

C

Returadresse:
Statens vegvesen Troms
9005 TROMSØ

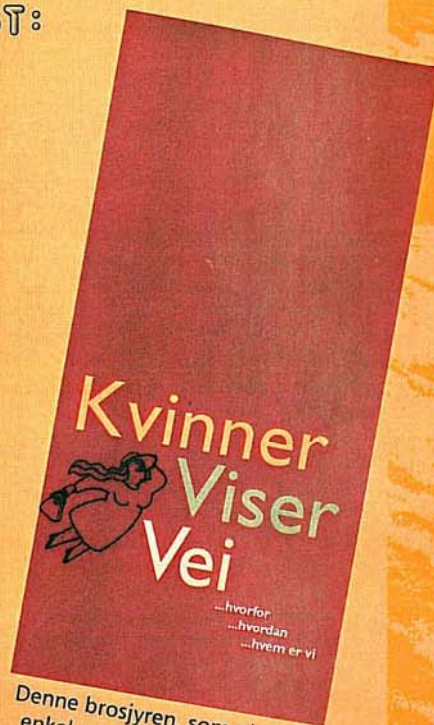
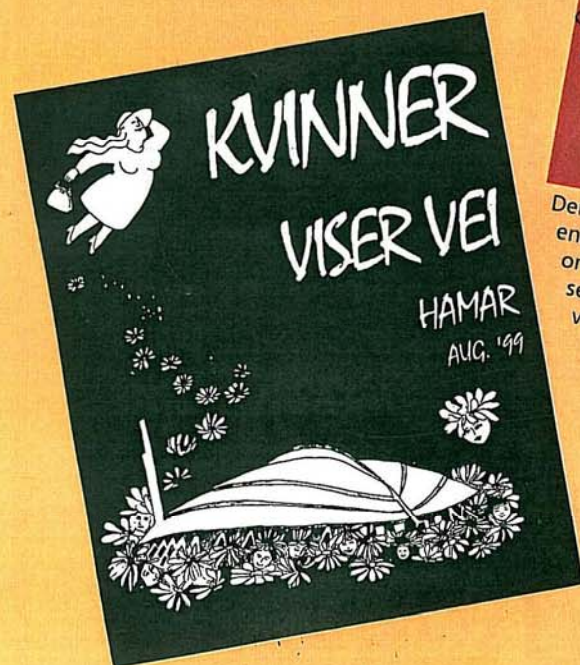
Vegstikka

Bedriftsblad for Statens vegvesen Troms Nr 1 - 1999 - 31. årgang

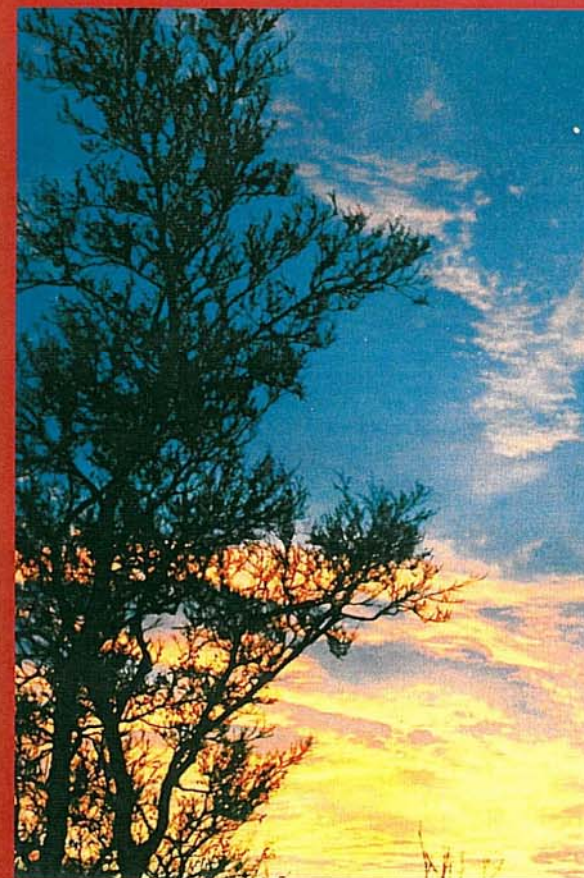
SIST - men ikke MINST:

Kvinner Viser Vei

Statens vegvesen er en av hovedsamarbeidspartnerne på «Kvinner Viser Vei». Messa arrangeres på Hamar 12. - 15. august i år. Målet med arrangementet er å synliggjøre kvinners kunnskaper og kompetanse på alle samfunnsområder. Håpet er at kvinner fra hele vegvesenet i hele landet kan delta.



Denne brosjyren, som gir enkel og grei informasjon om Kvinner Viser Vei, blir sendt samtlige kvinner i vegvesenet.



Statens vegvesen
Troms

Drøm eller virkelighet?

Usikkerhet skaper uro og angst. Og angsten gir seg ofte utslag i vonde drømmer og mareritt. Ved forrige omorganisering hadde jeg en underlig drøm. Den gang (nr 1/95) var marerittet at vegkontoret sto på gyngende grunn, sågar leire - og det var utedrifta som reddet meg fra den totale undergang. Ellers var drømmen preget av kaotiske tilstander med store innslag av elendighet.

Jeg drømmer fortsatt - og når verden rundt meg blir uttrykk og uforståelig gjennomlever jeg de verste mareritt om natta. Fantasi kan nok enkelte tro, men ikke i min vildeste fantasi kan jeg konstruere de sannehenger og skrekkoopplevelsene som drømmene skaper. Når vekkerklokka ringer eller jeg våkner med angst og hjertebank er jeg takknemlig for virkelighetens verden, men samtidig skremt over at hjernen kan konstruere så mye rart. Skjønt rart og rart.... noen ganger er drømmen og virkeligheten skremmende nær!

For et par måneder siden drømte jeg et sandtak ut mot havet hvor jeg spaserte sammen med andre vegvesenfolk. Personene var uskarpe, bare noen få kjente. Plutselig ga grunnen etter - det løstet og vi

gled sakte ned mot havet. Men i panikken så vi muligheten til å svømme bort fra raset og mot land. Det var to av oss den gangen som rakk land - ei fra administrasjonsavdelinga og jeg. Men det var for noen måneder siden!

Siste mareritt var siste natt. Også denne gangen var det grunnen som løstet - sandgrunnen! Jeg var på tur med to fra produksjonsavdelinga i utedrifta. Vi kom til et fjellområde på Senja hvor vegvesenet hadde ployd og rasert et helt fjellområde. Gårder og folk lå begravd i sand og grus, og anlegget var på langt nær ferdig. Vi gikk til et utkikspunkt hvor vi møtte en fra trafikkstasjonen på Fimnes. Han skulle vise oss detaljene i anlegget, men da vi kom ut på kanten av fjellet begynte sanden å gi etter. Flere ganger ba jeg han stoppe, men han fortsatte for å få full oversikt over dalen og fjorden under oss. Så ble han borte.....uten en lyd, bare følelsen av at han lå langt nede i dalbunnen satt igjen. Noen forsøkte å se etter han, men de fleste var opptatt av å komme seg tilbake på trygg grunn. Jeg sto fortsatt på sand, men så ga noen meg hånda si og ba meg komme



over på et lite område som var støpt fast. Hånda tilhorte en på trafikkavdelinga på vegkontoret, og jeg har aldri vært så glad i han som akkurat da. Han sa det var mulig å komme seg på trygg grunn bare vi så nøye etter de støpte punktene. Pussig at det var akkurat han som reddet meg, men kanskje han bare var et symbol for hvilken retning vi bør satse på i framtida: Trafikk - det støpte og trygge. Uansett - drømmen sitter i fortsatt, noen timer etter.

Avslutningsvis lar jeg enda et mareritt få innpass. For få uker siden drømte jeg at Tromsø ble bombet med vegkontoret og det hele. Jeg kan ennå høre lyden av de tunge bombeflyene over taket. Jeg grusser, men finner det samtidig forunderlig at noen som aldri har opplevd krig på annet enn TV-skjermen, kan leve seg så inderlig inn i den grusomme virkeligheten. I drømmen flyktet jeg hjemover få minutter for infernoet startet - og møtte soldater hele vegen. Men som i alle drømmer kom jeg aldri hjem - var bare i den

BEDRIFTSBLAD
FOR STATENS VEGVESEN
TROMS

Nr 1 - 1999 - 31. årgang

Redaktør:
Lisa Sundstrøm

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 Sundstrøm

totale fortvilelse. Underligst av alt med drømmen var at enkelte i toppledelsen visste at byen og vegkontoret skulle bombes klokka 15.00 den dagen. Men de mente det var unødvendig å informere de ansatte om det!

La dette stå som en avslutning på drømmene mine - men også som et budskap i alle retninger - både opp og ned. Det er mange av oss som undres på hva som egentlig skjer nå om dagen. Og stadige mareritt er ikke akkurat et godt tegn på at sjelen er i harmoni.

Lisa

Trafikksikkerhet på dagsorden

Av trafikkisjef Torbjørn Naimak
Foto: Lisa Sundstrøm

Jeg ble født i 1948 og er derfor en av de såkalt 68-erne. Av de som ble født samme året er allerede 260 omkommet i trafikken. Sannsynligvis vil 150 til av mitt årskull lide samme skjebne. Hvor mange som i tillegg er invalidisert eller har fått alvorlige skader i trafikken vet jeg ikke. Jeg vet imidlertid at i 1998 ble over 350 mennesker drept i trafikken i Norge.

