

Ettersendes ikke ved varig adresse-
endring, men sendes tilbake til senderen
med opplysning om den nye adressen.

C Returadresse:
Statens vegvesen Troms
9005 TROMSØ

SIST - men ikke **MINST**:

**Gratulerer
Ernst Hansen!**



H.M. Kongens fortjenestemedalje i sølv
ble overrakt Ernst Hansen 16. april av
ordfører i Bardu Ragnhild Movinkel.

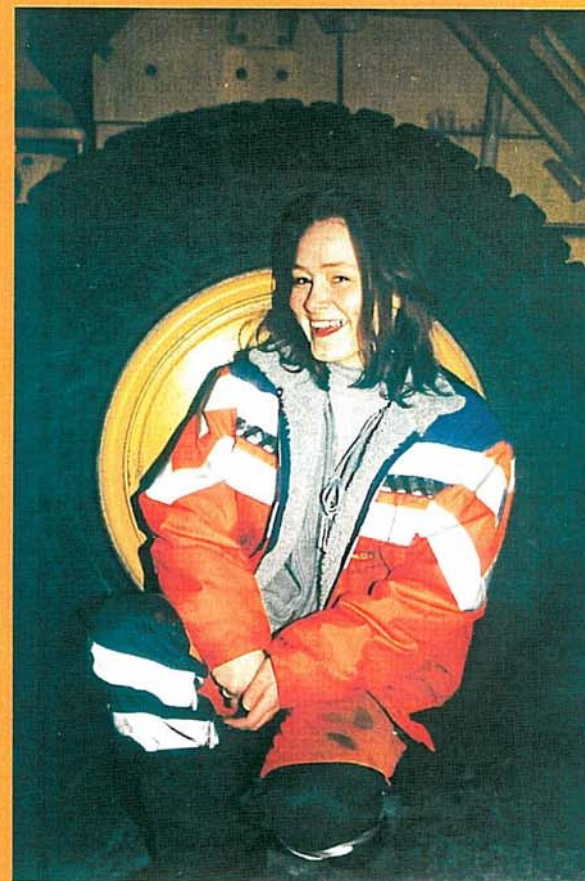


Nansy og Ernst Hansen.

Foto: Petter Hildre

Vegstikka

Bedriftsblad for Statens vegvesen Troms Nr 2 - 1999 - 31. årgang



Statens vegvesen
Troms

Før i tida og nå!

Før i verden var alt så mye enklere, sier alle og sikter til tida før teknologiens voldtekt av oss mennesker. Gamle dager har for øvrig fått nytt perspektiv. Tidligere snakket vi om oppfinnelsen av hjulet, elektrisitetsvevning og den første bilen. Nå er gamle dager tida for mobiltelefonen og internett. Alt var så mye bedre for det ringte og kimet omkring oss på gata, på butikken og på kafeen. Alt var liksom mer jordnært når vi rota i gamle kasser og esker etter boker eller tilbragte utallige timer på biblioteket. Nyheter var dags- eller uke-gammel informasjon, mens dagens nyheter er historie etter 10 minutter.

Samtidig som vi rister på hodet av nymotens oppfinnelser trykker vi de hardt inn til hjerte og kropp. Vi sluker alt nytt, kjøper

mobiltelefon av siste utgave med «alle rettigheter», kaster gamle datamaskiner, utvider bejentskapskretsen med elektroniske adresser og finner livspartner på internett. Dagens unge har elendig fysikk. De sliter med nakke og skulderskader etter utallige timer foran datamaskinen. Vi har skapt en merkelig hverdag som vi noen ganger er skeptisk til, men som vi også elsker fordi den gir oss SÅA mye informasjon. Informasjon - dette merkelige, umettelige ordet som oppfyller alle krav og forventninger. Slik sett var verden enklere da vi bare visste hva naboen gjorde, rett og slett fordi vi så han utenfor vinduet. Nå skal vi vite ALT - om vi har bruk for det eller ikke. Vi skal HA alt fordi de andre har



det - og vi MÅ vite og ha alt for å fungere som mennesker. Derfor må ALLE i vegvesenet ha tilgang til internett - om de har behov for det eller ikke. Alle skal læres opp i bruken av det nye vidunderet, og alle blir hysterisk når tilgangen begrenses. Hva med litt ettertanke og perspektiv? Eller er redselen for å bli morgendagens analfabeter så stor at vi føler oss helt forlatt uten datamaskinen? Internett kan være et utrolig hjelpemiddel i arbeidshverdagen og et nyttig verktøy for å jobbe lett og effektivt. Men er det arbeidsgivers

BEDRIFTSBLAD
FOR STATENS VEGVESEN
TROMS

Nr. 2 1999 - 31. årgang

Redaktør:
Lisa Sundstrøm

Korrektur:
Bente Skogdal

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

oppgave å sørge for at alle ansatte kan lese VG og Dagbladet på skjermen hver morgen?

Lisa

Regionalisering.....et faktum?

Fortgang i prosessen med regionalisering er herved konstatert: Vennlig hilsen Statens vegvesen Nordland/Troms. (klipp fra avisa Fremover 8.4.99)



Vegbyggingsmaterialer (grus)

Statens vegvesen Troms ønsker tilbud på kjøp av vegbyggingsmaterialer for 1999.

Nærmere opplysninger og tilbudspapirer kan fås ved henvendelse til Statens vegvesen Troms, vegkontoret, 9291 Tromsø. Tlf 77 61 70 00.

Frist for innlevering av tilbud er mandag 10. mai 1999.

Statens vegvesen Troms

Historia



Takk til Nordlys som markerer historia vår!

Omstilling produksjon

Av produksjonssjef Petter Hildre
Foto: Lisa Sundstrøm

Ord som evaluering og omorganisering har stått på dagsorden for produksjonsavdelinga det siste året. Dette skyldes at vi for ett år siden startet en intern prosess på avdelinga hvor vi ønsket å se på hvordan organisasjonen fungerer. Denne gjennomgangen resulterte i et forslag til omorganisering som forelå en tid for jul. Nå etter nyttår har ledelsen blitt enig med tjenestemannsorganisasjonene om at forslaget skal kunne settes i verk. Dette forslaget er omtalt annet sted i Vegstikka.

Like etter nyttår, parallelt med forhandlingene mellom ledelsen og tjenestemannsorganisasjonene, satte produksjonsavdelinga i Vegdirektoratet i verk en ny prosess som har blitt kalt "omstilling produksjon". Måsettingene med denne prosessen er å finne forbedringsområder slik at vi kan kutte kostnader og gjennomføre tiltak som styrker vår konkurransevne. Dette arbeidet gjennomføres delvis i Vegdirektoratet og delvis rundt om i landet på de enkelte vegkontor. Først fram mot sommeren vil vi vite mer om hvor resultatet av dette arbeidet skal føre oss.

Jeg skjønner godt at det med to nesten parallelle prosesser, med omlag samme målsetting, kan være vanskelig for noen og enhver å ha oversikt over hva som skjer. I tillegg kommer prosesser i andre avdelinger.

Evaluering, omorganisering, omstilling, spesialisering, regionalisering og konkurransevne er ord og uttrykk som i den seinere tid har kommet inn i Vegvesenets ordforråd. Alle disse ordene gir direkte eller indirekte uttrykk om forandringer. Jeg vet at mange ansatte både på produksjon og i andre avdelinger føler usikkerhet for hva framtida vil bringe. Hva vil skje med jobben

min? Kan jeg bli oppsagt? Må jeg flytte? Dette er spørsmål som vi fra tid til annen hører. Da er det godt å ha med seg forsikringa fra etatsledelsen om at ingen vil bli oppsagt som følge av de omstillingstiltak som nå er på gang.

Andre reaksjoner jeg har registrert, er: Er dette nødvendig; og alt var mye bedre før omorganiseringa? Personlig har jeg ingen problemer med å innrømme at jeg føler et visst ubehag i forhold til mye av det som skjer. Jeg skulle ønsket at vi kunne få konsentrere oss helt og fullt om bygging og vedlikehold av vegnettet. De fleste av oss har vel en konservativ grunnholdning og vil helst ha slik som det er i dag. Jeg vet bare så altfor godt at forandringer må til. Vi kan bare se hva skjer i andre private og offentlige instanser hvor organisasjonsspørsmålet har vært på dagsordenen i mange år. Vegvesenet har lenge vært relativt skjermet for disse problemstillingene, men nå ser det ut som om den "gode" tidsepoken er over. Det er like godt at vi alle med en gang innstiller oss på at framtida ikke vil bli like statisk som fortida har vært. Endringer og endringsprosesser vil i framtida bli en del av hverdagen dersom ikke samfunnsutviklinga går i en helt annen retning enn det ser ut til at den gjør i dag.

