

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**:

## Senk farten

heter årets sommerkampanje som er landsomfat-  
tende og skal gå over flere år.  
Høye ulykkestall i sommermånedene med høy fart  
som en viktig årsak - er bakgrunnen for kampanjen.

Målet er å iverksette tiltak som har fartsreducerende  
effekt - som skilting, kontroll og informasjon.

Hvert fylke har valgt ut en eller flere strekninger,  
som skiltes med «*Senk farten - høy ulykkes-  
risiko*». Her vil kontrollaktiviteten av politi og  
Statens vegvesen intensiveres.

I Troms er følgende strekninger valgt ut, E6 -områ-  
det nord og sør for Setermoen og E8 - Fagernes -  
Tromsdalen.

Foto: Lisa Sundstrøm



# Vegstikka

Bedriftsblad for Statens vegvesen Troms Nr 3 - 1999 - 31. årgang

*God  
sommer!*



Statens vegvesen  
Troms



## Fortsatt forvirret?

Omstilling betyr å omdefinere noe. Det betyr å endre - gå fra noe gammelt til noe nytt. Men det betyr også å tåle forandring - rett og slett gjøre ting på en annen måte. For noen er begrepet en utfordring, men for et stort flertall virker det skremmende. Det betyr at vi forlater noe trygt og godt - til fordel for noe nytt og ukjent. Så da endrer (omstiller) vi like gjerne hele begrepet. Nå kalles omstillingsprosjektet for effektiviserings- og omstillingsprosjektet. Effektivisering betyr noe heftig, fremadstormende, ungt, krevende og utfordrende. Også dette ordet har negative betydninger, men de positive vibrasjonene fra effektivitet overstråler skremmelsen. Nå skal vi med andre ord bli mer effektive - og omstilles som en følge av det - eller var det motsatt?

I alle fall - noen mener/har sagt at vi ikke er effektive nok. Det skal vi endre ved å omstilles. Vi skal endre oss slik at verden utenfor kan bli mer fornydd med oss og det vi gjør. Det er forsåvidt en god og stor tanke - for det er til syvende og sist verden utenfor vi tjener. Men å bli god for andre betyr først og fremst at vi må være gode med oss selv. («Man kan ikke elske andre uten å elske seg selv» -ukjent sitat) Og for å klare det må vi føle at vi er verdt noe. Vi må bygge opp troen på oss selv. Og for å klare det må de andre tro på oss. Og når de etterhvert kanskje ikke gjør det - kan det kanskje skyldes at vi har mista troen på oss selv - lenge før de andre mista den osv. osv.

Hvor ender alt dette? I et evig kaos med krav, utfordringer, mistillit, rykter, redsel, håp og likegyldig-



BEDRIFTSBLAD  
FOR STATENS VEGVESEN  
TROMS

Nr. 3 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

het. Det ligner på en måte det Vegvesenet vi har levd med i ganske mange år allerede. Og kanskje har vi alltid vært slik, en blanding av tvil og tro - på egen innsats, andre oppfatning av oss og vår egen stolthet. At Vegvesenet var så mye bedre før i tida er kanskje bare en myte. Vi diskuterte også den gang hvor inderlig vel det var i gamle dager.

I morgen er gamle dager i dag, og mange av oss synes sikkert at morgendagen var mye lettere i går enn den er i dag.....  
Fortsatt forvirret? .....ikke etter neste episode av

effektiviserings- og omstillingsprosjektets utfordringer, problemstillinger og måldefinisjon.

Lisa

## Langveisfarende besøk

4.mai hadde vi studiebeok fra Angola.

Sammen med veileder fra Diakonhøyskolen i Oslo, besøkte Cecaltina Abreu fra planleggingsdepartementet i Angola og en student fra samme land Statens vegvesen Troms for å få ei orientering om vår organisering og oppgaver.

Studiebesøket var ledd i et program der studenter fra Angola - et land som har vært herjet av mange års borgerkrig - skal få komme ut for å bli gitt håp og inspirasjon til gjenoppbygging av landet.

Besøket ble finansiert av et eget fond (Fundo de Apoio Social) som er kommet i stand ved hjelp av utviklingsmidler.



## Vi er alltid i endring

Tekst: Stein Johansen  
Foto: Lisa Sundstrøm

Vi er inne i en forandringens tid. Ord som omstilling, organisasjonstilpasning og omstrukturering er blitt en del av hverdagen også i Statens vegvesen. For mange er dette ord som signaliserer endring til noe ukjent, og en del føler nok utrygghet i forhold til egen situasjon og stilling. Dette er naturlig. Samtidig er det et paradoks at mange også etterspør endringer. I ledelsen hører vi stadig om ting vi «må ta tak i».

I en slik situasjon kan det være verdt å tenke på at dette ikke er noe nytt. Det har alltid vært endringsprosesser i Vegvesenet selv om vi ikke har laget store prosjekt av alle. Tenk bare på anleggssida som de siste 20-30 årene har blitt kraftig redusert og som i sin natur har en omskiftelig arbeidssituasjon, - på datateknologien som har forandret kontorlivet betraktelig - og på planprosessene som har blitt mye mer omfattende. Omorganiseringen i 1995, spesialiseringen i fjor og prosesser siste året, blant annet på produksjon, - er uttrykk for det samme.

Siste skudd på stammen i Vegvesenets «endringstre» er et effektiviserings- og omstillingssprosjekt der hovedvekten i første omgang vil ligge på effektivisering. Dette vil nok noen tolke som en beskyldning om at vi er ineffektive. For mange deler av etaten er dette på langt nær tilfelle, men vi må innrømme at vi på enkelte områder har mye å

hente. Vi bør også tenke på at effektivitet er som skøytekorder; det er alltid mulig å gå litt fortere. Det viktigste er likevel å ha i bakhodet at vi forvalter og har ansvar for store verdier. Dette er verdier som tilhører oss alle og som vi skal sørge for blir brukt på fornuftig og på beste måte for samfunnet. Dette må være vår hovedmotivasjon når vi skal ta oss litt «i nakken» og bli bedre.

Selve effektiviseringsprosjektet er fremdeles i startgropa og mange forhold er uavklart. Blant annet har Vegdirektøren ennå ikke satt konkrete mål for hva vi skal oppnå. Dette får vi håpe kommer raskt slik at vi vet hva vi skal ta tak i. Det som er sikkert er at effektiviseringen vil gjelde hele etaten. At produksjonsavdelinga har gått i bresjen og satt igang betyr ikke at det kun er der det er gevinster å hente. Krav til effektivisering vil i minst like stor grad gjelde utbygging, trafikk og administrasjon og forhåpentligvis også Vegdirektoratet.

At det nå settes igang et effektiviserings- og omstillingssprosjekt betyr ikke at de prosessene som er og har vært i gang er uten verdi. En del av bakgrunnen for at det ble satt i gang en evaluering av utbyggingssjefens organisasjon sist høst, var nettopp for å se hvordan vi kunne ivareta effektivitetshensyn i framtida. Dette i en situasjon med lavere bevilgninger og mindre bemanning. Resultatet av den prosessen var en mindre justering i avdelin-



gens organisasjon som jeg føler har gitt oss et godt utgangspunkt for et videre arbeid med effektivisering.

De mest dramatiske endringene på utbyggingsavdelinga har imidlertid skjedd utenom denne organisasjonsprosessen. Som en del av tilpasningen til et lavere bevilgningsnivå har antall ansatte på avdelinga blitt redusert fra 83 til 64 på to år, det vil si med nesten en fjerdedel. Denne reduksjonen har gått forholdsvis greit selv om det underveis har blitt opplevd som smertefullt av de som har blitt mest berørt. At det har gått såvidt bra skyldes ikke minst de ansattes vilje og evne til å tilpasse seg en ny situasjon og ta på seg nye oppgaver.

Prioriteringen mellom ulike oppgaver har nok også blitt strengere. Som resultat mener jeg at vi har oppnådd en betydelig forbedring i effektiviteten, og vi har vist at vi er rede til å ta i et tak når det trengs. Jeg ser derfor fram mot de nye utfordringene vi står foran i effektiviseringsprosjektet - fordi jeg vet at vi kan takle dem.