Statens vegvesen skal ta ansvar for vegen og trafikken i arbeidet for et bedre samfunn (vår virksomhets hensikt). En av våre aller viktigste oppgaver blir derfor å sørge for at alle trafikanter kan ferdes trygt på vegene enten de er bilister, syklende eller gående.

Hvordan trafikksikkerheten skal utvikle seg er avhengig av mange forhold. Viktige faktorer er:

- Hvor mye brukes vegnettet? (trafikkmengde)
- Hvordan brukes vegnettet/hvordan oppfører trafikantene seg?
- Hvordan er tilstanden på det vegnettet vi har?
- Hvilke restriksjoner/regler vil vi ha for dem som er trafikanter, og hvor sterkt vil vi kontrollere at trafikantene følger regelverket?
- I hvor stor grad vil vi makte å bygge om vegnettet til en bedre (sikrere) standard?
- Hvor trafikksikker bilpark vil vi ha?

Etter min mening skal Statens vegvesen være den etat/organisasjon i samfunnet som tar hovedansvaret for trafikksikkerheten. I Statens vegvesen har vi i dag:

- Noen som kan svært mye om trafikksikkerhetsarbeidet, men for mange som har for lav kompetanse.
- Statistikk og tallmateriale om politiregistrerte ulykker, men for lite «dybdekunnskap» over årsaksforhold og for lite systematisk registrering av uhell og hendelser på vegnettet når det ikke oppstår personskade.
- Gjennomført mange gode trafikksikkerhetstiltak, men ikke fullt ut maktet å utløse alle de ressursene som vi rår over i arbeidet for bedre trafikksikkerhet.

For mange i vegvesenet har den oppfatning at trafikksikkerhet er noe som kun gjelder budsjettposten «trafikksikkerhetstiltak på investeringskapitlet» og trafikksikkerhetsseksjonen på trafikkavdelinga.

Selvsagt har trafikksikkerhet med dette å gjøre. Men det er så mye mye mer. Viktigst av alt er det vi gjør eller ikke gjør i vårt daglige arbeide. Vi må derfor:

- få en forståelse og et engasjement i trafikksikkerhetsarbeidet på alle nivå i etaten. Dette gjelder både som arbeider ute på vegen, de som arbeider på veg- og trafikkstasjoner og de som arbeider på vegkontoret.
- Vi må ta et trafikksikkerhetsansvar utad, og vi må bli mer synlig i trafikksikkerhetsarbeidet.
- Vi må gå fra ord til handling.

På trafikkavdelingen er arbeidet med framkommelighet og trafikksikkerhet hovedoppgaver. Avdelingen spenner over svært mange fagfelt, og mange kan synes at oppgavene er så ulike at de har lite med hverandre å gjøre. Arbeidet med trafikksikkerhet er imidlertid en oppgave som angår alle på trafikkavdelingen. På mange måter har jeg i arbeidet med å utvikle avdelingen til det den var ment å bli etter omorganiseringen i 1995, betraktet trafikksikkerhetsarbeidet som selve «limet» som binder avdelingen sammen.

Skal vi lykkes med trafikksikkerhetsarbeidet må vi sette noen mål for dette arbeidet. I årsplan for trafikkavdelingen i Troms for 1999 har vi satt følgende mål:

- Antall personskadeulykker i 1999 skal reduseres med 5% i forhold til nivå i 1998
- Kommunale handlingsplaner oppstartet i alle kommuner i 1999 - og ferdig senest sommeren 2000.



Torbjørn Naimak.

- Minst en fylkesvis og en distriktsvis temasamling om trafikksikkerhet med alle trafikksikkerhetsaktører i 1999.
- Det skal senest 1. mai 1999 være opprettet ulykkesanalysegrupper.
- Trafikksikkerhet gjennomgående tema på alle ledermøter og møter med produksjon i 1999.
- Planlagte og prioriterte trafikksikkerhetstiltak på minimum:
 - * 10 mill. for riksveger
 - * 5 mill. kr. for fylkesveger

Forslag fra distriktene innen 1. mars. 50% av denne planleggingen skal være gjennomført senest 1. mai 1999.

- Etablere et nytt ATK-punkt (automatisk trafikkontroll) på innfartsveg til Fimnes i løpet av 1999.
- Planlegg og prioritert trafikksikkerhetstiltak på minimum:
 - * 10 mill. for riksveger
 - * 5 mill. kr. for fylkesveger
- Kompetansehevsplan for trafikksikkerhetsarbeidet på plass senest 1. april.
- Det settes av følgende beløp i 1999 til spesielle trafikksikkerhetstiltak finansiert over post 23 og fylkesvegbudsjettet:
 - * Rv: 3,0 mill. kr.
 - * Fv: 0,5 mill. kr.
- Aksjonsplan for tiltak rettet mot 6-åringene.
- Distriktsvis gjennomgang av skiltstandard/skiltplaner

Spesialisering ?

Det snakkes om nytenking, kompetanseheving og kreativitet. Store og viktige dokumenter forteller om ei framtid med endringer og vilje til å tenke nytt og annerledes. Vi må være forberedt på å skifte arbeidsområde, tørste etter ny kunnskap og takle den totale omstilling. De fleste er forventende, usikker og spent. Men noen er forut for sin tid og har sørget for kompetanse på et område som er mye mer sikkert i framtida enn vegvesenet. Julia vil bestå til evig tid og julenisseyrket er stadig voksende. Asgeir på vegkontoret tok følgende av den «nye» tid og var julenissee på kjøpesentret Jekta i Tromsø 14 ettermiddager for jul.



Foto: Lisa

Hav, luft og veg - samspill med mange utfordringer

Tekst: Tor Hugo Brox / Illustrasjon: Toril Heimdal

15. desember 1998 la de tre statsetatene - Kystverket 5. distrikt, Luftfartsverket Region Troms og Statens vegvesen Troms - fram «Lokalt utfordringsdokument for Troms». Det lokale utfordringsdokumentet angir utfordringer og viktige problemstillinger innenfor luft-, sjø- og vegtransport for planperioden 2002-2011.

Utfordringsdokumentet er utarbeidet i samarbeid med Troms fylkeskommune ved Plan- og næringssetaten og Samferdselssetaten, Fylkesmannen i Troms ved Miljøvern-avdelingen og etter retningslinjer gitt av Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet. I tillegg har hovedadministrasjonen til Jernbaneverket, Kystverket, Luftfartsverket og Statens vegvesen gitt foringer for det lokale arbeidet gjennom et oppdragsdokument. Jernbaneverket Region Nord har også bidratt med fakta og synspunkter til dokumentet.

Utarbeidelsen av utfordringsdokumentet har vært gjennomført som et prosjektarbeid med vegsjefen som styringsgruppens leder. Sekretærfunksjonen har vært lagt til Statens vegvesen Troms med bistand fra de øvrige etatene.

Samspill
Det lokale utfordringsdokumentet for Troms er en del av en omfattende planprosess som skal legge til rette for helhetlige politiske prioriteringer, effektiv virkemiddelbruk innenfor transportsektorene og styrking av samspillet mellom transport-formene slik at det bidrar til effektive, trygge og mer miljøvennlige transportløsninger.

Tiltak innenfor transportsektorene som bidrar til utvikling av robuste bo- og arbeidsmar-kedsregioner, herunder konkurransedyktig næringsliv, samt utvikling av viktige nasjonale transportkorridorer og forbindelser til utlandet, står sentralt i utfordringsdokumentet. Videre har de klimapolitiske utfordringene som beskrives i «St

meld nr 29 (1998-2007) Norges oppfølging av Kyoto-protokollen» lagt viktige premisser for innholdet i utfordringsdokumentet.

I utformingen av utfordringsdokumentet har det vært lagt stor vekt på medvirkning fra andre. Derfor er Sametinget, brukergrupper og interesseorganisasjoner bedt om å komme med innspill. Brukergruppene og interesseorganisasjonene fikk også tilbud om å stille på et møte der problemstillinger knyttet til utfordringsdokumentet kunne bli tatt opp. Bare få av disse har svart.

For å få innspill fra kommunene måtte vi på grunn av den korte tiden til disposisjon, gjennomføre møter med de kommunale regionrådene, der kommunene kunne komme med innspill til utfordringsdokumentet. I tillegg ble det gjennomført eget møte med Tromsø kommune på grunn av Tromsøs status som nasjonal havn og miljøby, og med Harstad kommune på grunn av byens spesielle beliggenhet i regionen som omfattes av nordre Nordland og Sør-Troms og at den også har status som regionhavn.

Troms
I utfordringsdokumentet for Troms gis det en kort situasjonsbeskrivelse som redegjør for bosettingsstruktur og bosetting-utvikling i fylket der hovedtendensen de ti siste årene er at folketallet ute i distriktene går ned, mens det i tettstedene og byene holder seg konstant eller øker. Totalt for fylket kan man registrere en befolkningsøkning i denne perioden.

Når det gjelder næringsstruktur og næringsutvikling i

Troms er hovedtendensene at 50 % av sysselsetningsveksten er kommet innenfor offentlig tjenesteyting, mens ca. 17 % av syssel-setningsveksten er kommet innenfor foretningmessig og privat tjenesteyting. Primærnær-ringene har hatt en nedgang i denne perioden på 6,3 % (unntatt fiskedoppdrett som har hatt økning), og Post og Tele har hatt en nedgang på 11,3 %. De øvrige næringene kan vise til vekst, dog med visse forbehold for deler av industrien.

