

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

C

Returadresse:
Statens vegvesen Troms
9291 TROMSØ

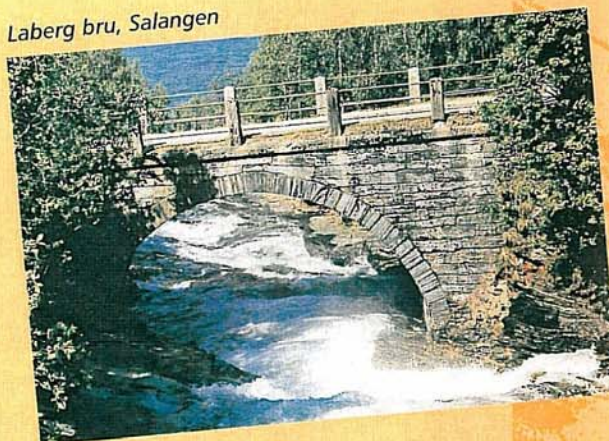
SIST - men ikke MINST:

Foto: Lisa Sundstrøm

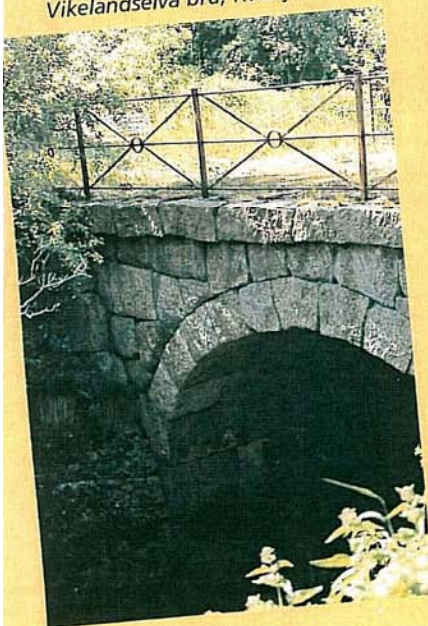
Stein i mangfold = veghistorie

Når vi ferdes langs vegnettet har vi ofte stor fart og lita tid. Men stopper vi opp, vil vi oppdage mange fine «skaperverk». Noen av disse er de gamle broene våre - og ikke minst steinarbeidet knyttet til broene. Dagens broer kan være prangende og estetiske i ulike former. Men ingenting er som de gamle byggverkene. De finnes overalt i fylket. Her presenterer vi en smakebit - som du ved tid og anledning kan nyte ved selvsyn.

Laberg bru, Salangen



Vikelandselva bru, Kvæfjord

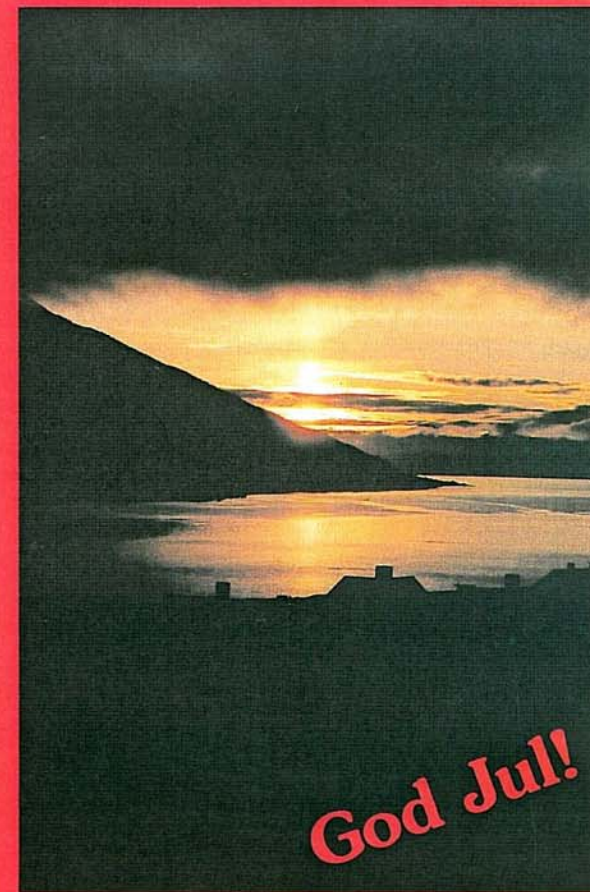


Moelva bru, Grovfjord



Vegstikka

Bedriftsblad for Statens vegvesen Troms Nr 5 - 1999 - 31. årgang



Statens vegvesen
Troms

Pusterom?

Jeg har vært på min første likestillingskonferanse i Vegvesenet. Jeg var invitert som foreleser og ga mitt foredrag tittelen «Likestilling får vi først når også kvinner er drittsekker». Etter at alle «geistlige», som vegdirektor Olav Søfteland og biskop Rosemarie Kohn hadde lagt fram sine gode og tankevekkende ord, slapp jeg til med litt mindre alvor - men kanskje vel så tankevekkende (om jeg så skal si det selv). Og det skal man jo i disse dager. Det handler nemlig om å trekke fram de positive sidene ved seg selv - som et ledd i kompetanseheving - og bli kvitt de svake og negative sidene. Bare slik kan vi få et mer effektivt vegvesen. Da deltakerne ble spurt om hva de forventet av likestillingskonferansen sa svært mange at de anså dette som et pusterom i en ellers

travel hverdag. Selvsagt ønsket mange innspill og inspirasjon til det videre arbeidet, men utrolig mange la vekt på pusterommet - avkobling fra stress og jag. Men er det særlig effektivt? Er det besparende og effektiviserende at folk fra alle landets fylker samles for å diskutere likestilling i etaten? Enkelte vil hevde at det er selve grunnlaget for effektivitet og omstilling. Og er det særlig effektiviserende at folk fra alle landets fylker jevnlig reiser hit og dit for å diskutere personalpolitikk, grensesnitt, brukbygging, analyser, vanskelige samtaler, økonomi, arkivsystem, funksjonskontrakter og transportplaner? De fleste tema er interessante, utviklende og kanskje også viktige. Men må vi reise med fly og bo på hotell for å mene noe om alt og alle? Noen reiser til og



med fra hovedkontoret i Oslo til «grisgrendte» strøk fordi det er eksotisk! Verst blir det når de som formaner til innsparinger reiser halve jordkloden rundt for å snakke om samme sak til folk av annen hudfarge og språk. Eksotisk - ja - men ikke særlig effektivt! Det er en gammel regel som sier at man skal gå foran som et godt eksempel når man skal få neste generasjon til å gjøre slik man helst vil at ting skal gjøres. Hvis ikke, vil avkommet ape etter alle dårlige egenskaper - og verden ender ut der den alltid har vært. Og det er vel ikke det vi ønsker med

BEDRIFTSBLAD
FOR STATENS VEGVESEN
TROMS

Nr. 5 1999 - 31. årgang

Redaktør:
Lisa Sundstrøm

Korrektur:
Bente Skogdal

Utgiver:
Statens vegvesen Troms
9291 Tromsø
Tlf. 77 61 70 00

Produksjon:
Desk top publishing

Grafisk Produksjon:
Trykksak Leverandøren A.S.
Tromsdalen

Opplag:
1500 eksemplarer

Foto forside:
Lisa Sundstrøm
Siste soldag i dette årtusen

effektiviserings- og omstillingsprosjektet? Godt effektivt år 2000!

Lisa

Vegsjefen har ordet

Tilbakeblikk og framsyn

Av Torbjørn Naimak

Når 1999 går mot slutten er det naturlig å gjøre seg opp noen tanker om hva som har preget dette året for oss som arbeider i Statens vegvesen Troms. Forsåvidt kunne det også være naturlig å gjøre seg noen tanker om det siste 10-året, det siste 100-året, eller for den saks skyld det siste 1000-året. Jeg vil nøye meg med å trekke fram noe av det som har preget det siste året.

I forhold til det å bygge ut vegnettet i Troms nådde vi i august en viktig milepel i og med fullføring av Sentrumstangenten som det siste store prosjektet i hovedvegutbyggingen i Tromsø. Selv om Sentrumstangenten ble noe dyrere enn det vi hadde planlagt (og ønsket), vil jeg si at gjennomføring av hele «pakken» med Breivikatunnelen, Tromsøysundtunnelen, Sentrumstangenten, Giæverbukta-Sandnessundbrua, veger i Breivika, øvrige tilstøtende veger, gang- og sykkelveger, miljø og kollektivtiltak har vært en suksess. Jeg er også overbevist om at dette har vært en riktig og nødvendig satsning for utvikling av Tromsø og Troms.