Selv om det enkleste hadde vært å ikke gjøre noe, ser jeg at det er flere gode grunner til at Vegvesenet nå er nødt til å se på organisasjonen på nytt. Den viktigste årsaken er fallende bevilgninger til vegformål i årene framover. Det sier seg selv at etaten ikke kan sitte med den samme administrasjonen og bemanninga når aktivitetsnivået går ned. Det gjelder like mye for myndighetsavdelingene som produksjonsavdelinga.

For produksjonsavdelinga forventes en nedgang i omsetninga fra dagens



nivå fram til år 2004 på minimum 25 %. For å møte en slik framtid er vi nødt til å sette i verk tiltak for redusere faste kostnader. Dersom vi ikke gjør noe nå, vil det fort bli for seint.

De mest aktuelle tiltakene vil, slik vi ser det i dag, komme innenfor følgende områder:

- færre administrative enheter
- forenkling i administrative rutiner
- færre produksjonsbygninger
- færre maskinelle enheter (lastebiler, vegghever osv)
- bedre utnyttelse av maskinene
- bedre innkjøp
- lavere verkstedskostnader
- bedre samspill mot det private markedet

Vi har beregnet at tiltak innenfor disse områdene vil gi årlige kostnadsbesparelser på flere ti-talls millioner kroner i forhold til dagens omsetningsvolum. Dette vil være med på å sikre framtidige arbeidsplasser i produksjonsvirksomheten vår.

I den prosessen vi nå er inne i, er det viktig at alle konstruktive bidrag til hvordan vi skal gjøre oppgavene billigere, nå kommer på bordet. Her er mindre rasjonaliseringstiltak like viktig som store omorganiseringer.

Personlig ser jeg fram til den dagen vi bruker betydelig mindre ressurser på selvpålagte administrative rutiner som vi kan klare oss uten (les: mindre internt byråkrati). Den dagen må komme!

Hvor går vegarbeidsdrifta?

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

Hvor går vegarbeidsdrifta

I 1995 ble produksjonsdelen og myndighetsdelen i vegvesenet skilt fra hverandre. Den nye organisasjonsmodellen kom som en følge av Stortingets vedtak og krav til bedre dokumentasjon av vår virksomhet.

Gamle mønster opphørte, anleggsavdelinga var en saga blott, folk fikk nye jobber og samtlige vegarbeidere ble tilknyttet produksjonsavdelinga. Nå skulle den «produktive» delen av vegvesenet vise sin konkurransedyktighet. Noen mente det var på høy tid med en endring andre følte at byråkratiet ble verre enn før. Den største endringa ved omorganiseringa var at det ble rørt ved urgamle mønster og organisering. Ikke siden 60-tallet, hvor det ble innført funksjonsdeling og hvor plan- anleggs- og vedlikeholdsavdelinga ble opprettet, har inngrodde og vante systemer blitt røkket på.

Den nye tid fikk et «utløsende støt» i 1995. Siden da har det rullet på seg med nye tanker, ideer, endringer og omveltninger. I disse dager overtar private firma vegvedlikeholdet enkelte steder i landet. Troms er ett av fylkene som har satt arbeid ut til private på funksjonskontrakter. Hittil har det nesten bare vært brøyting som har vært utført av private. Den gulkleddene er ikke lenger enehersker på veien. Spesialisering av arbeidsoppgaver betyr at noe faller bort. Effektivisering har samme tone. Arbeid over fylkesgrensene forteller om et



. uten rekruttering av nye og yngre arbeidstakere.

vegvesen med færre nye prosjekt. Kravet til kostnadsreduksjoner og konkurransevne krever kritisk

blikk på bygningsmassen - hva har vi behov for og hva kan vi kvitte oss med. Noen føler at dette også

gjelder menneskemassen på tross av Vegdirektørens lovnad om at ingen skal sies opp.

Ny organisasjon

I disse dager framstår en ny organisering av produksjonsavdelinga. Produksjonsområde sør og nord nedlegges, og de «gamle» produksjonsstedene legges også ned. Istedenfor får vi 4 nye produksjonsområder: Harstad, Finnsnes, Tromsø og Storslett. I den nye organisasjonen blir verksteddrifta en del av produksjonsområdene. Lederen for seksjon verksted på vegkontoret flytter til Nordkjosbotn og slås sammen med funksjonen som leder for sentralverkstedet. I tillegg legges sambandsverkstedet under verkstedseksjonen. På vegkontoret opphører seksjon for planlegging og samordning og serviceseksjonen. De blir en stabsenhet under produksjonssjefen.

Konsekvenser

En omorganisering vil alltid få konsekvenser - både positive og negative. Omorganiseringa i produksjonsavdelinga skal føre til bedre utnyttelse av folk og færre ledernivå. Men betyr det ikke i praksis også flytting av folk og nedtrapping av arbeidsoppgaver? Vi spør produksjonssjef Petter Hildre.

- I praksis kan det bety det flytting av noen få personer innenfor kontor og ledelse. Vi arbeider med å finne løsninger slik at belastningene skal bli minst mulig, sier produksjonssjefen.

Kommer dette som en naturlig følge av utviklinga i vegarbeidsdrifta med færre store prosjekt og mindre bevilgninger?
- Nedtrapping av anleggsoppgaver vil det bli i årene framover, men

ikke som en følge av omorganiseringen, men som følge av lavere bevilgninger til nye anlegg samt funksjonskontrakter mot private på driftssida, sier Hildre

Hvor mye av bygningsmassen kvitter vi oss med som en følge av den nye organisasjonsmodellen?
- Reduksjon av bygningsmasse vil i all hovedsak være Bardu vegstasjon. Samlede økonomiske besparelser er anslått til minst 1 mill. kr. pr. år, sier produksjonssjefen.

Hva skjer med de ansatte i Bardu?
- Jeg kan i dag ikke si sikkert hva som vil skje med kontorfolket i Bardu, men spørsmålet skal vi nå tatt fatt på å jobbe med, sier Petter Hildre. Intensjonene er å finne løsninger med utgangspunkt i Bardu.

Endringer i produksjon

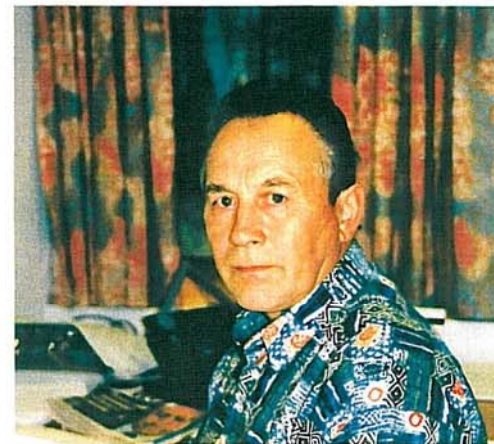
Etter forhandlingsmøte 19. mars er det avgjort at det blir fire produksjonsområder i Troms. Disse er Harstad, Finnsnes, Tromsø og Storslett! Som kjent har det vært uenighet om hvordan produksjonsavdelinga bør organiseres og vi ber derfor om hovedtilitsmann Agnar Kvernmos kommentarer:

- Arbeidsmandsforbundet ønsker å få ned administrasjonskostnadene i vegvesenet. Dette mener vi ville blitt best løst ved å ha 2 produksjonsområder. Med utgangspunkt i Gjøa-rapporten som sier at formenn skal tillegges mer ansvar og oppgaver, ville det være naturlig å redusere dagens organisering betraktelig. I en mellomperiode ville det da også være naturlig å beholde organiseringa slik den er i dag.

Vi kan likevel akseptere det forslaget som ble lagt fram fra ledelsen, selv om vi mener dette er en form for «seigpining», og at det hadde vært like greit å «hoppe i det» med en gang - med kun 2 produksjonsområder, sier Agnar Kvernmo.

Har omorganiseringa av verksteddrifta ført til store reaksjoner?

- Diskusjon om sentralverkstedet som egen avdeling og styringsor-



Agnar Kvernmo.

gan for de andre verkstedene, har pågått lenge. Vi tror likevel at den løsninga som blir nå, hvor verkstedene er underlagt sine produksjonssteder, blir den beste.

Det vil naturlig nok gjenstå en viss styring fra sentralverkstedet - og det mener vi er riktig.

I protokollen står det «Vegadministrasjonen vil arbeide for å finne praktiske løsninger for berørte tjenestemenn i samarbeid med de enkeltpersoner dette omfatter og tjenestemannsorganisasjonene». Betyr det blant annet at de kontortilsatte i Bardu kan se framtida lyst i møte?

- Selv om det ikke ble skrevet noe direkte i protokollen om situasjonen til de ansatte i Bardu har dette vært tatt opp på møte med ledelsen på vegkontoret. Der ble det lovt at de ansatte skal de få være i samme område som i dag. Meningen er at de blant annet skal bli tillagt andre oppgaver. Administrasjonsavdelinga på vegkontoret har blant annet sagt at de kan bidra med et halvt årsverk. Jeg stoler på at vi får en løsning på situasjonen, selv om vi ikke har skrevet det ordrett i protokollen. Et ord er et ord. Men det må selvsagt jobbes mer med den praktiske løsninga, sier Agnar Kvernmo.