Transportstruktur og transportutvikling
Utfordringsdokumentet gir også en redegjørelse for transportstruktur og transportutvikling i fylket der det skilles mellom godstransport og persontransport, og hvordan disse transportene i det alt vesentlige fordeler seg på jernbane-, luft-, sjø- og vegtransport internt i fylket og ut av fylket. Det fokuseres spesielt på betydningen som ARE-toget (Artic Rail Express) har fått for godstransporten på E6, E8 og E10 gjennom fylket om natten, og de konsekvensene dette nye transportopplegget medfører med hensyn til miljø (støy) og til drift av vegnettet og av ferjesamband.

Det redegjøres for infrastrukturen med hensyn til havner og farleder, lufthavner og offentlige vegger, og hvilken betydning denne infrastrukturen har hatt for transportutviklingen i Troms.

I utfordringsdokumentet pekes det på ulemper som følge av økt transport. Disse ulemperne er først og fremst knyttet til trafikkulykker og til miljø-

problemer som støy og landskapsinnrep.

På dagsorden
Av utfordringsdokumentet framgår også hvilken ressursinnsats som har vært disponibel til samferdselsformål i Troms i perioden 1994-97, og hvilke større tiltak som vil bli fullført i perioden 1998-2001. Av disse tiltakene kan nevnes:

Ferdigstillelse av farledsprosjektene Risøyrenna (Nordland) og Tjeldsund
Nytt driftsbygg Tromsø Lufthavn
Nytt terminalbygg Bardufoss Lufthavn
Utvidelse av taksebane nord Tromsø Lufthavn
E8 Nordkjostbotn - Laksvatnbukt (i Balsfjord)
RV 848 Bygdesambandet (i Ibestad)
RV 862 Sentrumstangenten (i Tromsø)
RV 91 Nye ferjeleier i Lyngensambandet

Hovedutfordringer
Når det gjelder hovedutfordringene for perioden 2002-2011, så er det i utfordringsdokumentet valgt å knytte disse opp mot en næringslivsdimensjon, en bosettingsdimensjon og en miljødimensjon.

Hovedutfordringer for samferdselen i forhold til næringslivet er å sikre at:

- godstransportene ved eksport, import og internt i fylket kan skje på en rasjonell måte.
- persontransporter til/fra og innen Troms kan skje rasjonelt ut fra næringslivets behov (forretningsreisebehovet og reiselivs-nærings behov).

Hovedutfordringer for samferdselen i forhold til bosettingsmønsteret vil være å sikre en tilfredsstillende standard i forhold til befolkningens behov for:

- daglig transport (arbeid, skole, innkjøp, fritid) gjennom heving av standard på vegnettet opp til et akseptabelt nivå med hensyn på fram-kommelighet (fast dekke, vegutløsning osv) og sikkerhet (gang-/sykkelveger i tettbygdé strok for å oppnå vridning mot miljøomål, etablering av trafikksikre omstigningspunkter for kollektivtrafikken, rassikring m.m.),
- behov for transport til/fra steder der regionale tjenester (regionsykehus, universitet, bank, forsikring, faghandelsbedrifter m.m.) er lokalisert.

Hovedutfordringer for samferdselen i forhold til miljøet vil være å sikre infrastruktur som:

- tilrettelegger for en minimalisering av det totale motoriserte transportarbeidet bl.a gjennom å opprettholde en høy kollektivtrafikkandel i persontransporten og en vridning over mot ikke-motoriserte transportformer (gang-/sykkeltrafikk).
- begrenser konfliktpotensialet mellom lokale forurensningskilder og omgivelsene (støyskjerming, lokalisering og arealinnrep).
- muliggjør økt bruk av

informasjons- og kommunikasjonsteknologi som alternativ til reiser.

Tromsø
Tromsø er fylkets viktigste transportknutepunkt. I tillegg har Tromsø havn fått status som nasjonalhavn, og i utfordringsdokumentet er det lagt opp til å gi denne havne-statusen et innhold. Det gjøres i første omgang ved å bygge Tromsø havn ut til en internasjonal fiskeri-havn. Dermed utvikle havna til å kunne bli et viktig knutepunkt i en økt containertrafikk, og en attraktiv cruisehavn.

Tromsø er også en av de byene i landet som har fått status som miljøby. Det betyr at man nå følger opp de målsettingene som denne statusen medfører, og utfordringsdokumentet skisserer derfor en mulig framgangsmåte for å nå denne målsettingen. Det er imidlertid opp til Tromsø kommune å gjøre de nødvendige vedtak i saken.

Sør-Troms
I Sør-Troms er det problemer knyttet til samferdsel over fylkesgrensen og fra dette området og til landsdelen for øvrig. Tilsvarende problem er det også når det gjelder rutetilbud på Bardufoss Lufthavn. Utfordringsdokumentet reiser disse problemstillingene ut fra at næringslivet ikke har tilfredsstillende transporttilbud, men konkluderer ikke med bestemte løsninger da det er Samferdselsdepartementet

som forhandler med flyselskapene når det gjelder kjøp av transporttjenester.

For å nå hovedmålsettingen for perioden 2002-2011 er det i utfordringsdokumentet lagt opp til følgende tiltak innenfor ansvarsområdene til de tre statsetatene:

- Tiltak**
Kystverket:
- Vedlikehold eksisterende fiskerihavner 20 mill kr/år
 - Vedlikehold navigasjonsinfrastruktur 5 mill kr/år
 - Vedlikehold farleder 100 - 150 mill kr
 - Nyanlegg Tromsø internasjonale fiskerihavn Beløpet størrelse ikke fastlagt

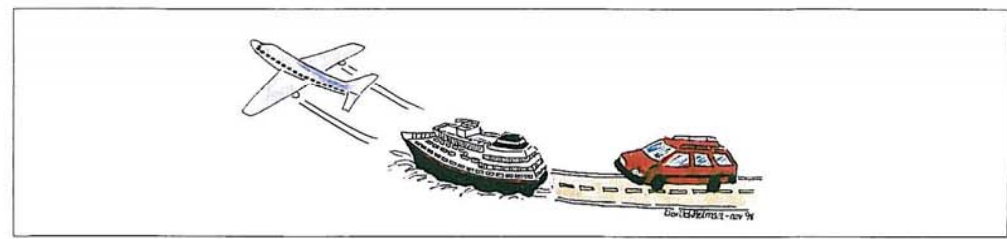
- Luftfartsverket:**
- Utvide kapasiteten på Tromsø Lufthavn 360 mill kr
 - Nytt frakttbygg Bardufoss Lufthavn 10 mill kr

- Statens vegvesen:**
- a) Trafikktilsyn, drift og vedlikehold.
- Økt innsats i vinterdrift og trafikktilsyn 10 mill kr/år
 - Økt ferjetilbud 5 mill kr/år
- b) Stamveginvestering.
- E6 skredsikring Kåfjord 300 mill kr
 - E8 Ramfjord 100 mill kr

- Ved rammeøkning skal E6 i Nord-Troms prioriteres
- Investeringer «Øvrige riksveger».
- Internveg Berg 40 mill kr
- Mindre trafikksikkerhets-, miljø- og kollektivtiltak 200 mill kr
- Bæreevneforsterking 100 mill kr
- Utbedring ferjelciere 100 mill kr
- Planlegging 60 mill kr
- Internveg Torsken 50 mill kr
- Ved rammeøkning prioriteres Internveg Torsken

Hva skjer?
Det lokale utfordringsdokumentet for Troms ble behandlet av Næringsutvalget og Samferdselsutvalget 14. januar 1999, og skal sluttbehandles av Fylkesutvalget innen 15. februar 1999.

De lokale utfordringsdokumentene for fylkene og de fylkespolitiske behandlingene av disse dokumentene skal sammen med et Nasjonalt utfordringsdokument, som utarbeides av de sentrale transportetatene, være grunnlaget for en Nasjonal transportplan 2002 -2011. Denne planen skal utarbeides av de sentrale hovedadministrasjonene til Jernbaneverket, Kystverket, Luftfartsverket og Statens vegvesen. Dette dokumentet skal behandles av fylkestingene høsten 1999 og sluttbehandles i Stortinget i vår sesjonen 2000.



En liten teknisk komponent - roten til alt ondt?

Tekst: Tor Hugo Brox
Foto: Lisa Sundstrom

Ved overgangen til et nytt årtusen er det mange som har tatt på seg trollmannen Merlins hatt og kommet med dystre spådommer om alt det forferdelig som skal komme til å vederfare oss arme mennesker som er blitt avhengig av moderne teknikk.

Problemstillingen er reell, men omfanget innenfor de ulike samfunnsområdene vil variere når det gjelder alvorlighetsgrad.

Tid

Problemet er knyttet til en liten teknisk komponent som registrer tiden der årstallet angis med de to siste sifrene. Så lenge vi befinner oss innenfor samme årtusen er dette uproblematisk fordi enhver ny datotidsgruppe (dag/måned/år) vil være større enn den forrige.

Ved overgangen til det nye årtusenet, der det nye året blir angitt som 00, oppstår problemene. Datamaskinen registrerer det nye året som mindre enn det gamle, og vet dermed ikke hvor på tidsaksen dette året skal plasseres i forhold til det forrige. Datotidsgruppen som til slutt framkommer blir ganske sikkert ikke den riktige.

Denne måten å registrere datotidsgruppen på er også lagt inn i mange av de programvarene som vi bruker i vegvesenet. Det betyr i verste fall at utstyret vi bruker, og som er avhengig av programvare vil slutte å fungere ved årtusenskiftet.