Selv om vi med dette har lost de største utbyggingsoppgavene i Tromsø by, gjenstår det fortsatt mange viktige tiltak for å få til en god, sikker og miljømessig transportløsning for byen.

Etter at sluttarbeidene på Andselv nå er gjort har vi i dag bare aktivitet på to store enkeltanlegg. Ev 8 Nordkjøbotn-Laksvatnbukt og Rv 848 Bygdeforbindelsen. På den sistnevnte hadde vi et vellykket tunnelgjennomslag for kort tid siden.

På drifts- og vedlikeholdssiden er utviklingen bekymringsfull. Vi får for lite penger for å ha en riktig drift og et forsvarlig vedlikehold, noe som fører til at vi «tærer på vegkapitalen». Dette kan vi ikke fortsette med i lengden, og heldigvis ser signalene på riksvegssiden ut til å gå i retning av større prioritet

for drifts- og vedlikeholdsoppgavene. For fylkesvegene er situasjonen ikke bare bekymringsfull, men dramatisk dårlig. Med reduserte vedlikeholdsbevilgninger år etter år kan vi ikke tilby Tromsborgerne den standard på fylkesvegene de vil ha, og vegnettet forfaller. Det var derfor gledelig at fylkeskommunen i år tok opp et lån på 40 mill. kr for å gjøre noe med de dårligste grusvegene. Vi må imidlertid ikke tro at vi med dette har lost alle problemene. Det er fortsatt behov for å gjøre et krafttak med fylkesvegene, og vi kan ikke fortsette med et vedlikeholdsbudsjett som hvert år ligger 10-20 mill. kr lavere enn det standardkravene tilsier.

På driftssiden ble 1999 et merkeår i og med at vi fra 1. oktober har opprettet en funksjonskontrakt med en privat entreprenør for drift og vedlikehold i et område. Fra samme tid har vi forøvrig fått på plass 2 nye funksjonsavtaler mellom trafikk og produksjon. Det blir spennende å følge utviklingen, både økonomisk og kvalitetsmessig.

Vi har så langt i år gjennomført vår egen virksomhet uten at noen av våre ansatte har pådratt seg større skader. Dette er jeg glad for, men vi opplevde en dramatisk situasjon i Ibestadtunnelen. Jeg benytter anledningen til å takke alle som var involvert i denne saken for den måten de opptrådte på.

Sykefraværet er for høyt, og jeg har vanskelig for å akseptere at vi i Troms nå igjen er et av de dårligste fylkene i denne sammenheng. Vi som er i ledelsen må se på hva vi kan gjøre, samtidig som alle ansatte må være med på å skape et arbeidsmiljø og legge forholdene til rette slik at sykefraværet reduseres så mye som mulig.

Til slutt noen få ord om omstillings- og effektiviseringsprosjektet. Jeg må si jeg er imponert over den positive



holdning og den glød lederne og de ansatte har vist i denne saken. Vi har fått på bordet mange fornuftige forslag til tiltak som sammen vil utgjøre en plan for effektivisering og omstilling hos oss. Alle vil på en eller annen måte bli berørt av tiltakene, noen mer enn andre. I en slik situasjon er det viktig at vi tenker helhetlig som en etat, og at vi alle viser fleksibilitet og vilje til å gjøre oppgaver på nye måter, eller gjøre nye oppgaver. Selv om vi nå har en «papirplan» på bordet så er ikke saken lost. Det er nå, når tiltakene skal gjennomføres, at det vil vise seg hvor gode vi egentlig er.

Hva så med 1000-årsskiftet? Rent faglig har vi gjort et grundig arbeid for å forberede oss på overgangen, og jeg føler meg trygg på at vi har dette under kontroll.

Rent menneskelig er det naturlig at hver og en av oss gjør oss noen refleksjoner ved en slik historisk milepel. Jeg synes også at en slik begivenhet skal feires skikkelig, men viktigere enn det som skjer på nyttårs-aften, er at vi makter å glede oss over de andre dagene i året. For meg som vegsjef er det viktig at vi alle kan gå på arbeid i Statens vegvesen med glede.

Jeg takker dere alle for innsatsen dere har vist i året som er gått, og ønsker hver av dere en riktig god jul og et godt nytt år.

Er det noen som hører hva vi sier?

er tittelen på en ny håndbok - i informasjon. Håndboka er ment som en veiledning i ulike typer informasjonsspørsmål. Den tar for seg prinsipper for statlig informasjonspolitikk, åpenhet og offentlighet, informasjonsoppgaver, eksternt og intern informasjon, informasjonskanaler, internett, mediekontakt og visuell profil. Håndboka er sendt samtlige veg- og trafikkstasjoner og prosjektkontor. Den finnes også på forværelsene til samtlige avdelinger på vegkontoret. Eventuelle spørsmål angående informasjonshåndboka kan rettes til Lisa Sundstrøm på vegkontoret.



Gjennomslag i Ibestadtunnelen

Tekst: Lisa Sundström

Foto: Halvor Furnes/Erlend Solberg

Ibestadtunnelen knytter øyene Rolla og Andørja sammen. Etter gjennomslaget i tunnelen 11. november er Ibestad kommune «samlet».

Den offisielle åpninga av tunnelen skjer i 2001.

Ibestadtunnelen er 3370 meter lang. Laveste punkt på kjørebane er 112 m under høyflata. Største stigning/hellning er 9,97 %.

Arbeidene med tunnelen startet i november 1997. Fjellgrunnen består hovedsakelig av glimmerskifer og gneis. Glimmerskifer er tungsprengt, men tett mot vannlekasjer.



Ordfører Arne Ekman og tunnelbas Ole Johnny Olsen temer siste salva i Ibestadtunnelen.

Gjennomslaget er et faktum!



5. juli i år var det brann i en borerigg i tunnelen. Dette medførte forsinkelser i anleggsarbeidene på 2-3 uker.

På anlegget har det vært ca. 25 vegvesenansatte, inklusive ledelsen, kokker og renholdspersonale. Underentreprenører har hatt opp til 10 personer gjennom det meste av driveperioden.

Det er dessuten reservert plass for 2 fra utbyggingsavdelinga på anleggskontoret, men det meste av utbyggingsarbeidet utføres fra Prosjekt Sør-Troms på Bardu veg- og trafikkstasjon.

Kåre B. Tune og Toralf Bergseth.



Ole Johnny Olsen og Tore Østerås

Blandakor:
Vegsjef Torbjørn Naimak, teknisk sjef i Ibestad kommune Bernt Lorentsen og Erlend Solberg, seksjonsleder tunnel.



Trimming av gammelt fett

Tekst: Lisa Sundstrom
Illustrasjon: Torild Heimdal

Vi skal trimmes, bli kvitt gammelt «fett» og bli ny og effektiv. Alle skal ta et tak! Vår innsats skal ut på veien og bort fra skrivebordet. Vi skal kvitte oss med overflødig bygninger og maskiner. Vi skal bli færre, men vi skal ta vare på den viktigste ressursen i Vegvesenet - nemlig de ansatte.



Slik er «ståa» for øyeblikket. Men mellom utallige krav, reduksjoner og effektivitetsmål skal vi også gjøre jobben vår. For selv om vi internt skal prioritere effektivitets- og omstillingsprosessen skal vi utad oppfylle de krav samfunnet stiller til oss. Og vi skal ikke kutte kostnader som fører til mindre effektivitet. Vegvesenet skal fortsatt ha service og kvalitet som slagord.

Dette fordrer motiverte folk med framtidssikter. Midt oppi ord som omstillingsavtaler og overtallighet skal vi riste fram pågangsmot og positive tanker. Og vi klarer det! For selv om alt iblant

ser svart og håpløst ut, er tida vi nå er inne i en utfordring - til de som tar den. De som ikke er med på dette har Vegvesenet ikke bruk for! Så hardt og brutalt har det vært sagt av enkelte ledere. Og slik må det sannsynligvis også uttrykkes. Vegvesenet har altfor lenge vært «uberørt» - av enkelte kalt en «verna bedrift». Vi bruker for mange ressurser - både i tid, penger og folk på å administrere oss selv. Vi har derfor behov for trimming av organisasjonen. Vi har behov for å revurdere oss. I framtida skal vi ta vare på det positive og kvitte oss med det negative. En slik etat er god for framtida.