Har du forståelse for de omveltningene som skjer i produksjons-

avdelinga - og føler du at vi fortsatt har en arbeidsstyrke som kan utføre det som kreves av oss - eller organiserer vi oss ut av både konkurransen og framtida?

- Jeg har stor forståelse for effektivisering og omorganisering, men den må også gjelde alle avdelingene og ikke bare produksjon. Jeg vil gi ros til produksjonsavdelinga som har tatt omstillingsprosessen på alvor - og virkelig gjort noe for å få ned administrasjonskostnadene. Men faren er også at alt snakket om effektivisering fører til en «gi faen holdning». Etter forrige omorganisering hadde arbeidsfolket pågangsmot og ville bevise sin egen konkurranseedyktighet. Nå virker det mer som at de skal «raderes» bort framfor å være med i konkurranse. Snakket om effektivitet har hos enkelte drept arbeidshyta.

Howdan er stemninga blant folk ute i drifta - både til nedleggelse, omorganisering og funksjonskontrakter?

- Jeg treffer folk som sier at nå går det bare «en vei». De er redd for at

vi har stoppet imtak av nye folk, og snart ramler vi helt ut. Vi kan ikke være et korrektiv i markedet med den alderssammensetninga vi har. Jeg har for øvrig alltid påpekt at vi må få til en bedre personalforvaltning i fylket. Vi kan ikke sitte med en gjennomsnittsalder på 50 år. Og jeg er ikke i tvil om at folk vil søke til vegvesenet dersom det blir ledige jobber. Men bevilningene til vegetaten er selvsagt et hinder for å ansette nye folk, skjont vi må regne med en viss overbemanning i perioder for å komme «aldersproblemet» til livs. En måte å løse dette på er å ta inn flere læringer - slik at vi er en konkurransedyktig etat også om 10 år.

- Når det gjelder omveltninger i etaten ellers er anleggsfolkene mest positive til framtida, men også de undres hvor det går etter hvert. Men Vegdirektoren har sagt at «hver stein skal smues» i denne prosessen - så vi regner med at alle er med «å dra lasset». Det betyr forhåpentligvis i klartekst at alle avdelingene må få ned administrasjonskostnadene - og ikke bare produksjonsavdelinga, avslutter Agnar Kvernmo.

Bardu vegstasjon — en saga blott. Foto: Lovise Evenmo.



E-8 over Kilpisjärvi - viktig transportrute



Tekst og foto: Lisa Sundström

bort rasproblemer og ferjestrekninger - og sørge for framkommelighet fra «dør til dør».

På stamvegnettet er det behov for jevnere standard. Om vinteren begrenser

Vegen over Kilpisjärvi øker mest
I denne sammenheng framtoner grenseovergangen ved Kilpisjärvi (Helligskogen) seg som en ener. Transporten over denne ruta er den viktigste for Troms. Det er også den som vokser sterkest - sett i forhold til Bjørnefjell og Kivilompolo. Årlige registreringer fra 1994 viser at veggen over Kilpisjärvi har hatt størst økning på godstransport og også vært den som øker raskest.

Arild Larsen og Hemo Rantakokko på den finsk/norske tollstasjonen.

De fire transportetatene Luftfartsverket, Kystverket, Jernbaneverket og Statens vegvesen har en visjon for år 2030 som viser oss retningen for transportpolitikken framover.

Et av satsingsområdene er å legge til rette for effektive og forutsigbare transportløsninger for næringslivet. Nasjonale transportsystemer og forbindelser til utlandet er viet særlig oppmerksomhet. I Nord-Norge er den største ulempen i transportsammenheng de lange avstandene til markedene og transportknutepunktene. Derfor fokuseres det blant annet på rask tilgang til markeder i utlandet. For lengre transporter i utenriks-handel betyr dette transport med bil. Det betyr at vi må ha vegsystemer med regularitet og god framkommelighet.

Et effektivt transportnett til utlandet er en nødvendig forutsetning for et konkurransekraftig næringsliv i Norge - og Nord-Norge. Vår beliggenhet i utkanten av Europa understreker dette. For næringslivet er det et sterkt ønske og krav at forbindelsene mot det europeiske markedet blir

forbedret. Og for transportpolitikken er utfordringen å legge til rette for effektive og forutsigbare transportløsninger.

For å møte disse utfordringene må vi blant annet fjerne eller redusere hindringer langs sentrale trafikkårer. Dette betyr blant annet å få

nattstenging og kolonnekjøring regulariteten i øst-vest og i Nord-Norge. Rasfare og kapasitetsproblemer i tilknytning til ferjestrekninger og strekninger med særlig dårlig standard er vanlige problemer langs Kyststamvegen. Næringslivets transporter hindres også av kjøproblemer i Oslo-området og tilgang til nasjonale havner. I tillegg mangler raste- og hvileplasser for tungtrafikken.



Antall kjøretøy over grensa

I 1997 passerte 11.068 varebiler/vognvogt grenseovergangen ved Helligskogen, sier tollstedsjef Svein Eriksen. 6.402 biler kom inn til Norge og 4.666 kjørte ut av landet. Tilsvarende tall for 1998 viser at 11.426 biler (tilsammen i begge retninger) har passert grensa. Dette omfatter ikke biler uten gods, busser eller personbiler. I løpet av 1997 passerte 92.818 personbiler og 1955 busser grenseovergangen, tilsammen i begge retninger.

Åpen hele døgnet

I motsetning til Bjørnefjell som har nattestengning, har vegen over Kilpisjärvi/Helligskogen åpent hele døgnet. Det er stabilt klima i området, og vegen holder god standard både på norsk og finsk side, sier førstestollinspektør John Arild Larsen. Det hender at vegen må stenges dersom vestaværet setter inn, men det er sjelden, sier Larsen. Stenging skjer toppen 1 gang i året. De fleste som kjører denne strekninga kjenner vegen og forholdene. Dersom de er i tvil om værforholdene, ringer de tollstasjonen. Det hender også at en og annen «turist» tar seg over fjellet i uvær, men det er sjelden, sier Larsen.

Gods

E-8 fra Tromsø til Finland grense er den viktigste vegforbindelsen for transport av fersk fisk fra Troms. De fleste varene i utførsel er derfor fiskeprodukter som reker, torsk og oppdrettslaks, sier Larsen. Markedene er i Italia, Frankrike og Spania.

På innførselssida er det trelast og møbler fra nabolandene og kontinentet som dominerer. Men vegen over Kilpisjärvi brukes også som transport-

rute for kolonialvarer til Finnmark. Varene fraktes til Neiden, Øst-Finnmark, Alta og Kautokeino. Transportruta over Kilpisjärvi blir brukt på grunn av gode vær og føreforhold.

Personbiltrafikken er begrenset om vinteren. Det er i første rekke de som bor i områder som passerer grensa og en og annen «kjøttandler». Men når sommeren setter inn kommer turistene. Og turistsesongen varer langt ut over høsten. Da kommer Finlenderne i busslaster fra sør i landet for å se på hostfargene i Nord-Finland og Norge, sier Larsen. Denne utfarten har faktisk eget navn: Aika!

Finlands inntreden i EU har skapt en del mer byråkrati og papirarbeid, men det meste går greit synes den norske tolleren John Arild Larsen og den finske Heimo Rantakokko.

Vegen over «Kilpis» - en utfordring

I vårt lokale utfordringsdokument til Nasjonal Transportplan har vi argumentert for at vegen over Kilpisjärvi blir prioritert som internasjonal transportrute framfor Bjørnefjell. Vi mener at denne vegen må gå inn i EUs «10 på topp»-liste hvor det er pålagt å sats på spesielle vegruter. I alle fall bor E-8 bli en del av det nasjonale transportkorridornettet, sier Tor-Hugo Brox. Han har vært sekretær for prosjektgruppa som har jobba med utfordringsdokumentet i Troms.

Satsing på vegen over Kilpisjärvi er i første omgang avhengig av om politikerne vil gi Troms status som internasjonal fiskerihavn. I transportplanen er hele Troms fylke definert som et knutepunkt, noe som ikke



Tor Hugo Brox, sekretær i prosjektgruppa som har arbeidet med Nasjonal transportplans utfordringsdokument i Troms.

framhever Tromsø framfor andre havner.

Men vegen må også bli attraktiv for nord-fylket, slik at vi kan ha en sammenhengende transportkorridor. I dette ligger også skred-sikring i Kåfjord.

Dersom handelen mot øst utvikles håper både politikerne og NHO at etterspørselen etter fersk fisk vil øke. Dette krever skikkelig transportkorridor, sier Brox. Samtidig tenker finnene og svenskene på videreføring av fisk innen egne grenser. Rask transport fra fiskebankene utenfor Troms og Finnmark gjør også vegen over Kilpisjärvi svært attraktiv.

