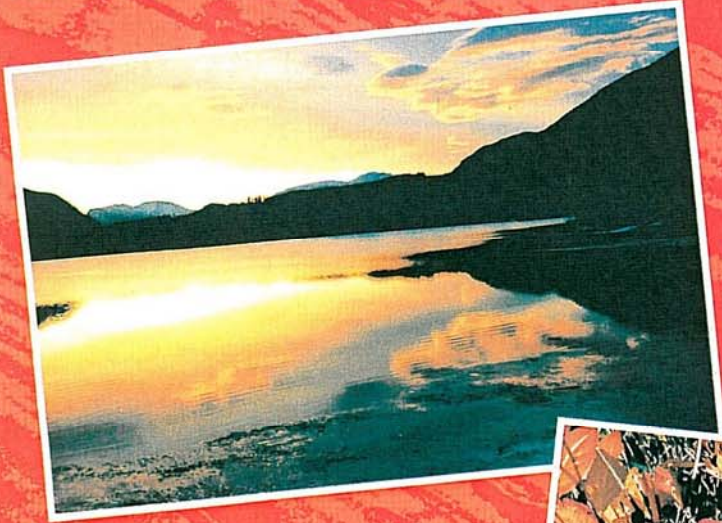


C

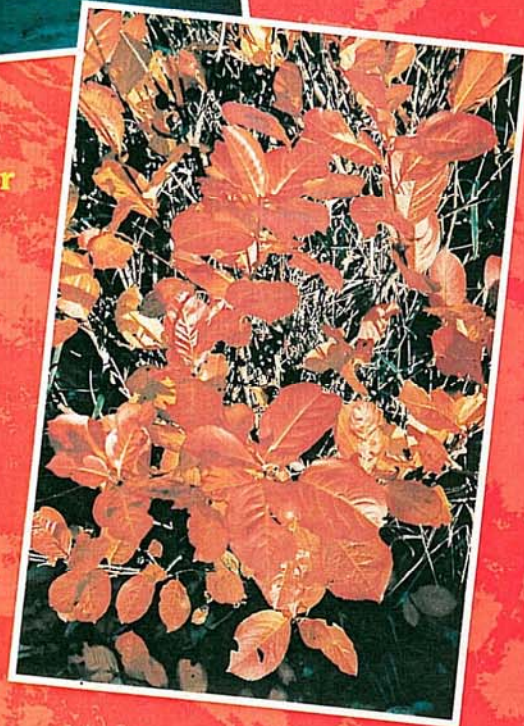
Returadresse:
Statens vegvesen Troms
9005 TROMSØ

SIST - men ikke MINST:



Flammer før snøen kommer
og dekker landet...

Foto: Gunhild Rosenfeld



Godt Nyttår!

Vegstikka

Bedriftsblad
for Statens vegvesen Troms

Nr. 4 - 1998 - 30 ÅRGANG



Statens vegvesen
Troms

Endringer - et gode eller onde?



I 4 måneder har jeg hatt nye arbeids oppgaver, nye kolleger, nytt kontor og ny seng. Det har vært lærerikt. Ikke minst har jeg lært at ny kunnskap er et gode og nye kolleger en berikelse. Jeg har samtidig lært at ingen er uerstattelige og at verden er i forandring. Med

nytt blikk har jeg sett på egen organisasjon, vurdert eget fylke opp mot andre, lært at verdens navle ikke er i Tromsø - eller i Oslo for den sak skyld, og forstått at fritid er noe verdifullt som skal brukes andre steder enn på jobb. Men jeg fikk ta et frivillig valg fordi jeg ønsket nye erfaringer og nye kunnskaper.

Endringer krever motivasjon. Motivasjon skapes i troen på at ting skal bli bedre.

Vegvesenet endringer skal gjøre oss bedre, mer effektive og mer konkurransedyktige. Det er en prisverdig tanke som krever de ansattes innsats. Derfor er Vegvesenet avhengige av en arbeidsstokk som tror på prosjektet og som føler at endringene kan bringe noe godt og nytt. Men motivasjon krever god kommunikasjon i organisasjonen. Det krever at den enkelte ser en mening for seg selv i et nytt vegvesen, og det krever at vi tør å satse. Som ansatt betyr det å gå nye veier - å ta utfordringer framfor å vegre seg. For ledelsen betyr det å vise at de har behov for sine ansatte og at de tror på dem.

Velkommen 1999 - med hva du måtte by på - «vi står han av»!

Lisa

En rose i hverdagen!

Vi har mange som fortjener ros i Vegvesenet, men noen utmerker seg spesielt. Denne gangen er det Lill Torunn Hansen på vegkontoret som har opplevd en serdeles serviceinnstilling **Asgeir Larsen** på fellestjenesten. Asgeir får tildelt rose på bakgrunn av denne historien:

«I løpet av natt til søndag hadde det snødd kraftig og alt var dekket av hvit snø - den første i år. Kl 1030 søndag morgen ringte jeg hjem til Asgeir for å finne ut om det var skiftet dekk på budbilen som jeg skulle dra med kl 0600 tidlig mandag morgen. Han var faktisk våken da jeg ringte og sa at han akkurat hadde tenkt på dette. I utgangspunktet hadde jeg tenkt å bytte vinterdekk

selv, men problemet var at dekkene lå på verkstedet på Tromsø vegstasjon fordi det var booket time til dekkskifte kommende onsdag. Asgeir tilbød seg å ordne dette. Etter en liten stund ringte han tilbake og sa at han skulle hente dekkene kl 1200. Kl 1300 ringte han igjen og sa at bilen var klar til bruk.

Dette kan man vel ikke kalle for annet en service...»

Vegstikka gratulerer og oppfordrer alle til til å være flinke til å gi ros i hverdagen.....og tips gjerne Vegstikka slik at vi kan dele rosen med andre!



BEDRIFTSBLAD
FOR STATENS VEGVESEN
TROMS

Nr. 4 1998 - 30. argang

Redaktør:
Lisa Sundström /
Edel Austlid

Korrekturet:
Inger Tempel

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 forside:
Lisa Sundström

Tilbakeblikk og utfordringer

Tekst: Eilif Mathisen
Foto: Lisa Sundström

10 år er gått siden jeg skrev min første julehilsen i Vegstikka. Det gir et påskudd til å se tilbake på et par hovedtrekk som har preget Vegvesenet i Troms i disse årene.

For 10 år siden var vi fortsatt inne i den lange sammenhengende vekst i vegsektoren som har formet arbeidsoppgaver og tenkemåte hos de aller fleste av oss som er i Vegvesenet i dag. I Troms nådde vi en topp i aktiviteten i 1993. Deretter har vi hatt en merkbar nedgang og utflating. Alt tyder på at denne tendensen vil fortsette så langt vi kan se framover i dag.

En slik utvikling kan skyldes flere forhold. Noe skyldes at myndighetene nå som tidligere bruker vegvesenet som et verktøy i finanspolitikken; til å stimulere til vekst når det er økonomisk stagnasjon og til det motsatte når det er press i økonomien. Vi kan enkelt si at trange tider i samfunnet betyr gode tider for vegvesenet, og omvendt. Når dette skjer, er det fordi Vegvesenet har hatt en fleksibel organisasjon og et plansystem som har kunnet takle slike svingninger og bidra til overordnede mål: nasjonal politikk.

Men det kan også skyldes en mer varig endring i samfunnets prioriteringer. Etter 30 år med en imponerende ressursbruk i vegsektoren har vi kanskje nådd et nivå når det gjelder vegnett og vegtrafikk som gjør at samfunnet nå vil bruke sine ressurser på andre områder. Sterkere fokus på vegtrafikkens skadevirkninger forsterker denne dreiningen.

For de som står fast i gjørma om våren, er isolert av snøras om

vinteren, eller skal sende ungene til skolen langs en sterkt trafikkert veg er det sikkert vanskelig å godta denne prioriteringen. Men det er nok like vanskelig å godta å vente i sykehuskø eller å gå utrygt på gata i storbyene, for dem det rammer.

Når vi må slite med disse manglene i et samfunn som de fleste mennesker i verden vil oppfatte som ufattelig rikt, skyldes det vel egentlig at vi gjerne vil ha mest mulig av denne rikdommen til vår egen private bruk i stedet for å bruke dem til fellesgoder. Hvor mange vil f.eks. si opp kabel-TV og i stedet gi pengene til sikring av skolevegen?

Et annet utviklingstrekk i Vegvesenet de siste 10 årene er organisasjonsprosessene. Også dette er resultat av trender i samfunnet med fokus på begreper som omstilling, markeds-tilpassing, konkurranseutsetting, o.l. Sammenlignet med mange andre offentlige etater har vegvesenet så langt sluppet lett fra disse prosessene, men vi må nok være forberedt på at framtida blir mer urolig i så måte enn fortida har vært.

For oss som bare har opplevd vekst er det sikkert behov for omstilling, ikke minst i vår egen tankeverden, når vi går inn i en fase med mindre arbeidsomfang. Det krever kreativitet, og i noen tilfeller vanskelige tilpassinger for den enkelte av oss. Hele tida må vi ha for øye at det som vi blir vurdert etter, er hvordan vi får mest mulig av våre ressurser ut på veien og til mottakerene av våre tjenester.

For å oppnå dette er det viktig å se kritisk på det som vi bruker til vårt



Eilif Mathisen.

«indre liv». Vi må sørge for at alle de organisasjons- og planprosesser vi bruker mye tid på virkelig gir oss bedre veier, sikker trafikk osv., slik at prosessene ikke blir et mål i seg selv. Det samme gjelder forøvrig også andre oppgaver, selv om det kan være tungt for dem som dermed føler sitt fag og arbeidsfelt truet.

Dette var kanskje litt dystre betraktninger på tampen av en 10-årsperiode fra en noe tilårskommen og litt «umoderne» mann. Jeg er likevel fortsatt optimist med stor tro på Vegvesenet og oss som arbeider her. Hvis vi forbereder oss skikkelig og holder klart fokus på hovedoppgavene våre tror jeg at årene som kommer blir like spennende, utfordrende og interessante for oss som den tida som er gått.