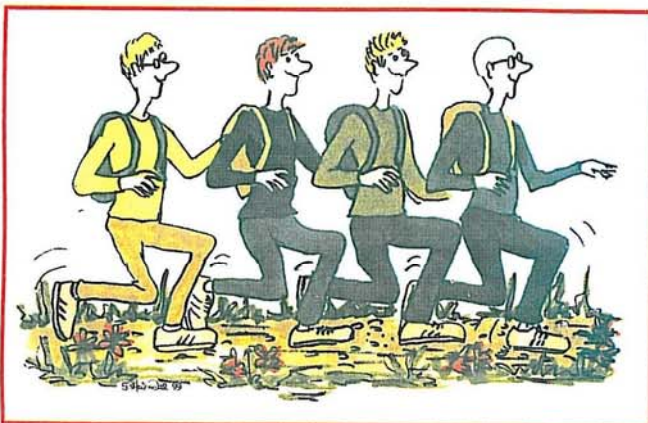
Det er derfor vi omgir oss med slagord som kan virke «flosklete», men som egentlig bør lyde som musikk i våre ører:

«Det er mer effektivt å få en organisasjon til å funksjonere enn å omorganisere funksjonene.»
«Vi kan aldri omorganisere oss bort fra at personer, seksjoner og avdelinger må samarbeide.»
«Vi loser ingenting ved å tegne nye bokser. Framtida må skapes mellom folk.»
(sitat T.Naimak)

«Det må knyttes sterke bånd mellom den enkelte og virksomheten. Folk må få være med i utviklingsarbeid.»
«La de ansatte få vite at de er viktige for etaten.»
«De ansatte er vår viktigste ressurs. Men vi har aldri tatt konsekvensen av det.»
(sitat I.Moan)

Vi lar disse gode, ettertenksomme og positive sitatene som ble sagt på arbeidsmøtet mellom ledelsen og de tillitsvalgte på Finnsnes i begynnelsen av november, stå som slagord og utfordringer på vei inn i et nytt årtusen.

Velkommen år 2000!



Store utfordringer for produksjonsavdelinga



Tekst og foto: Lisa Sundstrom

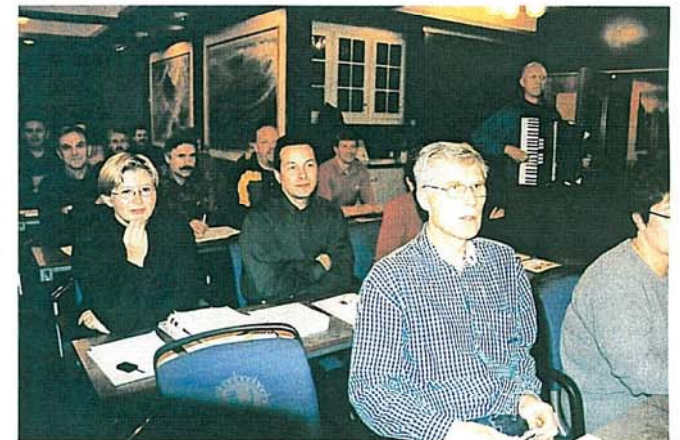
Produksjonsavdelinga har mange utfordringer. En av de viktigste er å bli 20% mer effektiv innen utgangen av år 2003. Dette skal skje med færre folk - men med like stor innsats. I seg selv er det kanskje selvmotsigende, men produksjonssjef Ingolf Moan manet folkene sine til å være på offensiven på avdelingas møte i Harstad i oktober. Avdelinga skal nemlig kvitte seg med sine svake sider, som store faste kostnader, for mye byråkrati, vanskelige interne rutiner og et kostbart økonomistyringssystem. I framtida skal det satses på styrken i produksjonsavdelinga. Vi snakker om bred kompetanse og erfaring innen drift og vedlikehold, kunnskap om vegnettet, god forankring i ulike lokalmiljø og lojale medarbeidere.

Dette blir ingen «Rosa på ball» -sa produksjonssjefen, mens Knut Helge manet til allsang med trekkspillet sitt.

Mindre til administrasjon

For å bli konkurransedyktige må de administrative kostnadene halveres. Dette skyldes ikke bare kravet til å effektivisere bedriften Vegvesenet, men også fordi omsetninga totalt sett går ned. Det skal med andre ord mer penger ut på veien og mindre fram og tilbake «på skrivebordet».

Dessuten er det viktig at bygninger og maskiner står i forhold til de oppgavene produksjonsavdelinga utfører. Derfor er det nedsatt ulike arbeidsgrupper som ser på både bygningsmassen, maskinparken og verksteddrifta. Arbeidet i gruppene skal munne ut i forslag til effektivisering og fornuftig utnyttelse av hus og maskiner.



Tiltak

Tida framover krever styrket kompetanse på alle nivå. Viktig er det også at lederskapet styrkes, sa Moan. Effektivitetskravet gjør at skiftordninger må brukes i større grad, helårs beskjeftigelse på biler og maskiner må til, samarbeid over fylkesgrensene må utvides, mindre bruk av private firma må være et

Tema: Framtida i produksjon

Forventningsfulle, andektige og smilende lyttere.

mål og 30% reduksjon i maskinparken er en annen melding vi ser i framtidsskula.

«Grasrotas» ideer

Gruppearbeid med forslag til tiltak sto også på avdelingsmøtet program. Mange tiltak og løsninger ble presentert etter at de ulike faggruppene hadde «lagt hodene i

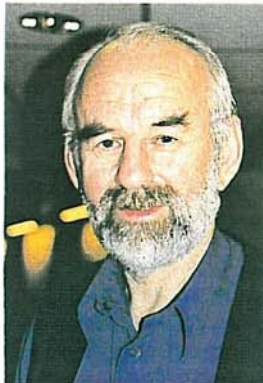
bløtt.» Noen av de var reduksjon og mer planmessig vedlikehold av maskiner, bedre leverandøravtaler, færre verksted, reduserte husleiekostnader, reduksjon i utstyr, styrking av kompetanse, uteregistering av faktura, salg av «brukelige» bygninger, samarbeid over fylkesgrenser og økt omsetning mot kommuner og andre. Engasjementet var stort, og Moan lovet at de som kan noe er det alltid bruk for!

Hvor går vi?

Møter og gruppearbeid er viktig. Også diskusjonene som følger i ettertid. Men like viktig er det som blir sagt i pausene, på korridorere og utover kvelden. Og der florerer fortsatt en del usikkerhet, sterke følelser for eget arbeid og framtida for Vegvesenet. Ledelsen har rammer og krav fra overordnet myndighet. De tillitsvalgte har krav fra medlemmene. Alle ønsker det beste for seg og sine. **Men hvordan forenes vi i en felles, meningsfylt framtid - både for egen del og for etaten vår?**

Vi har stilt spørsmålet til produksjonssjef Ingolf Moan og hovedtillitsmann Sigmund Steinnes. Samtidig har vi bedt om hvilke viktige utfordringer/oppfordring de har til hverandre.

Produksjonssjef Ingolf Moan:
- La meg for det første si at jeg har



Ingolf Moan

Produksjonsavdelinga må tenke på nyrekruttering. Ungdom er spreke – og gir nytt blod i etaten.
Stig Johansen!

et meget positivt inntrykk av hovedtillitsmannen og hovedtillitsmannsutvalget. NAF har vært både konstruktiv og samarbeidsvillig og vist forståelse for av effektiviseringsstiltakene og nødvendigheten av omstilling til et lavere oppgavenivå.

- Det er imidlertid når effektiviseringsmålene framstår som krav i Vegdirektorens kontrakt med vegsjefen og de mange store og små tiltak skal settes ut i livet at effektiviserings- og omstillingsarbeidet begynner. Mange av våre ansatte vil sikkert oppleve tiltakene som vanskelige og kanskje unødvendige. I denne fasen er det viktig at hovedtillitsmannen og ledelsen sammen prøver å skape forståelse ute i organisasjonen for at dette virkelig er nødvendig. Vi vil også oppleve at organisasjonene og ledelsen er uenig i noen tiltak, men når avgjørelsen er tatt må vi stå sammen om gjennomføringen.

- Vår viktigste oppgave i tiden som kommer, blir å involvere og motivere våre medarbeidere slik at vi sammen kan skape en effektiv og konkurransedyktig organisasjon, uansett hvilke politiske beslutninger som tas.

Hovedtillitsmann Sigmund Steinnes:

- Vi opplever stadig større press fra omverden - alt vi gjør skal måles i penger. Det synes jeg er greit, men vi må ivareta enkeltmenneske i alt dette slik at de ikke kan bli «tall og prosenter». Vi har idag dyktige arbeidstakere med høy kompetanse. Vi er effektive, og fremover skal vi bli enda bedre. Dette må vi ut og markedsføre for

Sigmund Steinnes



omverden. Vi må bli mye mer offensiv utad og ta til motmæle mot de private entreprenører som kjører et knallhardt løp for å få fjernet oss fra markedet. Samfunnet er tjent med et statlig produksjonsavdeling som et korrektiv til den monopolsituasjonen som det er tendenser til idag, der de store entreprenørene kjøper opp de små og dermed fjerner konkurrenter.