Vegen opp Skibotndalen og videre mot Finland har i dag bra standard, men kunne selvsagt vært bedre. Vi er godt innforstått med at enkelte strekninger kan være både bratte og glatte, og dersom trafikken øker vil kravet til bedre vegstandard også øke, sier Brox.

Om vegen over Skibotndalen havner på en sentral prioritert liste over transportkorridor det skal satses på, vil bli vurdert av de sentrale gruppene i Nasjonal

transportplan. Det må dessuten sees i en total sammenheng med hva som er best for transport innen hele Norge. Dersom denne vegruta faller utenfor vil vi likevel ha et «våkent øye» og følge med utviklinga for vegstrekninga. Det betyr at dersom vi på sikt får økning i trafikken over Kilpisjärvi vil dette bli tatt opp som et problemområde ved revisjonen av Nasjonal transportplan som skjer hvert fjerde år. Vi anser i alle fall vegen over Kilpisjärvi som en svært viktig transportrute, ikke minst fordi den er helårs, nattåpen og har god framkommelighet, sier Brox avslutningsvis.

Viktig for næringslivet

Framkommelighet er grunnsteinen i transportnæringa. Vegen over Kilpisjärvi er døgnåpen, og vær og vegforhold er stabile. Tollstasjonen er også døgnåpen. Topografien er grei, og det går stort sett greit å kjøre opp Skibotndalen og videre innover Finland. Alt dette gjør at vi selvsagt velger denne vegen som transportrute framfor Bjørnefjellsvegen, sier Geir Ytterstad, daglig leder i Bjørnflaten AS. Vegen over Bjørnefjell er noen få mil kortere, men vi bruker langt mer diesel på



Geir Ytterstad, dagligleder hos Bjørnflaten A.S. «peiler inn» Tromsø på Europakartet.

grunn av flere stigninger og fjelloverganger. Dessuten er Bjørnefjellsvegen nattestengt om vinteren, og tollstasjonen er også nattestengt. Den er derfor uaktuell som transportrute for Tromsø og Sør-Troms, sier Ytterstad.

Dessverre er vegen over Kilpisjärvi i dag ikke definert som en hovedtransportkorridor i Norge, men vi håper selvsagt at dette vil endres i framtida. Transportnæringa er avhengig av god framkommelighet og regulert. Vi må ha gode transportruter for å være konkurransedyktige i markedet, sier Ytterstad.

De senere årene har flere grossister etablert seg i Narvik-området på grunn av ARE-togene. Men de overser at varene skal fraktes videre ut i markedet - til mindre steder. Den mest naturlige transportvegen til slike steder er gjerne hurtigruta - og som kjent går den ikke til Narvik. Vi kommer med andre ord ikke bort fra bilen som transportmiddel. Derfor må det satses på farbare og gode vegger for tungbiltrafikken, sier Ytterstad.

Han understreker ytterligere nødvendigheten av å oppruste Ev-8 over Skibotn-

dalen, og håper inderlig at politikerne forstår nødvendigheten av å ha en farbar veg for de som skal frakte gods. Dette er også viktig i konkurranse med Narvik om gods. Tromsø satser på å bli transithavn for gods i framtida. Det betyr at vi må ha framkom-melighet til og fra markedene for biler. Alt kan ikke sendes med båt eller tog. Dessuten snakkes det om utvidelse av lengdene på vogn togene i framtida. Det betyr at vi i enda større grad blir avhengig av skikkelig vegstandard for å kunne frakte gods på en kvalitets-

messig måte, sier Ytterstad.

Kritisk til vegstandard

Sjåførene hos Bjørnflaten er kritiske til dagens vegstandard. De etterlyser bedre strøing og bedre brøyting. Vedlikeholdet langs norske vegger er elendig sett i forhold til Sverige, Finland og andre land i Europa. Dagens vegger er bygd for hest og kjerre, sier sjåførene og etterlyser både bredere vegger, bedre vedlikehold og opprusting av dagens vegger. Uansett hvor smal vegene er - så er bruene smalere, sier

de. Hvorfor er vegstandarder så ulike mellom Norge og andre nordiske land, spør de. Og hvorfor er små, perifere vegger i Sør-Norge godt strødd og brøyt mens større vegger nordpå har elendig vedlikehold. Vi regner med at kravet til standard er likt i hele landet, sier sjåførene. Saltinga mellom Tromsø og Nordkjosbotn er nok godt ment, men fører ofte til sørpe og dårligere kjøreforhold. Strekinga mellom Nordkjosbotn og Oteren (Balsford-eidet) er dessuten et kritisk punkt på riksvegen med svinger og ispartier. Vegen holder ikke standard til den trafikken som går på den, sier sjåførene som stort sett frakter fisk fra Tromsø til Danmark og returnerer med frukt, grønnsaker og annet gods. Turen går fra Tromsø via «Kilpis» og Kolar i Finland for de tar av videre ned E-4 i Sverige. Med vegen som arbeidsplass burde de vite hva de snakker om!

Bjørnflatens langtransportsjåfører er storbrukere av vårt vegnett. Fra venstre: Bjørn Martinsen, Tormod Nilsen, Alf E. Haugen og Otto Svendsen.





Prosjektleder Ingvar Øvereng og utbyggingsjef Stein Johansen betrakter lanseringen av stålbjelkene ved Kvitbergelva bru.

Gunda», som er montert på stålbjelkene. Når en etappe er ferdig støpt forskyves vognen i bruas lengeretning til neste etappe. I tillegg til å være forskaling er vognen kledt inn med vegger og tak av presenninger slik at alt arbeid med armering og betongstøping kan skje under tak.

Seljelva og Kvitbergelva

Temadagen var konsentrert om bruene Seljelva og Kvitbergelva. Arrangementet var todelt. Første del inneholdt en orientering om bruene av byggeteknisk konsulent Johs. Holt A/S, stålentreprenør Fosdalen Industrier A/S, betongleverandør Balsfjord Betong A/S og produksjonsavdelinga i Troms. Produksjonsavdelinga har et nært samarbeid med kolleger i Nordland og Nord-Trøndelag, hvor Nordland stiller med anleggsleder Knut Hanssen som leder av betongarbeidene. Nord-Trøndelag har lånt

Fra Seljelva bru. Brudekket stopes ved bruk av forskalingsvogna «Store-Gunda». Overbygget skjermes godt for vind og nedbør. En støpetappe gjenstår for forskalingsvogna kan demonteres og flyttes til Kvitbergelva bru.



Bruer - konstruksjon og praktverk

Tekst og foto: Knut Davidsen

16. mars arrangerte Prosjekt Balsfjord ved prosjektleder Ingvar Øvereng temadag om de større bruene som bygges på ny E8 mellom Laksvatnbukt og Nordkjosbotn. Her inngår 8 bruer, 35 jordbruksunderganger, en vannkulvert og en miljøtunnel. Nesten ¼ av investeringene i prosjektet, eller 63 millioner, kroner går med til å bygge konstruksjoner i stål eller betong. Temadagen var konsentrert om bruene Seljelva og Kvitbergelva. Arrangementet var delt i to - først med orientering om bruene, og etterpå med befaring til bru-anleggene.

3 store bruer

Tre av bruene er relativt store: Meilva bru med lengde 115m er i sin helhet bygd av betong og står ferdig. Entreprenør har vært A/S Anlegg. De to øvrige, Seljelva og Kvitbergelva, hver med lengde 102m er under bygging. De utføres som stålbelegbruer med betongdekke. Produksjonsavdelinga har ansvaret for alt betongarbeid, mens firmaet Fosdalen Industrier A/S i Nord-Trøndelag produserer og monterer stålbelegene. Bru-dekket for hver bru støpes i 6 etapper. Ved støpingen benyttes ei spesiell forskalingsvogn, «Store-

ut forskalingsvogna «Store-Gunda» til dekkestøpen. Produksjon i Troms står for det øvrige mannskap. Opplegget er et resultat av samarbeidet innen nordre produksjonsområde.

Befaring

Etter orienteringen var det befaring til bru-anleggene Kvitbergelva og Seljelva. Ved Kvitbergelva foregikk montasje av stålbelegene. Belegene produseres i seksjoner ved verkstedet i Fosdalen i Nord-Trøndelag. Seksjonene fraktes med bil til bru-anlegget hvor de sveises sammen og trekkes ut med vinsj. Ved Seljelva pågikk armering av nest siste støpetappe. Her fikk en tydelig demonstrert hvor effektivt den overbygde forskalingsvogna ga ly for den sterke vinden.

Temadag - til etterfølgelse?