# Effektivisering, regionalisering, spesialisering, rasjonalisering

Tekst og foto: Lisa Sundstrom

**Effektivisering og omstilling i Statens vegvesen betyr reduksjon av de interne administrative kostnadene. Det betyr at vi skal bli en mer effektiv og konkurransedyktig etat - og at vi skal leve opp til de krav de politiske myndighetene har satt til oss i Stortingsmelding nr. 41.**

Dette er ord og uttrykk vi etter hvert kjenner godt. De gjentas i utallige anledninger - på møter, samlinger - skriftlig og muntlig. Men blir de mer forståelig av den grunn? Og hva betyr ordene for MEG?

Store ord, nye organisasjonsbøker, tiltak, rammer og bevilninger er av mindre betydning og mindre forståelig når det eneste vi er opptatt av er: Hvordan blir det med meg i framtida? Mister jeg jobben? Får jeg noe nytt og interessant å gjøre? Kan jeg fortidspensjonere meg? Må jeg flytte?

Dette er spørsmål mange stiller seg, men forståelige svar har vi ikke å gi i første omgang. Til det er vi bare i startgrope - og vi har fortsatt en lang veg å gå! Men kanskje noe av det følgende kan gi litt innblikk i hva som skjer/skal skje.

## Litt forståelig?

Forståelig er det i alle fall at vi bruker for mye penger slik vi administrerer oss idag. Vi gjør kanskje ikke de rette tingene - de som publikum etterspor. I mange tilfeller gjør vi kanskje tingene på feil måte. I alle fall bruker vi for mye penger i forhold til det myndighetene ventet å få igjen av oss. Vi er kanskje også for mange folk - eller for lite folk på enkelte viktige områder mens vi er overbemannet på andre og uviktige områder.

## Vegvesenet

Hverdagen i Vegvesenet har i mange år vært trygg og sikker. Vi har vært en faglig dyktig og kvalitetsbevisst etat. Kan hende vi har utført for god jobb - for dyrt, med for mange folk og for tungrodd. Men vi har tross alt vært stolt av jobben og etaten vår.

## Myndighetenes krav

I alle fall har våre myndigheter forlangt



Ann Løseth og Ingvar Tøndel fra Effektiviserings- og omstillingsprosjektet.

at vi skal følge opp kravene som ble satt til oss i 1995, ved forrige omorganisering av Vegvesenet. Da ble produksjonssida og myndighetssida adskilt. Dette ble enkelt sagt gjort for at vi skulle få bedre oversikt over hvor pengene blir av. Nå skal vi videreføre effektivitetstanken og jobbe mer intenst med vår konkurransedyktighet. Vi skal snues og vendes på - hele etaten - ikke bare produksjonsfolket. Vi skal bli bedre - i alle fall like god, men vi skal gjøre det billigere.

## Prosjektgruppe

Til dette arbeidet har Vegdirektøren nedsatt et effektivitets- og omstillingssprosjekt som skal drive holdnings- skapende arbeid i etaten, komme med forslag til endringer og rasjonaliserings tiltak, for å bedre ressurs- utnyttelsen både på kort og lang sikt - og sørge for informasjon til de ansatte i prosessen. Hovedmåletningen for prosjektet er at etatens arbeidsoppgaver kan utføres med et lavere ressurs-

behov enn i dag - men til riktig kvalitet.

## Hvordan kan vi bli effektiv?

De fleste spør hvordan vi kan bli mer effektiv med det samme antall ansatte. Men effektivitetsgevinsten ligger vel så mye i endring av arbeidsrutiner og nye oppgaver, sier de som har «makt». Vegdirektøren har sagt klart og tydelig at ingen skal sies opp i denne prosessen. Reduksjon av arbeidsstyrken skal skje gjennom naturlig avgang. Men mange må være forberedt på å endre arbeidsoppgaver - og kanskje også arbeidssted!

## Prosjektets oppgaver

Prosjektet har delt inn arbeidet i 3 faser hvor fase 1 inneholder effektiviserings tiltak som er under arbeid i dag. Fase 2 inneholder nye effektiviserings tiltak som blir foreslått igangsatt og fase 3 behandler mer langsiktige betraktninger - med andre ord hvordan vi skal organisere Vegvesenet i framtida.

## Møter med folket

Med dette som program har prosjektleder Ingvar Tøndel hatt møter med samtlige vegkontor og tillitsvalgte i alle fylkene. Møtene har vært en kombinasjon av informasjon fra prosjektet - men også en viktig anledning til å få tilbakemelding fra «grass-rot». Prosjektet er avhengig av innspill, tanker og dialog med ledelsen og de ansatte i Statens vegvesen Norge. I Tromsø var møtet 17. juni.

## Hvilke tilbakemeldinger ga vi i Troms?

Vegstikka har samlet en «bukett» utsagn fra våre tillitsvalgte:

- Det er uro blant folk og lite optimisme.
- Det kommer stadig nye og endrede signaler.
- Folk har liten tro på produksjonsavdelings framtid.
- Inntaksstopp av nye og yngre folk må endres. Med en gjennomsnittsalder på 50 år i produksjonsavdelinga går vi en mørk framtid i møte.
- Vi må bli flinkere til å snakke felles språk mellom avdelingene.
- Vegvesenet må framstå som en enhet. I dag er avdelingene for mye adskilt.
- Mange tema blir stoppet i ledergruppene. Viktige saker blir ferdigdebattert for folk ute i organisasjonen vet hva det handler om.
- Det bør komme mer informasjon fra ledermøtene!
- Informasjon kommer ofte i ettertid - men bør komme tidlig i prosessen.
- Det er viktig at målene ved denne prosessen blir klargjort.
- Skal vi ha trafikkstasjoner med nærhet til folk eller skal vi ha trafikkstasjoner som utfører flest mulig oppgaver for folk?
- Mangel på informasjon fører til usikkerhet som fører til frustrasjon.

## Tips til prosjektgruppa:

- Reduser dobbeltarbeid!
- Det må bli bedre samsnakking mellom Vegdirektoratet og Vegkontorene.
- Med reduserte rammer må det

prioriteres høyere hva pengene skal gå til.

- Trafikksikkerhet må ikke gå på bekostning av reduksjon i bevilgninger.
- Gjør mest mulig ut av de begrensede midlene.
- Sett mål med mening!
- Gi klare signal ut i organisasjonen.
- Ta vare på vegnettet!
- Gi skikkelig informasjon!

Prosjektleder Tøndel sa blant annet følgende ord til forsamlingen:

- Vi kan ikke låne øre til alle som har oppfatninger i denne prosessen. Det blir vi forvirret av. Vi må lytte til de som tar avgjørelser og er «autorisert» avsender.
- Reaksjoner og tolkninger kommer ofte fordi noen ikke godtar de autoriserte signalene. Enhver kommentar bør ikke skape frustrasjon.
- Det er mye å hente internt i fylkene i denne prosessen. Effektivisering kan også skje lokalt - ikke bare regionalt.
- Produksjonsavdelinga speiler ikke forvaltningsoppgaver slik mange tror. Trafikkstasjoner i produksjon fører ikke nødvendigvis til reduksjoner på vegkontoret.
- Publikumsservice kan være mye mer enn være tilgjengelig der og da. Telefonen kan løse mange problem.

*1. mai fikk Statens vegvesen nytt mailsystem, Outlook 98. Troms er driftsansvarlig for hele landet. Ivar Våk, adm.sjef i Troms markerer «milepele» ved å «klippe» snora!*



Teknologien har endret seg gjennom de senere år - noe som skaper andre løsninger på våre oppgaver.

**Vegstikka vil følge prosjektet nøye i tida framover, men vi vil også bringe aktuell og lokal informasjon om avgjørelser, endringer og innspill gjennom Infomix.**

**Imellomtida kan vi se hva Troms så langt har gjort for å effektivisere seg:**

**Produksjonsavdelinga** har endret organisasjonsstrukturen fra 2 produksjonsområder og 4 produksjonssted til 4 produksjonsområder.