- Vi har ellers store utfordringer fremover, blant annet rekruttering av unge arbeidstakere, markedsføring, høyt sykefravær, presset fra private entreprenører og lærlinger. Jeg forventer at produksjonssjefen tar tak i disse utfordringene. Som leder må han også gå foran og skape optimisme og tro på fremtiden, spesielt i disse omstillingstider.



Hva er en omstillingsavtale?

*Tekst: Martin Svendsen
Foto: Lisa Sandstrom*

Omstilling skal være et samarbeid mellom arbeidsgiver, tjenestemannsorganisasjonene og den enkelte tilsatte. For at vi skal kunne nå de mål vi setter oss innenfor gitte rammer må vi ha riktig antall ansatte og kvalifiserte medarbeidere. For mange eller for få personer gjør at vi ikke løser oppgavene slik vi ønsker. Da må vi endre organisasjonen. Det kan føre til omstilling. Som følge av det er det utarbeidet en omstillingsavtale. Utgangspunktet for avtalen er at vi ønsker å gjennomføre nødvendige omstillingstiltak på en mest mulig ryddig måte. Og vi ønsker å ta hensyn til alle involverte parter.

Gode ideer

Når vi omstiller og effektiviserer er det også en forutsetning at den enkelte selv er aktiv og kommer med gode ideer og løsninger til hvordan oppgavene kan utføres på en «smartere» måte. Samtidig må vi også selv søke nye utfordringer i nye oppgaver. Jo mer aktiv den enkelte er i forhold til egen framtid, jo enklere blir det for arbeidsgiveren å komme med gode løsninger som alle parter kan akseptere.

Nye oppgaver

Mange oppgaver vi utfører i dag vil enten forsvinne eller bli redusert sterkt i omfang. Det betyr at en rekke tilsatte i etaten må belage seg på å gjøre andre oppgaver, samarbeide med andre enn de vi jobber med i dag, eller få en jobb på et annet sted.

For arbeidsgiver vil det uansett bli en vanskelig oppgave å gi et tilbud som alle parter vil være fornøyd med. Samarbeid vil gjøre det lettere å gjennomføre prosessen. Omstillingsavtalen vil være et viktig dokument som grunnlag for samarbeid i denne prosessen.

Tiltakspakke

Vi hadde håpet at det som en del av omstillingsavtalen også skulle foreligge en virkemiddel- eller tiltakspakke. I dette ligger tiltak som kan benyttes for å bruke det regelverket vi allerede har og eventuelt tiltak som kan iverksettes utover det eksisterende regelverk. I tillegg er det vesentlig å få avklart hvilke fullmakter som gis til vegkontorene og hva som skal behandles i Vegdirektoratet før iverksettning av tiltak. Det som er fastatt, uansett omstillingsavtale, er at arbeidsgiver og tjenestemannsorganisasjonene ikke kan forhandle seg fram til enighet om tiltak som begrenser de rettigheter den enkelte arbeidstaker allerede har etter gjeldende lov- og avtaleverk! Men vi venter på tiltakspakken. Partene har gitt seg selv en frist til **15. mars 2000** med å utarbeide denne.

Konkret betyr det for oss at tiltak som tenkes gjennomført før denne



Martin Svendsen, rådgiver på Personalseksjonen og i prosjektgruppa for effektiviserings- og omstillingsprosjektet.

datoen vil hjemles i det lov- og avtaleverk som i dag foreligger. Vi vil imidlertid ta kontakt med Vegdirektoratet for å avklare hvordan vi skal takle slike tiltak dersom det blir behov for det før 15. mars 2000.

4 hovedalternativ

Spørsmål som ofte dukker opp i forbindelse med omstilling/effektivisering er hva arbeidsgiver kan iverksette eller tilby den enkelte. Svarene på disse spørsmålene vil variere.

Ved en omstilling er det fire hovedalternativ som er aktuelle. En tiltakspakke vil i hovedsak være aktuell i forbindelse med punkt 3 og 4 nedenfor, delvis knyttet til punkt 2, og unntaksvis knyttet til punkt 1.

1. Mindre endringer samme sted
- Det betyr at vi beholder (i hovedsak) de oppgaver og det arbeidssted vi har i dag. Dette betyr at vi i liten grad rammes av endringene.

2. Mindre endringer i jobben, men annet arbeidssted
- Dette betyr at de oppgavene vi utfører i dag vil fortsette, men et annet sted. Det kan innebære flytting eller pendling, eller det kan medføre at fysisk arbeidssted flyttes et annet sted/annen avdeling - men innenfor samme geografiske område. Eksempelvis kan det bety å flytte oppgaver fra produksjon/trafikk fra uteenheter til vegkontoret i Tromsø.

3. Ny kompetanse - samme eller annet arbeidssted
- Det betyr at vi gis utdanning/

kompetanseheving og får nye oppgaver på samme eller annet arbeidssted i fylket

4. Avgangsstimulerende tiltak
-Det betyr at vi iverksetter tiltak for å kvalifisere oss til oppgaver utenfor etaten.

Selv om tiltakspakken så langt, er det en god del forarbeid som må foretas før vi iverksetter tiltak. En del av omstillingsavtalen er at det enkelte fylke skal gjennomføre en prosess som skal føre til en bemanningsplan som skal omfatte alle stillingene i fylket. I denne prosessen må vi kartlegge hvilken kompetanse vi har og hva vi mangler, antall stillinger vi har behov for - med kompetansekrav til stillingene - og forslag til innplassering av alle tilsatte i organi-

sasjonen. Som en viktig forutsetning for å kunne utarbeide en bemanningsplan må det også utarbeides stillingsbetrivelse for de tilsatte. Denne skal omfatte arbeidsområde og -innhold, økonomisk eller annet ansvar, tjenestetid og kompetanseprofil.

Kompetanse
Prinsippet om samarbeid mellom partene inkluderer at arbeidsgiver, tjenestemanns-organisasjonene og den enkelte ansatte skal kunne påvirke den endelige løsningen innenfor de rammer som gjelder. Det betyr at den enkelte oppfordres til å tenke gjennom hva dagens kompetanse er - hva som ikke blir benyttet i dagens jobb - men som kan nyttiggjøres framover.

Ny vegsjef

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

Vi har fått ny vegsjef i Troms. Torbjørn Naimak tiltrådte stillinga 1. oktober og skal styre Vegvesenet her i fylket i ett år framover.

Men det er ingen ukjent fremmedkar vi har fått som leder. Torbjørn har vært tilknyttet Vegvesenet i Troms siden 1989. Han kom hit som assisterende vegsjef og satt i denne stillinga fram til sommeren 1995. Etter det var han utbyggings sjef i 3 år for han fikk jobben som trafikksjef i mars 1998. Torbjørn har også lang fartstid i etaten utenfor Troms. I høst har han feiret «sølvbryllup» med Vegvesenet - 25 år i etaten er god ballast for å bli vegsjef.

Fortid i Vegvesenet

Da Torbjørn Naimak fikk jobb i Vegvesenet i 1974 var det som avdelingsingeniør på laboratorieavdelinga i Nordland. Senere kom han til anleggsavdelinga ved Helgeland vegavdeling i Mosjøen - først som anleggsleder, senere som distriktsleder. I begynnelsen av 80-tallet var han tilsatt som overingeniør på anleggsavdelinga på Nordland vegkontor og var distriktsleder for Lofoten og Vesterålen anleggsdistrikt for han ble anleggs sjef på vegkontoret. I 1986 forlot han Nord-Norge til fordel for Vegdirektoratet og var der i 3 år for vi i Troms fikk gleden av å bli kjent med han. Det er med andre ord en ekte vegmann vi har fått som vegsjef. Alle årene med ulike typer ledelse har nok vært nyttig, men vel så viktig er kanskje også hans erfaringer fra sommerjobber som gårdsarbeider, maskinkjører, brøytesjåfør og stikningsarbeid. Kunnskap om og fra grasrota er uverderlig.

Omstilling

Torbjørn Naimak har overtatt lederstolen i ei turbulent tid for Vegvesenet. I tida framover skal vi omstilles og effektiviseres - og Torbjørn har

hovedansvaret for at vi havner på rett spor i Troms.

Vil han endre kursen drastisk for framtida - sett i forhold til slik vi kjenner etaten i dag?

