier, samt utarbeide prosjekt som kan gjennomføres når de russiske studentene tar hovedoppgave. Flere av studentene ved HiN vil fortsette ved det Tekniske Universitet i Arkhangelsk etter fullført utdanning, slik at et godt samarbeide mellom de to institusjonene vil være svært nyttig.



Brubygging på ny E6 - Andselv. Harald Sverre Arntsen (t.v.) og Aleksander Nevzorov.

Fra E6 anlegget på Andselv.



Samarbeid over fylkesgrensene!

Tekst og foto: Lisa Sundstrom

Nytt «moteord» i vegvesenet er samarbeid over fylkesgrensene, både når det gjelder dekkelegging, tunnelarbeid og brøyting. Men også «sangfuglene» i etaten har sett nytten av et

slikt samarbeid. Vi blir flere, vi blir sterkere og vi har større gjennomslagskraft. Derfor kom «Skrapende røster» og «Kor Arti'c» sammen i Alta til et vakker

våreventyr med sangglede, entusiasme og ønsket om et slagkraftig kor fra landets to nordligste fylker. Sammen skal vi representere det nordligste Nord-Norge under Kulturdagene

på Norsk Vegmuseum. Men vi oppdaget også at sanggleden kan bli til flere felles opplevelser - også utenom kulturdagene. Kan hende er dette spiren til en årlig foreteelse!??

Sanghelga i Alta ga i alle fall mersmak. På programmet sto sangøvelser fra 9 lørdag morgen til 6 om kvelden. Etterpå var det festmiddag hvor sangen selvsagt hadde

hedersplass. Det hadde den også ved ankomsten fredag kveld, under «forretten» til festmiddagen og tidlig søndag morgen. Og syng - det gjør vi fortsatt.....



Samarbeid over fylkesgrensene
- Tonje og Helene.



På busstur til Alta med sanghefter, noter og godt humor.

«Skrapende røster» og «Kor Arti'c» i skjonn forening.



I mangel av øvingsrom med kassettspiller ble altstemmene henvist til en av vegvesenets «lille gule».

Etter 7 timer sang var det festlig samvær. Kirsti fra Troms skåler med Asle fra Finnmark for samarbeid over fylkesgrensene.

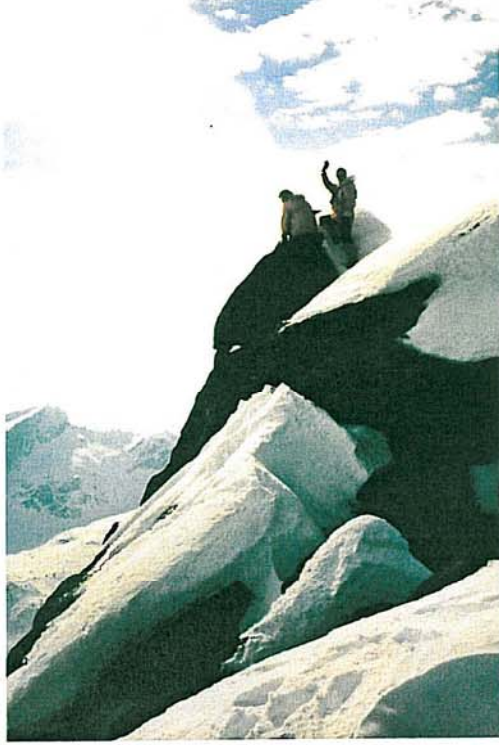


Gutta på tur!

19. april besteg guttegjengen fra vegvesenet Holendaren (1029 m.o), et av Kvaløyas høyeste fjell. Her får vi andre et glimt av opplevelsen:



Kvaløyas tak?



Jens Aarbo og Ole André Helgaas på toppen



Pause - fra venstre: Tore Kongsbakk, Stein Johansen, Fred Arne («innleid» turdeltaker), Jan Hugo Hansen, Gunnar Stiberg, Ingar Hals, Ole André Helgaas og Jens Aarbo.