**Utbyggingsavdelinga** har redusert antall ansatte fra 83 (i mars 97) til 64 i dag. I tillegg fjernes faggruppeleder-nivået. Troms har fått regionalt ansvar for laboratorievirksomheten. (se egen artikkel)

**Trafikkavdelinga** beholder nåværende organisering men ser utfordringene i nye måter å gjøre dagens oppgaver på.

**Administrasjonsavdelinga** har fått oppgaven med drift av det nye e-post systemet i Vegvesenet. Dette som et ledd i spesialisering.



# Spesialiseringsoppgave i Troms

Tekst og foto: Ole-André Helgås

«Laborativirksomheten» er et av områdene på myndighetssida som er spesielt godt vurdert av diverse utvalg. Sist ut var «Tøndelutvalget», dokumentert i «Tøndelrapporten» utgitt mai-97. Her var det anbefalinger som hovedsaklig nå er fulgt ved innføring av «Retningslinjer for spesialisering av laboratoriefunksjonen» fra mai i år.

I Troms inngår «laborativirksomheten» i **Teknologiseksjonen** på utbyggingsavdelingen. Fagområdene er bl.a. geoteknikk, geologi/rassikring, vegteknologi/bæreevne og analyselaboratorium/teknisk kvalitetskontroll. I retningslinjene er det fastslått at alle vegkontor skal ha slik basiskompetanse. Grunnboring er også en naturlig del, men er idag organisert som egen faggruppe på produksjonsavdelingen.

I først omgang er det kun analyselaboratoriene som skal spesialiseres, med innføring av regioner fra



«Bli-kjent-treff» på Laboratoriet i Vadsø, januar-99.

mai-99. Troms har fått regionansvaret for **lab.region Troms og Finnmark (Tr+Fi)**. Det betyr at i regionen vår har laboratoriet i Nordkjosbotn fått status som Regionlaboratorium, mens laboratoriet i Vadsø er blitt «stasjonært feltlab.»

Vi på Teknologi i Troms har altså

ansvaret i Troms og Finnmark for gjennomføring av analyseoppdrag, riktige metoder, utstyr og analyseresultater - og nødvendig bemanning. Det er viktig å merke seg at dette forløp kun gjelder analysearbeid *inne* på laboratoriet, som er enklest å følge opp. Omfanget av analysearbeid tilsvarer i Nordkjosbotn 3 årsverk, mens det i Vadsø er stipulert 1,3 årsverk. Vi skal etter hvert over på enhetsprising med utgangspunkt i en standardpris innlagt i LABSYS, som er hovedverktøyet på laboratoriet idag.

For **teknisk kvalitetskontroll** er det i retningslinjene presisert at «laboratoriefunksjonen har ansvar for riktig uttak av prøver i forbin

*Kornfordelingsanalyse med hydrometermetoden inngår i spesialiseringen mellom Troms og Finnmark, her på «labben i Vadsø».*



delse med anleggskontroll og oppfølging. «Det er også en forutsetning at analyser knyttet til kvalitetsoppfølging utføres i det omfang Vegvesenets normaler og retningslinjer beskriver.» Dette er en konsekvens av en tendens de siste åra - at oppfølging av kvalitet er blitt nedprioritert.

**Målet** innen hele laborativirksomheten er en effektiviseringsgevinst i løpet av 3 år på 10% i hele region Nord, fra Sør-Trøndelag til Finnmark. Samtidig er det presisert at spesialiseringen ikke skal gå på bekostning av kvalitet. I region Tr+Fi med lange avstander blir det viktig å få til en optimal koordinering i forhold til transport av prøver. For eksempel er det naturlig at «Feltlab. Vadsø» fortsatt utfører hasteoppdrag/dag-



Utveksling av erfaring med metoder og utstyr på tvers av fylkesgrenser er nyttig!

til-dag-analyser med krav til rask datarapportering, og analysing av sensitive leirprøver fra Øst-Finnmark. Det mest positive hittil er at vi har blitt betydelig bedre kjent

med laboratorie-kolleger i Vadsø, og vi ser at vi uansett vil oppnå samarbeids-gevinster i regionen Tr+Fi.

## Lederkunnskap en nødvendighet!

Basiskurs i ledelse heter et av Vegvesenets mange tilbud på kompetanse og kunnskapsfronten. For tiden utdannes 24 ansatte i Nordland, Troms og Finnmark.

Deltakerne er seksjonsledere, faggruppeledere og noen som drømmer om å bli ledere (i den grad det kan karakteriseres som en drøm (mareritt?)) Kurset går over 3

samlinger - og her er de forventingsfulle, lærevillige og kunnskapsstørste lederemnene samlet i Alta på første samling i begynnelsen av mai.

Foto: Olav S. Sveen





# Stortingets samferdselskomite - befaring i Troms 3.-6. mai 1999

Tekst og foto: Bente Skogdal

Hovedtema for befaringen var *Nasjonal Transportplan, transportutfordringer i fylket som helhet, og spesielt i de regionene som ble besøkt.*

Komiteen startet sin befaring i Tromsø med omvisning på Tromsø lufthavn.

Dagen etter besøkte de Tromsø Telemedisin før møtet med Fylkesmannen, fylkeskommunen, Tromsø kommune, NHO, Havnevesenet, Kystverket, Luftfartsverket og Statens vegvesen.

Tredje dagen var satt av til befaring på Senja, med spesiell vekt på internvegene og havneutbygging i Midt-Troms.

Siste del av befaringen foregikk i Harstad. Her fikk komiteen presentert transportutfordringer i Sør-Troms og Indre Sør-Troms.



Samferdselskomiteens befaringer i Troms.

Befaring med pressefolk, politiske kjendiser og vill norsk natur.



Stortingets menn og kvinner på vandring mot .....



# Ny hovedtillitsmann

Tekst og foto: Lisa Sundström

**Sigmund Steinnes overtok som ny hovedtillitsmann etter Agnar Kvernmo 27. april.**

Sigmund har lang fartstid i etaten, hele 14 år. Siden starten har han vært tilknyttet grunnborengiengen, som etter omorganiseringa i 1995 ble lagt under Produksjonsavdelinga. Før Sigmund kom til Vegvesenet har han jobba på ferge, med oppføring av stålbygg og sveising og kjørt anleggsmaskiner. Han har med andre ord allsidig arbeidserfaring.

## Fagforeningsarbeid og politikk

Sigmund begynte allerede for 10 år siden å skolere seg innen fagbevegelsen med kurs og opplæring. Siden 1993 har han vært i hovedtillitsmannsutvalget - og nå altså hovedtillitsmann. Han har for øvrig også vært lokalpolitiker i 8 år, og sitter for tiden i formannskap og komunestyre i Storjord.

## Hva er satsingsområder for den nye hovedtillitsmannen?

Det viktigste er at man har interesse for fagforeningsarbeid, og synes det er utfordrende å jobbe med det, sier Sigmund. Hovedutfordringene må være å få justert alderssammensetningene i Produksjonsavdelinga. En annen utfordring er å få en arbeidsstokk i Vegvesenet som har tro på framtida. Men dette er også et klart ledelsesansvar!

Vår jobb som fagforening er å ivareta det Vegvesenet vi har. Vi må satse på å ha en Produksjonsavdeling - også i framtida. Derfor kan vi ikke bli noe særlig mindre enn det vi er i dag, sier han.

Jeg tror at samfunnet er tjent med en statlig produksjon. Det er ikke gunstig at markedskreftene og de private styrer alt. Vegvesenet må være et korrektiv i markedet - både prismessig og på helse og miljøside, sier Sigmund.

## Har du etter såpass kort tid noen formening om jobben som tillitsvalgt?

Jeg var skeptisk til vervet fordi det krever mye både kvelds- og helgearbeid. Dette er ikke lett å kombinere når man har en familie å forhold seg til. Men det kan også være en utfordring å finne en balansegang, sier Sigmund. I et slikt verv blir vi også ofte en skyteskive, og det tror jeg ikke er noen god løsning for noen parter. Serios kritikk ser jeg derimot som positivt. Hele fagforeningsapparatet må bestrebe seg på å jobbe sammen. Bare slik blir vi sterkere, sier han.