Jeg ønsker alle lykke til med framtida, og i første omgang en riktig god jul og et godt nyttår. I år som før går en spesiell julehilsen til de som er i arbeid for de vegfarende mens vi andre feirer høytiden.

Vegåpning med smell

- ny E6 gjennom Andselv

Tekst: Edel Austlid
Foto: Edel Austlid, Lisa Sundstrom, Bente Skogdal og Gunhild Rosenfeld

Lørdag 24. oktober kunne bilister fra nær og fjern for første gang kjøre den nye E6 som nå er lagt utenom Andselv sentrum. Statens vegvesen og Målselv kommune hadde lagt opp til en stilfull markering av åpningen. Fylkesmann Leif Arne Heløe stod for den offisielle åpningen av veien. Byggetiden har vært to år, og prosjektet har kostet 126,5 millioner



Det måtte kraftig skyts til for å åpne den nye veien.



kroner. Den nye vegtraséen består av i alt 4 km europaveg og 2 km riksveg. I tillegg kommer sideveger, fem rundkjøringer og 10 bruer. I skråninger og rundkjøringer er det

plantet bl.a. bjørk, furu, spirea og rosebusker, noe som vi håper vil være med på å gjøre vegområdet trivelig både for dem som bor i nærheten og for dem som drar forbi.

ANDESELV

Tekst: Elin Isaksen

Vi è samla her på Andselv - vi è sammen her og nå,—
Vi skal syngje litt for gjestan, så åpnes E6 etterpå
Den va planlagt veldig lenge - det è nokka alle vet
Gamle E6 blir et minne! - Slutt på all elendighet!

Du kan dra til Setermoen, Kirkenes og Hammerfest,
Samme ka som hende, så vil Andselv være best!
Det è slutt på biltrafikken - Shoppingsenter blir vel topp?
Vi får bere håpe renta - ikkje går sånn opp.

Mange vil vi takke nå - Dem var flink til å stå på
Jobba så det reiv i alle sømma
Tjukk kontrakt med mange ord
Føre lett til krav SÅ stor!
Byggelederan holdt stramme tomma!

Arbeidsfolket skal'kje glømmas - arbeidsfolket har stått på
Dem har jobba for kverandre og pengeboka si 'også
Jørgensen har styrt prosjektet - men han var'kje heilt alein
I sin stab har han hatt mange - ja også flere kvinnebein!

Vi har inntrykk av at folket har likt Andselvjobben godt
Samme ka som hendte, ja så takla dem det flott!
Ja, det e vel ikkje heilt sant - vi har hørt litt om en mur...
Den blei flotta flere ganga, det gikk i moll og dur

Pilgrima i øst og vest - Andselv è jo fortsatt best
Før her har vi nemlig «klagemuren»!
Men det gikk jo bra til slutt - no kan vi ta en salutt
Endelig - her kjem snart jomfruturen!

Du kan dra til Setermoen, Kirkenes og Ørebro,
Samme ka som hende, så på Andselv vil du bo!
Det è her at folk vil satse - det è her de trives best -
DERFOR VIL VI GRATULERE - MED DENNE ÅPNINGSFEST

Kor Arti 'c sang Andselvsangen



Amtmann Heløe holder tale om veghistorie fra Bardufoss.



Amtmann Leif Arne Heløe ankom med hest og karjol.

Unge spillemenn fra Målselv.



Kommunedelplanen Internveg i Torsken

Tekst og foto: Anne-Lise Sæter

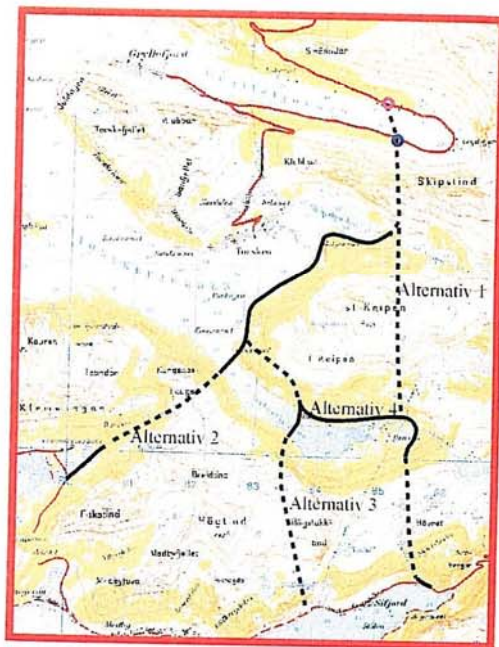
Siden januar 1996 har planseksjonen arbeidet med kommunedelplanen internveg i Torsken. Årsaken til planleggingen er mangelen på interne vegforbindelser i Torsken kommune. Skal du kjøre mellom nord og sør i kommunen må du kjøre innom Berg og Tranøy. Etter dagens veg er det ca. 75 km mellom Medby og kommunesenteret Gryllefjord, mens avstanden blir redusert til 18 km når internvegen blir bygd. I tillegg har man problemer med skred og drivsnø langs de eksisterende vegene, Rv 86 og Fv 232.

Målet med internvegen er å bedre framkommeligheten i Torsken kommune ved å redusere kjøreavstandene og reisetida. Internvegen vil gi en alternativ reiserute hvis Rv 86 eller Fv 232 er stengt. Vegen vil også følge opp fylkesplanens målsettinger om å knytte kommuner og regioner i fylket bedre sammen.

Kommunedelplanen ble lagt ut til offentlig ettersyn i april 1998. Det ble lagt fram 4 hovedalternativer for internvegtraséen. Alternativ 1 og 3 har i tillegg noen underalternativ, slik at det til sammen ble lagt fram 7 ulike løsninger.

Vegsjefen anbefalte alternativ 1a Gryllefjordbotn - Sifjord med overbygg og terrengtiltak som skredsikring i Gryllefjordbotn. Grunnen til at vi anbefalte alt. 1a fremfor alt. 1b var hensynet til landskapet. Ei fylling over Gryllefjorden vil være et stort inngrep i landskapsbildet. Kommunen var ikke enig i dette og vedtok 16. september 1998 alternativ 1b Gryllefjordbotn - Sifjord med fylling over Gryllefjorden som trasé for internvegen i Torsken.

Den valgte traséen er en 8,2 km lang strekning med bla. en 450 m lang fylling over Gryllefjorden og to tunneler på henholdsvis 4,2 og 2 km. Internvegen er kostnads-



Kartet viser de fire hovedalternativene som presenteres i planen.

Alt. 1b med fylling over Gryllefjorden som skredsikring og massedeponi.



beregnet til 224 mill. kr med en usikkerhet på +/- 25 %.

Nye vegforbindelser har en tendens til å sette sennene i kok, og slik har det også vært i Torsken. Det har vært stort engasjement fra lokalbefolkningen og mye avis-skriverier. Diskusjonen har særlig dreid seg om internvegen skal starte/ende i Sifjord eller i Grunnfarnesbotn, altså om alternativ 1 eller alternativ 2 er den beste traséen.

Når blir vegen bygd? I Stortingets behandling av Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007 ble det lagt til grunn oppstart av prosjektet internveg i Torsken kommune i siste seksårsperiode. Endelig

fastsettelse av oppstart blir avgjort i Stortingets behandling av årlig budsjett.

Neste skritt i arbeidet med internvegen er utarbeidelse av reguleringsplan.



I august -96 var vi på befaring på Senja sammen med samisk kulturminneråd, miljøvernnavdelinga og kulturetaten. Dette dannet grunnlaget for et godt samarbeid senere i planprosessen. På bildet fra venstre: Oddleif Mikkelsen, Samisk kulturminneråd, Jenny Mikalsen, miljøvernnavdelinga, Lina Vaski, Samisk kulturminneråd, Åge Jensen, Statens vegvesen og Harald G. Johnsen, kulturetaten. Grunnfarnes i bakgrunnen.

Premiering!

Foto: Lisa Sundström

Vi har denne gangen flere som har gjort seg fortjent til å motta Vegstikkasekken. Anne Lise Remmen og Inge Kr. Olsen Vegtrafikk-sentralen i Mosjøen får hver sin sekk for fin artikkel og bilder i nr. 3. Artikkelen handlet om en rundtur de tilsatte på Vegtrafikk-sentralen hadde for å bli kjent med rasproblemer o.l. i Troms. Anita Strand får Vegstikkasekken for artikkel om Vegvesenet sin deltakelse i Senjastafetten.

I tillegg har vi premiert flere innsendere av bilder og tips med krus, refleksbånd og penner.

Vegstikka takker for bidragene og oppfordrer også andre til å sende inn nye bidrag til avisa!



Anita Strand

Utbyggingsavdelingen under lupen

Tekst: Edel Austlid

Reduserte bevilgninger, økt effektivitet og bedre ressursutnyttning er noen av årsakene til at det i Troms nå er satt i gang en evaluering av organiseringen på utbyggingsavdelingen. Tidligere har produksjonsavdelingen foretatt en lignende gjennomgang. Det stilles stort sett de samme kravene til effektivitet for alle avdelingene - derfor er det nå utbyggingsavdelingen som er satt under lupen.

Spørsmål som tas opp i denne evalueringa dreier seg mest om interne forhold, men også forholdet til andre avdelinger og forhold til omverdenen blir tatt med. På alle punkt er spørsmålet om vi er riktig organisert for å løse de oppgavene vi skal gjøre på best mulig måte.

Som følge av at bevilgningene reduseres med ca 40%

i perioden 1997-2002 er det i handlingsprogrammet forutsatt en reduksjon på i bemanningen fra 78 personer i januar 1998 til 65 i januar 2002. Reduksjonen skal tas ved naturlig avgang og avdelingen har i dag 71 ansatte. Naturlig avgang rammer imidlertid ofte tilfeldig og dette betyr at interne tilpassinger kan være aktuelle. Det er viktig at avdelingen ikke mister kompetanse som følge av en reduksjon i bemanningen.