Fotograf og turdeltaker:
Trygve Pedersen

Søppel og sang

Foto: Lisa Sundstrom

Sangkoret «Kor Arti'c» har nå i likhet med bedriftsidrettslaget kastet seg ut i dugnasarbeid. Korets aktiviteter har behov for penger og hva er vel da mer naturlig enn å samle koristene til søppelplukking. Søppelplukkinga langs riksvegnettet i Tromsø var for øvrig delt mellom bedriftsidrettslaget og sangkoret.



Hallvard Haugan - søppelplukker langs «egne» veger.



Gunnhild Rosenfeld plukker søppel i krysset ved RITØ.



Inger Johanne Karlsen og Helene Bråten med «botte og spann».



Kirsti Stokmo og Gunnhild Henriksen - smilende, plukkende og etterhvert mokkat.

Trimrommet - vegkontorets eget lille helsestudio

Tekst: Åge K. Jensen / Foto: Lisa Sundstrom / Illustrasjon: Toril Heimdal

Trimrommet på vegkontoret har eksistert siden vi flyttet til Mellomveien for drøyt 5 år siden. Interessen for å bruke rommet har imidlertid ikke vært overveldende stor. Dette har sannsynligvis sammenheng med at mange ikke oppfatter trimrommet som et reelt alternativ til treningsstudioene som finnes i byen.

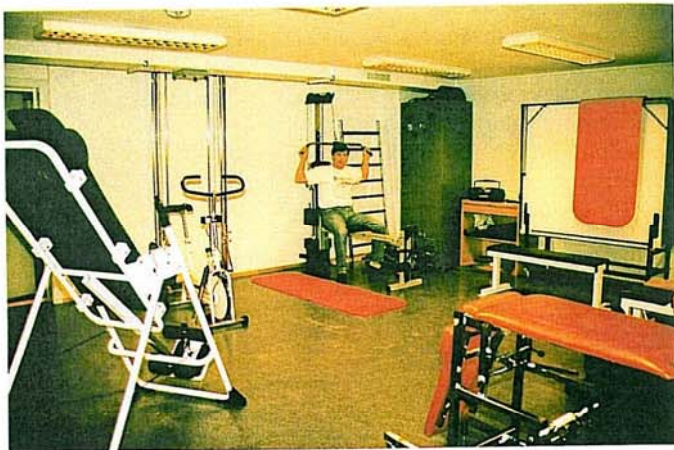
Nå har imidlertid alle gode krefter gått sammen om å oppgradere trimrommet slik at det kan bli et attraktivt tilbud for flere.

Bedriftsidrettslaget, som eier og har ansvar for det meste av utstyret som står der, har kjøpt mer utstyr. Det nye som er kommet til er et dobbelt trekkapparat, ribbevegg, matter, pute og benk. Vemelederen har kjøpt inn en strekkbenk som kan snu opp ned på tilværelsen for noen hver, og personalforeninga på vegkontoret vurderer om de skal bidra med en ny trimsykkel.

Hver av disse aktørene har forskjellige målsetninger med å engasjere seg i trimrommet. Felles for alle involverte er imidlertid ønsket om å lage et fleksibelt og godt tilbud til de fleste på vegkontoret.

Når alt det nye utstyret er kommet på plass sammen med det som sto der fra før, har vi fått et rimelig velutstyrt trimrom i kjelleren. Når vi i tillegg har garderobes, badstu og solseng i umiddelbar nærhet, disponerer vegkontoret et rekreasjonssenter i kjelleren som mange bedrifter vil misunne oss.

Det er nå lagt til rette for en allsidig bruk av kjelleren på vegkontoret. De som vil «pumpe jern» og blåse opp muskler eller skaffe seg en flat mage, stram rumpe og kunstig farge foran badesesongen, har uante muligheter. Men også de som bare vil holde seg litt i form for å forebygge «muse-