Jeg har forøvrig planer om å besøke alle faste installasjoner i fylket for ferien. Det er viktig i denne jobben å ha kontakt med folk ute i drifta for å få innspill om hva som rører seg. Men det tar sin tid å rekke over alt siden fylket er stort og noen befinner seg ute på den ytterste øy.



## Hva mener du om omstillingsprosessen vi er inne i?

Det ligger i tida at vi må omstille oss. Det er nødvendig, men burde i større grad gjelde hele etaten, ikke bare produksjonsavdelinga. Omstillinga er dessverre kommet samtidig med en tørkeperiode på bevilgningssiden. Vi er derfor i en situasjon der vi har en arbeidsstokk med høy gjennomsnittsalder. Vi har i dag høy faglig kompetanse. Men uten at vi kan rekruttere nye og yngre arbeidstakere er jeg redd vi kommer til å pensjonere også kompetansen. Det er viktig å skape optimisme og håp for framtida. Vi gjør en viktig samfunnsmessig jobb, og det skal vi også gjøre i framtida, sier Sigmund.

## Hvilket forhold har du til ledelsen?

Jeg synes Arbeidsmandsforbundet har et greit forhold til ledelsen i Troms. Jeg er mer skeptisk til at altfor mye blir styrt sentralt og at de lokale avgjørelsene smuldrer bort. Spesialisering på landsbasis må naturlig nok styres sentralt, men det må finnes en balanse, slik at ikke all myndighet blir tatt bort fra fylkene.

- Vi må som fagforeningsfolk i fylkene ha nærhet til ledelsen og få være med på å avgjøre det som skjer lokalt. Det er også viktig at tillitsmannsapparatet opptrer på en ryddig og serios måte, avslutter Sigmund.



# Kvinner Viser Vei



## Vegvesenet som veiviser?

Av: Lisa Sundström

**Midt i august arrangeres Kvinner Viser Vei. Det er et arrangement preget av utstillinger, seminarer og kulturaktiviteter. Her møtes kvinner - både gamle og unge for å søke inspirasjon og nye allianser - og for å få kunnskaper og ideer.**

Hovedparolene for Kvinner Viser Vei er **kunnskap, vilje og veivalg** og Statens vegvesen er en av hovedsamarbeidspartnerne.

**Stiftelse Kvinner Viser Vei** ble etablert i 1992 av kvinner som ville synliggjøre sine kunnskaper og verdier. De ønsket å øke kvinneandelen i beslutnings- og påvirkningsposisjoner og påvirke unge kvinners yrkesvalg. Her ligger også selve poenget med arrangementet: Vi vil

ha flere jenter inn i samfunnsdebatten.

**Vegvesenet viser veg** fordi vi er vegbrukere og samfunnsplanleggere. Kvinner i Vegvesenet skal sette sitt preg på arrangementet ved å være til stede, påvirke, «selge» etaten og delta aktivt. Det gjør vi blant annet gjennom vegvesenets stand som vil presentere ulike kvinners oppgaver i dagens vegvesen. Vi ønsker å vise bredden i de yrkesmulighetene kvinnene

har i etaten, og vi vil markere oss som en virksomhet som satser på kvinnelige ressurser. Vi håper, ved å delta på Kvinner Viser Vei, - å rekruttere framtidige ansatte kvinner.

### Kvinnelige forbilder?

Hedmark har landets eneste kvinnelig vegsjef, Helen Wigdel. Vi får stadig flere kvinnelige ledere i vegvesenet, både i produksjons- og utbyggingsavdelinga. Men viktigst av alt er alle våkne, tenkende, kreative, glade og

omsorgsfulle jenter i hele vegvesenet. De ønsker vi å se flest mulig av på Hamar i august.

### Møtes vi på Hamar?

Informasjon om å delta på Kvinner Viser Vei er sendt alle jentene i etaten. Vi håper at flest mulig får muligheten til å være med på arrangementet - både som egenutvikling, men også for å markedsføre vegvesen - både som en viktig samfunnsseter og som en framtidig arbeidsplass for andre.

# Begge kjønn viser vei -

Kvinner Viser Vei er en arena hvor jenter skal møtes, diskutere, inspirere og bidra. Det kan av enkelte oppfattes som en typisk «jenteting». **Hva mener vår egen vegsjef, Eilif Mathisen, om et slikt arrangement?**

*- Jeg håper at deltakerne får gjensidig utbytte av arrangementet, men er usikker på om dette er et slags «menighetsmøte» eller et møte også for menn. Poenget med et slikt arrangement må være at det også stimulerer til motforestillinger på egne synspunkter. Det må med andre ord ikke være en arena hvor kvinner møtes for å få bekrefte egen oppfatning av seg selv. Det vil i så fall være en selvbedragers måte å utvikle seg på - bare å høre det man vil. Forøvrig gjelder dette både kvinner og menn når samlingene blir for mye «menighetspreget».*

**Hvem mener du bør være deltakere på et arrangement som Kvinner Viser Vei?**

*- Det bør for det første være kvinner som har vist vei på en eller annen måte. Dessuten bør det antakelig være ledere - ikke nødvendigvis kvinnelige eller fiendtlige, men vanlige ledere som er påvirkelig og ikke møter med fastlåste synspunkter. I tillegg bør noen fra typiske ikke-ledernivå*

*være med - med andre ord kvinner som ikke har gjort karriere, men som har det godt med seg selv ved å gå i veien etter andre. Forhåpentligvis kan de få stimulans ved å være med på et slikt arrangement, og kanskje de også har noe å si til de som har «vist vei».*

Handlingsplan for likestilling foreslår at jenter får prøve seg i lederstillinger mot at dagens mannlige ledere får «dyrke» sine særinteresser i de årene det står på? Er det slik jentene skal komme opp og fram?

*- Problemene med dagens lederstillinger er at de er dominert av en generasjon som ble rekruttert da det var få kvinner som hadde høyere utdanning. Selv om situasjonen endrer seg etterhvert kan vi ikke sende dagens ledere «på dor». Dette vil forhåpentligvis endre seg ved neste generasjon. Men det er mulig å forsere dette dersom vi får et system hvor lederkarrieren er på åremål. Det vil fortsatt en stund være menn som vil nyte godt av det, men på sikt vil vi få en rotasjon som også vil komme kvinnene til gode.*

**Må jentene komme opp og fram for å kunne påvirke beslutninger?**

*- Påvirkning og beslutning er to ulike ting. I et hierarki som Vegvesenet*

*er beslutninger koblet til ledelse. Det vil alltid være et element i ledelsesjobben. Men påvirkning i kraft av kompetanse består stort sett i at du kan det du gjør, blir hørt - og at det blir lagt vekt på dine synspunkt. Påvirkningsmulighet handler om å tørre å stå fram. Det betyr at vi ikke må være så redd for å si og mene noe selv om det ikke er så veldig gjennomarbeid. Det er bare gjennom innspill at vi kan få gehør. Det gjelder både kvinner og menn.*

Hvor langt er vi kommet i likestillingen mellom kjønn?

*- Vi har fortsatt en vei å gå - her som i andre sammenhenger. Det viktigste må være at vi blir klar over ulikhetene mellom kjønnene og at vi bevisstgjør det. Vi må fokusere mer på at kvinner og menn har ulikt språk og ulike måter å kommunisere på. Dette kan være både fysisk og kulturelt bestemt. Men det er viktig å være klar over forskjellene når vi snakker om likestilling.*

**Hva er den viktigste forskjellen på jenter og gutter bortsett fra kjønn?**

*- Vi har ulik adferd, men*



*jeg tror de individuelle forskjellene innad er større enn mellom kjønnene. Det ville for øvrig være rart om ikke enkelte ting er mer utpreget hos et kjønn enn hos et annet. Måter å tilnærme seg problemstillinger og saker på er mer typisk for et kjønn enn det andre. Det er nok ikke tilfeldig at vi i stor grad har ulike yrkesvalg med bakgrunn i forskjellige interesser og måter å tenke på. Vi lurer oss selv om vi ikke tror det er slik.*

**Har du tro på jentene i etaten?**

*- De kvinnene vi har i etaten hadde ikke blitt ansatt dersom vi ikke hadde tro på de. Jeg har tro på de folkene vi har valgt å få inn i etaten, uavhengig av kjønn. For øvrig er ikke jentene underrepresentert i de senere år ved ansettelse i forhold til de som har søkt.*



# Petter Smart på løpende bånd!

Tekst og foto: Anna Birkelund

Det har kommet inn mange gode forslag til Forslagsnemnda i det siste. Noen fremmer sikkerheten, noen gir trivselsmessige fortrinn og noen gir besparelser for etaten. En del forslag blir premiert og noen blir det ikke, men alle forslag blir behandlet og vurdert seriøst før vedtak fremmes.