De 20 som deltok på temadagen kom i hovedsak fra utbyggingsavdelinga. Ledelsen var representert ved vegsjef og utbyggingsjef. Det store oppmøtet til arrangementet viser at det er interesse for temadager av denne art. Prosjekt Balsfjord skal ha all ære av sitt initiativ og opplegg for dagen. Ideen om temadager kan være aktuell også for andre fagfelt. Her bør noen ta utfordringa og følge etter!



Kvitbergelva bru. Stålbelegene monteres sammen ved det ene landkaret og trekkes ut på pilarene og helt over til motsatt landkar.



Engasjerte tilhørere ved orienteringa på anleggskontoret i Nordkjosbotn.



Mellom stålbelegene ved Kvitbergelva bru: Kåre Tune, Ingvar Holtaas, Torbjørn Jørgensen, Per Indal, Ingvar Øvereng.

Når klokka slår 00 - nyttårsaftnen!

Tekst og foto: Lisa Sundstrom

Klokka tikker og går, og snart er det bare et avkortet svangerskap fram til år 2000. Det er da alle datamaskiner kollapser, flyene går rundt i ring, jernbanen sporer av og Tv og satellitter faller ut. Det er da jorda blir mørklagt (som om den ikke er det allerede) og mat og bensin blir umulig å få tak i. T-baner og trikker stopper, sykehusmaskiner blir avsendig og kjøleskap og vaskemaskiner får anfall.

Før vegvesenets vedkommende flommer tunnelene over i vann, lyskryssene flimrer og fergeleiene går opp og ned. I tillegg kan asfaltverk og sandstrøere oppføre seg merkelig sammen med alt det andre «rare» vi tar hånd om. MEN det er dersom dommedagspredikantene får rett. Det gjør de sjelden. Men det kan være greit å ta en del forhåndsregler likevel.....

Det går framover i full fart

Det tidligere omtalte 2000-prosjektet har vært i gang siden nyttår.

I motsetning til de fleste prosjekt som nedsettes har dette prosjektet et svært definert mål: ÅR 2000. Det betyr at det meste bør skje i ekspresstid. Framdrifta i prosjektet er definert som kartlegging, analyse, modifisering, testing og beredskapsplan. I dette ligger leting og finning av alt som kan gå galt, sjekke om det virkelig er så ille som det høres ut, teste ut systemene og lage en «velkomstpakke» til år 2000.

Tunneler kontra telleapparater

I Troms har vi 415 systemer som kan bli påvirket av alle nullene ved årsskiftet. Det er overvåkingssystemer, installasjoner i tunneler, trafikk-telleapparater, klima- og føreinformasjon, signalanlegg, lyskryss, variable skilt, fergekaier med utstyr, automatisk trafikk kontroll, borerigger, GPS-systemer (navigasjons- og posisjoneringssystem), datastyrte veghøveler, biler og maskiner, knuserverk, asfaltverk og IT hard- og software (også kalt datamaskiner på folkespråket). Konsekvensene ved at pumper, vifter og lys i



Kjell Moen, elektriker i Tromsø-området har registrert utallige systemer i forbindelse med 2000-års problematikken. Det dreier seg om styrings- og overvåkingsystemer til tunneler, ferger og bruer.



tunnelene svikter kan bli alvorlige. Kravet til en del av installasjonene er derfor sterkere enn kravet til andre. Konsekvensene ved at tunnel-systemer kollapser er selvsagt langt større enn om telleapparatene våre fusker.

Dokumentasjon i hopetall

Kunnskapen om at vi har 415 systemer som må granskes nærmere er kommet fram gjennom iherdig kartlegging. Det er gjort med et skjema på 57 spørsmål. Der kartlegges «produktets» navn, produsent, leverandør og hvor den befinner seg. At dette arbeidet er «i boks» skyldes iherdige sjeler i ute- og innedrift. Enkelte har gitt tilbakemelding på 3-4 systemer mens andre har kartlagt 102 systemer! Produktene blir gradert etter en skala på 1-5. Tallet 5 står for katastrofe og innebærer at klink i systemet kan medføre skade for mennesker, miljø, økonomi, drift /produksjon og framkommelighet.

Kan/kan ikke

Neste fase er analyse av produktene. Det innebærer blant annet med hvor stor sannsynlighet det er for at et system kan svikte eller

ikke. Opplysningene som kom fram i kartleggingskjemaet blir brukt til analysen. Konsekvenser for mennesker, miljø og framkommelighet er også en del av analysen. I tillegg skal det prissettes hva det vil koste å eventuelt fornye systemer. Analysen vil naturlig nok inneholde mye synsing. Hvordan det kan gå eller ikke vil tiden (år 2000) vise.

Fortsatt håp?

I neste fase av arbeidet skal vi finne ut hva som kan slå feil og hvilket utstyr vi i så fall må fornye. Utskiftninger og fornyinger må selvsagt vurderes ut fra viktighet og ulike konsekvenser. Dette kalles med et fint ord for modifiseringsfasen. Og det er også på dette stadiet vi befinner oss i øyeblikket.

Alle analyser og kartlegging sendes Vegdirektoratet for gjennomgang og bearbeiding. Dette for å unngå

at 19 fylker kontakter leverandørene med samme spørsmål noen tusen ganger. Vegdirektoratet vil utarbeide en «oppskrift» på hvilke systemer som fungerer og hvilke som ikke gjør det.

Funker eller ikke?

Når fylkene har sett gjennom «oppskrifta» og utelukket noen ting - mens andre blir prioritert - skal det enkelte fylke teste systemene. Det gjøres blant annet fordi system oppfører seg ulikt i forhold til - og sammen med - andre systemer. Tunneler, trafikklys og fergeleier er ting som helst bør fungere.

Skuddår - et ekstra problem?

Som om ikke tallet 2000 er et stort nok problem har det dukket opp et ekstra i tillegg: År 2000 er skuddår - og det vil i følge enkelte skape ekstra problem. Hele hundreår er vanligvis ikke skuddår - bortsett fra de som er delelig med 4: 1200,

1600, 2000 og 2400. Siden det er en stund siden «sist» fenomenet oppsto har vi ingen erfaring å vise til. Det var ikke overflod av datamaskiner på 1600-tallet. Mange av dagens dataprogram er ikke programmert til å oppfatte 29. februar som en dato i et helt hundreår, på tross av at det er normalt å ha skuddår hvert 4. år. Så vi får se. Kan hende vi får overraskelser før den tid også. 9.9.99 (9.september) er også en bekymringens dag. Enkelte gamle datasystem som ikke har 0 foran 9 vil oppfatte 9999 som overgangen til 0000. Overraskelsene kan bli mange i tiden som kommer.

Velkommen år 2000

Prosjektet om år 2000 i vegvesenet skal være avsluttet 1. april neste år. Fram til da bør det viktigste helst være under kontroll for å ta i mot et år fullt av nuller og overraskelser Den som lever får se....

Bibliotekstjenesten

Vegvesenet i Troms har endelig fått litt mer orden på bibliotekstjenesten. Vi har fått bibliotek! Det holder hus i et lite rom ved siden av det store moterommet på vegkontoret/ gammelkantina. Her finnes bøker, tidsskrifter, rapporter, og noen aviser. Bøker som kjøpes inn blir satt på biblioteket, men noen bøker befinner seg naturlig nok på kontorene.

Bøker på biblioteket er til utlån, og lånekort finnes på biblioteket. Det er viktig at disse benyttes slik at vi til enhver tid vet hvor bøkene befinner seg! Oppdatert liste over litteratur vil om kort tid finnes på intranett. Den inneholder hva vi har og hvor det er plassert. Du kan også få oversikten hos Fellestjenesten. Biblioteket er en del av seksjon for fellestjenester, og Inger Johanne Karlsen er ansvarlig for ajourhold og innkjøp av bøker. Dersom du har behov for litteratur kan «alt» skaffes, innen rimelighetens grenser. Vegdirektoratet har også bibliotek som vi har adgang til via Intranett. Her er det også mulig å låne. Håndbøkene er plassert på arkivet hvor Anne-Mari Enoksen har ansvaret for å skaffe til veie det som ønskes.

Inger Johanne Karlsen tar hånd om bibliotekstjenesten på vegkontoret



Full alarm - topp beredskap

Tekst: Leif P. Meisler

Foto: Leif P. Meisler og Geir Blixgård

I midten av mars var 16 arbeidere fra produksjonsstedene Bardu, Finnsnes og Nordkjosbotn og 9 stykker fra Nord-Troms Kraftlag samlet til en ukers skredkurs på Storslett. Nord-Troms bedriftshelsetjeneste sto som arrangør. De fleste deltakerne hadde erfaring med skred.

Kurset var lagt opp med 2 teori-dager hvor temaet skred og førstehjelp mot skredskader ble lagt vekt på. Etterpå var det satt av 3 dager til ferdsl ute, deriblant en dag med øvelse på skred.