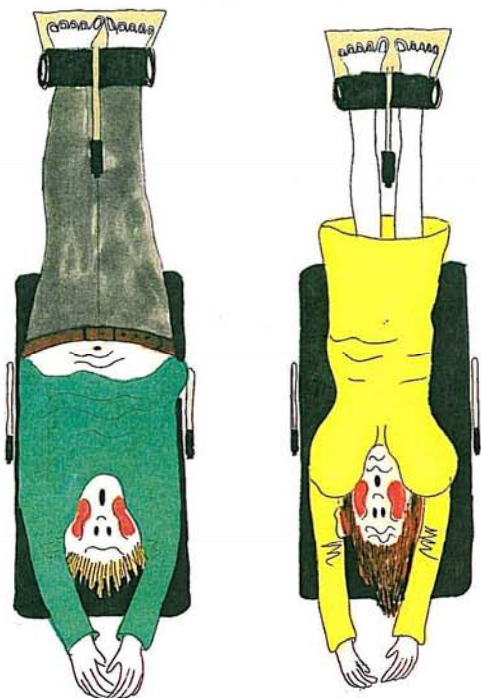
Åge Jensen, leder i idrettslaget presenterer det nye trimrommet.

syke», stiv nakke og ømme muskler, har gode muligheter for det. Til og med de som er skadet og trenger rehabilitering vil finne et tilbud som passer. Et slikt rehabiliteringsprogram bør selvsagt utarbeides i samarbeid med fysioterapeut, så her bør bedriftshelsetjenesten være en aktiv medspiller.

For å gjøre det litt hyggeligere å trimme, har bedriftsidrettslaget kjøpt inn radio med CD- og kassettpiller. Ta med din yndlingsmusikk- eller spill noe av musikken til pausegymnastikken som finnes på kassetter i trimrommet. Likevel, det

hyggeligste og mest sosiale er at flere trimmer sammen. Så ta med deg gode kollegaer og venner og kom i form på trimrommet.

Trimrommet har også strekkbenk.....



Eventyret om hvordan man når til topps på vegkontoret.

Tekst og foto: Lisa Sundstrom

«Jeg har endelig nådd så høyt som det er mulig på vegkontoret» sa en ung sjel til meg en dag. Du verden for en nyhet, tenkte jeg. Ung og fremad-



stormende - og rett til topps. Jeg var storlig imponert. Men den unge og frimodige sjel hadde bare funnet trappa som fører til taket på vegkontoret. Slik kom han seg til topps på vegkontoret med utsikt over byen og blikket høyt hevet over de andre ansatte. Så selv om toppen ikke var det jeg forestilte meg hadde i alle fall gutten humoristisk sans og teften for andre måter å komme seg til topps enn via karrierestigen. Derfor fortjener hans «glimt i hverdagen» en munter omtale i vårt bedriftsblad. Så her følger eventyret om hvordan Asgeir nådde så høyt som mulig på vegkontoret:

For en ung og fremadstormende sjel er ofte det ukjente mest lokkende, så hva var vel mer naturlig enn å bestige de utfordringer som dukket opp - for å ende i et lite og trangt rom, med lav takhøyde!

Det var en gang en «hemmelig» og godt skjult dør i 4. etasje som vekket Asgeirs interesse. Istedenfor et vanlig kontor fant han en bratt trapp inn i en ukjent verden.



Men det var også en dør langs veggen der oppe, en kort og brei dør, som til et kjøleskap eller mottorrom. Det skjuler seg ofte nye og uoppdagede ting bak tunge, lukkede dører - men også farer. Denne dora førte han ut i friheten.....

Snipp, snapp snute - så var eventyret om å nå til toppen ute.....



.....og videre oppover. De høyeste høyder ble besteget (heisrommet) - og plutselig var Asgeir kommet til topps på vegkontoret.....ikke som senioringeniør eller vegsjef, men rett og slett på det høyeste taket med utsikt over hele «verden».

Hardt mot Hardt!

Myk trafikant beskuer de harde fakta! Det går hardt for seg i trafikken når selv et «lyskryss» må gi tapt! (Fra kryss rv. 83/Sigurdsgt. Harstad sentrum)

Foto: Solveig Hansen



Sang og dans i skjønn forening!

Foto: Ole Andre Helgaas/ Lisa Sundström



Sangkoret «Kor Arti'c» debutterer foran publikum med Minda Fiskum som dirigent.

Forbrødring og -søstring mellom inne og utedrift på dansegulvet. Heike Sauer fra vegkontoret og Guttorm Henriksen fra Nordkjosbotn vegstasjon.



Kulturdagene nærmer seg, og sangkoret «Kor Arti'c» hadde behov for en generalprøve. Slik kom ideen om en fest i stand.

8. mai arrangerte derfor koret «Kulturfest» for alle ansatte, både i inn- og utedrift.