Forslagsutvalget ønsker nå mer direkte kontakt med forslagsstillerne. Derfor tar de gjerne turen ut i drifta, hvor de fleste forslagene kommer fra. Nærkontakt med forslagsstillerne gir bedre kunnskaper om ideen og forslagsets verdi.

Utvalgets medlemmer kan også kontaktes før forslaget legges frem. Forslagsutvalget hjelper gjerne med beskrivelse, tegning eller andre gode råd. Det er også mulig å ta en tur innom vegkontoret for en prat. Eller utvalget kan komme til deg! Ta kontakt!



Ståle Johansen har konstruert en anordning hvor man med en vanlig verkstedpresse kan presse brukte olje/diesel-filter flate. Det gir både økonomisk og miljømessig gevinst.

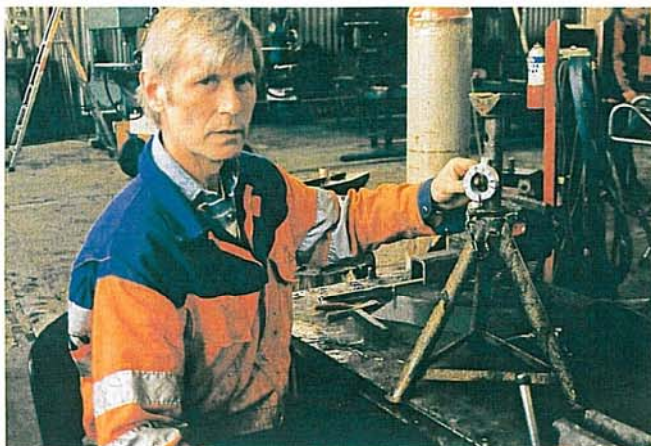
presse filterne flat. Slik får man dessuten ut mesteparten av oljen som er i dem. Gevinsten ved å bruke denne ordningen er økonomisk og miljøsparende. Forslaget ble premiert med kr 2 000,-.

**Forslag nr 9/1998 LesRapp Et verktøy for å lese inn datagrunnlag i regneark.** Forslagsstiller Kent Myrnes, vegkontoret.

LesRApp versjon 1.5 er et Excel regneark med makroer/rutiner for å lese inn rapportfiler fra Økosys/oracle Financials. Det brukes av økonomene på avdelingene til kontroll/avstemning og analyse. Slik det brukes i dag i Troms fylke sparer det pr måned 3-4 dagsverk og ca 1200 A4-ark. Forslaget ble premiert med kr 3 000,-.

**Forslag nr 4/1999 KAPKOST.XLS.** Forslagsstiller Stig A. Johansen, vegkontoret. Forslaget er et regneark i Excel-format som beregner avskrivninger og

Åge Henriksen med sitt forslag. Ved å benytte denne stålskiven med hakk i kan man finstille en støttebukke. Et godt sikkerhetsmessig tiltak.



Premierte forslag i det siste:

**Forslag nr 7/1998 Filterpresse.** Forslagsstiller Ståle Johansen, verkstedet Finnsnes

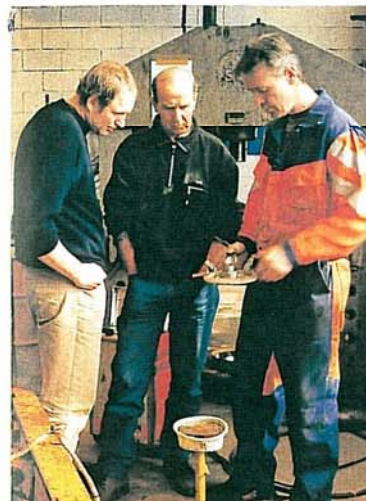
Brukte olje/dieselfilter tar stor plass og er kostbare å bli kvitt. De må leveres som spesialavfall i containere/tønner som er tette. Ståle Johansen har laget en anordning hvor man med en vanlig verkstedpresse kan

kalkulatorisk rente for maskineier/eiendom/biler. Dette er et hjelpemiddel for budsjettansvarlige/økonomimedarbeidere på produksjonsavdelingene.

Forslaget ble premiert med kr 2 000,-.

**Forslag nr 5/1999 Sikring av støttebukke.** Forslagsstiller Åge Henriksen, verkstedet, Nordkjosbotn

Med bakgrunn i registrert nestenulykke ved bruk av støttebukker er dette et hjelpemiddel til å sikre seg mot ulykker. Ved å benytte stål-



Halvar Kildalsen (fra høyre) og Hans Martin Figenschau fra forslagsutvalget på befaring. Her sammen med Kåre Fagerli og Åge Henriksen på sentralverkstedet i Nordkjosbotn.

skiven med hakk i kan man finstiller støttebukken. Forslaget ble premiert med kr 10 000,-.

**Forslag nr 7/1999 Adapter for gysing av robolter i tunneler.** Forslagsstiller Einar Nilsen, Ibestad-tunnelen

Adapteret tres på bolten med begge hender og bendes til med

liten kraft mot eller fra kroppen. De skarpe rillene i adapteret bender seg fast i gjengene på bolten til den er ferdig gyst. Man slipper å vente til trykket i slangen er avlastet adapteret. Det er bare å trekke av og det blir mindre søl oppover armene.

Forslaget ble premiert med kr 5 000,-.

Halvar Kildalsen (fra venstre) og Kristian Lind fra forslagsutvalget lar seg imponere over stor kreativitet blant forslagene. Her viser Ståle Johansen en lystester hvor et plastlokk er basis for en del av testeren.

## Nytt musealt utvalg

Trond Larsen  
Oddmar Eilertsen  
Edel Austlid  
Lisa Sundstrøm

Foto: May Goril Ellingsen





# Flammende dekkelegging med miljøfaktor

Tekst og foto: Lisa Sundström

Som en eksotisk flammesluker ruller Vegvesenets førerløse kjøretøy sakte bortover veien. Det er asfalten som får unngjelde. Etterpå dukker den opp på andre sida av «monsteret» som ny og uberørt.

## Prosessten

3 gedigne «kjøretøy» jobber sammen om dekkelegginga. De to første varmer gammel asfalt til 180 grader - griller den skikkelig som på en hamburgerbar. Med flammene slikkende opp langs sidene på maskineriet har prosessen blitt til stor forlystelse for forbipasserende.



Fra venstre: Anti Leppänen, Finland, Max Hansen, Troms og Kjetil Sogaard, Hedmark.



Utlegger og fres tilsetter bitumen (bindemiddel) og ny asfalt.

oss. I to år har det finske firmaet Savatie OY gjort jobben for oss. Nå gjør vi den selv med god hjelp og opplæring av finnene. Til og med Hedmarkingene har dukket opp for å lære mer om vidundermetoden. Slik blir det samarbeid, både over fylkesgrenser og landegrenser.



Nils B Olsen ved Remixer.



Hele «kostebinderiet»

Etter opphetinga blir asfalten myk og medgjørlig. Så kommer det neste kjøretøyet som kverner asfalten til en masse, tilsetter bindemiddel og litt ny masse - og «spyr» den nye asfalten ut i enden. Flere meter maskineri har på denne måten utført en miljøvennlig dekkeleggingsoperasjon, styrt via data bak på maskinen.

## Miljøvennlig og besparende

75 % av asfalten blir gjenbrukt. Men det er ikke bare asfaltmassene som blir redusert, - også transporten av massene. Slik spares miljøet på flere måter - både ved gjenbruk av masser og ved redusert transport langs vegene våre.

## Samarbeid på kryss og tvers

Det er våre gode venner finlenderne som har introdusert denne miljøvennlige dekkelegginga for

Heatern - varmer asfalten.