Snøkjennskap, og utlosene faktorer til skred, vær, lendeformer, vei-valg, rutiner for sok i skred og



Mannkaper fra Veggvesenet og Kraftlaget deltok på skredkurs

forsering av skredfarlig lende var tema på kurset.

Etter å ha tatt en *snoprofil* og vært gjennom begrep som *finkornet*, *grovkornet*, *kantkornet*, *remisno* og *bergkrystaller* var alle enige om at sno ikke er bare en sno!

Siste kursdag var det skredøvelse hvor scenariet var: Det går et skred over E6 på Kvævangsfjellet kl. 08.30. Det er sterk mistanke om at trafikanter er tatt med skredet. Vegvesenet og Kraftlaget er ute på arbeidsoppdrag i området - og de iverksetter strakstiltak.

Etter 30 minutter var mannskapene på rasstedet. Der møtte vi

Her kjenner deltakerne hvordan det er å treffe folk med søkerstenger

skrikende barn og lettere kaos. 12 barn, 3 voksne og en bil var tatt av skredet. Etter 50 minutter var alle funnet og gravd fram. Markorene gjorde en fantastisk god jobb. Mannskapene ble også satt på en fysisk prøve. Det var ikke helt lett å bære ut skadde på bærer.

Etter øvelsen var det demonstrasjon i bruk av lavinehund i søk etter skredtatte personer. Det er ikke tvil om at hund er det mest effektive redskap til slikt arbeid. Ellers ble det demonstrert bruk av sender, mottakerutstyr og elektronisk søkeutstyr.

Kursdeltakerne hadde som forventning til kurset å forbedre sine kunnskaper om å bedømme/vurdere skredfare og å kunne bidra med riktig hjelp etter at et skred er gått. Forventningene ble innfridd!

Ny og bedre søkemetode

Tekst: Lisa Sundstrøm

Foto: Leif P. Meisler og Geir Blixgård

Når folk og utstyr forsvinner i skred er det viktig å finne de fort - i alle fall folkene. Beste søker er lavinehund, men Recco elektroniske søkeutstyr er heller ikke å forakte. Det fungerer ved at «gjenstandene» er utstyrt med en databrikke som blir lokalisert av sendere.

Produksjonsavdelinga på Finnsnes har kjøpt brikkene og leier søkerutstyret for ett år, sier Jan-Erik Strømseng på Finnsnes veg- og trafikkstasjon. Søkersystemet brukes mye i mellom-Europa og erfaring viser at systemet er svært bra. Det fikk vi også under skredkurset i nord-fylket, sier Strømseng.

Sikring av egne folk og utstyr

Vi har tidligere hatt annet søkerutstyr, sier Strømseng, men Recco er bedre og mer nøyaktig. Alle ansatte på Produksjon Finnsnes er utstyrt med søkerbrikke. Slik vil det være enklere å finne folkene våre dersom de blir tatt av skred. Brikkene gjør at folkene blir funnet umiddelbart, som er livsnødvendig ved skred. Dessuten har vi montert brikkene på kummer og drensssystem for også å finne de lettere når de er nedsnødd, sier Strømseng. Han understreker for øvrig at skredkurset var veldig bra med realistiske øvelser. Det er viktig å få slik trening



Arne Rasmussen viser bruk av Recco elektronisk søker.



sett i forhold til vårt daglige gjøremål, sier Strømseng. Han har også lært at snø kan være så mangt - og gjennom det fått større forståelse og kunnskap for å vurdere snøens konsistens og treffe nødvendige tiltak.

Jens Petter Richardsen og Oskar Kollen studerer snøhorn og lagdeling i snøen. Jan Erik Strømseng loggfører funnene.

Pensjonist, JEG?

Foto: Ama Birkelund

Tenk, 3 dager på hotell sammen med en flokk gamlinger! Med forelesere som står og doserer om senilitet, beinskjørhet og inkontinens! Og kanskje det som verre er av det vi måtte ha i vente.

Ja slik reagerte jeg da en invitasjon til «Seminar i forberedelse til pensjonsalderen» dukket opp i postkassa mi her i vinter en gang. Men etter noe betenkningstid sa jeg *ja takk*. 3 dager på hotell, med ledsager og alle kostnader dekket kan jo være greit. Forventningene var imidlertid ikke skyhøye.



Gruppearbeid fra venstre: Paul Jernberg, Jan skogly, Ildis Oppdal, Jan Johansen, Arnulf Pedersen og Ama Birkelund.

eller lengre årrekke er vel neppe så givende.

Store deler av tiden på kurset ble brukt til å diskutere en del temaer i grupper - og deretter i plenum. Slike temaer var for eksempel:

- Hvilke forventninger har du til pensjonisttiden?
- Hvordan har du planlagt at disse forventningene skal bli oppfylt?
- Hvilke utfordringer ser du i overgangsfasen fra yrkesliv til pensjonist?
- Hva vil du savne, og hva skal du erstatte det med?
- Hvordan skal du eventuelt erstatte «nettverket» i arbeidssituasjonen?
- Har du tenkt over boligsituasjonen din? For noen tiår fremover?

Mange gode samtaler og diskusjoner ble det, og mange av oss hadde nok relativt vage svar på en del kritiske spørsmål. En del faktiske opplysninger ble også lagt vekt på, så som familiejus, pensjon og fysiske aktiviteter. I det hele tatt var det en samling som satte i verk en del tankevirksomhet. For noen ble det en skikkelig tankevekker. Og så mange trivelige mennesker vi var! De som fikk innbydelse, men som avslø, gikk glipp av noe!



Artikkelforfatter Oddmar Eilertsen - ung, framtidig pensjonist



Kursleder Ivar Wiborg fra Seniorinstituttet og Gudmund Hålvorsen.

Jeg ble gledelig overrasket. For det første var det ikke gamlinger der. Bare unge mennesker. På min alder. For det annet var det en meget inspirerende leder av seminaret som snakket om ting vi ikke hadde tenkt så mye på, men som vi kanskje burde begynne å tenke på. Om vi ikke akkurat er på «gravens rand» så går tiden fort - 3-6 år er ikke lenge - det vet vi. Om vi tenker 3 år tilbake så var det her om dagen!

Det ble en vellykket samling. Vellykket fordi opplegget var slik at det fikk oss til å tenke oss om. De fleste har neppe tenkt så mye over at en dag forlater vi arbeidslivet med alt det innebærer. Det skal bli godt å få være sin egen herre, tenker vi. Men det å «bli sin egen herre» innebærer blant annet at det er vi selv som må planlegge hva alle dagene skal inneholde. Om vi ikke har tenkt så mye på det, så kan det snart ende med at det blir temmelig innholdsløst. Å ligge på sofaen og sove middag i en kortere

Jobb i vegvesenet?

Tekst: May-Goril Ellingsen
Foto: Lisa Sundstrøm

I midten av februar deltok Statens vegvesen Troms på ei messe for utdanning og yrke i Tromsø. Representanter fra skoler av alle slag - fra Australia, England, Frankrike, Kabelvåg og Levanger - var der. Opplæringskontor og etater var der. Alle vi som har skjønnet at elevkullene blir mindre og at vi trenger rekruttering til våre fag for å beholde kvaliteten på vår kompetanse - var der.

Vi ville vise oss frem som lærlingebedrift. Statens vegvesen kan gi opplæring i et stadig større antall fag, men helst rekrutterer vi til basisfagene på veg og anleggsiden. Vi ble godt besøkt av elever fra grunn- og videregående skoler, men også av unge voksne som rådspurte om yrkestilbud, jobbaktiviteter og utdanningskrav.

I ettertid ser vi at kanskje alle avdelingene våre burde vært representert. Rekruttering er viktig. Mangel på dyktige medarbeidere er dyrt. I tider med spesialisering og nedskjæring, er det



Interessen for spørrekonkurransen vår var stor. Både unge og voksne visste mye om vegvesenets virksomhet. Det de ikke visste, kunne de forøvrig lese i brosjyrene som lå på bordet. Noen hadde også gruppearbeid på standen vår!



spesielt viktig med riktig bemaning. Den får vi blant annet gjennom riktig rekruttering.

Messearrangørene har utropt evenementet til en stor suksess. Særlig når det gjaldt antall besøkende overgikk dette alle forventninger. Både publikum og utstillere har sagt at de var meget fornøyd. Utstillerne fikk det publikum de ville ha, og publikum fikk den informasjonen de var ute etter. Blir det som vi håper på - blir det enda bedre neste år.

En av gutta!

Tekst og foto: Lisa Sundström

Å være maskinkjører i vegvesenet er gjerne ensbetydende med to dagers gammelt skjegg, tung «bakkropp», tatoveringer, kraftige overarmer og en sur, gammel sigarettneip i munnvika. Som en motsetning til denne prototypen blir maskinkjører Liv Kirsti Johnsen som en drøm. Hun er lita (1,58 cm), vever og søt. Og hun er tøff! Liv Kirsti er dessuten faglig dyktig og tar de fleste utfordringer. Det er ingen hjelpeløse trekk ved henne - jobben skal gjøres - uansett vær og føreforhold. Som eneste «hone» blant flere «haner» føler hun seg dessuten vel hjemme, godt motatt og blant sine egne på «Vekta» i Tromsdalen.