Ferdigstilling av utbyggingsprosjekt og oppretting av nye er et annet tema som vil medføre endringer - prosjekt-kontorene vil få ny lokalisering og ny bemanning tilpasset de nye oppgavene. I dag har avdelingen prosjekt i Sor-Troms, Nordkjosbotn og Tromsø. Oppgavene i disse områdene vil etter hvert bli avsluttet og nye oppgaver venter på Senja og i Kåfjord. Erfarin-

gene fra dagens prosjektorganisering vil være nyttige å ha med seg når det opprettes nye prosjekt. Det kan også være aktuelt å vurdere prosjektorganisering som arbeidsform på andre typer oppgaver som avdelingen skal løse.

40% av de tilsatte på avdelingen har en eller annen lederfunksjon. Når aktiviteten går ned kan det være naturlig å justere seksjons- og faggruppestrukturen slik at andelen ledere ikke øker. Sammen-slaing av seksjoner og/eller faggrupper er en av de tingene som må vurderes.

I tillegg til alle disse utfordringene som følger av reduserte bevilgninger til fylket kommer spesialisering av en del oppgaver regionvis og på landsbasis.

I følge utbyggingsjef Stein Johansen er målet å oppnå en fleksibel organisering

som er i stand til å takle de utfordringer og endringer avdelingen står overfor. Dersom avdelingen er tilpassingsdyktig og kan takle de krav som til en hver tid stilles, kan man unngå å komme i en situasjon der store omorganiseringer er nødvendige for å bli «verdsatt som en konkurransedyktig og kreativ etat» (Statens vegvesens «VISJON ÅR 2010»). Store omorganiseringer er som regel mer smertefulle enn kontinuerlige tilpassinger.

Det er lagt opp til bred medvirkning i denne prosessen. Samtlige tilsatte har vært med på moter der problemstillingene har blitt diskutert i grupper. Martin Svendsen fra personalseksjonen er rettleider og los gjennom dette arbeidet. Foreløpige oppsummeringer vil bli gjort til avdelingsmøtet i slutten av november.

Ny utbyggingsjef

Tekst og foto: Edel Austlid

I sommer begynte Stein Johansen i vikariat som utbyggingsjef. Fram til 1. november 1999 skal han styre utbyggingsavdelingen med alle de utfordringer det byr på.

Stein har tidligere arbeidet 6 år i Barlindhaug A/S og tilsammen 6 år i vegvesenet; 3 år ved Hovedveg-utbygginga i Tromsø, 1 år som leder av byggeplanseksjonen på anleggsavdelingen og 2 år som prosjektleder på Prosjekt Balsfjord. Det siste året har han arbeidet som prosjektleder i Barlindhaug Eiendom A/S. Da jobben som utbyggingsjef ble lyst ledig fristet vegvesenet igjen. Det er mange interessante oppgaver i Vegvesenet, og dessuten kan det være greit å få prøvd om man passer som leder, sier Stein.

Et vikariat på 1 ½ år er kort tid som leder av en avdeling, men Vegstikka har spurt Stein hvilke oppgaver han mener det er viktig å fokusere på.

- I tider med reduserte bevilgninger som vi vil få i årene som kommer, mener jeg det er viktig å arbeide med å tilpasse bemanning, kompetanse og organisasjon til de oppgavene vi skal løse. En god ressursutnyttelse vil i siste instans bety at vi kan bruke mer penger på vegen og dermed oppfylle de krav som er definert i overordnede mål og rammer for utbyggingsavdelingen på best mulig måte.

Fra politisk hold og fra media settes det stadig søkelys at Vegvesenet ikke har gode nok kostnadsoverslag og dermed har fått overskridelser på flere store prosjekter. Har du gjort deg noen tanker om hvordan Vegvesenet i Troms best kan takle disse utfordringene?

- Kostnadsoverslag og økonomioppfølging er en svært viktig del av arbeidsoppgavene i Vegvesenet. Jeg mener det er riktig å vektlegge økonomiansvaret hos alle dem som har fått definert et slikt ansvar - det gjelder å kvalitetssikre hele prosessen fra kostnadsoverslag til oppfølging. Ingen har så stort økonomiansvar som det offentlige. Dersom vi ikke lykkes med å disponere de pengene vi får tildelt riktig, vil det gå ut over alles penger. I private selskaper er det som regel bare noen tilfeldige aksjonærer som blir skadelidende.....

Du har i ulike sammenhenger sagt at vi må jobbe med de riktige tingene. Hva mener du med det?



Stein Johansen

Kvalitet i fokus

Tekst og foto: Edel Austlid

Kvalitetsstandard, prosjektprotokoll og avviksbehandling var viktige begrep da utbyggingsavdelingen i midten av oktober holdt temamøte om kvalitet på Finnsnes. Bakgrunnen for møtet var arbeidet med kvalitetshåndbok og kvalitetsplaner for avdelingen. Selve kvalitets-systemet er så godt som på plass og i framtiden blir det viktig å ta i bruk gode rutiner for å bedre kvaliteten på arbeidet og de produktene vi lager. Kvalitetsoppfølgingen skal være en integrert del av det daglige arbeidet



Prosjektprotokoll er en god måte å kunne dokumentere kvalitet på. Her er Helene Bråten, Odd Danielsen og Oddmar Eilertsen i gruppearbeid med å komme fram til en forbedret utgave av prosjektprotokollen.

og bidra til at feil og mangler reduseres. Dersom vi i framtiden skal være konkurransedyktige må vi kunne vise til at vi faktisk gjør et

godt arbeid. Dette er viktig slik at både politikere, offentlige etater og trafikkanter skal ha tillit til den jobben vi gjør.

ERFARINGER MED ØKOSYS

Tekst: Inger-Ann Lahm
Foto: Edel Austlid
Illustrasjon: Torild Heimdal

Økosys er som kjent Statens vegvesens økonomistyringsystem, og er bl.a. økonomiseksjonens verktøy i det daglige arbeid. Etter å ha brukt systemet siden januar 97 har vi høstet en del erfaringer.

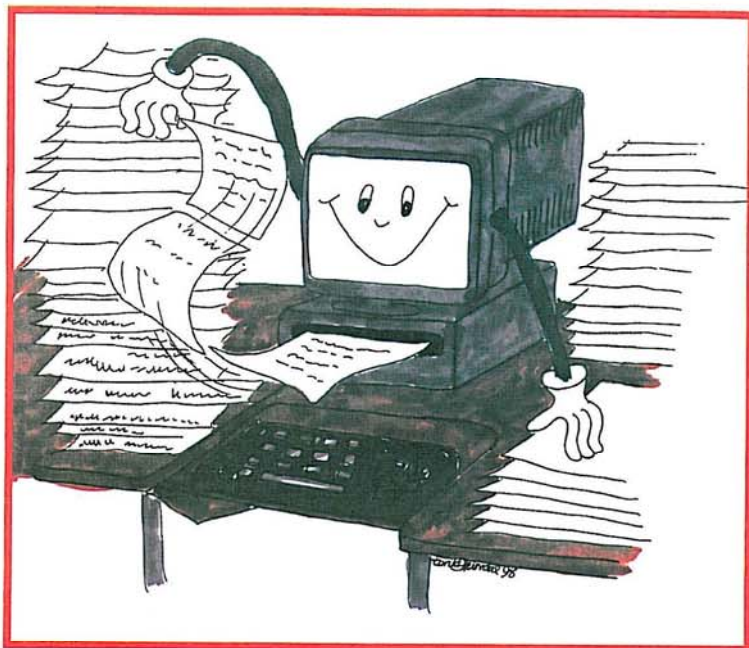
Vi har jobbet med bevilgningskoder, arter, saldobalanse, avstemming, Hovedbøker, MB-rapporter, kunderskontro, avtaler osv.osv.osv..

De overordnede krav som skulle innfris i det nye økonomisystemet var en tilpasning til Statens økonomireglement og et regnskapsmessig skille mellom myndighetsavdelingene og produksjonsavdelingen.

For å klare et regnskapsmessig skille ble løsningen to hovedbøker.

Hele året 97 gikk med til å teste og forbedre rutiner og endringer til systemet.

Den tekniske løsningen med en hovedbok for produksjonsavdelingen og en for myndighetsavdelingen har gått greit. En konsekvens av dette er at vi har fått mye mere avstemningsarbeid i hovedbøkene og modul-



ene. Til bruk i dette arbeidet er det utviklet egne rapporter.

Mange er nok enige når jeg sier at økosys er et stort og komplekst system. Det blir et komplekst system når vi opererer med to hovedbøker etter forskjellige prinsipper i et og samme økonomisystem. Vi har en organisasjon som er stor og kompleks og dette påvirker også den økonomiske styringen.

Dette setter store krav til at rutinene er gode og ikke minst at de følges. Vi har opplevd at der hvor det finnes "lure" løsninger - blir det som regel ikke slik vi hadde

tenkt i utgangspunktet, og vi bruker masse tid på opprettinger.

Huskeregelen i Økosys - Bruk rutinene!

I tillegg til hovedbøkene består økosys av en rekke moduler hvor registreringen foregår for senere å bli overført til hovedbøkene. All økonomisk styringsinformasjon kommer fra hovedbøkene. Er man interessert i detaljene brukes de enkelte modulene.

Kundemodulen

I kundemodulen registreres alt av utgående fakturaer og diverse innbetalinger som bompenger, oppgjør fra trafikk-

stasjonene o.l. Med dagens løsning har vi fått en god del merarbeid fordi alt av fakturering mellom Produksjon og Myndighet registreres manuelt. Vi holder nå på å teste om det lar seg gjøre å importere faktureringsgrunnlagene fra forsystemet Anprod og til Kundemodulen. Når dette er på plass vil vi ha betydelige besparelser i selve registreringsarbeidet.

For at Produksjon skal få inntekt på riktig periode må fakturering være registrert innen bestemte datoer. Her jobber vi med korte tidsfrister og hektiske dager - det er viktig at grunnlagene vi får til

registrering er fullstendig utfylt mht. kontostreng, avtalendr. o.l.

Innkjøpsmodulen

Innkjøpsmodulen er foreløpig kun brukt til avtalarregistrering. Alle avtaler skal i prinsippet registreres i økosys. Dersom det er oppdrag under kr. 150.000,- er det ikke nødvendig å registrere avtalen i innkjøp. Fakturering under kr. 5.000,- kan registreres som en intern vareleveranse og trenger ingen skriftlig avtale. En avtale som skal registreres i innkjøpsmodulen skal skrives på bakgrunn av kontrakten som er inngått mellom myndighet og produksjon eller private entreprenører.