Kritiske områder

For å unngå at de viktigste systemene faller ut har Nærings- og Handelsdepartementet (NHD) gitt ut en plan, som inneholder 12 punkter, for statlig, kommunal og privat sektor. Samferdsel er pekt ut som ett av de kritiske områdene, og er spesielt vektlagt fra regjeringshold med tanke på oppfølging. Vegdirektoratet er derfor pålagt



Arbeidet med å takle utfordringene i et nytt århundre er i god gang: 2000-gruppa med Stein Berg Johansen, Dagfinn Brønnlund Nilsen, prosjektleder Tor Hugo Brox, Jan Indseth og Hermod Johansen.

å rapportere til Samferdselsdepartementet angående år 2000-arbeidet i etaten.

Vegvesenet

Fra planen til NHD har Vegdirektoratet angitt følgende punkter som de viktigste:

- Alle virksomheter i statlig og kommunal forvaltning må gjennomføre statusanalyse, utarbeide fremdriftsplan og beredskapsplan vedrørende år 2000-problematikk.
- Det må stilles krav om år 2000-garanti ved offentlig kjøp og kontrakter.

- I kritiske sektorer skal det gjennomføres risiko- og sårbarhetsanalyser vedrørende år 2000-problematikk.
- Det skal for kritiske sektorer utarbeides kriseplaner for å møte uforutsette situasjoner ved tusenårsskiftet.
- Det skal gjennomføres nødvendig beredskapsøvelser på aktuelle områder.

I Vegdirektoratet er det opprettet en sentral prosjektorganisasjon som skal ta seg av alle systemer og utstyr som er anskaffet sentralt, og denne organisasjonen skal også i den grad kapasiteten på testlabben tillater det, være

vegkontorene behjelpelig med å teste ut lokalt innkjøpte systemer som kan være kritiske.

Vegkontoret

Hos oss er det utpekt en koordinator som sammen med en kontaktperson fra hver avdeling utgjør en prosjektgruppe. I hver avdeling er det en arbeidsgruppe som ledes av avdelingens kontaktperson. Denne arbeidsgruppen utfører det nødvendige registreringsarbeidet som skal danne grunnlaget for statusrapporten som vegkontoret skal sende Vegdirektoratet den første mandag i hver måned.

Risikoområder

Når vi har fått oversikt over de systemene vi selv har ansvaret for, skal vi

sette opp en prioritetsliste over de systemene som vi skal utarbeide Risiko Og Sårbarhetsanalyse (ROS) for. ROS er en metodikk som er anbefalt av Difektortatet for Sivilt Beredskap for å finne konsekvenser for gitte hendelser som kan oppstå. Denne metodikken er velegnet til å gi en oversikt over hvilke IT-systemer og overvåkingssystemer man skal arbeide videre med, og hvor man skal utarbeide beredsskapsplaner.

Metodikken går i korte trekk ut på å vurdere konsekvenser ved at en hendelse inntreffer, for eksempel at signallys slutter å fungere. Konsekvensene vurderes etter gitte parametre for liv/helse, miljø, framkommelighet, økonomi og egen

drift/produksjon. Dermed vurderer man sannsynlighet for at hendelsen inntreffer, og til slutt settes sannsynlighet og konsekvens sammen og danner en Risiko og Sårbarhetsanalyse (ROS). En slik analyse for viktige installasjoner i vårt fylke skal vi levere til det sentrale prosjektet i Vegdirektoratet innen 1/3-99.

2000

Når kalenderen viser 1/10-99 skal alle prioriterte systemer være klargjort for overgangen til år 2000. Samtidig skal også beredskapsorganisasjon og beredskapsplan være etablert. Beredskapen innføres 1/11-99 og avsluttes 15/3-99, mens År -2000-prosjektet avsluttes 1/4-99.

Petter Smart kan bli rikere!

Forslagsvirksomheta skal være en stimulans til kreativitet og nytenking. Den skal være et ledd i arbeidet for en effektiv og konkurransedyktig etat. Derfor oppfordrer forslagsnemnda til aktivitet og oppfinnsomhet. Nye retningslinjer er utarbeidet og finnes i håndbokformat. Tanken bak ordninga er å stimulere til initiativ og kreativitet hos de tilsatte. Dessuten skal ordninga medvirke til nytenking og utvikling i det daglige arbeidet. Vegvesenet ønsker å få fram ideer og kunnskaper hos de tilsatte som blant annet kan bedre arbeidssituasjonen og redusere kostnadene. Virksomheta må også sees på som et verktøy i arbeidet for å nå målene som er satt for kvalitetsikring, helse, miljø og trygghet - står det i håndboka. Og som ikke det er nok skal forslagsvirksomheta også føre til bedre service og skape en mer kundevennlig etat!

Det betyr at mulighetene er mange, formålene med forslagene



Forslagsutvalget - Hans Martin Figenschau, Kristian Lind, Anna Birkelund og Halvar Kildalsen.

utallige og at kreativiteten kan ha fritt spillerom. Forslag til forbedringer og forenklinger kan omhandle alle aktiviteter i etaten, og det gjelder både eget og andres arbeidsområde.

Best av alt: Premieringa er blitt høyere, både i den lokale og den sentrale forslagsvirksomheta! Nå kan du med andre ord både

skape en bedre hverdag for deg selv og andre - og også bli rik av det!

Informasjon om hva du skal gjøre når du har fått en god ide, utarbeidet en hendig liten «sak» eller skapt en revolusjon, kan du få hos Anna Birkelund på vegkontoret. Hun er sekretær i forslagsnemnda i vegvesenet i Troms.

Grensesprengende samarbeid

Av Harald Sverre Arntsen og Geir Berntsen

Høgskolen i Narvik (HiN) går nå aktivt ut for å øke kontakten innenfor fagområdene geologi, geoteknikk og veg med samarbeidspartnere i Russland. Til nå har det vært utveksling av forelesninger i forbindelse med konferanser og klasseromsundervisning. Neste steg vil være å utnytte den russiske kompetansen ved HiN i prosjekter. Bygg og anleggsavdelingen ved HiN har valgt å starte samarbeidet forsiktig. Basis bør være felles hovedoppgaver som forskningsarbeid kan bygge videre på.

Det er nå 90 russiske studenter ved HiN som tar utdanning til høgskoleingeniør.

De russiske studentene er gode ambassadører for sitt land. Med sin bakgrunn fra Russland og ingeniøruddanning fra Norge vil disse studentene i framtiden være et viktig tilskudd til det samarbeidet som foregår mellom våre to land. Spesielt for norske bedrifter som ønsker å arbeide mot Russland og for russiske bedrifter i Norge, vil disse studentene være attraktive.

Tanken bak samarbeidet er at flest mulig av de russiske studentene skal vende tilbake til hjemlandet og bidra til utvikling i Russland. Men noen vil nok knytte kontakter, finne arbeid i Norge og bosette seg her.

Ingeniørutdanningen i Norge avsluttes med en hovedoppgave som løses av en gruppe på 3-4 studenter. Bygg og Anleggsavdelingen planlegger i samarbeid med Universitetet i Arkhangelsk å utføre flere hovedoppgaver i Russland. Gruppene bør bestå av både russiske og norske studenter. Hovedoppgavene bør være til felles nytte for utvikling innenfor de aktuelle fagfeltene og samtidig fremme samarbeidet i nord. Flere hovedoppgaver er aktuelle, blant annet innenfor fundamentering,

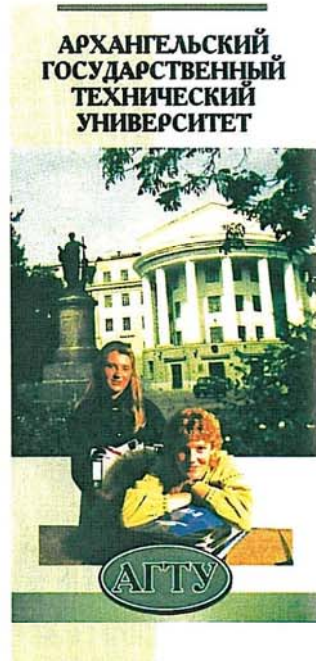
vegteknologi, rehabilitering av trehus, rehabilitering av betong og innenfor kommunalteknikk.

Arkhangelsk Tekniske Universitet
I november 1998 holdt førstelektor Harald Sverre Arntsen og dosent Geir Berntsen fra HiN forelesninger for studenter ved byggavdelingen ved universitetet i Arkhangelsk. Tema var Norsk ingeniørgeologi og vegteknologi.



Besøk ved vegadministrasjonen i Arkhangelsk

Studentene var svært interesserte og motiverte med gode kunnskaper innenfor fagområdene. Det ble ellers avholdt møter med ledelsen ved universitetet, og forslag om felles hovedoppgaver



og videre forskningsarbeid ble veldig godt mottatt.

Besøk ved vegadministrasjonen
Foruten forelesningene hadde de ovennevnte flere ekskursjoner med

Besøk ved geoteknisk bedrift

besøk ved vegadministrasjonen for Arkhangelsk fylke og ved et distriktskontor for vegdrift. Administrasjon, anlegg og drift av vegger og vegkonstruksjoner har flere likhetstrekk enn forskjeller mellom våre land.

De største forskjellene ligger i tillatt aksellast. Særlig gjelder dette aksellast i teleløsningen som bare er 3,5 tonn. Vinterstid benyttes også isen på elvene som vegger/broer. Vegmyndighetene har også ansvaret for oppfølging av disse.

Også våre russiske kollegaer mente at de fikk for små bevilgninger til vegformål og dette er i alle fall en likhet med vårt land. Imidlertid virket det som om vegadministrasjonen hadde mer midler enn de andre bedriftene som ble besøkt i Arkhangelsk.