Liv Kirsti jobber som maskinkjører på produksjonsavdelinga i Tromsø-området. Hun er tilknyttet vegstasjonen på Skattøra, men har sitt daglige arbeid med utgangspunkt på «Vekta» i Tromsdalen. Herfra håndterer hun hjullastere og andre kjøredøninger, men det er hjullasteren som er hennes nærmeste i vintermånedene. - Det er ikke verre å kjøre en maskin enn en personbil, sier hun... det er bare hva du venner deg til!

Vinterarbeid i Tromsø-området er i stor grad snørydding. Produksjonsfolkene jobber i 3 skift og arbeidsområde er hele byen, Kvaløya, innfartsvegen mellom Tromsø og Sørbøt i Ramfjord, til Sjursnes og nordover fra Tromsø til Oldervika.

18

Tromsø sentrum må ryddes ferdig på nattetid. Derfor taes byen først på nattskiftet og områdene omkring etterhvert. Det går for øvrig stort sett i ett når det er snøvær. Og går det skred må det taes opp. Det har skjedd en del ganger på Sørskalet på Kvaløya, men det er bare på Tverrforbindelsen at Liv Kirsti har vært tatt av

«skred», utrolig nok. Om sommeren er det andre maskiner som skal håndteres. Liv Kirsti kjører både kantklipper og andre maskiner. Sist sommer jobbet hun på Balsfjordanlegget.

At valget falt på vegvesenet som arbeidsplass er bare tilfeldig. Det var også valget om å bli maskinkjører. Før Liv Kirsti kom til vegvesenet jobba hun 7 år i privat firma som maskinkjører i steinbrudd (kvartsitt) i Finnmark. Da transporterte hun kvarts ut fra fjellet. I vegvesenet har hun vært i 4 år.

Vi gjør en nyttig jobb, sier Liv Kirsti, som trives blant guttegjengene i Tromsdalen. Men folk viser lite hensyn ute på vegen og blir ofte provosert når de ser varsellampa på bilene. Ellers har hun ikke merket noen særlige



reaksjoner på at «ei lita jente» styrer en stor maskin. De fleste av mine kjente er så vant til jobben min at de sjelden kommenterer det. Det er egentlig ikke noe spesielt med den, bortsett fra at jeg liker jobben og trives med det jeg gjør. Ikke føler hun seg særlig spesiell blant mannfolkene heller. Det meste går greit - og vi jobb i et fint miljø hvor vi er godt sammenspleisa og tar hensyn til hverandre. Dersom jeg har behov for hjelp - får jeg det. Men det gjelder også guttene på jobb - også de har behov for en håndsrekning nå og da.

Liv Kirsti har tro på vegvesenet og framtida. Omorganiseringer og endringer skremmer lite. Vi gjør en viktig jobb, sier hun. Så det blir nok behov for oss i framtida også.



Den gang da.....

Olve Reiersen har skrevet 100 sider med historie om vegvesenet i Troms. Innholdet vil på sikt bli utgitt i hefter og historiebok. Men i første omgang ønsker vi å bruke Vegstikka som formidler av stoffet. Etter en snøfattig vinter sålangt, nedskjæringer i bevilgningene og fokus på vegstandard, kan det være greit å ta et tilbakeblikk på vegvedlikeholdets opprinnelse.



En av de første brøytebilene i Barduområdet. Ford med 1-8 motor, sjåfør Magnor Fossbakk.

Tekst: Olve Reiersen

Det moderne vegvedlikeholdet som vi bygger dagens på, stammer fra 1928. Da overtok Staten vedlikeholdet for de viktigste vegene og fylket resten av hovedvegene. Hele vedlikeholdet ble underlagt vegvesenet, og alt naturalarbeid falt bort. Statens veger fikk betegnelsen riksveger. Disse vegstrekninger var: Harstad - Lilleng Stensland - Nordland gr. Kollen - Andselv - Kvesmenes Brandvoll - Sjøvegan Andselv - Sørreisa - Finnsnes Fredriksberg - Målsnes Fagernes - Tromsdalen Pollen - Årøybukta Rotsundelv - Straumfjordeidet Sekkemo - Undereidet Alteidet - Finnmark grense

20

Som vi ser var det stort sett parseller av det som senere skulle bli et sammenhengende vegnett. Staten forlangte imidlertid at distriktet skulle betale en tredjedel av utgiftene. Unntaket var høyfjellsveger og de som lå særlig avsides. Disse skulle Staten ta seg av i sin helhet.

Etter at vegvesenet hadde overtatt vedlikeholdet av alle offentlige veger, kom også vegvoktersystemet til sin fulle rett. Ordningen med vegvoktere var ikke av ny dato. Første instruks kom i 1903, den neste i 1915. I 1917 var det 22 vegvoktere i Troms, og denne del av mannskapsstyrken økte jevnt og trutt til 71 i 1940. Mange av vegvokterne tjeneste-

gjorde imidlertid ikke vinterstid. Først etter at bilbrøytingen var skikkelig etablert kom behovet for vegvoktere også i denne tiden av året.

Ut over 1920-årene overtok bilen mye av transporten og bilruter ble opprettet. Med dette fulgte kravet om vinter-åpne veger. Brøyting med hest hadde lenge vært utført på noen vegstrekninger, men dette var ikke tilfredsstillende for bilene. Planer om å la biler sørge for brøyting formet seg, og det ble startet prøveprosjekt. Vinteren 1926/27 ble det bilbrøytet på eksperimentbasis i Harstad-området. Etter nok en prøvevinter, tok den første ordinære brøytesesongen til i 1928/29. Disse

vegene ble holdt åpne:

Finnsnes - Rundhaug
Fredriksberg - Setermoen
- Sjøvegan
Harstad - Gausvik
Harstad - Borkenes

Dette var i alt 183 km av de totalt 1023 km offentlige vegene den gang.

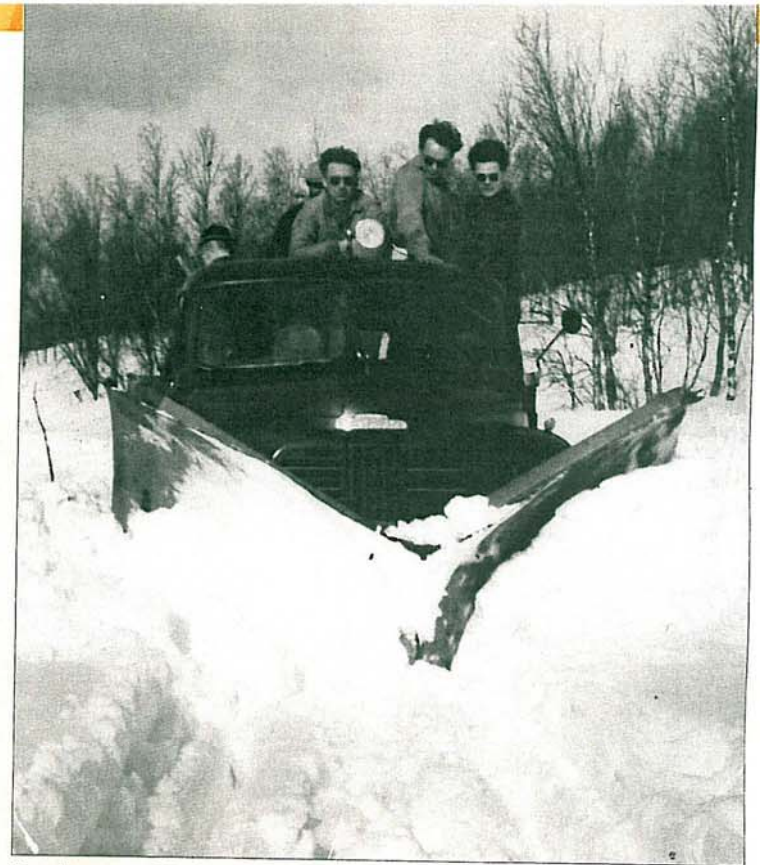
De to førstnevnte vegrutene sørget Troms Innland Rutebil for å brøyte. Rutebilene hadde påmontert plog og foretok brøytingen under ruteturene. For dette fikk de en fast godtgjørelse på kr 1 200,- (1930/31). I tilfelle ekstra brøytetur fikk de kr 0,40 pr. brøytekm. i tillegg. Betalingen gikk i sin helhet til rutebilselskapet. Sjåførene ble ikke til-

godesett med noe ekstra utenom sin faste lønn.

I Harstad-området var det private lastebiler som brøytet disse to første strekningene. Reidar Kanebog på Harstad - Gausvik og Hallgeir Normann på Harstad - Borkenes.