Åsted for festen var fylkeshusets kantine i Tromsø og innleid orkester var «Toves Trio» som blant annet består av Hugo Fagermo fra vegvesenet. Ellers var det deltakelse både fra trafikkstasjonen i Tromsø, prosjekt Tromsø og Nordkjosbotn vegstasjon. Og alle sang og danset seg inn i de lyse morgentimer til vakker kor og orkestersong! Dette gjør vi gjerne igjen!

Hugo Fagermo fra «Toves trio» spilte opp til dans - inn i de søte morgentimer.



Sikkert vårtegn: STREIK

Tekst og foto: Lisa Sundström



Navid Alai i streik utenfor Tromsø Trafikkstasjon.

Like sikkert som at løvetanna blomstrer og midnattsola stråler er viljen til å streike.

Etter uker med transportstreik gikk AFs medlemmer ut i streik i begynnelsen av juni. For vegvesenets vedkommende rammet det i første rekke Tromsø trafikkstasjon. Publikums reaksjon kom for fullt da Tromsøysund- og Breivikatunnelen ble stengt fredag ettermiddag 5. juni - like før rushtrafikken ut av byen tok til. Beredskapsvakta i vegvesenet den uka var nemlig AF-medlem, og når sikkerheten står i høysetet er det bare en utvei: Stengte tunneler! I skrivende stund står 53 AF-

medlemmer i vegvesenet i Troms klar for streik. Det vil i så fall ramme både Prosjekt Tromsø, Prosjekt Sør-Troms og Vegkontoret. Dette vil igjen få konsekvenser både for entrepriser i Tromsø og Sør-Troms og for dekkelegginga. I tillegg vil dispensasjonssaker, skiltsaker, fartsgrenser og avkjørselsbehandlingen bli rammet. Så spør det bare hvor lang den streiken blir - eller kanskje den er avbrutt når Vegstikka kommer i postkassen.



Tromsøysund- og Breivikatunnelen ble stengt fredag 5. juni kl. 14.00 i mangel av beredskap - noe som førte til kostning ut av byen og flere timer venting for bilistene.

Etterlysning til Spansdalen!

Kan noen i vegvesenet i Troms hjelpe til?

Laila etterlyser slektninger i eller fra Spansdalen! Hun jobber i NHO i Oslo og søker hjelp via May-Goril Ellingsen. Hennes bestefar Thomas Alfred Larsen født 1. juli 1875 dro til Christiania ved århundreskiftet. Her tok han navnet Spansdal som har vært slektsnavnet til etterkommerne siden. Han kom dit for å gå på krigsskolen. I stedet ble han renovasjonsarbeider og fikk åtte barn med tre hustruer.

Eldste sønn fra første ekteskap ble Lailas far, og Laila har hørt bestefar

fortelle mange eventyr om livet i Spansdalen. Hun har alltid hatt lyst til å se stedet, og nå har hun tenkt å gjøre alvor av det.

Er det noen som vet hvem denne bestefaren var, eller om det er noen gjenlevende slektninger eller kanskje hvilken gård han kom fra - da kommer Laila til å bli helt utrolig glad!

May-Goril Ellingsen, vegkontoret, formidler kontakt - derfor ring eller skriv til May-Goril dersom du har noen opplysninger.

Om du noen gang har vært i tvil:

Kommandolinjene i vegvesenet er i alle fall klare: Sjefen har makta! (fra brakka på Perskogen)



Foto: Lisa

Et tilbakeblikk på årene som har passert - og takk for nå

fra Kjell Trymbo

Det nærmer seg 13 år siden jeg startet i Statens vegvesen. Minnet fra min første arbeidsdag er en velkomst der ingen ante hva jeg skulle gjøre eller hvor jeg skulle ha kontorplass. Kontorplass ble raskt ordnet og jeg ble installert sammen med veglov, offentlighetslov, forvaltningslov og rammeplan for avkjørsler. Det er godt å se at verden (og etaten) har gått framover med introduksjonsdag og fadderordning for nytilsatte. Men jeg ville ikke ha byttet ut det gode miljøet på Trafikkseksjonen med all verdens introduksjoner og fadderordninger.