Besøk ved geoteknisk firma

Det største geotekniske firmaet i Arkhangelsk har 50 ansatte. Firmaet driver med grunnboringer,



opptak av prøver fra både fjell og jord, laboratorieanalyser, beregninger og vurderinger i forbindelse med byggeaktivitet. De hadde mye utstyr både innenfor sonderinger og på laboratoriet. Rapporter for oppdrag de hadde utført viste at de foretok grundige og seriøse geotekniske analyser og beregninger før bygging ble igangsatt.

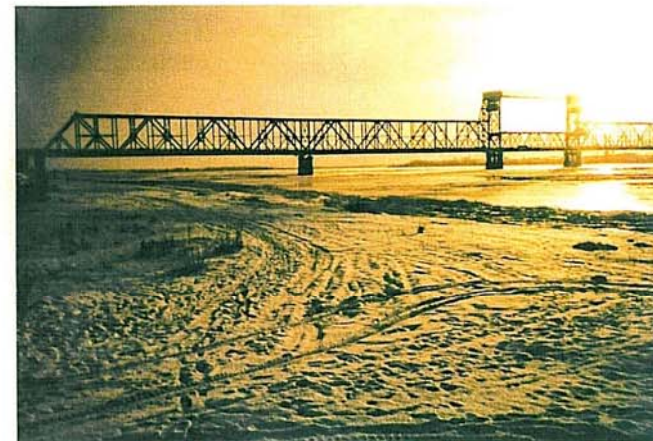
Broekskursjon

Arkhangelsk by ligger langs og på begge sider av elva Dvina, så det er behov for flere broer over elva. Før ca 1938 var det kun isveger

over elva, og pontongbro om sommeren. Etter 1938 er det bygd flere bruer. På grunn av vanskelige grunnforhold og store iskrefter må fundamenteringen utføres skikkelig. Med guide fra kommunen ble det 3-timers ekskursjon på broene. Guiden hadde vært med å bygge - og senere vedlikeholde broene - og hadde dermed stor detaljkunnskap. Ekskursjonen var svært interessant, men etter 3 timer i minus 20 grader og stiv kuling var det nok.

Kulturell

Også denne gangen var det flere kulturelle innslag med besøk på museum for pengesystemet i Russland, maritimt museum og russisk historisk museum, samt en mer fornøylig aften med mote-show. Totalt sett var turen svært interessant, og et skritt i riktig retning for samarbeidet mellom våre to utdanningsinstitusjoner. Arntsen og Berntsen har stor tro på det videre samarbeidet!



Broekskursjon

Nytenking, kreativitet og utfordringer

Tekst/foto: Lisa Sundstrom

«Vi kan ikke omorganisere noe vi aldri har fått på plass - hverken på landsbasis eller i fylket», sa trafikksjef Torbjørn Naimak i innledningen på trafikk møte i Harstad i november.

Utfordringene for trafikk blir derfor i første rekke å oppfylle kravene som ble satt til avdelinga ved omorganiseringa i 1995. Ny omorganisering er uaktuelt, sa trafikksjefen, men innholdet i oppgavene på seksjonene bør være gjenstand for diskusjon og endringer. I dette ligger arbeidseffektivisering som betyr å gjøre de riktige tingene. Det betyr også å vurdere om ting kan gjøres på andre måter - kanskje ønkler og billigere. Trafikksjefen oppfordret til nytenking, og utfordret de ansatte til å være kreative.

«Dersom vi tenker bare effektivitet kan det føre til sentralisering med Oslo som fylkeshovedstad. Vi må tenke andre måter å gjøre ting på - uten at kostnadene for en tjeneste skal være det eneste målet på effektivitet.»
K.A. Henriksen

På dagsorden
Trafikkavdelingas rolle som byggherre skal også styrkes. I dette ligger utvikling av nye avtaler og kontraktsformer (bl.a. funksjonskontrakter). Men det betyr også bedre planlegging av arbeid som skal gjøres og bedre oppfølging og dokumentasjon av resultatet til slutt.

Vi skal være gode, men ikke selvgode.
T. Naimak

Trafikklimet
Trafikksikkerhet er det nye stammeropet på trafikkavdelinga. Det er det etterlengtede limet som skal holde avdelinga sammen. Arbeidet med trafikksikkerhet skal engasjere alle - og gå fra ord til handling. Vegvesenet skal ta ansvar utad og være synlig. Passivitet skal erstattes med aktivitet og etaten skal bli kvitt sin «traurige» image. Derfor skal temaet trafikksikkerhet diskuteres på stasjonene, i seksjonene og på møter med produksjonsfolk. Kompetansen innen fagfeltet skal styrkes og skikkelig planlegging - både av tiltak og kunnskapsheving skal prioriteres.

Myndighetsavdelingene burde være en familie, gjerne som sosken som krangler. Men vi er mer som soskenbarn som ser hverandre sjelden. Faren er når vi oppfatter trafikk som ei senil gammel tante.
S. Johansen

Vinterdrift står også høyt på prioriteringslista. Standarder, sikkerhet og miljøspørsmål er stikkord.



Troms har også sterkt ønske om å bli spesialfylke på vinterdrift.

Vegvesenet har for mange store anlegg under utbygging i forhold til hva vi har av penger. Det blir urasjonell drift og går utover egenproduksjonen. Dette er demoraliserende for de ansatte som føler at de ikke får gjort en så god jobb som de kunne ha gjort.
P.Hildre

Gruppedans eller avansert form for sammenfiltring på dansegulvet. Er dette limet som skal holde trafikkavdelinga sammen?

«Gamle damer» kan ha uante ressurser.
T. Naimak

En rose i hverdagen

gir vi denne gang til Finnsnes trafikkstasjon med hilsen fra en av vegvesenets kunder. Følgende sto å lese i Troms Folkeblad ved juletider:



Vegvesen ikke noe ivesen
Normalt får de fleste av oss sterke vibrasjoner etter et besøk hos Biltilsynet.
Men slett ikke alle. Sonja Lajord fra Rossfjord har vært til EU-kontroll med sitt kjøretøy på Finnsnes: - En meget positiv opplevelse, og jeg vil gi hele gjengen verbale blomster, sier hun.
- Rustholken gikk gjennom kontrollen?

Premiering

Vi hadde flere gode bidragsytere til Vegstikka nr. 4/98. Vi vil premiere Ingeborg Richardsen, Botnhamn, med Vegstikkasekken for fin skildring av tur til Setermoen i 1938. Gunhild Rosenfeld får Vegstikkasekken for artikkel om VM i presisjonskjøring, samt blider fra vegåpning på Andselv og fine høstbilder. Liss Lauritzen premieres med penn for høstbilde.



Gunhild Rosenfeld.

Vegstikka takker for innsatsen og håper at også andre kan bli inspirert til å sende inn bidrag til avisa.

Vi ser tilbake.....



Tekst: Lisa Sundstrom

Foto: Lisa Sundstrom / Martin Eriksen

Vegvesenets historie gir dokumentasjon på vår virksomhet. Vegvesenet har eksistert i godt og vel 130 år, og mye av vår historie eksisterer bare i tanker og minner. Derfor har vi siden 1997 engasjert Olve Reiersen i arbeidet med å skrive ned vegvesenets historie i Troms. Siden da har han hatt mange timer ved skrivemaskinen og på statsarkivet. Han har søkt informasjon i vegvesenets gamle dokumenter og i annet historisk materiale. Han har også hatt kontakt med tidligere ansatte.

Innhold

Alt dette arbeidet har så langt ført til godt over 100 maskinskrevne sider som tar for seg perioden fra før andre verdenskrig, krigsårene og gjenoppbygginga etter krigen. Reiersen har også skrevet om vegvedlikeholdet både sommer og vinter og om ferjedriften, rutebiltrafikken og gjestestuen. Han skriver om inngangen til andre verdenskrig og de viktigste begivenhetene på vegfronten i 1939. Han skriver om krigsårene 1940 og om mellomriksvegen til Sverige/Finland. Det historiske stoffet er delt opp med de store anleggene; Lyngseidet - Sørkjosen og videre til Finnmark grense, Bardufoss - Sørreisa/Målsnes, veger i Tromsø-området, Finnsnes og Senjaområdet, Nordland grense - Lyngseidet, Harstadområdet

og Salangen - Lavangen - Gratangen. Det omhandler også konflikter med okkupasjonsmakten og vegarbeidskraften under krigen. Ti sider er også viet vegadministrasjonens historie. Mye godt lesestoff!

Historie som fritidssysse

Olve Reiersen har et nært forhold til veghistoria - men også til annet historisk stoff. Han har alltid likt stoff om gamle dager, og har skrevet flere artikler i årboka for Nord-Troms. Han har også skrevet om redningsskøyteførere fra Nord-Norge i Haaløyminne, en artikkel som også ble utgitt som særtrykk.

Stoff

Men vegvesenets historie vekker spesielle minner, selv om mye av det han skriver om var før hans tid

Olve Reiersen har skrevet vegvesenets historie i Troms siden 1997. Kristian Øverås er engasjert for å skrive om biltilsynets historie.

i etaten. Dokumentasjon av historia er ikke alltid like lett å finne, sier Reiersen. Men det er en fordel å kjenne etaten når man leter i gammelt materiale. Skjønt mye av krigens arkiver er av naturlige årsaker ikke særlig detaljerte. Den gangen ble mye overført muntlig for å unngå at ting kom på trykk. Fordelen med de gamle arkivene er at mengdene ikke er så store. Det var mye mindre papir generelt i den tida. En god kilde til stoff har også vært bygdebøkene. Her står det mye stoff også fra tida før vegvesenets historie. Både Målselv, Balsfjord, Trondarnes og Bardu bygdebøker har vært til god hjelp, sier Reiersen.