Brøyteopplegget ble straks en suksess, og for hver ny vintersesong ble brøyteplanen utvidet. Vanskelige vegpartier, spesielt fjelloverganger som Ofoteidet, Gratangseidet og Heia, ble viet oppmerksomhet. Den første tiden regnet man ikke med å holde åpent hele vinteren. Vegvesenet skaffet seg egne biler til brøyteformål og økte beredskapen på strekningen Nordland gr. - Salangsdalen i 1931 da brøytestasjonene Veines og Veilund ble bygget. Vegstrekningen ble tatt opp etter vinteren 1. mai det året- og holdt åpen til 1. februar 1932, altså 9 måneder. Allerede neste sesong, 1932/33, sto strekningen på brøyteplanen for hele vinteren. Fra da av holdes vegstrekninga åpen hele året, med unntak av kortere perioder.

Troms Veivesens Chauffør og Lastebilforening dannes i 1938 med Thomas Jakobsen som formann. Med denne foreningen kom også brøytegodtgjørelsene inn i ordnede forhold. Den første tiden omfattet



Optaking av veg til Sandmark i Skånland.

foreningen både vegvesenets fastlønnte sjåfører og de private brøytekontraktørene. Det gikk imidlertid ikke lenge før foreningen ble talerør bare for de private brøyterne. Etter en tid skiftet den navn til Troms Brøyteforening.

Vinteren 1938/39 brøytet i alt 1167 km veger i Troms.

Med verdenskrigen i 1939 kom også bensinrasjoneringen. Brøytingen for 1939/40 ble iverksatt etter vanlig program, men alle søknader om brøy-

ting av nye veger ble avslått. Troms Innland Rutebil hadde fortsatt noen brøyteroder, i alt 132 km mot før 157 km.

Bilens inntog på vegene i Troms krevde også et mer aktivt vedlikehold i sommerhalvåret. I tillegg økte behovet for utbedringer av de aller eldste vegene. De var ikke bygget med tanke for bilkjøring. Under 1. verdenskrig fikk vegvesenet gjennom Landbruksdepartementet, kjøpt 2 traktorer, en Fordson og en Mogul. Betingelsen var imidlertid at disse skulle stilles til disposisjon for

bøndene i våronna. I 1924 anskaffes den første veghøvelen, en Stockland slepehøvel som ble trukket av Mogul-traktoren. Denne traktoren fikk navnet «Stormogulen». Det bygges en rekke vegskrapere ved vegvesenets verksted (smie) i Harstad. Målet var å utstyre alle vegvokterne med sin egen skrape.

I 1920-årene kom også steinkuserne, og på slutten av dette ti-året fikk vegvesenet sin første selvgående veghøvel, en Dravn.

Bedre helse i Harstad

Harstad trafikkstasjon har fått trimrom. Det ble offisielt åpnet fredag 19. februar av trafikksjef Torbjørn Naimak.

Tekst og foto: Solveig Hansen og Ernst Selvik

Trafikkstasjonen har siden 1997 drevet oppussing av bomberom til trimrom. Dette som et ledd i HMS-arbeidet på stasjonen. Arbeidet har vært gjennomført både med dugnadsinnsats og innleid hjelp. Innredninga av trimrommet er gjort i samarbeid med bedriftshelse-tjenesten (BHT). I tillegg har BHT gått gjennom treningsøvelser med hver enkelt. I første omgang vil trimrommet bli brukt til pausegymnastikk på dagtid.

På åpningsdagen (kvelden) var hele stasjonen samlet til fest. Før åpninga ble det servert molje (skrei, lever og rogn) på teorirommet. Kokkene Ole Magnus og Ernst



Aerobic-instruktorene Torbjørn «Mikke» Naimak og Ernst «Rodrigues» Selvik



Kokkene Ole Magnus og Ernst lagde Molje

Feiring - med bespisning

sto for kokinga i hallen, som en kort stund var omgjort til storkjøkken. Etter maten og før åpninga var det aerobic-øvelser i hallen, ledet av Ernst «Rodrigues» Selvik og Torbjørn «Mikke» Naimak.

Trimrommet ble åpnet ved at trafikksjefen klippet en kjetting med skilt-saks. Det ble servert champagnebrus og noen av deltakerne demonstrerte trimapparaterne. Åpningsfesten varte ut i de sene nattetimer.



Takk

Hjertelig takk for gave og blomster i anledning min bursdag 27.02.99.
Maryann Olsen

Jeg vil takke vegkontoret for en koselig kveld den 3.12.98 på Villa Bikuben og for blomster og gave i forbindelse med min fratredelse i Statens vegvesen. Jeg vil også takk for hilsninger på min 60 års dag. Videre vil jeg takke arbeidskamerater på vegsenralen for blomster og gave i anledning min 60 års dag.
Hans Østerås, Nordkjosbotn

I anledning vår fratredelse i etaten takker vi vegkontoret for gaver og blomster som vi fikk overrakt på en trivelig kveld på Bikuben 3.12.98. Til arbeidskamerater og oppsynsmenn på verksteder Nordkjosbotn og øvrige som vi har hatt kontakt med angående arbeidet: Takk for godt samarbeid.
Eldor Østerås og Alfon Pedersen (med 35 års tjeneste i etaten)

Takk for oppmerksomheten i anledning min 50 års dag. Takk for blomster og gaver!
Odd Gunnar Rognli

Hjertelig takk for all oppmerksomhet og gaver i forbindelse med min fratredelse fra Statens vegvesen Troms. En spesiell takk til gjengen i Breivika som diska opp med Baccalao, egendikta sang og taler samt nogo attåt, på prosjektkontoret.
Rolf Hillesoy

Takk for oppmerksomhet, gaver og blomster i ved mine 25 år i etaten.
Erik Back

Hjertelig takk for oppmerksomheten, gaver og blomster på min 50-års dag.
Sigbjørn Nilsen

Takk for oppmerksomheten!
Jeg vil med dette takke for all oppmerksomhet i forbindelse med 50-årsdagen den 11. mars.
Hilsen Knut A Henriksen

Hjertelig takk for gratulasjoner i anledning min 60 års dag. Takk for gave og blomster fra vegkontoret, og for gave og telefoner fra arbeidskamerater ved Bardu veg- og trafikkstasjon.
Jan Johnsen, Soloy, Tennevoll

Hjertelig takk for blomstene jeg fikk fra vegkontoret - og kolleger til min 60 års dag.
Jan Skogly

Takk for blomster og gaver i forbindelse med mine 25 år i etaten.
Rolf Hanstad

Vegstikka

Frist for innsendelse av stoff til neste nummer: 1. juni -99!

Velkommen!

Egil B. Hammer, avdelingsingenior, Tromsø trafikkdistrikt
John Sjursnes, avdelingsingenior, Tromsø trafikkdistrikt
Asgeir Larsen er flyttet fra vegkontoret til Tromsø trafikkstasjon
Ann-May Pedersen er tilsatt ved Finnsnes trafikkdistrikt
Steinar Henriksen, Finnsnes trafikkdistrikt
Jan-Geir Johansen, Finnsnes trafikkdistrikt

Vi gratulerer

Med 50-årsdagen

Gunn Marit Karlsen, vegkontoret	9. mai
Jørgen Tollefsen, Øverås, Silsand	11. mai

Med 25 års tjeneste i etaten

Paul G. Jernberg, Nordkjosbotn	13. mai
Odd Gunnar Rognli, Hatteng, Oteren	13. mai
Tormod P. Karlstad, Lyngseidet	20. mai
Konrad Maristad, Øverbygd	21. mai
Karstein Rostadmo, Øverbygd	21. mai
Johan H. Svendsen, Fossbakken, Tennevoll	4. juni

Med 40 års tjeneste i etaten

Karl-Johan Sivertsen, Storslett	1. mai
---------------------------------	--------

Takk for oss!

Oddbjørn Heimly, verkstedet, Nordkjosbotn
Karen Sofie Næss Svendsen, Harstad vegstasjon
Sigmund Ingebrigtsen, Produksjon, Finnsnes
Steinar Thomassen, Produksjon Bardu
Eivind Vaeng, Produksjon, Finnsnes
Alfon Pedersen, Produksjon, Nordkjosbotn
Terje Øvergaard, Bardu veg- og trafikkstasjon
Hans J. Østerås, verkstedet, Nordkjosbotn
Anne Tora Elmenhorst, Prosjekt Balsfjord
Vigdís Kvåle Hansen, Produksjon, Finnsnes
Håkon Pletten, Produksjon, Tromsø
Wenche Mikkelsen, lærling laboratoriet, Nordkjosbotn
Jill Hammari, Prosjekt Balsfjord
Rolf Hillesoy, Prosjekt Tromsø
Anita Kostamo, Produksjon, Storslett
Mona Marthinussen, Harstad trafikkstasjon