Steike varmt.

## Eget utstyr

Dagens utstyr er tilpasset våre ønsker. Finlenderne har bygd om deler av maskineriet etter våre behov. I sommer leier bare Vegvesenet de finske maskinene. Til høsten, etter noen prøvemåneder, skal det avgjøres om etaten kjøper eget utstyr.



Asfaltlegging -  
verdt en befarig -  
også for Kulturbarnehager!





# I isbjørnens rike!

Tekst og foto: Halvard Tyldum

Trafikkstasjonen i Tromsø har de tradisjonelle biltilsynsfunksjonene for sysselmannen på Svalbard. I det ligger kjøretøykontroller og førerprøver for beltemorsykkel samt godkjenning av verksteder.



*Snoscooter er det vanligste framkomstmiddel på Svalbard. 1342 registrerte beltemorsykkler og 1300 innbyggere!*

## Dårlig kjøretøypark

En stor del av kjøretøyparken består i hovedsak av eldre kjøretøy. Dette er som regel «billige» bruktbiler som er hentet fra fastlandet. Mange av disse er i relativt dårlig stand i forhold til de som er på fastlandet. De klimatiske forholdene, i tillegg til at de fleste veiene ikke har fast dekke, virker ekstra belastende. Om vinteren er det svært tørt og kald luft, mens det om sommeren er veldig høy luftfuktighet. Dette får dekk, bremseslanger og gummiforinger til og morkne fort. Omfattende rustskader er også et problem.



## Kjøretøykontroller

Årets første kontroll i Longyearbyen og Svea ble utført av Roar Olsen og Halvard Tyldum - 19. - 22. april. Det blir vanligvis foretatt kjøretøykontroll 2 ganger i året. Om høsten er det kun kontroll i Longyearbyen, mens det på våren er kontroll både i Longyearbyen og Svea. I tillegg blir det enkelte år også gjennomført kontroll i Ny-Ålesund.

## Fakta

I Longyearbyen, hvor det er flest kjøretøy, bor det ca 1300 innbyggere. På Svalbard finnes det 2327 registrerte kjøretøyer. Det er litt mer

enn i Storfjord kommune, og det er 117 flere snøscootere enn i Oppland fylke. Siden 31.12.89 har kjøretøyparken økt med 633 kjøretøy. Det er en økning på over 37%. Siden 1994 har økningen vært på over 26%.

*Roar Olsen i full gang med forstillingskontroll. I bakgrunnen skimtes så vidt bremsetesteren, som også kan benyttes på tyngre kjøretøyer.*

## Litt om Svalbard

Svalbard er etter hvert blitt et populært reisemål for turister, både fra inn- og utland. Longyearbyen har god flyforbindelse hele året. I tillegg er det mange turistbåter som finner veien til de nordlige farvann om sommeren. Det har derfor bygd opp en ganske stor turistfokuset næring.



*Det nye omtalte Operafjellet*

## Ut i naturen

Det arrangeres guidede turer både på sjøen og på fjellet. For å komme ut i naturen eller til de andre bebodde områdene kan man leie snøscooter, hundespann, helikopter ... eller gå. På sommeren er det populært med båtturer til de andre samfunnene. Foruten isbjørn, rev, rein og rype, er det et rikt fugleliv på sommeren når alle trekkfuglene kommer. Hvis man tar en båttur kan man oppleve både hval, sel og hvalross.

## Forskning og utdanning

Forskning i polare strøk blir vurdert som svært viktig. Norsk Polarinstitutt er naturlig nok etablert her som Norges sentrale institusjon for kartlegging og vitenskapelig utfors-

kning av polarområdene. Det er også muligheter til å ta utdanning på Svalbard. 229 studenter fulgte undervisning eller arbeid med hovedfags- og doktorgradsoppgaver ved UNIS i 1998.

*Nedre del av Longyearbyen. Her finner vi den største konsentrasjonen av bebyggelse, med forretninger, post, bank, og sykehus. Tidligere foregikk kulltransporten fra gruvene til utskipningsanlegget med taubane. Av mastene som står igjen kan vi se at denne transporten gikk rett over byen. Å henge ut klær til tork var vel ikke særlig hurt.*





# Eksosrype med planleggingsoppgaver

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

**Anne-Lise Sæther er ei skikkelig MC-jente. Men hun er også planlegger på utbyggingsavdelinga. Med 4 år i etaten tilhører hun den unge og kommende generasjon i Vegvesenet.**

«Gyda» heter MC-klubben hvor bare jenter har adgang. En av de er Anne-Lise. Siden hun var 12 år har hun drømt om å kjøre motorsykel. Nå har drømmen gått i oppfyllelse med en Yamaha Virago XV 535. Det er en dyr «hobby» å kjøre motorsykel, siden det er sesongbetont, men det er verdt det, sier hun. Noen særlig «mekke-ekspert» er hun ikke, men har gått på kurs for å lære mer om hvordan to-hjulingen fungerer.

Når Anne-Lise ikke kjører motorsykel jobber hun som avdelingsingeniør på utbyggingsavdelinga på vegkontoret. Her sitter hun gjerne bak datamaskinen og planlegger nye veganlegg - hvor de skal gå og hvordan de skal se ut. Planleggingsjobben medfører også arbeid ute i feltet. Det er viktig å kjenne terrenget slik det er før selve «skrivebordsjobben» tar til, sier Anne-Lise, som er knyttet til arbeidet med internvegene på Senja. Første sommeren i etaten var hun mye på Norges største øye - og regner med å vende tilbake dit når prosjektkontoret blir etablert. Men med data som verktøy er jobben mer



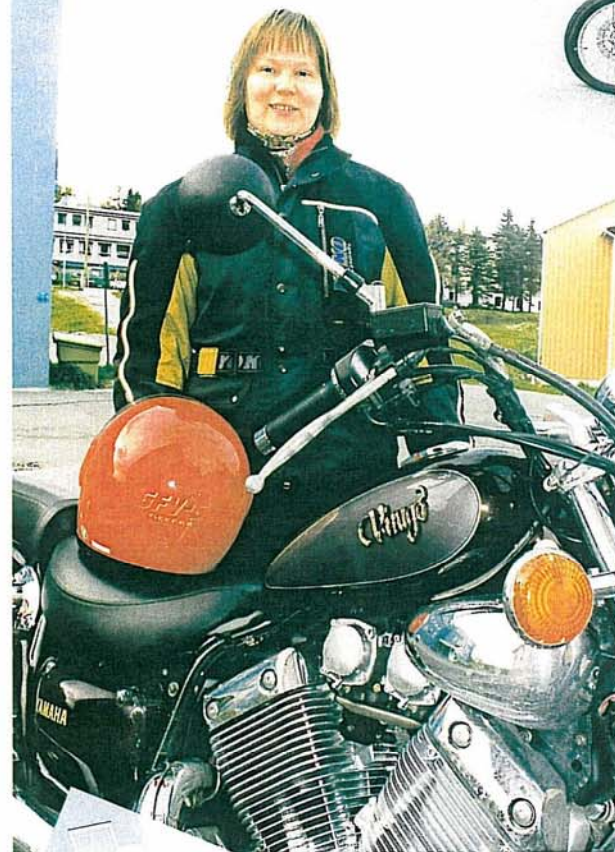
flexibel, selv om nærheten til prosjektet også er viktig, sier hun.

En gang var planleggerjobben en typisk mannsjobb, men nå er det like mange jenter som arbeider innen fagfeltet. Dengang Anne-Lise kom ung og nyutdannet til Senja var det en del som tvilte på om «jentungen» hadde noe å fare med. I dag tilhører hun planseksjonen hvor kjønnsfordelinga er 50/50 med kvinnelig leder. Og her trives hun - både med arbeidsoppgavene og med det sosiale miljøet. Arbeidet er variert og hun får jobbe

med overslagsplaner, reguleringsplaner, DAK (datategninger???) - tegninger, kostnadsoverslag og være i kontakt med både kommunene og markarbeid. Men hun kan godt tenke seg flere andre oppgaver etterhvert. Hun vil gjerne lære mer om prosjektarbeid og Vegvesenet generelt. Derfor har hun søkt Bygg- og anleggslederskolen til høsten.