Aktiv fritid

Olve Reiersen har stort sett jobbet med veghistoria i vinterhalvåret. Sommeren tilbringer han gjerne i hagen - med frukttrær. Den sysselen har blant annet ført til en liten «vinkjeller» på gjesterommet! Ellers stiller han med frimerkesamling hvor han har spesialisert seg på motiver fra gresk mytologi. Av andre samlinger har han sportbilder som var i Tidemanns sigarettesker i perioden 1928-36. Av disse bildene, kalt Kromweldbilder, har Reiersen antakelig landets største samling. Den inneholder 1002 bilder og han mangler bare 2 stykker før den er komplett. Det er med andre ord en historiker av rang vi har satt til å ta hånd om vår egen historie.

Biltilsynet

Vegvesenet er som kjent mangfoldig og har mange arbeidsfelt. Mange vet ikke at biltilsynets virksomhet har vært tilknyttet



Olve Reiersen har under det historiske skrivearbeidet blant annet hatt mange samtaler med gamle vegfolk. Her besøker han Kåre Liland.

vegvesenet gjennom flere årtider. Men det vet tidligere stasjonssjef i Harstad, Kristian Øverås. Det er også en av grunnene til at han fått i oppdrag å skrive om denne spesielle siden av etaten. Øverås starter sin historieskriving i 1926 da det ble etablert eget bilsakkyndig distrikt for Troms i Harstad. Han tar for seg perioden fram til 1951 da Tromsø bilsakkyndigedistrikt ble etablert. Stoffet er kjent for han og interessen på topp. Etter kort tid sammen med Øverås skjønner vi fort at dette er en mann som kjerner sin historie - i detalj. Episoder og opplevelser ramler ut av han, og fortida er noe han føler

sterkt for. Derfor er det også viktig at dette blir nedskrevet - til glede for alle oss andre og framtida.

Vedlikeholdsdrifta

Men også drifta av vegvesenet med sin teknologi gjennom tidene er interessant stoff og en viktig del av vår historie. Derfor har vi også engasjert Martin Eriksen i det historiske arbeidet. Han er fersk pensjonist med hodet fullt av historier, detaljer, kunnskap og kjennskap til hver sving og bakketopp i fylket. Den ting han ikke vet om vegstubbene er ikke særlig verdt å vite. Nå kan også vi andre få et innblikk i historia gjennom hans nedtegninger.



Martin Eriksen skal skrive om drifta av vegvesenet gjennom årene.

Presentasjon

Med et såpass sterkt trekløver i arbeid regner vi med å ha godt grunnlag til ei framtidig historiebok om vegvesenet i fylket vårt. Men før den tid ønsker vi at leserne av Vegstikka skal få kjennskap til deler av stoffet. Derfor vil vi presentere biter av dette i hvert nummer av bladet vårt framover. Vi planlegger også egne temahefter om enkelte emner. Men aller best er det at vi endelig har fått realisert planene om en skriftlig historisk dokumentasjon. Derfor er vi svært taknemlig for at vi fortsatt har oppegående, aktive, kreative og kunnskapsrike pensjonister!

Hvem er DET og LINJA?

Daglig ser jeg notat og dokumenter som henviser til at «det jobbes med» eller «dinja har sagt». Men hvem er dette ubeskrivelige DET? Hvordan kan et DET jobbe med noe som helst? Og hvordan kan jeg få tiltro til at DET jobber med noe, når jeg ikke vet hvem DET er. DET kan likegodt være en av våre «1000 grupper» som enten har nedsatt seg selv i et eller annet PROSJEKT, og DET kan være ledelsen eller noen som tror og mener at de har vedtaksmyndighet.

Og hvem er LINJA? Bortsett fra at den er en rett strek undres jeg hvem som er avsender og hva ordet prøver å gi betydning til. Hvordan kan en LI NJE gjøre noe som helst.

Notatene har avsender BKK, KPS, LJL, KOP, DAS.....men hvem og hva er disse bokstavene? Er det blitt så vanskelig å skrive navnet sitt slik at vi kan kjenne avsenderen?

I tillegg får jeg referat med halvkvalte setninger, avkuttete strofer, ord stablet sammen uten subjekt og predikat. Det henvises til forkortelser, ufullstendige utsagn og kryptiske «stammeord» fra en eller annen særgruppe i etaten. Hva og hvem er alt dette?

Vegvesenets ansatte kursene i data-programmer, prosjektarbeid, ledelse og utvikling. Men evnen til å uttrykke seg slik at folk forstår hva de mener og skriver blir stadig verre. Hva skal vi med alle slags nymotens dataverkøy dersom budskapet blir kvalt i mangelen av et forståelig språk? Og hva med et kurs i rettskrivning, evnen til å uttrykke seg, og gode norskkunnskaper? Lisa

En tegnende kunstner

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

Torild Heimdal har signert mange illustrasjoner og tegninger. Hun er en av de få som har sikret seg et navn i historiebøkene våre fordi hennes verk pryder brosjyrer, plandokument, plakater, pins, T-skjorter og andre artikler. Fra en fortid som teknisk tegner på gode, gamle planavdelinga er Torild i dag designeren i vegvesenet i Troms. Den faglige utdannelsen sammen med naturtalentet har velsignet oss med vår egen karrikaturtegner, illustratør, akvarellmaler, prosjekttegner og grafiske designer.

Utvikling

Utviklinga i vegvesenet har ført til nye oppgaver for Torild - og egenutviklinga har avslørt stadig nye sider ved henne. - Jeg gjør ingenting i dag av det jeg gjorde da jeg ble ansatt for 25 år siden. Den gangen, på tegnekontoret, ble planene tegnet for hånd. Det ble gjort på bakgrunn av datautskriftene. Så kom dataprogrammene, og ingeniørene gjør nå dette selv på PC.

God presentasjon

Illustrasjoner med hus, vegger og landskapet omkring, av rasteplasser, fergeleier, vegkryss og bruer gjør

det enklere og bedre å se hvordan et planlagt prosjekt i framtida. Men det krever godt grunnlagsmateriale. Dette finner Torild i kart, plan-tegninger og bilder, som hun gjerne tar selv. Illustrasjonene er et svært godt hjelpemiddel for landskapsarkitektene og planleggerne - og ikke minst for de ulike kommunene hvor prosjektene er planlagt. Tilbakemeldingene har da også vært udelte positive. Slik er Torild også blitt vår eneste kunstner med «galleri» i hele fylket. Hennes perspektivtegninger pryder en del kommunehus.

Arbeidsoppgaver

Jobben på utbyggingsavdelinga med plandokument og andre presentasjoner er midt i blinken for Torild. Tegninger og illustrasjoner blir scannet inn og brukt i brosjyrer og planer. De ulike tegne- og dataprogrammene kombineres med egne illustrasjoner og tegninger. Torild lager enkelte brosjyrer helt ferdig -og i lite opplag trykkes de også på utbyggingsavdelinga.

Lystbetont

Planene er å lære enda mer innen dette arbeidsfeltet og utvide samarbeidet med landskapsarkitektene og andre fagfolk på avdelinga.

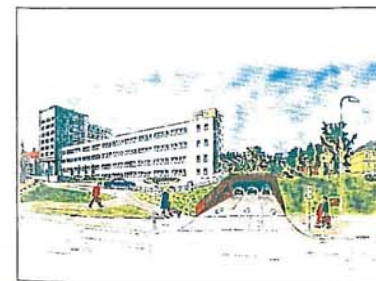
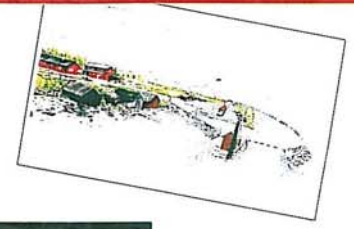
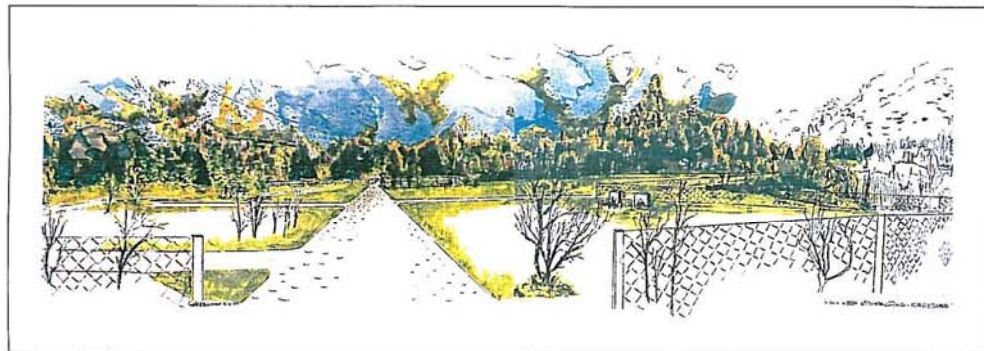
Torild stortrives med arbeidet sitt og sier derfor sjelden nei til oppdrag - også utenfor avdelinga - selv om det kan bli hektisk til tider. Foruten arbeid i egen avdeling har hun vært fast julekorttegner de senere årene. Hun tegner også plakater, motiv til pins av ulike slag og bidrar i ulike kampanjer. Program, invitasjoner og forsider til rapporter er også hennes verk.

Aktiv fritid

Selv om jobben er kreativ utførelse, går det gjerne over i fritids-sysler når tida tillater det. Torild er mye brukt i vennekretsen - både som tegner, syerske og figurmaker. Hun syr kostymer, tegner bursdagskort og plakater og lager dukker av ulike slag.