- *Det er vanskelig å endre så mye på ett år. Jeg har for øvrig satt i ledelsen i flere år og vært med på å stake ut kursen vi skal gå i tida framover. Men denne tida vil uansett være preget av endringer rett og slett fordi etaten er inne i en stor omstillingsprosess akkurat nå, sier Torbjørn Naimak.*

Hvilke utfordringer for Vegvesenet ser vår nye vegsjef i tida framover?

- *De største utfordringene ligger på drift og vedlikeholdssida. Det er viktig å kunne tenke nytt innen dette feltet fordi det i dag i stor grad er preget av tradisjonell tankegang. Det er dessuten en stor utfordring å kunne opprettholde vegstandarden og trafikkavviklinga under stramme kostnadsrammer. I dette ligger også å kunne tilby en sikker trafikkavvikling og transport for folk i Troms. Ellers er selvsagt vinterproblematikken utfordrende i de nordligste fylkene.*

- *Internt er det utfordrende å redusere en organisasjon samtidig som vi skal sørge for nyrekruttering. Vi skal fornye og motivere. Det ligger en slags selvmotsgivelse i at ungdom skal velge vegfag samtidig som vi reduserer vår bemanning. Det er derfor særlig utfordrende for oss å få unge folk til å velge den type utdanning vi har behov for innen både praktiske og teoretiske fag. I løpet av*



5-10 år er dagens bemanning drastisk redusert. Da trenger vi nye, unge og motiverte folk.

- *En hovedutfordring for Vegvesenet og for politikerne er å argumentere for å få aksept for viktigheten med å ha et vegsystem i distriktene. I dag rettes fokus mot pressområder, mens forståelsen for distriktenes eksistens blir stadig mindre, sier Torbjørn Naimak.*

Det er med andre ord nok å ta tak i for den nye vegsjefen som ser lederoppgaven som en stor utfordring!

Alle ledere, statsmenn og kongelige har slagord for sin regjeringperiode. Når vi ber om Torbjørn Naimaks får vi istedenfor noen stikkord som kan være gode å ta med seg i tida framover:

*Stå på!
Godt humor!
Vær kreativ!
Vær deg selv!*

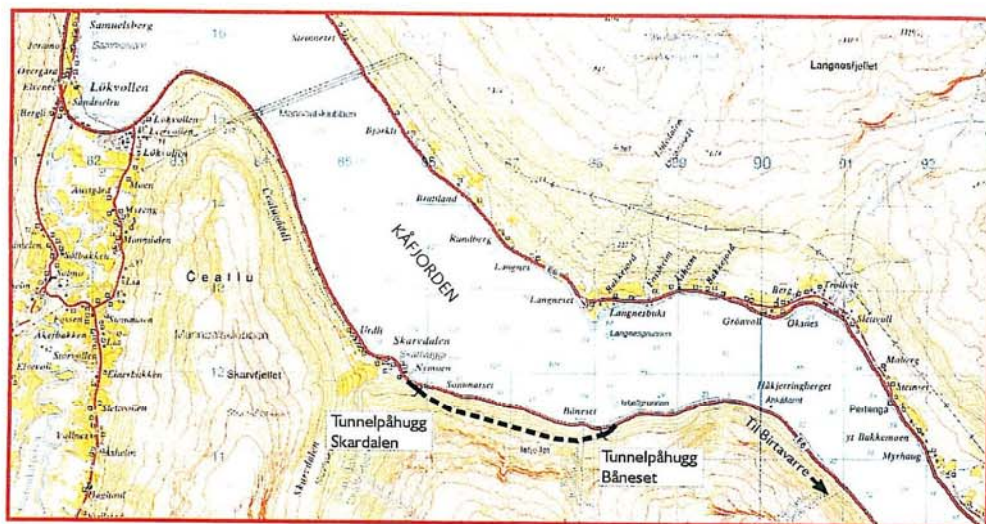
Og bedre kan det vel ikke sies av en som både står på, har godt humor, er kreativ og i aller høyeste grad er seg selv. Lykke til i jobben som vegsjef!

Nye oppgaver i en omstillingstid?

På Harstad trafikkstasjon tilbys nå nye og spennende oppgaver utover det som er vanlig for trafikkavdelinga. Foruten ekspedisjon og vekt reklamerer nå stasjonen også for **parring** (tilbud fra Bjørn Fossbakk??) Utrolig hvor kreative folk blir i en omstillingstid.! Bildet er innsendt av Solveig Hansen.



E6 Skardal - Båneset i Kåfjord



Tekst: Per Indal
Foto: Trygve Pedersen
Illustrasjon: Torid Heimdal

Regjeringa har i valgkampen lagt fram en handlingsplan for rassikring av veger. I denne planen går det fram at Troms skal bruke 322 mill kr til rassikring av E6 i Kåfjord i perioden 2002 - 2007. Hvorvidt disse millionene er «friske», «maroder» eller direkte «klein» vites ikke, men i alle fall er reguleringsplanen for den første rassikringsstrekningen godkjent av Kåfjord kommune.

I Statens vegvesen Troms sitt forslag til NVVP for perioden 1998-2007 er skredsikring av E6

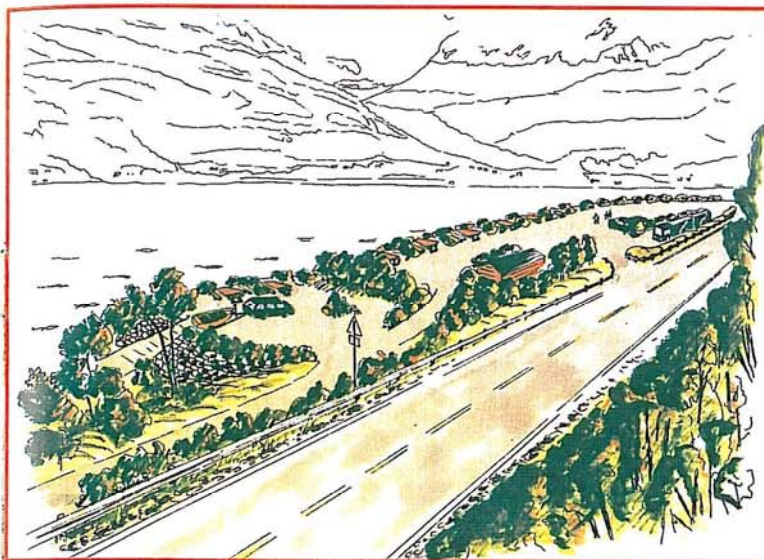
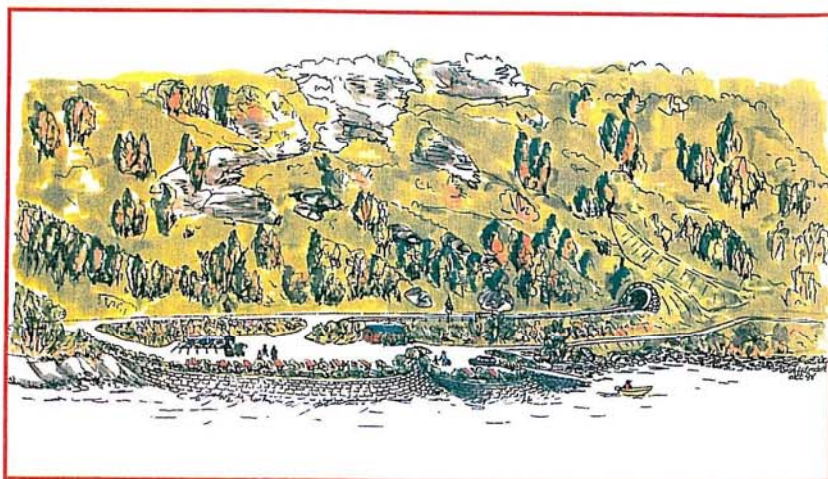
Løkvoll - Birtavarre prioritert høyest av nye stamvegprosjekt på strekningen Nordkjotsbotn-Kirkenes (stamveg-rute 5), og anleggsstart ifølge prosjektprogram-

met er satt til 2001.

På den 2.5 km lange, skredutsatte vegstrekningen mellom Skardalen og Båneset er det først og fremst snøskred som

forårsaker de fleste sperringene. Det kan imidlertid forekomme enkelte sørpeskred og flomskred. Denne vegstrekningen er den mest utsatte med

Fra tunnelpåhugget og rasteplass ved Båneset.



Rasteplass Båneset

sjon, stier, avfallshåndtering, tilgjengelighet for funksjonshemmede og aktivitetsmuligheter for barn.