Leverandørmodulen

I leverandørmodulen registreres alt av inngående fakturaer, denne modulen er nesten identisk med tidligere løsning. Det som er nytt i denne løsningen er at vi kjører betalinger mellom Produksjon og Myndighet. Fakturaer som blir produsert i kundemodulen blir betalt via leverandørmodulen. Disse fakturaene blir krysset mot avtalene som er registrert i innkjøpsmodulen.

Vi har slitt med at fakturaer kommer til registrering uten at avtalen er registrert i innkjøp. Disse fakturaene får vi ikke krysset i leverandør og må foreta oppretting i ettertid for at rapportene

skal bli riktige. Dette er en unødvendig jobb som tar tid og koster penger.

SVV

Ressurspersonell og interne vareleveranser registreres nå i SVV-modul. Ved overgangen fra ressursregistreringsmodulen til SVV-registreringsbildet tok det lang tid før vi hadde rapporter som viser oppfølging av timer på

registreres alt fra Beholdningsvarer til Maskiner og Bygninger. Denne modulen er ikke endret fra gammel til ny løsning.

Utfordringene

Områdene i økosys som vi må jobbe mere med er avtaler, budsjetter og fakturering mellom produksjon og myndighet.

Når det gjelder avtalene

økosys var en lang og tung prosess i 1998. Det ble både høst og budsjettervideringer før disse var på plass i henhold til konteringsinstruksen. Dette er et område som vi vil følge opp og få rettet på i 1999.

Troms har inngått en 4-års avtale med Vegdirektoratet om at vi skal bidra til videreutvikling og testing av økonomi-



Økonomiseksjonen holder styr på alt fra bevilgningskoder til avtaler.

prosess, prosjekt osv. Disse rapportene har vi testet nå i høst og rapportene kan nå brukes.

Det en bør være oppmerksom på er at bilagene blir ikke belastet i hovedbøkene dersom godkjenning ikke kjøres.

Materiellmodulen

Vi har også et modul hvor alt av vegvesenets eiendeler er registrert - Materiellmodulen. Her

må vi få disse registrert før faktureringen starter på de enkelte prosjektene. Styringsrapportene vil også bli riktige mht. hva som er bundet opp av midler i avtaler. Det har vært noe uklart hvem som har ansvaret for å få avtalene på plass i innkjøpsmodulen - og da er det bare å presisere at det er oppdragsgiver sitt ansvar.

Å få lagt budsjettene i

systemet økosys. Etter å ha vært prøvefylke for Økosys-98 har vi fortsatt et nært samarbeid med Vegdirektoratet når det gjelder disse oppgavene.

Skal vi klare å innfri de overordnede kravene og å få et riktig regnskap og en god økonomisk styring er vi helt avhengig av at bilag, budsjetter og avtaler blir registrert og at disse blir registrert innen de gitte frister.

Ny innkjøpsordning

Tekst og foto: Edel Austlid

Vegvesenet har ved flere anledninger blitt kritisert av Riksrevisjonen for måten man gjennomfører og følger opp innkjøpene på. Kritikken har gått på manglende styring med kjøpene og mangelfull oppfølging av regelverket. Undersøkelser som er gjort internt i forbindelse med VegMa-prosjektet (Vegvesenets Materialadministrasjon) viser dessuten at Vegvesenet ikke godt nok utnytter sitt potensiale som storkunde. Riksrevisjonen gjennomførte i perioden 1973-95 en rekke undersøkelser av innkjøpene som Statens vegvesen foretok. I disse undersøkelsene kom det fram at administrativ styring og oppfølging av regelverket ikke ble godt nok ivare tatt. Vegvesenet utnyttet ikke godt nok sitt potensiale som storkunde og fikk dermed høye priser på varer. Ofte ble kjøp foretatt som hentekjøp, og leverandørenes distribusjonssystem ble dårlig utnyttet. Mange små kjøp førte også til høye fakturakostnader.

Dette er bakgrunnen for at det fra 1. oktober i år er foretatt en omlegging av innkjøpsarbeidet. En gjennomgang av innkjøpene viser at de utgjør 40-50% av kostnadene til Vegvesenet. Tar vi med entrepriser er vi på over 80%. Dersom vi greier å gjøre noe med innkjøpene våre er dette en av flere faktorer som kan være med på å bedre konkurransevnen vår. Målet med den nye innkjøpsordningen er å redusere vareprisene i Troms med 5%. Dette tilsvarer 12 mill. kroner pr. år. Dessuten er målet å redusere antall hentekjøp og fakturaantallet. Dermed kan mulig gevinst komme opp i totalt 20 mill. kroner. Når det gjelder hentekjøpsvirksomheten medfører den sannsynligvis et produksjonstap i fylket på i overkant av 10 årsverk, noe som representerer en kostnad på omlag 5 millioner kroner årlig. Administrative kostnader knyttet til fakturabehandling utgjør 15-20 millioner kroner årlig. Behandling av en faktura koster mellom 500 og 800 kroner.

Innkjøpene deles etter den nye ordningen inn i 4 nivåer.

1. En kompetansefunksjon i Vegdirektoratet som skal utforme policy og rammer.
2. Innkjøp over kr 150 000,-, en person. I Troms skal Eirik Kristiansen ha denne funksjonen.
3. Innkjøp inntil kr 150 000,-, 18 personer fordelt på alle avdelinger.
4. Innkjøp inntil kr 5 000,-, ca. 60 personer.

Tidligere kunne i praksis alle gjøre innkjøp - nå er dette redusert til omkring 18% av de tilsatte. Det vil fortsatt være den enkeltes oppgave å spesifisere kravene til de varene man trenger. Dette skal danne grunnlaget for å hente inn tilbud og forhandle avtaler. De som har fått tildelt innkjøpsansvar på et eller annet nivå skal fungere som et bindeledd mellom bestiller og leverandør - også reklamasjoner må gå gjennom innkjøpsansvarlig.

En slik innkjøpsordning innebærer store endringer for mange som har vært vant til å kunne handle det de manglet relativt lett uten noe mellomledd. Effektivisering av innkjøpene er imidlertid et viktig strategisk virkemiddel for å bedre konkurransevnen vår - det er derfor viktig at systemet kommer i funksjon så raskt som mulig. Riksrevisjonen vil gjøre en undersøkelse i 4 fylker i høst om regelverket blir fulgt opp.

Innkjøpslederen

I Troms er det Eirik Kristiansen som skal være innkjøpsleder for innkjøp over kr. 150 000,-. Han tilhører produksjonsavdelingen og har 3 1/2 år økonomiutdanning; 2 år materialadministrasjon (logistikk) på distrikthøgskole og 1 1/2 år sosialøkonomi fra Universitetet i Oslo. Før han kom til oss for et halvt år siden hadde han to år på innkjøpsavdelingen i Luftfartsverket bak seg.

Vegstikka spurte innkjøpslederen om hva han mente var viktig for at målene i den nye innkjøpsordningen skulle kunne nås.



Eirik Kristiansen

- Det er klart at dersom vi skal nå målene er vi avhengig av at alle følger opp de rutiner som det nå legges opp til. Samarbeid og god kommunikasjon er viktige stikkord for at vi skal få dette til å fungere. Samtidig må det en holdningsendring til når det gjelder planlegging av innkjøp. Vi kan ikke akseptere at ¼ av alle småkjøp foretas som hentekjøp. Vi må bli flinkere til å utnytte leverandørenes distribusjonnett. Det er dessuten viktig at ledelsen er engasjert og ser den økonomiske betydningen av en god innkjøpsordning.

Howdan ser du på din rolle i dette arbeidet?

- Jeg er her primært for å samarbeide med andre. Jeg kommer f.eks ikke til å etablere innkjøpsavtaler uten at dette er gjort i samarbeid med brukerne. Målet mitt er å skape økonomiske resultater gjennom utstrakt kontakt med folk rundt i fylket. Dessuten skal jeg følge opp regelverket omkring innkjøpene. Hvorvidt vi lykkes når det gjelder innkjøp vil være avgjørende for om vi blir oppfattet som konkurransedyktig i de kommende årene, sier Eirik Kristiansen som innimellom avtaledokumenter og store tall kobler av med friluftsliv og familie i Vest-Finnmark og på Serøya.

Tryggere forhold for myke trafikanter - nytt fortau bygget på Silsand i sommer

Tekst: Edel Austlid

Nå kan de myke trafikantene på Silsand gå tryggere tider i møte. I slutten av august var 1300 meter nytt fortau fra Esso-stasjonen til Shell-stasjonen ferdig. Området har, etterhvert som nye byggefelt er blitt etablert, fått stor trafikk - særlig av barn og unge på veg til og fra skole. Ved å bygge fortau vil forholdene bli betydelig bedre både for de myke trafikantene og bilistene.

Selve byggingen har pågått fra mai til august og det er vår egen produksjonsavdeling som har stått for

arbeidet. Byggingen har vært relativt komplisert. Strekningen har et bymessig preg med randbebyggelse til dels på begge sider. Dette innebar kabler og ledninger av alle slag som måtte legges om. Samarbeidet med kommunen, Troms Kraft og Telenor har fungert godt. De har lagt om det meste av sine ledningsnett på strekningen. Som forstøtningsmurer er det brukt tørrmurer som gir fine overganger til hagene innenfor.

Fortauet har kostet 7 mill. kroner



Kurs i kommunalt trafikksikkerhetsarbeid.

Tekst: Edel Austlid

Nå skal kunnskapen om hva som kan forebygges trafikulykker heves. Den 16. september var politikere og folk fra teknisk avdeling fra 19 kommuner i Troms samlet i Tromsø for å lære om sammenhenger mellom tiltak og reduksjon i trafikulykker. Kurset var et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen og Trygg Trafikk og har vært arrangert i alle landets fylker.