Drømmejobben

Mange blir spurt om hva de ville vært om de ikke hadde den jobben de har i dag. Torild skulle gjerne vært dukkemaker for Ivo Caprino. Men jobben i vegvesenet i dag er slett ikke langt borte fra drømmejobben - faktisk ganske nær. Hun har daglige utfordringer og nye, spennende oppgaver. Det største minuset med jobben er vegvesenets evne og vilje til å belønne en viktig, kreativ og spennende jobb!



Takk for lang og tro tjeneste:

Også i året som gikk takket vegvesenet sine ansatte for lang og tro tjeneste. Begivenheten fant sted på Bikuben 5. desember 1998.

Foto: Edel Austlid



Eldor Østerås, Norvald Jakobsen, Martin Eriksen, Gunnar Borch, Alfon Pedersen, Bjornar Fagerli, Ernst Hansen, Ottar Stenhang, Terje Overgård, Eivind Væng, Sigmund Ingebrigtsen og Hans J. Østerås.

Hans og Reidun Østerås



Ottar og Tiggis Stenhaug



Bjornar og Klara Fagerli



Eivind Væng m/frue og Sigmund Ingebrigtsen.

Julelunsj på Harstad trafikkstasjon

Tekst: Odd Helge Jensen
Foto: Solveig Hansen

Julelunsj for våre pensjonister med ektefeller og ansatte på Harstad trafikkstasjon er etter hvert blitt en tradisjon alle gleder seg til. «Ekstrahjelp 1998» og driftsassistenten hos Statsbygg var også invitert.

I år hadde vi også med oss to pensjonister fra vegkontoret; Alfhild Johansen og Loyd Lauritsen. Begge er gamle Harstad-

væring og arbeidet i mange år på vegkontoret i Tromsø.

Som pensjonister valgte de å vende tilbake til Harstad for å nyte sitt otium. Det er hyggelig når de har anledning til å være sammen med oss.

Vi mener også at det er viktig at de ansatte og pensjonistene holder regelmessig kontakt, både sosialt sett og for å bli



orientert om vegvesenets utvikling og organisering. Julelunsjen er ett av flere

tiltak for å styrke samhold og miljø på Harstad trafikkstasjon.

Myke muskler på vegkontoret

Tekst: Helene Bråten/Edel Austlid
Foto: Edel Austlid

Etter vernerunder på vegkontoret de siste årene er det registrert at en stor del av de tilsatte har belastningslidelser. Spesielt gjelder dette skulder, nakke, armer. Problemet er økende, og det er også registrert sykemeldinger som følge av dette. Bedriftshelsestjenesten ble bedt om å lage et opplegg hvor tilsatte kunne få instruksjon i hvordan de best kan trene på apparatene vi har tilgjengelig på treningsrommet i kjelleren.

Resultatet ble at bedriftsfysioterapeut Tone Westgård ønsket å bruke vegkontorets tilsatte i et prosjekt «Trening i Arbeid». Dette er et opplegg med trening i arbeidstiden.

Treningsopplegget skal være et forebyggende tiltak mot belastningslidelser. Det ble etablert en prosjektgruppe med verneleder, de fire verneombudene på vegkontoret og fysioterapeut fra Tromsø Bedriftshelsestjeneste (TBH). Treningen har

Torild Heimdal



foregått på vegkontorets treningsrom, og hver enkelt har fått trening 30 minutter 2 ganger i uka.

Etter at ledelsen hadde godkjent treningsprosjektet i arbeidstiden, ble det sendt ut en forespørsel til de som ville delta. Det meldte seg 35 interesserte. Etter en undersøkelsesrunde hos fysioterapeuten ble 20 personer plukket ut til å være med i prosjektet. Det ble opprettet et avtale mellom den enkelte, nærmeste leder og bedriftsfysioterapeut. De som ikke ble tatt med i treningsprosjektet fikk tilbud om instruksjonstime med fysioterapeut, slik at de kan trene på egen hånd på fritida hvis de ønsker.

I begynnelsen av oktober kom vi igang med treningsopplegget. Det ble dannet 4 treningsgrupper, som fikk instruksjon av fysioterapeuten. Treninga kunne foregå felles eller hver for seg. Opplegget var et enkelt program, hvor 6 øvelser ble gjennomført 10x2 ganger og gradvis økt til 15x3 ganger. Det ble ført treningsdagbok som fysioterapeuten fikk når prosjektet var avsluttet. Treningsopplegget varte i 2 måneder, og etter at fysioterapeuten hadde undersøkt alle deltakerne ble det laget en rapport. Prosjektgruppen evaluerte så resultatet som ble presentert for ledelsen på vegkontoret.

Dette var i første omgang et prøveprosjekt. Resultatet ga oss svar på effekten av opplegget. Tone Westgård synes to måneder er lite, og ønsker at prosjektet føres videre for å se på langtidseffekten. Verneombudene støtter dette, og dersom opplegget gjør at sykefraværet går ned, er det et tiltak som kan anbefales. Vi håper også

at det kan åpnes for at flere enn de som var med i første omgang kan få delta i et lignende treningsopplegg.

Fire fornøyde forsøkskaniner

Vegstikka var tilstede på en av treningsøktene og observerte fire fornøyde forsøkskaniner. Vi benyttet anledningen til å spørre hva de syntes om tilbudet og om de selv har hatt nytte av det.

Torild Heimdal meldte sin interesse fordi hun har vært plaget med vond nakke og skuldrer i mange år. Torild arbeider som tegner på vegkontoret, og arbeidet er stillesittende og statisk.

- For meg er det helt avgjørende at vi får trimme i grupper. Siden jeg ikke er glad i å trimme, blir det til at jeg lurer meg unna. Når vi er flere sammen passer vi på hverandre. Treningsprogrammet virker

Norun Isaksen



godt. Jeg merker allerede at jeg er blitt mye mykere, sa Torild og tok et nytt tak med vektene.

Norun Isaksen har hatt plager med skuldrer og nakke, og har i mange år gått til behandling hos fysioterapeut i perioder.

- Tiltaket er positivt og jeg hadde et behov for trening. Derfor meldte jeg meg på, sa hun. Opplæringen vi har fått er viktig - slik at vi gjør øvelsene riktig. Da får vi den beste effekten. Det kan noen ganger være vanskelig å sette av tid på de avtalte tidspunktene, men da finner jeg alternativ tid og trener på egenhånd. Det er viktig at dette følges opp for å få godt resultat. Effekten hadde nok blitt best dersom jeg hadde tatt bedre hensyn til de plagene jeg har i arbeidet mitt på hjemmefronten også, men jeg er i alle fall ikke blitt verre etter at jeg begynte å trimme, sa Norun.

Martin Svendsen har hatt plager i skuldrer og arm siden 1995.

Dette er en flott mulighet til å få veiledning og oppfølging. Å sette av tid til trim i arbeidstida er en effektiv måte både for arbeidsgiver

Martin Svendsen



og arbeidstaker til å ta vare på helsen. Alternativet for mange er å gå til behandling hos en terapeut i byen. Da går det fort mer enn en time hver gang. Nå bruker vi en halv time to ganger i uka. For folk med stillesittende arbeid er dette tid de kanskje uansett burde ha brukt til pause. Skader oppstår gjerne som følge av at man sitter for lenge i ro.

Øvelsene er enkle og passer for mine plager. Jeg er blitt mykere etter at jeg begynte med denne trimmen, og effekten vil kanskje bli enda bedre etterhvert som tida går. Jeg håper at tiltaket kan fortsette og at det også blir vurdert å utvide det til dem som ennå ikke har fått vondt, sa Martin.

Helene Bråten har hatt vondt i nakke og skuldrer i mange år. Hun har brukt mye tid og penger på fysioterapi og mye annet «rart» - i håp om å bli bedre.

- Jeg prioriterer å sette av tid til denne trimmen. Vi har faste tidspunkt som kan varieres etter behov. Det er bra at vi er flere som trener samtidig. Vi støtter hverandre og hjelper hverandre med å gjøre øvelsene riktig. Dessuten er det sosialt.

Jeg har hatt mer vondt etter jeg begynte med øvelsene, men det er likevel så kort tid at det er vanskelig å si noe om virkningen. Tiltaket er godt, og jeg håper at alle som har plager kan få dette tilbudet. De fleste som har en stillesittende og statisk arbeidssituasjon vil ha godt av å bruke musklene på en annen måte, sa Helene.

Evaluering

Etter at prosjektet hadde pågått i 9 uker foretok Tromsø Bedriftshelsestjeneste en evaluering. Fysioterapeut Tone Westgaard sier at ca. halvparten av de 20 som har vært med på prosjektet har klart å

gjennomføre regelmessige treninger. De som har trent regelmessig og fulgt programmet merker at de er blitt både bedre og mykere i musklene enn de som har trent mindre.

- Det er overraskende at vi har fått såpass merkbare resultater etter en så kort periode, sier hun. Dette gjør at vi vil anbefale vegkontoret å videreføre prosjektet. Dersom vi skal kunne se resultater i form av redusert sykefravær må et slikt treningsprogram følges i minst et år før vi kan se noen virkning. De som har vært med på treningsprogrammet er svært fornøyde, og en positiv sidevirkning er at det også er sosialt å trene sammen. Man treffer folk på tvers av avdelingsgrenser og arbeidssituasjoner, noe som kan virke positivt på arbeidsmiljøet på en stor arbeidsplass som vegkontoret.

Prøveprosjektet blir vist stor interesse både fra andre bedriftshelsestjenester og fra andre bedrifter. Vi skal nå starte et lignende prosjekt i en annen bedrift, sier Tone Westgaard, som håper at det blir en videreføring av prosjektet på vegkontoret.