Selv om Anne-Lise stort sett har vært ansatt i Vegvesenet siden hun avsluttet NTNU i Trondheim har hun også erfaringer fra sommer-

jobber på kjøttfabrikk, (hvor hun lagde pølser), som hjemmehjelp, vaskejobber - foruten stikningshjelp i Vegvesenet. Ulik erfaring og variasjoner i arbeidet kommer godt med senere i livet. Men når det gjelder omstillingsprosessen i vegvesenet frykter hun lite. Anne-Lise regner med å være interessant i arbeidsmarkedet uansett. Og Vegvesenets oppgaver vil det alltid være behov for. Det er sikkert også behov i framtida for en motorsykkelskjørende planlegger med sans for telemarkkjøring!





# På sykkelmuseum i Wales - The National Cycle Exhibition

Tekst: May-Goril Ellingsen

Foto: May-Goril Ellingsen og The national Cycle Exhibition

Midt på vinteren midt i Wales - i Llandindrodd Wells - befant jeg meg en regntung og blåsende dag i fjor. Nordlendinger er værvante, men denne dagen syntes også vi det var best innomhus. I ett av de ialt to vegkryssene på stedet, lå - av alle ting - et sykkelmuseum. Der var det to tusen sykler og en sykkelkurator som snakket engelsk. David Higman var både imotekommende og meddelsom, og underviste oss entusiastisk og inspirert om sykkelens historie. Vi følte historiens sus, men enkelte ting interesserte en ikke-ekspert mer enn andre ting.

Den motordrevne tråsykkelen med bakhjulsdrift fenget absolutt vår interesse. Kuratoren hadde ikke mye pent å si om vegmyndighetene som forlangte førerkort og nummerskilt for å få drahjelp i motbakker. Da vi nevnte vår tilknytning til ditto myndigheter i Norge, viste han heller ingen synlig respekt over landegrensene. Han kunne ikke tenke seg at byråkratene i andre land var et hår bedre enn i hans eget.



Tom Norton sykkelsamler og bidragsyter til museet (bildet er utlånt fra «The National Cycle Exhibition»)

I en annen avdeling i museet, høytidelig tilbaketrukket i et glassmonter, kunne relikvier til verdensmesteren fra 1965

beskues. Klærne som var fulle av sole og svetteimer, hadde «Tom Simpson - hatt» på da han døde under et sykkeløp i Frankrike i 1967. Det var naturlig å anta at dødsårsaken var en kombinasjon av overanstrengelse og dop. Kurator

Relikvier fra sykkelportens helt, Tom Simpsons, dødsøyeblikk

«Hobby Horse» fra 1818 er museets eldste klenodium.

Den var også kjent under navnet «A running machine» Den er av tre og har jerndekk



«Select electric from Raleigh» og få drahjelp i motbakker

Higman forklarte at dette var for dopingtestenes tid og det var vanlig (også den gang) å tilføre kroppen forskjellige

stimulerende midler i konkurransesammenheng. Det viktigste var tross alt å vinne. Hvilket beviser at menneskene

Hit går de gamle sykkene når de skal do...

utvikler seg bare svært langsomt, mens sykkelens derimot har et mye større potensiale.



## Tromsø som studiemål!

Areal- og transportseksjonen på trafikkavdelinga i Hordaland har vært på studietur til Tromsø.

Begeistrede gjester har sendt takk til fylket vårt for gjestfrihet og velvilje i de to dagene besøket varte. Lise Nyvoll var vert og møteleder under studiebesøket.

Befaring i Tromsøs «underverden» - tunnelssystemet.

Lise Nyvoll - vert for gjester



Pub besøk var også en del av Tromsøbesøket.





# Vegcup i Trondheim 1999

Tekst og foto: Kjell Robertsen

Troms stilte med herrelag i årets vegcup, men for første gang på 10 år klarte vi ikke å få samlet nok jenter til damelaget. I følge flere av guttan var dette et dramatisk tilbakeskritt som førte til svakere sportslige resultater siden de fra tidligere år er blitt vant til en stor og entusiastisk kvinnelig heiangjeng. I tillegg blir det også vanskeligere å få skikkelig «SWING» på bankettene der enkelte av de «gamle traverne» tradisjonelt har hatt det



Troms herrelag

største sportslige utbyttet. Det er mulig at også værgudene var preget av dette, for hele helga var det lavt skydekke, regn og sterk vind.

Men det var tross alt en kvinnelige deltaker fra Troms, Eva-Lena Winge. Hun spilte for Hedmark hvor hun nå er flyttet. Ellers var det mange kjente tidligere

ansatte fra Troms som spilte for sine nye lag.

Fotballaktiviteten på Vegkontoret er ikke lenger det den var for bare få år siden. Det var bare tre deltagere herfra, og resten kom hovedsakelig fra Balsfjord der det fortsatt er en viss aktivitet, blant annet med seriespill.

Ordtaket om «gamle sirkushester og sagmugg» faller en lett inn når en ser på lagbildet. Men, vi hadde meget gode sportslige resultater. I de to første kampene feide vi over Vestfold og Oppland. I den tredje kampen på fredagskvelden var guttan noe sliten i føttene slik at det bare ble uavgjort. Tidlig på lørdagsmorgen møtte vi Nordland som hadde vunnet Vegcup'en de to siste gangene. Etter en tett og hard fight ble det uavgjort, noe som Nordland

Sigmund Steinnes - etter endt kamp

Steinar Heimly...aktiv fotballgutt

hadde mest grunn til å være fornøyd med. Dermed gikk Nordlendingene videre og vant hele turneringen. Troms var de eneste som scoret på dem denne helga. Å få se Terje Vangen rushe opp fra venstrebecken og stange inn utligningen var verdt hele turen. Det var faktisk en kjempetrivelig tur, men på Hallingkastet skal det være med et damelag!



Eva Lena Winge...eneste kvinne fra Troms...men så har hun jo flyttet til Hedmark!!!!



Resultater herrer:		
Troms - Vestfold		3-1
Troms - Oppland		3-0
Troms - Aust-Agder		0-0
Troms - Nordland		1-1



Store gutter er også søte gutter



# med rundkjøring på lur

Tekst og foto: Nils A. Johnsen

I regi av Husklubben på Tromsø trafikkstasjon var 15 stasjonsansatte på en intensiv, interessant og sosialt innbringende studie- og velferdstur i knappe 24 timer 23. og 24. april.

Sjåfør Roar Olsen (i en TIRB-buss) - kjent for bisjåføroppdrag nettopp for TIRB - tok oss hurtig og trygt fra Håpet til Finnsnes rett etter arbeidstid fredag 23. april. Han ble fulgt opp av faggrupeleder Arild T. Sandnes (se middagsbilde), med tanke på at lørdagens studietur var bussavhengig.



To nyansatte plystrer på kabinpersonalet, Jan-Geir Johansen og John Sjursnes.

Finnsnes veg- og trafikkstasjon tok i mot oss og viste oss om på bygget sitt fredag ettermiddag. Dette ble alene ivaretatt av Odd Arne Andreassen, som sluttet seg til selskapet for resten av kvelden. Øvrig faglig innhold første dag var

inspeksjon av rundkjøringa i Finnsnes sentrum.

Andre dag bestod av et besøk på Nord-Norsk Trafikksenter som hadde sin offisielle åpning 7. mai. Vi fikk en inspirerende oriente-

ring om senterets forhistorie, byggeperiode og drift fra styreformann og tidligere TIRB-direktor Per Leon Selseth. I tillegg deltok også banesjef Trond Åge Hansen på bussbefaringa av banen. Standarden på glattkjørings-

banen var god bortsett fra mørkent isdekke. Vi identifiserte Finnsnes' andre rundkjøring.

Neste studieobjekt var det relativt nye veganlegget på Anselsv, hvor vi observerte flere rundkjøringer under Inge Iversens veiledning. De hadde også noen fine bruer der, av både tre og stein.

Siste stopp før hjemreisen var trafikkdistriktets egen utekontrollstasjon på Nordkjøsbotn, hvor bl.a. krossjekk og vekt ble testet ut.