Tunneltverrsnittet vil bli T8.5, dvs. 8.5 m vegbredde og dimensjonerende hastighet vil være 90 km/t.

hensyn til snøskred på hele den vurderte strekningen mellom Nordnes og Birtavarre. Det er også på dette partiet at de mest langvarige sperringene er registrert. En utføring av reguleringsplanen vil skredsikre strekningen Skardal-Båneset, og forbedre regulariteten på E6 i Kåfjord.

Planen består av 2200 m tunnel, 60-70 m skredoverbygning, 600 m veg i dagen og etablering av en hovedrasteplass ved Båneset. Området rundt Båneset benyttes av lokalbefolkningen til rekreasjon/friluftsområde. Det fiskes

fra land, og de som fisker fra båt går ofte i land i dette området. Vegturister stopper ofte i området for rasting og besiktelse av fossen i Båelva. En etablering av hovedrasteplass ved Båneset vil

kunne ta vare på disse rekreasjonsmuligheter. Samtidig vil den betjene et stopp- og rastetilbud av god standard med nødvendige fasiliteter som: Toalett, sittegrupper, turistinforma-

Det er betydelige mengder fjell som skal drives ut av tunnelen, ca. 250 000 m³, hvor ca halvparten skal brukes til rasteplass og skredledevoll på Båneset, og halvparten til industriområdet på Løkvoll.



Fra snø i Norge til grønne plener i Nederland

Tekst: May-Goril Ellingsen

Foto: Gunhild Rosenfeld og May-Goril Ellingsen

Anleggsgartnere har en stille periode om vinteren. Det har vært vanskelig å følge læreplanen i faget for lærlinger når snø og is hindrer nærkontakt med grønt miljø. Gjennom EUs handlingsprogram for yrkesutdanning - Leonardo da Vinci - har Vegvesenets anleggsgartnerlærling fått anledning til å arbeide i Nederland denne vinteren.

Godt rustet

Det er første gang vegvesenet deltar i programmet og vi var rustet med lover og forskrifter, pedagogisk veiledning, opplæringsbok og fagplan da vi dro; lærling Lone Hansen, faglig leder Gunhild Rosenfeld og koordinator May-Goril Ellingsen. Leonardo da Vinci var hovedsponsor, men Vegdirektoratet la også noe i potten.

Praksisplassen

Langt sør i det flate landet, i en liten by som heter Boxtel, holder



Det første møtet med de nye arbeidskameratene

firmaet Oxalis til. Sjeften, Antoon van den Langenberg har spesialisert seg på park- og hageanlegg, men arbeider også for «vegververkere» i rolige perioder. Firmaet er lite, og må være det, ellers risikerer Antoon at kreativiteten drukner i administra-

sjon. Likevel utfører han oppdrag i alle Beneluxlandene med sin lille stab. Alt dette skal vår lærling være med på og lære mest mulig om.

Tøff jobb

En anleggsgartner i Statens vegvesen har en tøff jobb i et for oss nytt fag. Våre gartnere må ha fagkompetanse på mange områder. De viktigste er på vedlikehold av

Antoon viste oss et imponerende prosjekt hvor nederlenderne gjør kultur om til natur. 25 km² jordbruksområde skal bringes tilbake til sitt opprinnelige miljø. Jorda er så overforbrukt og overgjodslat at de nå forsøker å helbrede den ved å fjerne det øverste laget. Ukultivert og sunt jordsmonn blottlegges og legges brakk. Enger, myrer og skoger skal gro frem - helt av seg selv. Kanaler skal få tilbake breddene og bli riktige elver og bekker. Der det har vært et tjern skal det bli tjern på nytt slik at froskene får tilbake plassen i det økologiske kretsløpet. I Nederland står grunnvannet så høyt at nedbør raskt fører til oversvømmelser, og det skal få lov å skje.



Arkitekten eksperimenterte med sin egen hage for å vise kundene de utallige muligheter i skaperverket.

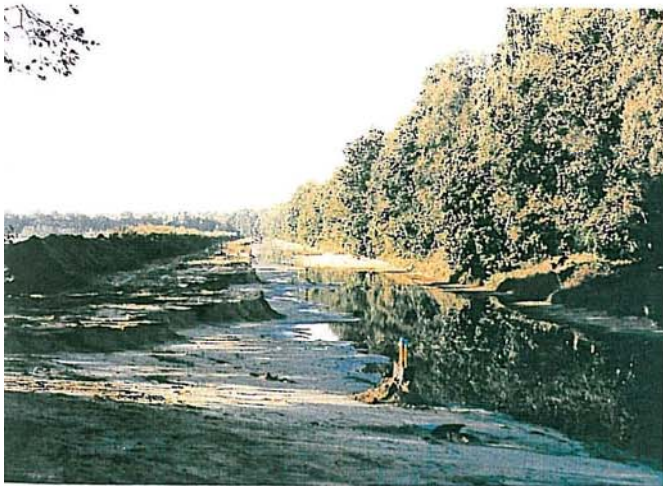
grøntanlegg, men også kvalitetsvurdering av nye prosjekter og på utført arbeid. Anleggsgartneren må også kunne lære fra seg sitt fag til andre yrkesgrupper i vegvesenet som skal utføre jobben.

Høyt tempo/høy arbeidsmoral

Det vi fikk se, overbeviste oss om at vår lærling får lære mye denne vinteren. EU-programmet legger vekt på kultur og språk. Nederlenderne ligner på oss, men de er mye

høfligere og arbeidsmoralen- og tempoet er høyere hos dem enn hos oss. Vår lærling får kanskje anledning til å lære oss noe når hun kommer hjem. Men det var ingen som plantet tulipaner.

Familien van den Langenberg inviterte gjestene fra Norge med på restaurant. Fra venstre Antoon, Lone, May-Goril, Jules, Simone, Francine og Gunhild.



Inne besøker ute

Tekst og foto: Lisa Sundstrøm

Med befaring av Bygden og Lofastforbindelsen på programmet dro ansatte på vegkontoret på studie- og velferdstur i slutten av september.

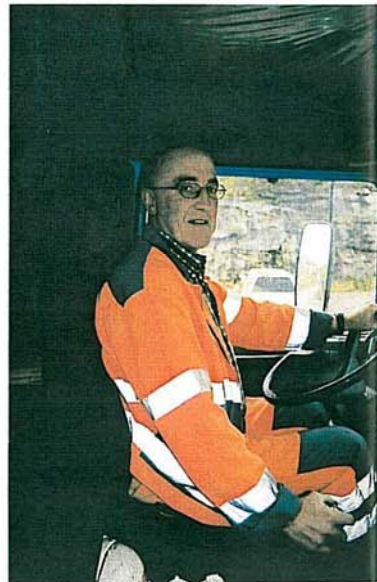
Turen startet med buss fra Tromsø - gikk via Rolla og Andørja med besøk i Ibestad-tunnelen - til Harstad med ferge, og videre over fergeforbindingen Refsnes - Flesnes. Første dag ble avsluttet på Stokmarknes. Andre dag startet med befaring av Lofast-anleggene. Videre gikk turen til Vikingmuseet på Borge i Lofoten -inno Helligsvær på returen før de «studerende» velferdsfolkene gikk om bord i Kong Harald og seilte hjem til Tromsø.



Halvor Furnes på Ibestadanlegget orienterer Hallvard, Anne og Mario. Bente og Eva «lytter»

Arild Benjaminsen fra Lofoten kjører stein ut av Ibestadtunnelen. Han har tilbragt mange timer inne i fjell og tunneller. Fotografen ble med på en av turene - etter nysprengt salve.

Gitar og sang - trivelig og naturlig del av en velferdstur. Jan Hugo, Lise og Synnøve.



Anne-Lise og Erik nyter godt hostvær og fergetur.



Besøk på Vikingmuseet på Borge.

Lumsj i det fri utenfor Fiskebol vegstasjon.

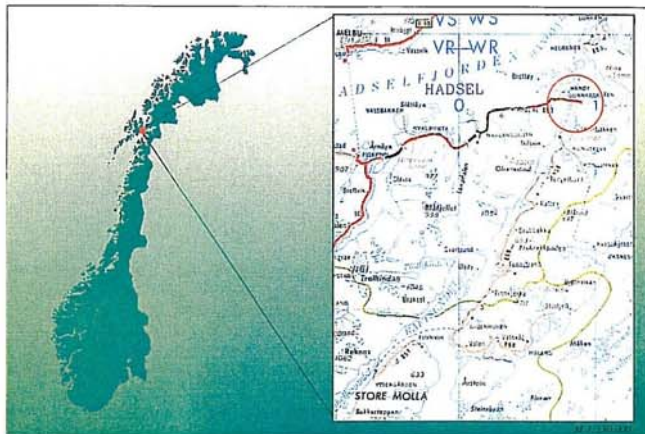
Lofast er fortsatt «løs»

Tekst og foto: Lisa Sundstrom

En vakker 1. oktobermorgen kom studie- og velferdsgjengen fra Troms på studietur til Fiskebøl vegstasjon. Her holder administrasjonen til Lofast-forbindelsen hus. Etter orientering om prosjektet av prosjektleder Vidar Engmo dro vi på befaring. Været var hostlig fullkomment, og turen til Raftsundet ble uforglemmelig.