Hvert år skades eller drepes det ca. 400 personer i Troms. Aldersgruppen som rammes hardest er ungdommer mellom 18 og 24 år. Det er viktig å målrette tiltakene for å få best mulig effekt i kampen mot trafikulykkene. Vi har en del nasjonale rammebetingelser i

trafikksikkerhetsarbeidet, men nærhet til problemene er viktig og her kommer kommunene inn som viktige pådrivere og utøvere av trafikksikkerhetsarbeid.

Tildeling av de trafikksikkerhetsmidler som staten stiller til disposisjon forutsetter en økonomisk egenandel både fra fylkeskommunen og fra den enkelte kommune som søker på disse midlene. Det er derfor viktig at kommunene når de søker om midler har både tekniske og økonomiske planer for de tiltakene de ønsker å gjennomføre. Det sa leder av samferdselsutvalget og fylkets trafikksikkerhetsutvalg, Arvid Johnsgård, under sitt åpningsinnlegg på kurset.



Statens vegvesen og Trygg Trafikk har utarbeidet materiell til hjelp i arbeidet med kommunal trafikksikkerhetsplanlegging.

Vegmesterskap i presisjonskjøring

Tekst og foto: Gunhild Rosenfeld

Tidlig i september og i godt samarbeid med værgudene gjennomførte Nordland det 10. vegmesterskapet i presisjonskjøring - også kalt «Ratt-

føreren» er dyktig nok. I disse tider med stadig strengere krav til effektivitet er nok slike tiltak, som setter fokus på presisjon, ekstra viktig!



Odd Gunnar Rognli fra Troms i konkurranse i klassen for lastebil.



mesterskapet». Mesterskapene har vært arrangert med ujevne mellomrom og på ulike steder i landet, men såvidt jeg forstår har ikke Troms hatt denne oppgaven hittil. Kanskje det kunne være noe å tenke på? For meg personlig var det iallfall første gang at jeg fikk oppleve «de barske menn på de store maskinene» på nært hold. Tenk at de kan åpne en brusboks med spissen av det digre skjæret på veghøvelen! Det var faktisk en av øvelsene som alle høvelførerne måtte gjennomføre! Det forteller atskillig om hvilken presisjon som ligger innebygd i maskinen når

Fra Troms vegvesen deltok disse kjørerne :

Hjullaster: Rolf Hagensen (8. plass)
Lastebil: Lars Molund (5. plass) og Odd G. Rognli (13. plass)
Veghøvel: Arild Åsheim (8. plass)
Idar Richardsen (som dessverre ble diskvalifisert fordi han glemte en øvelse)

I alt deltok 85 kjørere fra hele landet, og en kan trygt si at Troms sitt lag gjorde en meget hederlig innsats! Klassen for hjullaster ble vunnet av Raymond Eliassen, Nordland, på lastebil vant Kjell Theland, Vest-Agder og Egil Røsbjørgen fra Sør-Trøndelag kom på førsteplass i veghøvelklassen.

Konkurransen arenaen var gunstig plassert like ved vegkontoret, noe som bidro til den prikkfrie avviklingen av mesterskapet. Spesielt fikk resultatserVICEN mye skryt, mens derimot matkøen ble litt laang i en kortere periode. Det skyldtes nok mest at både deltakere og funksjonærer måtte ha mat samtidig. Jeg



Her demonstreres presisjon: Brusboksen åpnes med hjørnet på skjæret.

tror nok at alle sammen fikk maten sin etterhvert! Vegsjefen sjøl stilte forresten med hjemmelaget fiske-suppe som han egenhendig hadde kokt på fangsten under fredagens fiskekonkurranse ute ved Saltstrømmen. Suppa smakte utmerket, det syntes også vegdirektør Olav Softe-land som nettopp var kommet fra Oslo. Arrangørene hadde lagt opp til en liten ekstra konkurranse også på lørdag, nemlig en «fiske-sløye-stafett» med lag fra Vegdirektoratet og produksjonsavdelinga i Nordland. Jeg husker dessverre ikke hvem som vant, men artig var det i alle fall! En kan ikke si annet enn at Nordland veg-



En uhyttdelig tevling i fiskesløyte mellom Vegdirektoratet og Nordland vegkontor.

Vegsjefen i Nordland, Arne Løvmo, ankommer i standsmessig doning og mundur til den offisielle åpningen av mesterskapet.



vesen er proffe i denne typen arrangement - kanskje noe å tenke på i disse spesialiseringstider?

Om kvelden var det bankett, som seg hør og bør, med premieutdeling og mye stas. At Nordland fikk vandrepokalen i lagkonkurransen, la ikke akkurat noen demper på stemninga! Laget fra Troms gjorde forresten en meget hederlig innsats også på banketten og på dansegolvet, så jeg trivdes godt i min dobbeltrolle som representant for både Nordland og Troms!

Elektronisk vegkart - nyttig i trafikantinformasjon

Tekst: Tore Leirstein
Foto: Edel Austlid

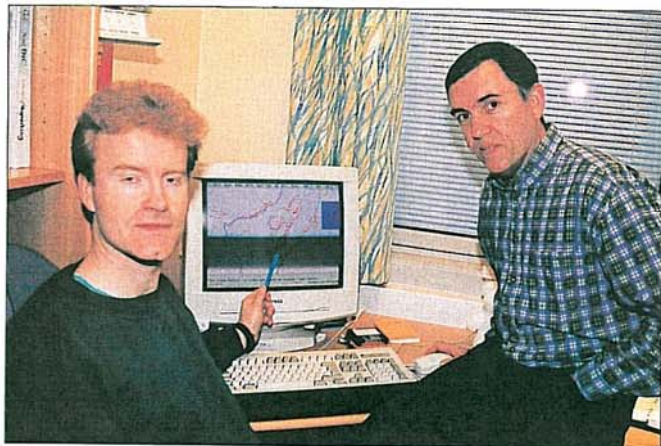
Elektroniske vegkart med ELVEG-data kombinert med GPS, kan gi bilførere beskjed om hvor man skal kjøre for å komme fram til bestemmelsesstedet på den raskeste og/eller korteste måte. I framtiden kan man tenke seg at dynamisk trafikkinformasjon (ko, trafikkulykker, vegarbeid, etc) blir sendt til datamaskinen i kjøretøyet.

Hva er ELVEG

ELVEG står for elektronisk vegnett og er sammensatt av et identifisert og koordinatfestet vegnett, vegfag-data, adressepunkt, stedsnavn fra N50 Kartdata og et egnet bakgrunnskart. Alle offentlige veier og private veier, som er lengre enn 50 meter og åpne for alminnelig ferdsel, blir registrert i systemet.

Hva kan dette brukes til

For de større transportørene vil dette bety mer effektiv transport og flåtestyring. Tollpost Globe har i Oslofjord-området spart 25 % i utkjørte transportkilometer ved å benytte seg av ELVEG-data. Et nøyaktig vegnett vil være til svært stor nytte for alle som driver med ruteplanlegging (buss-selskap, samferdselsetaten, drosje). I vegvesenet vil vi gjennom VBASE-arbeidet få en svært god og nøyaktig digital veglinje for å kunne presentere data på kart. I tillegg får vi en nyttig gjennomgang av vegnettet vi forvalter. Uklarheter om hvor vegvesenets veier går og hvor de begynner/slutter vil bli avklart. Vi vil også få et verktøy for å kunne konvertere fra vår vegident til koordinater. Dette vil være til stor hjelp når vi skal utveksle data med andre etater/organisasjoner. Hvis man på alarmcentralen har IT-løsninger med ELVEG-data og har GPS i utrykningskjøretøyet, kan man vite hvor kjøretøyet befinner seg til



John-Ivar Nielsen og Tore Leirstein viser VBASE for Tromsø kommune.

enhver tid og sikre raskest mulig utrykning. For en del verdifull transport, kan det være ønskelig å vite nøyaktig hvor kjøretøyet til enhver tid befinner seg. For disse vil posisjonsfølging ved hjelp GPS og kartdata basert på ELVEG, være løsningen.

Hvordan produseres ELVEG
Produksjonen av elektronisk vegnett er et samarbeidsprosjekt der flere parter er involvert. Statens kartverk leverer data for senterlinje veg og legger på en vegreferanse på det kommunale vegnettet samt på skogsbilveier. Statens vegvesen kontrollerer og legger inn opplysninger om europa-, riks- og fylkesveier. Transport Telematikk AS er et datterselskap av Telenor Mobil og skal stå for kommer-sialisering

ingen av det ferdige ELVEG-produktet.

Vegene blir sendt kommunevis fra Statens kartverk til oss for at vi skal kontrollere at europa-, riks- og fylkesveier er korrekte (starter og slutter på rett plass, kryssutforming, høyder, etc). Vi skal identbelegge vårt vegnett og gå gjennom en meget omfattende kontroll av de tilsendte dataene. I ELVEG skal det også legges inn en del egenskaper om vegen. Dette er fartsgrenser, tillatt aksellast, høydebegrensninger, innkjøring forbudt, fysisk sperring og svingerestriksjoner. Kommunene har fått tilsendt utskrifter som viser deres vegnett. De skal på dette merke av egenskapsdataene på det kommunale vegnettet. Som en motytelse vil kommunen få disposisjonsrett til



Blant krokodiller og slanger

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

Vegbygging kan være så mangt. På våre breddegrader sliter vi med snømengder, kalde vintre, dårlig fjell og dårlig grunn. Vi bygger gjennom fjell, under hav og over hav. Noen ganger krever vegbygginga kontakt med det «våte element», men foruten kaldt vann er det eneste vi møter under hav-overflata en og annen torskløp. Langt verre er det å bygge vegane i USA's sørstater. Foruten milevis med sump er mengden av krokodiller og giftige slanger lite behagelig.



Highway? - bygd på pæler gjennom utallige mil med sump.

Framtidig landskap for ny motorveg.



Derfor ble jeg mektig imponert på en biltur i sommer fra Houston i Texas, langs kysten til New Orleans. Store vegsystem - mil etter mil - bygd på pæler - som en endeløs bru er et imponerende syn. Mens milene forsvant bak oss begynte mitt «vegvesen-hjerte» å banke - for de vegarbeiderne som har hatt dette som arbeidsted over lengere tid. Jeg undres også hvilke tiltak vernefolket ville stilt opp med; slagvåpen mot krokodiller, en og annen fersk godbit eller skytevåpen? Hverdagen er tydeligvis forskjellig rundt i vår lille verden - også når det gjelder vegbygging.