Under evalueringa av turen på E8 inn til Tromsø, ble det gitt mye heder til arrangorkomiteen bestående av Halvard Tyldum (leder), Kate Meleng (proviantør), Arild T.

Terje Svendesen tar tastetrykk. For øvrig: John Sjursnes, Odd Arne Andreassen og Arild T. Sandnes.



To damer forsyner seg, Mariann Larsen og Kate Meleng.

Sandnes (oppsyn), Mariann Larsen (kontaktperson), Ann-Synnøve Elvevoll (forarbeidende), Id Wahlberg Pedersen (menig). De to sistnevnte deltok ikke på turen.

Øvrige deltakere som ikke allerede er nevnt i enten brod- eller billedtekst var: Asgeir Larsen, Maryann Olsen, Henry Strand, Elisabeth Meyer Strand og Siv Tyldum.

Arrangorene la rammene, deltakerne fylte dem!

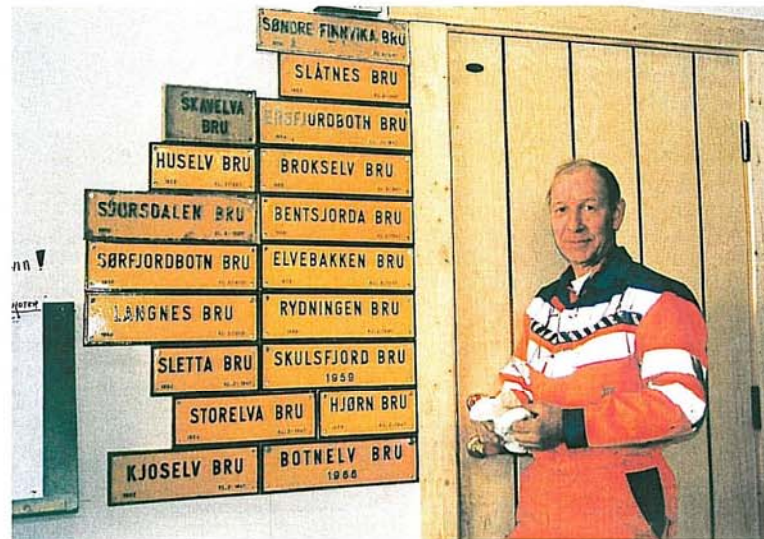


Forventningsfullt for middag på Finnsnes Hotell.

## Veghistorie!

Foto: Lisa Sundstrom

Svein Elsrud Tromsø vegstasjon har tatt vare på bruskiilt fra 1932 -1966





# Pensjonistforening i Troms

Tekst: Lisa Sundström  
Foto: Anna Birkelund

Vi har 300 pensjonister i vegvesenet i Troms. De har nå opprettet et interimstyre med Martin Eriksen som leder og Arne C. Olsen og Walter Emaus. Det er også valgt kontaktpersoner fra de ulike områdene som skal ta kontakt i sitt nærmiljø og «lodde» interessen for en pensjonistforening blant våre vegfolk.

Disse er:

Ottar Stenhaug, Breivika  
Arnold Paulsen, Gratangen  
Gunnar Borck, Soløy, Tennevoll  
Terje Øvergård, Bardu  
Hans Østerås, Nordkjosbotn



Hans Østerås, Martin Eriksen og Arne C. Olsen

Formålet med å starte pensjonistforening i Troms:

1. Å fremme og ivareta pensjonistenes felles sosiale og kulturelle interesser og medvirke til at pensjonistene på en positiv måte kan delta i den samfunnsutviklingen som til enhver tid finner sted innenfor og utenfor etaten.
2. Å fremme kontakt og samarbeid mellom pensjonistene blant annet gjennom informasjonsvirksomhet og felles tiltak. Her håper vi på et godt samarbeid med redaksjonen i Vegstikka.
3. Å arbeide for saker som har tilknytning til pensjonistenes livssituasjon ved vegsamarbeid med andre pensjonistforeninger.
4. Å samarbeide med alle enheter og tjenestemannsorganisasjoner i Statens vegvesen for å løse problemer som har betydning for etatens pensjonister.

Formålene er i samsvar med SVP's (Statens vegvesens Pensjonistforening) vedtekter, men tilpasset lokale forhold.

Neste møte i interimstyret er 17. august. Da venter vi å høre mer fra våre pensjonister.

## Organisasjon

Foreningen ledes av leder, nestleder, sekretær, kasserer og revisor. Foreningen avgjør om ektefelle/samboer kan være medlem av pensjonistforeningen. Gruppen forutsetter imidlertid at ektefelle/samboer kan delta på lik linje i foreningens møte- og turvirksomhet.

## Vedtekter

Vedtekter for medlemskap, avstemning, oppløsning, revisjon osv. bør vedtas når det ordinære styret for foreningen er valgt.

## Økonomi

Økonomien vil uten tvil sette grenser for drift av pensjonistforeningen.

Settes kontingenten for høyt, vil mange pensjonister vegre seg mot å melde seg inn i foreningen. Vi er også innforstått med at deler av kontingenten må overføres til SVP. Anna bes avklare med Bjørn Sørlid hvilket økonomisk nivå andre foreninger har lagt seg på.

## Kontaktpersoner

Anna har avklart med vegsjefen at kontaktpersonene kan bruke telefon og kopimaskin på vegstasjoner/vegkontor. Vi kan derimot ikke påregne hjelp til skrivetjeneste, da dette til enhver tid vil være avhengig av arbeidsmengden ved den enkelte stasjon/kontor

## Vegstikka

Frist for innsendelse av stoff til neste nummer:  
20. august -99!

## Takk

Tusen takk for blomster og presang i anledning mine 25-år i Statens vegvesen.  
*Hilsen Torleif Hole*

Takk for oppmerksomhet med gave og blomster i forbindelse med mine 40 år i etaten.  
*Karl-Johan Sivertsen*

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 50 års dag.  
*Fanny Fjellthun Stark*

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 60 års dag!  
Takk for gave og blomster ra vegkontoret og for gave fra arbeidskamerater ved Finnsnes trafikksjon.  
*Hilsen Aud Synnøve Pedersen*

Hjertelig takk for gaver og blomster til min 50-års dag.  
*Vigdís Johansen*

Jeg vil med dette takke for oppmerksomheten i anledning min 60-års dag 3. juli.  
*Trygve J. Johnsen*

## Velkommen!

Mario Obreque-Cardenas, overingeniør, trafikkavdelinga, Vegkontoret  
Egil B. Hammer, overingeniør, Tromsø trafikkstasjon  
Asgeir Larsen, fullmektig, Tromsø trafikkstasjon  
John Sjørnes, avdelingsingeniør, Tromsø trafikkstasjon  
Steinar Henriksen, inspektør, Finnsnes trafikkdistrikt  
Jan-Geir Johansen, inspektør, Tromsø trafikkstasjon

## Vi gratulerer

*Med 50-års dagen*  
Hermod Johansen, Kvaløysletta 30. august

*Med 60 års dagen*  
Trygve Johnsen, Meistervik 3. juli  
Karl-Johan Sivertsen, Storslett 24. juli

*Med 25 års tjeneste i etaten*  
Odd Ivar Guttormsen, Brøstadbotn, 18. juli  
Ludvik Lundberg, Bardu, 29. juli  
Torbjørn Naimak, Tromsø 5. august

Jørgen Tøllefsen, tunnelarbeider og reparerør ved Ibestad-tunnelen fylte 50 år 19. mai. Dagen ble feiret 11. mai sammen med kolleger på brakkeriggen.



## Takk for oss!

Oddbjørn Heimly, sentralverkstedet, Nordkjosbotn  
Håkon Pletten, Tromsø vegstasjon  
Line Antonsen, Vegkontoret  
Jill Hammari, Vegkontoret  
Rolf Hillesøy, Vegkontoret  
Jenny Jernberg, Nordkjosbotn veg- og trafikkstasjon  
Hege Strand, Vegkontoret  
Karen Sofie Svendsen, Harstad vegstasjon

## VI BEKLAGER

Anita Kostamo har ikke sluttet i Vegvesenet, en har permisjon.