Ved hjelp av idrettslaget ble jeg imidlertid raskt kjent med mange på kontoret. For etaten bor det legges mye energi i å bevare idrettslaget som betyr mye med tanke på å få nyansatte til å bli kjent med hele etaten. I tillegg til at det er sosialt viktig med et godt kontaktnett, er det et absolutt pluss å kjenne ansiktene bak navnene når man trenger råd/hjelp fra andre seksjoner og avdelinger.

I årene som har gått har utfordringene stått i kø, og i denne tiden har jeg arbeidet ved planavdelingen, maskinavdelingen, trafikant og kjøretøy (biltilsynet) - og nå sist på utbyggingsavdelingen. Til tross for at det har vært mange utfordringer i årene på vegkontoret er jeg ikke i tvil om at de siste 3 årene som byggeleder ved Prosjekt Tromsø har vært rikest med hensyn til lærdom og begivenheter. Inne på vegkontoret kan som oftest pluss og minus vurderes fram og tilbake. I tillegg er det ofte lang tid til iversetning av de avgjørelser som er tatt, slik at man har en form for «angrefrist». Det er også mange flere involvert i avgjørelsene, slik at ansvaret for «feil» blir vanskeligere å sette på en person. I hverdagen som byggeleder er arbeidsdagen svært annerledes. Bare på flyplassvegen har man kvittert ut for ca. 90 millioner på halvannet år. Det har

vært korte tidsfrister å forholde seg til, og de økonomiske konsekvensene av avgjørelsene som blir tatt har vært store. Kombinert med at det er en jevn strøm av avgjørelser som skal bli tatt hele dagen (og natten) i byggeperioden, medfører dette en utrolig «trekk». Jeg må bare rette en stor takk til Torbjørn Naimak som gav meg muligheten til å jobbe som byggeleder (og som trolig var den eneste som trodde at jeg kunne klare jobben). Retter også en takk til arbeidsfellesskapet i Breivika som har vært til uunnværlig hjelp både faglig og sosialt. For de som ønsker utfordringer og som får muligheten til å arbeide «ute» med oppfølging av vår byggeaktivitet, kan det anbefales det på det varmeste å ta sjansen dersom den byr seg.

Som aktiv i NITO har jeg også fått innblikk i hvordan organisasjonen virker på godt og ondt. Selv om deltakelse i styre gir 99,9 % ris og 0,1 % ros fra medlemmene, anbefaler jeg alle å takke ja til å påta seg verv i organisasjonen. Om man ikke får styre så mye, så lærer man mye om hvordan ting blir styrt og man utvikler seg selv. Kritikker er ofte berettiget, men jeg tror en del av kritikerne burde se nærmere på hva organisasjonene faktisk gjør og hva de selv bor og kan bidra med. Karrieremessig tror jeg også at det er gunstig å få erfaring fra organisasjonene og ikke minst blir man mer synlig for ledelsen (på godt og ondt).

Medfølelsen for Arbeidsmandsforbundets bekymringer vedrørende bemanning var liten for. På vegkontoret så jeg på jobben som noe man hadde på «divstid» og endringer ut over å flytte kontorplass var fjernt fra virkeligheten. Etter 3 år som «utestasjonert» hvor alle er tilsatt på engasjement, har jeg endret oppfatning på dette området. Usikkerheten om framtidig jobbsituasjon medfører uro i organisasjonen (og mindre effektivitet), og mange flytter

på seg for engasjementet går ut. Nå er det ingen katastrofe at folk slutter, men for etaten burde det være lite tilfredsstillende å stadig måtte benytte tid og penger på opplæring av nyansatte. Gjennom planlegging av arbeidet og mannskapsbehovet litt lenger fram (og over avdelingsgrensene), burde det absolutt være mulig å beholde flere godt kvalifiserte medarbeidere. For de ansvarlige for denne politikken bør det være et tankeorsak at vi bruker store beløp på å kjøpe «Rolls-Roys» utgaver av maskiner og PC-utstyr, samtidig som det er liten vilje til å betale for kompetanse på personellsiden. Det virker som de ikke har fått med seg at etatens viktigste ressurs er de mange som arbeider i etaten. En topp utstyrt maskin eller en PC kan vi kjøpe på dagen, men en dyktig medarbeider vil det ta mye lengre tid å få tak i ved behov. Noe må være galt når vi ligger langt bak når det gjelder å rekruttere godt kvalifisert personell, samtidig som vi er i front når det gjelder nytt PC-utstyr og programvare.