ELVEG for egen kommune samt tilgang på en del vegvesen programvare som Vegorama, Nordic, Vis-Veg, STRAKS (ulykkesregister for PC). Vi benytter en modul av Vegorama som heter VR-Rest for å legge inn dataene fra de tilsendte manuskartene. En del av egenskapsdataene (fart, aksellast, høyde) finnes i Vegdatabanken for europa-, riks- og

fylkesvegnettet. Disse dataene vil bli lagt inn i ELVEG Adresseregisteret i Eiendomsregisteret (EDR) blir lagt inn slik at alle adresser blir tilordnet en vegident. Alle data skal vedlikeholdes minst en gang for året. For veglinjen skal dette skje minst to ganger pr år. For viktige veier skal ELVEG korrigeres så snart som mulig ved omlegging av vegen. Det endelige ELVEG-produktet er en

database som kan benyttes av ideriske personer som et datagrunnlag for å lage forskjellige datasystemer relatert til vegnett og transport.

De som arbeider med VBASE på vegkontoret er først og fremst Randi Skoglund (innleid fra SINTEF til mars -99), men John-Ivar Nielsen og Tore Leirstein deltar også i mer eller mindre grad.

«Tromsbenken» i Vegdirektoratet

Tekst og foto: Lisa Sundström

Stortinget har representanter fra hele landet. De sitter fylkesvis i Stortingssalen - derav navnet Tromsbenken. I vår egen «lille» etat har vi også et overordnet styringsorgan, Vegdirektoratet. De senere år har også de fått sin «Tromsbenk». Benken har hatt varierende størrelse, avhengig av de ulike prosjekt vi har vært involvert i. Som pilotfylke både for Økosys og Sveis har flere av vegkontorets folk vært periodevis i hovedstaden. Forskjeller og likheter med livet i direktoratet og på vegkontorene har vært diskutert mange ganger. Men hvordan fortøner hverdagen seg for de utsendte eller «utskremte». Hva er forskjellen på å jobbe i en sentraladministrasjon og ute i fylkene, hva har de lært - og ikke minst trives de?

Vegstikka har stilt spørsmålet til de 6 som i høst har besøkt «Tromsbenken» i Vegdirektoratet:

Mona Marthinussen, tidligere Harstad Trafikkstasjon - nå førstesekretær på registreringskontoret i Vegdirektoratet.

Mona begynte i direktoratet i april i år. - Arbeidsmes-

sig er det roligere dager i Vegdirektoratet enn hjemme på trafikkstasjonen. Vi har ingen publikumskontakt her og kan derfor «regulere» stresset selv. Men forholdene er mye større. Jeg kjenner få på min egen avdeling, siden alle er spredt rundt på huset. Hjemme jobber vi mye tettere.

Hun har samme arbeidsområde som på trafikkstasjonen, bortsett fra at hun ikke skriver ut førerkort. Å jobbe i Vegdirektoratet er dessuten kanskje litt høyere opp i veghierarkiet!

Mona har et års permisjon fra jobben i Harstad og stortrives i hovedstaden. Såpass godt trives hun at hun ikke har vært hjemme på sommerferie. Men det går greit når hun har familie og venner i Oslo - og har tilbragt somrene der i flere år. Dessuten bor hun på «landet», på Gjelleråsen, og holder seg borte fra Oslogryta. På fritida spiller hun fotball på bedriftslaget. Det er en fin måte å bli kjent med folk på.

Ingolf Moan, tidligere produksjonssjef i Troms, nå sjefsingeniør på produksjonsavdelinga i Vegdirektoratet.

Ingolf har en arbeidsavtale med Vegdirektoratet i 2 år. Til nå har han vært 14 måneder i hovedstaden. Han er med i produksjonsavdelingas ledergruppe og jobber med organisasjonsutvikling i produksjon - med lønn- og personalspørsmål. I forbindelse med dette er han fylkeskontakt for Vestlandfylkene.

Største forskjellen mellom vegkontor og direktorat er at han ble «alene» i jobben. - Jeg har ikke vært saksbehandler på 20 år og hadde ingen som kunne hjelpe meg. I Vegdirektoratet måtte jeg lære det mest elementære - måtte gjøre alt selv fra første dag. I begynnelsen var det veldig tøft - men nå går det greit.

- Jeg har fortsatt mye kontakt med utedrifta, så forskjellen i hverdagen er ikke så stor.

Ingolf trives for øvrig godt i storbyen hvor han bor sammen med dattera. - Jeg er egentlig tilpasningsdyktig og fleksibel - og har det bra der jeg er. Folk på jobben er trivelige, dagene går fort og jeg er mye på reise. Jeg har det bra. Dessuten har jeg aldri vært i bedre fysisk form.

Per Nilsen, tidligere ansatt på økonomiseksjonen på vegkontoret, nå førstesekretær på økonomi-systemkontoret i Vegdirektoratet.

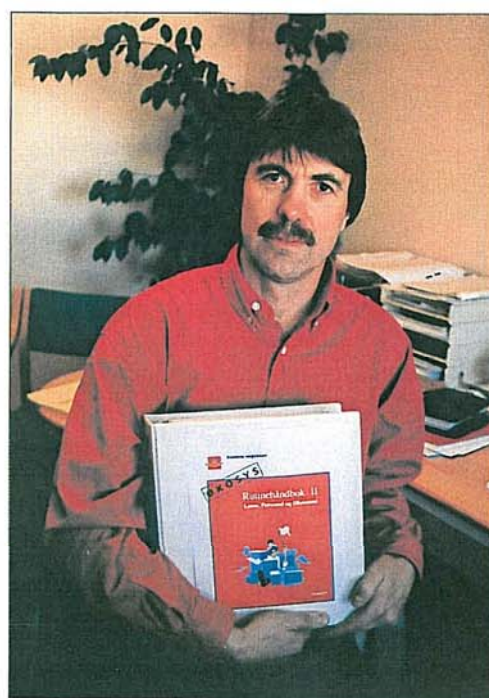
Per har jobba vekselvis i Troms og Oslo siden høsten 1995. I lang tid pendlet han mellom Nord-Norge og hovedstaden og var ei uke hjemme og ei uke borte. I

juli 1996 begynte han på full tid i Vegdirektoratet og jobba der ut året før han igjen var i Troms til oktober 1997. Siden da har han vært i Oslo - men er i disse dager tilbake i Tromsør for godt.

Største forskjellen mellom vegkontoret og direktoratet er at her jobber vi i prosjekt. Vi jobber tett mot hverandre, og det er både utfordrende og lærerikt. På vegkontoret løser vi oppgavene mer på egen hånd. Her griper alt inn i hverandre i større grad. Per trives veldig godt både på jobben og med å bo i Oslo, men nå vender han hjemover. Med ny samboer skal han forsøke Tromsølivet noen år.

Geir Berger, tidligere førstesekretær på personalseksjonen i Tromsø, nå tilknyttet tariffgruppa på personalavdelinga i Vegdirektoratet. Her jobber han med lønn- og arbeidsvilkår for de ansatte i Vegvesenet.

På vegkontoret jobber vi mot folk og konkrete problem hele tida. Her jobber vi mer overordna med avtaleverket og ikke folkene det angår. Det er nok den største forskjellen på jobben min her og hjemme. Jeg mistrivdes ikke på vegkontoret, men det har vært interessant å prøve noe nytt. Det er veldig bra erfaringsmessig og se vegvesenet fra denne vinkelen. Men i valget mellom direktorat og vegkontor ville jeg nok



valgt det siste. For øvrig kunne jeg nok tenkt meg å jobbe lenger her nede, men det er andre å ta hensyn til enn bare meg selv.

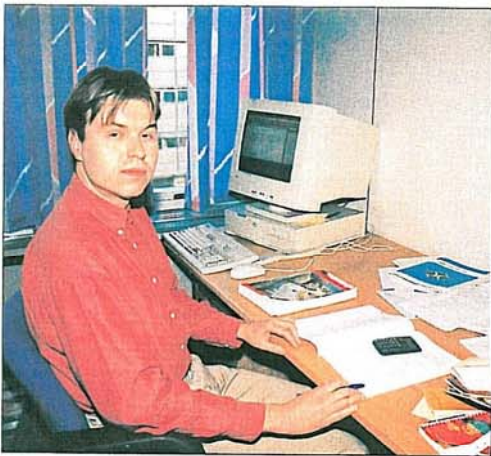
- Miljøet på avdelinga er veldig godt, men forholdene er såpass store her at det er lite kontakt på tvers av avdelingene. Oslo by er greit for ei stund, men jeg ville ikke flyttet hit.

Åge Jensen, jobbet tidligere i vegsjefens stab. Siden 15. juni har han arbeidet som senioringeniør på plankontoret, Utbyggingsavdelinga i Vegdirektoratet.

- Det er flere byråkrater her i direktoratet enn på vegkontoret. Vi lager ikke planer, men sørger for at de blir sendt videre i systemet. På vegkontoret kunne jeg konsentrere meg om en sak lenge, men her er det en ny sak hver dag. Det er med andre ord mange «baller i lufta» hele tida. Begge arbeidsområdene er interessante, hver på sin måte, sier Åge. Det er artig å prøve noe nytt og se Vegvesenet fra en annen vinkel. Etter noen år her kan det være greit å flytte på seg igjen. Vi er 25 her på plankontoret og miljøet er trivelig.

lingsingeniør på plankontoret, Utbyggingsavdelinga i Vegdirektoratet.

Største forskjellen mellom jobben i direktoratet og på



vegkontoret er at vi jobbet i prosjekt over flere år. Her behandler vi planene, og alt er i et mye raskere omløp. Slik blir arbeidssituasjonen mer variert. Dessuten jobber vi mye mot Samferdselsdepartementet, mens vegkontorene har liten kontakt mot departementet.

Men erfaringa fra vegkontoret i Troms har vært svært nyttig. Jeg merker det spesielt siden vi er en serviceinstitusjon ovenfor fylkene. Det er en stor fordel å ha erfaring fra et fylkeskontor og ikke være helt nyutdannet i denne jobben.