Lofast

Lofast-forbindelsen har en lang og omdiskutert historie. Flere spalte-meter i landets aviser er skrevet om store kostnader, ulike traseer; tunnel

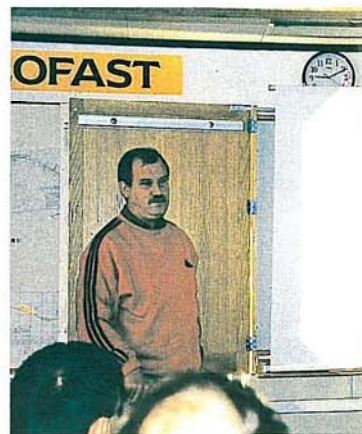


Befaring på Raftsundbrua – et vakkert skue

Hva skjer videre?

Da anleggsdrifta gikk for fullt var det ca. 100 mann knytta til anlegget. I dag er det ingen, og til jul «avsluttes» anleggskontoret. I år 2000 skal det kun dekkelegges og anlegges en rasteplass ved Raftsundbrua. Ellers håpes det på videre drift i år 2001.

Prosjektleder Vidar Engmo orienterte om Lofast



under Hadsselfjorden eller tilknytning til Hinnøya via Raftsundet (med ulike alternativ). Høylytte diskusjoner har gått blant politikere og vanlige folk i flere år. Historia startet i 1985 med de første utredninger, og opp til i dag er det fortsatt diskusjon om det «endelige» valget er rett (via Raftsundet).

Brua gir i dag Østre Vågan og Raftsundet vegforbindelse til resten av Lofoten. I tillegg til tunneler og bru er det bygd ca. 20 km ny veg.

Festivitas

Folk i Lofoten har i årevis lengtet etter fastlandsforbindelse. Men fullførelsen av den endelige forbindelsen lar vente på seg. Derfor feires alle framskritt på vei fram mot landfastheten; både gjennomslag, vegstubber og bruer. En hver milepæl gir god grunn til feiring, sa prosjektleder Vidar Engmo - og siktet så langt til 6 markeringer av ulike slag.

Så langt er Lofastforbindelsen utbygd mot Hinnøya. Fra anleggsstart i 1994 og fram til i dag er det bygd en undersøisk tunnel, Sløverfjordtunnelen, og ei bru - Raftsundbrua. Den går mellom Austvågøy og Hinnøya, og inngår i byggetrinn 1 for Lofastforbindelsen.

«Trainee»

Tekst: Trond Larsen

Foto: Lisa Sundstrom

Vegvesenet lanserer i disse dager et nytt personalpolitisk tiltak rettet mot våre yngre og fremadstormende medarbeidere. Tiltaket har fått navnet «Traineeordningen». Lise Nyvold, nylig fast tilsatt konsulent i trafikkavdelinga er en av de 8 heldige på landsbasis som er blitt tatt ut til å delta i programmet.

Bak det noe mystiske navnet «traineeordningen» skjuler det seg et opplærings- og utviklingsprogram som går over 2 år. Programmet har som formål å rekruttere, utvikle og beholde dyktige medarbeidere med viktig kompetanse for etaten. Målgruppen er «ferske» medarbeidere med høyere utdanning.

Traineeene er rekruttert fra fire vegkontor i tillegg til Vegdirektoratet. Vegkontoret i Troms er blant de lykkelige utvalgte og er representert ved Lise Nyvold som til daglig arbeider i trafikkavdelinga, nærmere bestemt «TMM-seksjonen» (trafikkikkerhet, transport og miljø) Lise - samfunnsviter av utdanning og Vesteråling av lynne - har blant annet hatt hovedansvaret for arbeidet med Trafikksikkerhetsplan 2000 -2011.

Ei av forutsetningene for å delta i programmet er at det på arbeidsplassen der vedkommende trainee er tilsatt, utpekes en fadder som skal fungere som veileder for traineen. Fadderen skal være en samtalepartner som traineen kan søke råd og veiledning hos. For Lises vedkommende er Trond Larsen i Vegsjefens stab utpekt som fadder.

Som en del av programmet skal Lise gjennomføre to hospiteringsperioder utenfor vegkontoret i Troms. Hver har en varighet på ca. 2 måneder. Første hospiteringsperiode vil etter all sannsynlighet foregå i Vegdirektoratet. Hun skal i tillegg delta i kompetanse-

givende kurs. Utover dette legges det også opp til «læring i arbeid» ved at Lise i perioder blir bli engasjert i arbeide i Vegsjefens stab (fortrinnsvis arbeidet med Nasjonal transportplan).



Lise Nyvold: trainee = «lærling», Trond Larsen: mentor = «fadder»

Reisebrev fra vår studerende vegsjef

Tekst og foto: Eilif Mathisen

Som «Vegstikka»s lesere er kjent med, er jeg inne i et permisjonsår for å studere transport i utkantsstrøk i noen land i Europa. Etter 6 uker i Skottland kan det være på tide å gi noen inntrykk derfra.

Skottland har mange likhetstrekk med Norge, med ca. 5 mill. innbyggere og en geografi som omfatter store områder med fjell, fjorder og øyer. I denne delen bor folk spredt, mens den tettbefolkede delen rundt Glasgow og Edinburgh mer minner om det sentrale Østlandet.

Skottland

Skottland er en del av «Det forente kongedømme av Storbritannia og Nord-Irland», og absolutt ikke en del av England, som noen nordmenn av og til synes å tro. Å omtale skotter som engelskmenn er derfor en utligvelig synd. Landet har nettopp fått gjenoppretta sitt eget parlament etter nesten 300 år. Det styrer i de fleste interne saker for Skottland, men det er fortsatt skotske medlemmer i Parlamentet og regjeringen i London, som tar seg av felles britiske saker.

Landet er delt i 32 regioner eller «councils», som varierer i folketall mellom Glasgows 600 000 og Orknøyenes 20 000. Disse regionene dekker på en måte oppgavene til våre

fylkeskommuner og kommuner, da det ikke finnes noe eget kommunenivå. Største forskjellen fra Norge er trolig at helsevesenet ikke er et regionalt, men nasjonalt ansvar.

Jeg har tilbrakt disse ukene delvis i sentraladministrasjonen i Edinburgh og delvis i regionen Highland, som styres fra Inverness, en by på Tromsøs størrelse. Dessuten har jeg hatt noen korte besøk i andre regioner, bl.a. Orknøyene og Hebridene.



Artikkelforfatteren ved Skyebridge bru som går mellom øya Skye og fastlandet.

Nyheter

Før jeg reiste ut trodde jeg at den store interessen for vegger og samferdsel som

Roads probe

HIGHLAND Council is joining local authorities in Scandinavia to take part in a three year, EU-funded project to study how to maintain roads in remote areas during harsh winter conditions. The £350,000 Roadex scheme aims to identify most effective methods and includes research into snow drifting.

The Press and Journal, Aberdeen

preger norsk offentlig debatt var nok så enestående i Europa. Men jeg oppdaget snart at de skotske avisene inneholdt minst like mye vegstoff som de norske, og de store riksavisene kanskje mer enn hos oss. Noe av dette skyldtes nok en pågående debatt om bompenger og vegprising, der de skotske myndighetene brått skiftet standpunkt underveis. Et annet tema var bensinprisene, som hadde økt sterkt i de siste og som særlig rammet distriktene. Også der ble det varslet en endring i budsjettet som nettopp ble lagt fram.

Av andre store avissaker kan nevnes konflikten med franskmennene som fortsatt nekter import av britisk kjøtt,

Regjeringsbygget i Edinburg – hvor «studenten» fra Tromsø jobba noen uker.



EM-kvalifiseringer i fotball mot England og avskaffelsen av lordenes faste plasser i Overhuset i London. Men i samtaler med vanlige folk fikk jeg nok inntrykk av at det som hos oss, er det forskjell på hva journalister og deres omgangskrets er opptatt av, og hva folk flest bryr seg om i hverdagen.

President Clintons besøk i Oslo, som fylte alle norske medier mens det pågikk, var bare nevnt med korte notiser i noen aviser.