Helene Bråten



Bilføreropplæring og førerprøven mot 0-visjon

Av Tor A. Ballovarre, Alta trafikkstasjon

Sverige har satt seg mål at ingen skal bli drept eller alvorlig skadd i trafikken når vi går inn i det neste årtusen. I Norge er den samme debatten i gang, spørsmålet er om også vi skal arbeide mot at ingen skal drepes eller skades ute på vegene våre. Mange tekniske løsninger for å bedre våre vegsystemer blir vurdert, samtidig som bilfabrikantene ser på løsninger som kan gjøre kjøretøyene sikrere. Det blir også vurdert hvilke tiltak og overvåknings-systemer som skal brukes for å få trafikantene til å holde seg til gjeldende bestemmelser for å hindre ulykker. I ulike vurderinger som er gjort er det blitt dratt mange konklusjoner, men hva skal vi tro på? Noen ganger hevdes det at vegstrekninger er for dårlige med smale, svingete og uoversiktlige strekninger. Andre ganger er det høy vegstandard som gjør at førerne blir for harde på gassen eller at bilene er så gode at vi får falsk trykkningsfølelse eller mister følelsen av å kjøre bil. Ulykkesårsakene er mange. Det er bare hva vi skal velge å tro på. Det er alles ønske at vi ikke skal miste noen av våre egne i trafikken, og alle håper på at den enkle løsningen finnes.

Er det realistisk at ingen skal bli drept eller alvorlig skadd i trafikken i den nærmeste fremtid, og hva vil det koste?

I nevnte sammenheng blir det lite snakk om hvilken rolle bilføreropplæringen skal ha i fremtiden. For noen år siden ble det slått fast at bilføreropplæringen var for dårlig. Det var for mange drepte og skadde i trafikken. Det ble i tillegg til glattkjøring, mørkekjøring og fase 2- opplæring som da var obligatorisk, innført 10 timer obligatorisk opplæring i kjøring på landeveg. Konklusjonen av dette prøveprosjektet, som varte i ca 8 år ble at denne type opplæring ikke hadde noen beviselig virkning for trafikksikkerheten. Dette på tross av at tallene på drepte og skadde stabiliserte seg og til og med gikk noe ned. Det kom nye endringer. I dag er det 9,5 timer opplæring ved godkjent kjøreskole som er obligatorisk. Det blir i større grad satset på at foreldrene skal overta lærerrollen og kjøre mest mulig med sine håpefulle. Vegdirektoratet har gitt garantier for at førerprøven skal være med på å sikre at kvaliteten på dagens kandidater er minst like god som tidligere. For å styrke førerprøven ble prøvetiden utvidet fra 45 til 80 min, siden redusert til 75 min for å få en bedre utnyttelse av arbeidsdagen til sensorerne. Konklusjonen av dette prøveprosjektet vet vi ikke, vi kan muligens se konturene av økning i antall ulykker.

Er det noe galt med dagens bilføreropplæring, Vegdirektoratets eller kjøreskolens læreplaner?

Vi har i dag læreplaner som er tilpasset elevforutsetning i

de ulike førerkortklassene. Læreplanene sier noe om hva elevene skal lære. Det som er skissert som læremål dekker det behov en bilfører trenger for å overleve i dagens trafikksituasjoner. Læreplanene setter ingen grenser for hvor godt det skal læres. Det er opp til elevens og lærerens fantasi. Konkurransesituasjonen blant kjøreskolene gjør at nivået på elever som fremstilles til førerprøven er for dårlig. Det viser også strykeprosenten på landsgjennomsnittet - som er på vel 30 %, dersom den er pålitelig. Det kan virke som hovedmålet for opplæringen blir å få flest mulig kandidater opp til førerprøven og å ha minst mulig stryk uavhengig av kvalitet for å sikre seg en andel av markedet.

Førerprøven, en garantist for kvalitet?

For å sikre riktig kvalitet på kandidater som får sitt førerkort etter bestått førerprøve, er det blitt utarbeidet retningslinjer for konstruksjon av ruter og gjennomføring av førerprøven. Det er også utarbeidet kriterier som skal sikre at kandidatene tilfredsstiller minimumskrav i henhold til læreplanene. Vegkontorene og trafikkstasjonene har ansvaret for at disse blir fulgt og i storst mulig grad blir likt praktisert over hele landet. Denne ordningen har fungert i ca. 4 år. Fortsatt er det store forskjeller i måten prøven blir gjennomført på. Forskjellene gjelder mellom fylkene, men også mellom stasjoner i samme fylke. På mange av landets trafikkstasjoner blir førerprøven fortsatt gjennomført etter gamle prinsipper. Proven blir gjennomført på en sånn måte at kandidatens ferdigheter og kunnskaper ikke blir tilstrekkelig utprovd og målt i henhold til læreplanens mål. **I mange tilfeller kan det virke som om førerprøven er en oppgave trafikkstasjonene bare er forpliktet til å kjøre uavhengig av kvalitet.** Dette fører til at vi får en skjult læreplan som fører til at elevene ikke lærer det de skal etter den vedtatte læreplanen. Det er også naturlig at det er den skjulte læreplanen som blir vektlagt i tilsynssammenheng.

Dersom bilføreropplæringen skal få den betydningen den må ha for å være med på å forebygge mot ulykker må opplæring og sensurering bli samstemt. Ut fra dagens situasjon er det lite trolig at vi skal få oppfylt 0-visjonen i det neste årtusen dersom vi skal holde opplæringen utenfor. Vi er fortsatt avhengig av at det er et menneske som styrer bilen. Dersom dette mennesket ikke har tilstrekkelige ferdigheter, kunnskaper og holdninger nytter det ikke å utvikle vegstandard, trafikkstyringssystemer eller forbedre bilene. Alt dette må sees i sammenheng og være samstemt. Det finnes i alle fall håp når myndighetene har bestemt seg for at det skal arbeides mot at ingen skal drepes eller skades i trafikken når vi går inn i det neste årtusen - uavhengig av kostnad.

Takke

Hjertelig takk for gaver og blomster til min 50-års dag!
Martin Furumo

Takk for gaver og blomster som jeg fikk i anledning min avgang!
Ernst Hansen

Takk for oppmerksomhet med blomster og gaver i forbindelse med 25 år i etaten.
Kåre Isaksen

Tusen takk til mine arbeidskamerater for gave og blomster til min 50 års dag. Det samme til vegkontoret for gave og blomster i anledning dagen.
Age Henriksen

Takk for blomster og gave i forbindelse med at jeg ble pensjonist.
Willy Pedersen

Takk til arbeidskamerater og vegvesenet for blomster, gave og oppmerksomhet i forbindelse med min 50-års dag.
Ståle Paulsen

Stor takk til vegkontoret for presang og blomster, og til kollegaer i Harstad for blomster og gavekort i anledning min 60 års dag. Samtidig vil jeg takke alle innen etaten som har støttet opp i ei vond og vanskelig tid. Det har vært til uvurderlig hjelp.
Edny Ostad

Takk til vegkontoret for tilstelning og gaver i forbindelse med min avgang. Også en stor takk til alle mine arbeidskolleger ved Bardu veg- og trafikkstasjon for tilstelning, blomster og gaver ved min avgang 18.12.98.
Terje Overgaard

Takk for oppmerksomheten og gave i forbindelse med mine 25 år i Statens vegvesen.
Leif J. Bruun

Hjertelig takk for gave og blomster fra vegkontoret og for pengegave fra kollegaer på Tronnes trafikkstasjon til min 60 års dag.
Anna Johansen

Takk for gaven og blomster i anledning min 50 års dag.
Ole Johnny Gramstad

Takk for oppmerksomheten i anledning min 50 års dag. Takk for gave og blomster.
Erik Back

Vegstikka

Frist for innsendelse av stoff til neste nummer:
25. mars -99!

Velkommen!

Marion Johannessen, renholder, Harstad vegstasjon
Ann Wilsgaard, forstefullmektig, administrasjonsavdelinga, vegkontoret
Alfred Kjærvi, inspektør, Finnsnes veg- og trafikkstasjon
Gull-Britt Frantsen, fullmektig, Harstad trafikkstasjon
Elisabeth Meyer Strand, konsulent, Tromsø rafikkstasjon
Karl Martin Eriksen, avdelingeingeniør, Storslett veg- og trafikkstasjon

Torbjorn Jorgensen er fra 1. desember 1998 seksjonsleder på seksjon for vegforsterkning og vegdekke på utbyggingsavdelinga på vegkontoret. Han kommer fra jobben som prosjektleder for prosjekt Sor-Troms.

Vi gratulerer

Med 50-års dagen

| | |
|------------------------------------|-------------|
| Maryann Olsen, Vassstrand | 27. februar |
| Sigbjørn Nilsen, Tromsdalen, | 5. mars |
| Knut Arne Henriksen, Kvaløysletta, | 11. mars |
| Vigdis Johansen, Nordkjotsbotn, | 11. mars |
| Åsmund Ellefsen, Harstad | 5. april |
| Fanny Fjelltun Stark, Håpet | 14. april |

Med 60-års dagen

| | |
|--------------------------------|-----------|
| Jahn Skogly, Storsteines | 9. april |
| Aud Synnøve Pedersen, Finnsnes | 21. april |

Med 25 års tjeneste i etaten

| | |
|--------------------------------|-----------|
| Erik Back, Oteren | 11. mars |
| Rolf Hanstad, Birtavarre | 18. mars |
| Torleif Hole, Storslett | 1. april |
| Kjærvald Lundberg, Bardu | 1. april |
| Roald B. Svendsen, Brostadbotn | 22. april |