- Jeg blir nok ikke her hele livet - endrer kanskje jobb etter 5-10 år. Men det har vært nyttig å bytte miljø - og jeg har lært mye faglig nytt her. Det er en klar melding til veteranene på vegkontoret!

- Oslo er en fin by, men dyr å bo i. Klima er betraktelig bedre enn hjemme. Dessuten hadde jeg lyst til å gjøre andre ting. Jeg savner ikke Nord-Norge foreløpig, sier Jan Tore.



Åge synes det er greit å bo i Oslo men vet egentlig lite om byen. - Hverdagen er mye lik den vi hadde hjemme, sier han. Vi har fått en bra plass å bo, og ellers er dagene såpass strukturert med jobb, kjøring til barnehage og hjemmeliv at vi merker liten forskjell. Den mest synlige forskjellen er mer køkjøring og litt mer trafikk. Værmessig har det hittil ikke vært noen forskjell - sommeren var som en middels nord-norsk sommer!

Jan Tore Knutsen, tidligere utbyggingsavdelinga i Tromsø. Han har siden juli 1996 arbeidet som avde-

Undertegnede har siden 1. august jobbet på Informasjonsavdelinga i Vegdirektoratet som redaktør for Veggen og Vi. I likhet med de andre på «Tromsbenken» synes også jeg at erfaringa fra «hovedkontoret» er grei å ha med seg i livet. Men også det å se vegkontoret med andre og utenforstående øyne kan være lærerikt. Det «virkelige» Vegvesenet kan være så mangt - avhengig av hvilke briller vi har på. Oppholdet i hovedstaden har ellers medført en stor og ekte kjærlighet for egen landsdel. Ingen har så fine soloppganger - og nedganger som vi, ingen har klarere hav, finere himmel og høyere fjell. Også alle de trivelige folkene!

Tur til Gåsvær

Tekst og foto: Rolf Hillesøy

Prosjekt Tromsø arrangerte avslutningstur for Susanne Svardal og Maryann Olsen den 28. august 1998. Turen gikk med «Aftonbris» til Gåsvær som ligger i den aldeles praktfulle skjærgården på yttersida av Kvaløya. Gåsvær er i dag fraflyttet, men var like til midten på 60-tallet skolested for øyene omkring. Siden ca. 1840 har det vært kirkegård på øya. Den er fremdeles i bruk. I 1942 ble kapellet bygget - det brukes i dag til gudstjeneste om sommeren og ellers ved konfirmasjoner og gravferder.

«Aftonbris» er en 29' cabincruiser. Reder og skipper er vegkontorets Odd Danielsen.

Turen utover til Gåsvær gikk i et strålende høstvær, med havblikk og lav sol. Underveis var det forpleining med god mat og drikke. I tillegg var det taler, sang, dikt og gaveoverrekkelser.

Susanne har sluttet som byggeleder for Sentrumstangenten og har gått over i ny stilling på vegkontoret i hjemfylket Sogn, mens Maryann har gått over i ny stilling som faggruppelider på Tromsø veg- og trafikkstasjon.

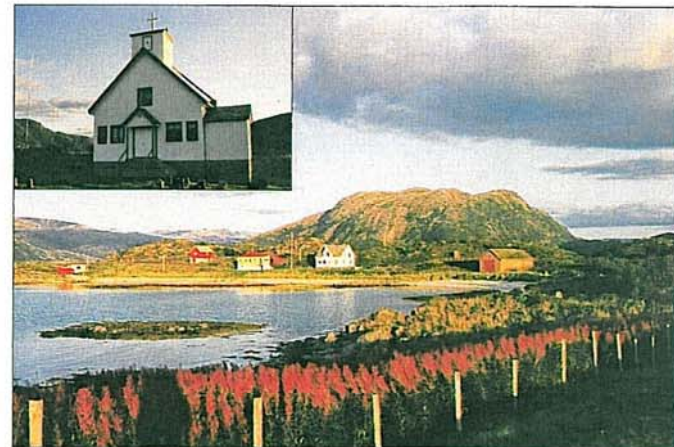
Gåsvær i kveldssol

Utsyn ut Kvalsundet på tur hjemover

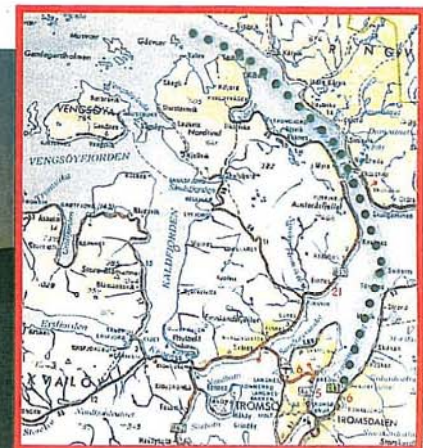


Gåsvær kapell

Prosjekt Tromsø på Gåsvær



Her gikk turen til Gåsvær



Lapin tiepiiri

Velferds- og studietur Kemi og Rovaniemi 3. til 6. september 1998

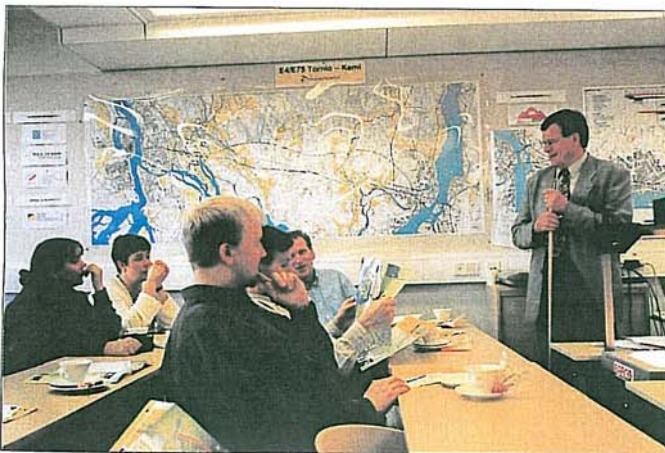
Tekst og foto: Gunn Marit Karlsen



Turdeltakerne - fortsatt smilende, opplagte og fulle av inntrykk, tar en siste stopp i Finland på hjemturen.

Bottenvikens veg - Perämerentie
I forbindelse med finlendernes besøk i Tromsø i fjor sommer, ble

vi i år invitert på gjensitt til det finske vegvesenet. 27 tok i mot invitasjonen og reiste til Finland



torsdag den 3. september. Første etappe gikk til Kemi. Her bygges det ny motorveg på strekningen Tornio-Kemi. Fredag morgen ble vi mottatt på prosjektkontoret i Kemi av Olavi Kurkela. Han orienterte om prosjektet, og tok oss med på befarung ute i felten. Etter lunsj gikk turen til Rovaniemi. Her besøkte vi vegkontoret og fikk vite mer om Lappland vegdistrikt av vegdirektør Tapani Pöyry og hans sekretær Kaija-Leena Kestilä.

Gullvasking ved Polarsirkelen
Fredag kveld ble vi hentet av vårt vertsskap og kjørt til Polarsirkelen, 25° østlig bredde. Her møttes

Prosjekttsjef Olavi Kurkela orienterer om den nye E4/E75 Tornio-Kemi

gamle kjente, og det ble utvekslet minner om deres besøk hos oss i fjor sommer, og om våre tidligere besøk i Rovaniemi. Nye vennskapsbånd ble også knyttet. Hovedaktivitetene på dette senteret ved Polarsirkelen var sauna og gullvasking; noe som er helt naturlig siden det finnes både gull og edle stener i traktene rundt Rovaniemi - og sauna har alle finlendere et nært forhold til. Gullvaskinga gav det nette resultat av cirka fire «korn» pr person..., noen riktig heldige fant også ametyst.



Mannen med hatt prøver å lære oss gullvasker-kunsten...

Som en avslutning fikk finlenderne «smaksprøver» på norsk akevitt og tørrfisk, som vi hadde tatt med.

Lisa Sundstrøm holdt tale og sang den finske nasjonalsangen - på originalspråket! Til både tilhørernes og ikke minst sin egen overraskelse. Hun fikk stor applaus.

Severdigheter i Rovaniemi
En svensk-talende guide tok oss med rundt i Rovaniemis gater med buss, en stille lørdagsmorgen.

Det ble tid til stopp i Rovaniemi kirke, i Stadshuset og hos Julenis-sen. Kirka i Rovaniemi by var den fjerde i rekken på samme sted, den var ferdig i 1950. Den forrige kirka som stod der ble brent under Lapplandskrigen i 1944, da hele byen ble jevnet med jorden. Byen ble i årene etter krigen bygd opp etter en byplan av Alvar Aalto, som også er arkitekten bak Stadshuset med interiør.

Senere på dagen var vi på utstillingen fra vikingtiden - og bilder fra Tromsø. Om kvelden var det festmiddag på Pohjanhovi hotell. Trygve Pedersen holdt hyllingstale til våre finske kolleger og delte villig vekk ut tolvte points, douze point, kaksitoista pistettä osv - for varm mottakelse og gjestfrihet. Kvelden ble avsluttet med forskjellige aktiviteter så som karaoke, diskodans og jenka. På gjensyn!



Velfortjent hvil, etter museumsvandring på Arktikum.

Velferdstur for pensjonister til Kiruna



Hele gjengen samlet under en pause på turen.



Tekst og foto: Anna Birkelund

I år var det pensjonerte vegfolk fra Finnsnes/Senja-området som fikk tilbud om en to-dagers busstur til Kiruna. Turen gikk over Bjørnefjell med retur over Karesuando, Kilpisjarvi og Skibotn.

35 personer var med på turen. Første kafferast var på Bardu veg- og trafikkstasjon. Vi spiste lunsj på Riksgrensen Hotell og overnattet på hotell Ferrum i Kiruna. Turen hjemover gikk via Karesuando og Kilpisjarvi. Begge steder var det stopp for å handle.