Lønsmessig kan trolig Statens vegvesen aldri konkurrere med det private (hvis vi ikke blir et AS). Det vil derfor være viktig at det fokuseres på de sterke sidene som etaten har. Tror ikke jeg vil finne en arbeidsgiver som gir meg så gode muligheter til å skifte arbeidsområde, opplæring og nye utfordringer i en og samme bedrift som det Statens vegvesen har gitt meg. Dersom man i tillegg kan gi sikkerhet i jobbsituasjonen, tror jeg Statens vegvesen vil lykkes i å beholde de beste arbeidstakerne.

Til slutt vil jeg takke de mange dyktige og trivelige medarbeiderne ved vegkontoret og ellers rundt om i fylket som har vært med på å gjøre årene i etaten til en opplevelse (både faglig og sosialt) som jeg vil se tilbake på med glede.

Velkommen!

Erlend Solberg, overingeniør/leder av tunnelseksjonen, vegkontoret
Gunnhild Rosenfeld, landskapsarkitekt, utbyggingsavdelinga, vegkontoret
Eirik Kristiansen, forstekonsulent, Produksjonsavdelinga, vegkontoret
Vibeke Guddingsmo, forstekonsulent, utbyggingsavdelinga, vegkontoret
Rune Fredheim, konsulent, Trafikkavdelinga, vegkontoret

Takk

Jeg takker hjerteligst for oppmerksomhet, gaver og blomster til min 60-års dag.
Oskar Kollen

Takk for oppmerksomheten i anledning min fratredelse etter 34 år i vegvesenet. Takk for gaver og blomster fra vegkontoret, arbeidskamerater og oppsynsmenn.
Bjarne Berntsen

Tusen takk for gaven og blomster jeg fikk etter 25 års tjeneste i Statens vegvesen.
Hilsen Ole W. Hansen

Takk for gave og blomster i anledning min 50-års dag 11. februar.
Idar Richardsen, Botnhamn

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 60-års dag.
Jenny Jernberg

Jeg takker for blomster og gaver i anledning min fødselsdag.
Kåre B. Tume

Takk for den flotte kniven og de flotte tulipanene jeg fikk i anledning min 50-års dag. Også en takk til mine arbeidskamerater på Svanelvplassen for den fine gaven.
Rolf Hagensen

Takk for oppmerksomheten i anledning min 60-års dag. Takk for gaver, blomster og hilsninger.
Arnold Paulsen

Vegstikka

Frist for innsendelse av stoff til neste nummer:
1. september -98!

Vi gratulerer

Med 50 års dagen:
Torbjørn Naimak, Tromsø 24. juni
Reidulf Broderstad, Moen 23. juli
Karl Normann Nilsen, Stakkvik 11. august
Oddvar Henriksen, Tromsø 16. august

Med 60 års dagen:
Arnold Paulsen, Gratangen 14. mai
Arnfinn A. Pedersen, Sørreisa 13. august

Med 25 års tjeneste i etaten:
Fanny Fjelltnun Stark, Tromsø 1. mai
Hilmar J. Nilsen, Storsteinnes 8. mai
Anskar Hansen, Lyngseidet 9. mai
Arne Ivar Hem, Storsteinnes 21. mai
Kjerstin Steen Øien, Tromsdalen 28. mai
Svein Markussen, Harstad 4. juni
Almar Østerli, Øverbygd 2. juli
Kirsti Stokmo, Kvaløysletta 1. august
Hans Helge Jensen, Finnsnes 7. august

Takk for oss!

Willy Pedersen, Anlegg Balsfjord
Eldor Østerås, Produksjonssted Nordkjosbotn
Monica Johansen, Administrasjonsavdelinga, vegkontoret
Dagfinn Kristiansen, Anlegg Balsfjord
Fritz Aagesen, Trafikkavd., vegkontoret

Permisjon

Trygve Rognmo, anlegg Ibestad, permisjon 1 år
Mona Martinussen, Harstad trafikkstasjon, permisjon 1 år