Harry og Ingeborg Richardsen fra Bothhamn slapper av i solveggen etter handelen. Harry var turens eldste deltaker. For 22 år siden gikk han av med alderspensjon. Han har to sønner i vegarbeidsdrifta; Jens Petter og Idar Richardsen.

Aldor Larsen og Leif Steen med sine damer

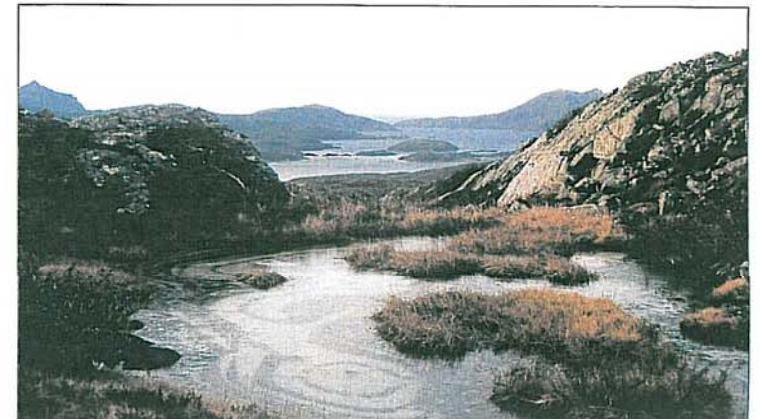


Det skortet ikke på sangglede. Fra venstre: Hugo Myrbakk, Sigfred Jakobsen, Torstein Pettersen og kona.

Ringer i is...

Foto: Liss Lauritzen

Minne fra de fine dagene som vi har hatt i høst - utsikt fra Ringvassøya mot Hersøya og Nord-Kvaløya.



Vegstikka har fått brev fra Ingeborg og Harry Richardsen som var med på velferdsturen til Kiruna i september. De minnes sin alle første tur da de som nyforlova reiste til Setermoen på helgetur. Vi ser at reisemåtene har forandret seg siden den gang. I dag, med bruer og vegger som binder fylket sammen, er det nærmest utenkelig å reise fra Botnhamn via Tromsø for å komme til Setermoen. For ikke å snakke om å kjøre med 14 personer på en lastebil.

Vår første tur til Setermoen

Vår første tur fra Botnhamn til Setermoen var i juli 1938. Vi var 14 stykker som bestemte oss for å ta den turen. Det ble litt av en diskusjon om hvordan vi skulle legge turen - enten fra Finnsnes eller fra Tromsø. Turen måtte gå med bil. Vi kom på at en av deltakerene hadde en svigerbror som bodde på Åsgård. Han hadde sertifikat og ble bedt om å få tak i en lastebil. Alt dette gikk fint, men så måtte vi jo komme oss til Tromsø. Vi hadde bestemt at vi skulle reise lørdags morgen og komme tilbake søndag kveld. Det gikk ikke lokalbåt på lørdagene. Vi spurte noen som hadde båter, men det var ingen som hadde lyst til å skyss oss. Det heter at når noden er størst er hjelpen nærmest. En ung mann kom og fortalte at han lå på tur til Tromsø for å hente material fordi han skulle bygge fjøs. Det passet for ham å dra lørdag morgen og han skulle være i Tromsø til vi kom tilbake fra Setermoen.

Vi skulle overnatte så vi måtte få tak i telt, men det ordnet seg. Alle pakket klær og mat etter beste evne; brød, smør, egg, flesk og



Ingeborg i hvit bluse og Harry til venstre.

Jammen var det noen som hadde litt spekekjøtt også. Stekepanne, kaffekjele, bestikk, kopper og diverse andre ting som vi syntes vi trengte ble også pakket i ryggsekker, esker og gamle håndkofferter. På den tiden hadde man jo ikke så mye å ta til.

Endelig kom morgenen vi skulle reise. Alle møtte presis på kaien klokka åtte om morgenen. Været var det beste vi kunne ønske oss, med sol og stilla. Da vi kom til Tromsø stod lastebilen klar, så det var bare å laste på. Bilen var utstyrt med trebenker til å sitte på, og grunder på sidene. Alle mente at vi skulle komme oss så snart avsted som mulig, men karene måtte en tur på en «spesialforretning» først. Vi damer måtte bare vente. Da alle var samlet entret vi fergen som skulle frakte oss over sundet. Vel over sundet måtte vi stue oss sammen på lastebilen. Det ble gjort med stor latter - for alle var jo i godt humør. Da vi hadde kjørt noen mil måtte vi ha en stopp. Toalett var det snart å finne - skogen stod både tett og nært.

Første stopp var på Storsteinnes. Der var det noen som hadde åpnet en liten kafe. Neste stopp ble ikke før vi kom til Målselva. Plassen



Ingeborg i forgrunnen sammen med Harry til venstre med kaffekoppen.

het Fredriksberg. Brua var såvidt begynt å ta form, men vi ble fraktet over på en liten flåte - bilen først, så var det vår tur. Det var ikke så behagelig å se på, men når vi først var på tur så var det bare å stå på. Alt gikk greit. Så var det å komme seg på bilen og inn på hver sine harde seter. Ingen klaget, men tok det med latter og godt humør. Det var heller lite å se på turen, men vi var imponerte over de lange strekningene med rett veg og all den fine granskogen på begge sider.

Ut på ettermiddagen var vi endelig framme på Setermoen. Det første som ble pakket opp var primus og kaffekjel. Noen satte opp teltene mens andre hentet vann til kaffen. Da vi hadde spist oss gode og mette ble det smakt på det som var kjøpt på «spesialforretningen». Vi måtte se oss litt om for vi var på militært område.

Så kom tiden for å få seg litt søvn. Det gikk snart å reie sengen - et gammelt ullteppe under og et til å ha over seg. For meg og Harry var det litt rart fordi vi ikke var gift men forlovet. Litt søvn ble det jo likevel. Da vi våknet om morgenen skinte solen like godt som dagen før. Vi kokte kaffe og spiste. Det tok lang tid fordi alle skulle fortelle hvordan natten hadde vært. Hver hadde sitt å fortelle så det ble mye latter.

Tidlig på ettermiddagen måtte vi pakke og begynne på hjemvegen. Vi tok en tur til Bardufoss. Der var de begynt å bygge flyplass. Ferden ned gikk like greit som oppover og vi ankom Tromsø klokka halv tolv om natten. Vi gikk ombord i båten som skulle føre oss hjem igjen og det ble nesten morgon før vi var hjemme. Alle var enige om at det hadde vært en fin tur, men det var godt å komme hjem og legge seg i en god seng. Hva turen kostet husker jeg ikke.

Til slutt vil jeg takke for den fine turen vi var med på i september. En spesiell takk til Anna Birkelund som tok seg spesielt av oss som var eldst i laget. Så ønsker vi en god jul til dem som var med på turen.

Hilsen Ingeborg og Harry Richardsen

Velkommen!

Stein Viggo Thomassen, Verksted Tromsø
Karin M. Berg, kasserer, vegkontoret
Lise Nyvold, trafikkavdelingen, vegkontoret

Takk for oss!

Hans J. Østerås, Nordkjosbotn veg- og trafikkstasjon
Sigmund Ingebrigtsen, Finnsnes veg- og trafikkstasjon
Steinar Thomassen, Tennevoll
Eivind Væng, Finnsnes veg- og trafikkstasjon
Terje Øvergaard, Bardu veg- og trafikkstasjon
Ottar Stenhaus, Breivika Harstad vegstasjon
Ernst Hansen, Bardu veg- og trafikkstasjon
Jan A. Edvardsen, Tromsø vegstasjon
Geir Lia, Tromsø vegstasjon
Trygve Rognmo, Tromsø vegstasjon
Tor Åge Ballovarre, Tromsø trafikkstasjon
Alf Edvard Masternes, Tromsø trafikkstasjon
Vigdís Angell Isaksen, vegkontoret
Ingar Hals, utbyggingsavdelingen, vegkontoret
Susanne Svardal, Prosjekt Tromsø

Einar Hauge til minne

Det var med sjokk og stor sorg at vi 24. september fikk melding om at Einar Hauge var gått bort. Våre tanker og medfølelse går til Ena, barn og barnebarn som har mistet ektefelle, far og bestefar.

Einar var alltid positivt innstilt til de oppgaver han fikk å gjøre. Når vi møtte hans blikk, fikk vi alltid et smil tilbake som varmet i en travel hverdag.

Einar var et rolig og avbalansert menneske. Han var en person som vi alle satte stor pris på, og vi horte og lærte av hans store kunnskapsmengde.

Einar brøytet over Gratangsfjellet da han brått døde. Han var på sin post til siste slutt.

Vi takker Einar for alle de gode minnene han ga oss.

Arbeidskamerater

Vegstikka

Frist for innsendelse av stoff til neste nummer:
10. januar -99!

Vi gratulerer

Med 50-års dagen:

Erik Back, Oteren	27. november
Ole Johnny Gramstad, Sorreisa	17. desember
Åge Henriksen, Skibotn	1. januar
Ståle Paulsen, Vannareid	20. januar
Max Hansen, Storsteinnes	25. januar
Odd Gunnar Rognli, Oteren	12. februar

Med 60-års dagen:

Hans J. Østerås, Nordkjosbotn	17. desember
Reidun A. Nilsen, Tromsdalen	24. desember
Anna Johansen, Tromsø	26. desember
Jan Johansen, Tennevoll	4. januar
Harry Albrigtsen, Tromsø	9. februar

Med 25 års tjeneste i etaten:

Leif J. Bruun, Gausvik	4. januar
------------------------	-----------

Takk

Hjertelig takk for gaver og blomster i anledning min 50-års dag.

Jenny Johansen

Takk for oppmerksomheten i forbindelse med 25 år i etaten.

Kirsti Stokno

Hjertelig takk for gave og blomster fra vegkontoret, og for pengegave fra kollegaer i Bardu i anledning min 50-års dag.

Hilsen Solfrid Storhaug

Hjertelig takk for blomst og gaver i forbindelse med min 60-års dag.

Bjorg Vøllstad



Dødsfall

Einar Hauge, Sjøvegan
Kristian Fredriksen, Kaldfarnes
Fritz Aagesen, Tonsvik, Tromsø