Vegstandard

Som hos oss varierer vegstandarden mye. Grusveger finnes ikke på det offentlige vegnett, men bæreevnen er ofte dårlig, ettersom eldre vegger gjerne er fundamentert på myr. Enfeltveger er ganske utbredt. Et spesielt sikkerhetsproblem er knyttet til turisttrafikken på disse vegene, ved at utlendinger gjerne kjører ut på feil (høyre) side når de møter annen trafikk.

Ellers var klagene over reduserte budsjetter mange og sterke. Særlig gjaldt det anlegg, men også drift. Nåværende regjering (i London) ble oppfattet som svært «vegfiendtlig» og storbyorientert.

Vinter

Vinteren betyr mer i Skottland enn vi kanskje tror. Ingen bruker vinterdekk av noe slag, og de fleste vegger av en viss betydning saltes og stros i stort omfang.

Otermur – forsøk på å holde oteren borte fra vegbanen.



Skilting – også med norsk tekst – skyldes nok mange norske turister.

hadde ført til at fagkompetansen i Edinburgh var blitt svekket, og erstattet av ren administrasjon og regelfortolkning, uten kontakt med «virkeligheten».

Egen produksjon

I Highland er det fortsatt en sterk egenproduksjon. Argumentene for dette er de samme som hos oss: kompetanseoverføring, beredskap, markedskorrektiv, faglig utvikling. Disse strategiske målene var kanskje klarere vektlagt enn hos oss. Bl.a. var vinterdriften helt unntatt fra konkurranse fordi det var en «basisoppgave» og fordi markedet var dårlig. På øvrige områder konkurrerte egenproduksjon med private, med et resultatkrav som hos oss.

Det var interessant å konstatere at vi på dette området ikke er slike einstøinger i internasjonal sammenheng som enkelte vil ha det til.

Egenregidrift er forøvrig ganske utbredt også på andre områder i utkantsamferdselen, som bussdrift, ferjer, havner o.l.

Ferjer

Ferjer er en viktig del av samferdselen, særlig på vestkysten. En stor del drives av et stats eid selskap, som gi en meget god (men ganske dyr) service til disse lokalsamfunnene. Også lokale småflyruter er vanlige, innenfor et meget lokaltilpasset system. På en av øyene i vest lå





Mange mindre ferjeleier i Skottland mangler ferjeleim – og har istedet for bare betongplatt.

gikk, men grunnervervet ble ordnet i full fordragelighet mellom partene.

Orknøyene har som kjent sin viking-historie, som de dyrker i turistbrosjyrer og på annen måte. Kveldskurs i norsk var ikke uvanlig, og på den lokale flyplassen er sågar toalettene merket «Damer» og «Herrer» i tillegg til den engelske teksten.

Det blir bare noen korte glimt fra en rekke inntrykk, som jeg kanskje kan bringe mer av til de som er interessert i en annen sammenheng. Hovedinntrykket av Skottland er et naboland som vi har et historisk felleskap med, men også mange like utfordringer i dag og i tida framover.

f.eks. flyplassen under flomålet, slik at alle anlop måtte tilpasses fjære sjo.

Det var ellers påfallende at enkelte oysamfunn, som i Norge utvilsomt ville hatt fastforbindelse, ikke ønsket bru for å unngå en invasjon av folk utenfra. På Hebridene, der frikirkesamfunn står sterkt, er alle ferjer og busser innstilt på søndager.

Alkohol og religion

En forskjell fra Norge er at det ikke er noen kopling mellom streng kristendom og avholdssak. En kollega fortalte en historie fra en av disse øyene, der det skulle bygges en veg, og avdelingsingeniøren med følge skulle ut for å erverve grunn. I hvert hus ble avdelingsingeniøren (NB! ikke hans assistenter)

servert et glass sherry. Det var mange grunneiere, og som ventet endret forhandlingene karakter etter som dagen



Glasgow.

Kultursjokk

Til slutt, til ettertanke: Selv om vi har hørt om fotballpobel og britiske soldater i slagsmål, er nok vanlig hoflighet og folkeskikk bedre bevart enn hos oss. F. eks. er mobiltelefonbruk på offentlige steder svært lite utbredt, og den britiske kokultur på bussholdeplasser, foran kassa i kiosker osv. fungerer uten unntak hos gammel og ung. På begge disse områdene var det nærmest et kultursjokk, i negativ forstand, å komme hjem til Norge.

Utsikt mot Isle of Mull.

Olve Reiersen har skrevet godt over 100 sider historie om Vegvesenet i Troms. Disse tar for seg perioden fra for andre verdenskrig, krigsårene og gjenoppbygginga etter krigen. Han har skrevet om vegvedlikeholdet, rutebiltrafikken, gjestestuen, fergedrifta og den administrative drifta. Innholdet vil etterhvert bli utgitt i hefter - kanskje også som historiebok. I Vegstikka presenterer vi ulike tema fra «historieskriftene» til Reiersen. Denne gang er det fergedrifta.

Ferjesituasjonen i Troms 1940

I Tromsø var det etablert bilferje over Tromsøysundet i 1936, samtidig med at vegforbindelsen gjennom Lavangsdalen hadde knyttet Tromsø til det øvrige vegnett i fylket.

I Tjeldsundet hadde det vært muligheter til å frakte biler over sundet fra tidlig på 30-tallet, om enn på et noe primitivt vis. Moderne ferjeleier og ny bilferje ble tatt i bruk i 1938.

I Målselv var ferjen ved Fredriksberg erstattet med bru i 1939, mens ferjen ved Karlstad fortsatt var i drift.

Over Gisundet var det ferje Finnsnes - Silsand og Gibostad - Bjorelvnes.

Begge var relativt primitive og uten statstilskudd.

Over Lyngenfjorden var det etablert ferjeforbindelse i 1939 mellom Lyngseidet og Nordmannvik. På begge steder måtte bilene løftes ombord med kran.

Av Olve Reiersen

Ferjeforbindelsen over Tjeldsundet	mindre i krigsbildet under kamphandlingene i 1940. Om morgenen 9. april fikk ferja ordre om å	forlate sin stasjon på Stensland og begi seg til Harstad. Militære myndigheter tok ikke sjansen
------------------------------------	---	---



på at den skulle bli brukt i et tysk framstøt mot Hinnøya. Ferja lå i Harstad noen dager til situasjonen var avklart. De første viktige oppdragene besto i evakueringstrafikk for sivilpersoner fra Ofoten-området.

Harstadregionen ble etter hvert hovedbase for de



Ferjen over Gullhav 1940

allierte tropestyrkene og deres forsyninger. Ferja fikk med det en sentral rolle som eneste vegforbindelse med fastlandet. I Lavangsfjorden i Skånland losset allierte skip alskens utstyr over i mindre fartøyer for landsetting rundt i området. Dette medførte en god del ekstra transportoppdrag for Tjeldsundferja. Opp i all denne virksomheten angrep tyske bombefly skips- trafikken nesten daglig. Ole Jensen, dekksmann ombord i ferja, fortalte at det hendte de måtte rømme i land under angrepen. De siste krigsdagene i 1940 gikk ferja i ren skytteltrafikk med allierte tropestyrker på veg til Harstad for utskipping.

Ikke lenge etter at tyske militære myndigheter hadde etablert seg i Harstadområdet i 1940, plasserte de vaktmannskap på ferja. I følge Ole Jensen var det soldater fra SS-avdelingen i vaktstyrken de første årene, senere avløst av soldater fra ordinære Wehrmachtavdelinger.

Tyskerne erklærte Tjeldsundet for krigssone. Ferja måtte forholde seg deretter og være i døgnkontinuerlig beredskap. For mannskapet innebar dette bl.a. at de fikk utbetalt krigsrisikotillegg alle krigsårene.

Drivstoffilførselen ble etter hvert så knapp at de

ordinære ruteavgangene skrumpet inn til bare 2 avganger i døgnet på slutten av krigen. I drivstoffkvoten var det tatt høyde for ekstraturer rekvirert av tyske myndigheter basert på erfaringstall. Slike turer var det imidlertid ingen regelmessighet i. Derfor måtte det ofte gis ekstratilskott på drivstoff. Tillatelse for ekstraturer i forbindelse med syke-transport måtte innhentes hos Strassenkommandant på Setermoen.

I 1942 kjørte en tysk bil utfor brullemmen og to tyskere druknet mens sjåføren berget seg. Tyskerne forfulgte denne hendelsen med å anmelde ferjeskipper Martin Svendsen, vegvokter Hilmar Myrland og brøytesjåfør Arthur Stenhaug. Saken kom opp for retten i Narvik, men de ble alle frifunnet, fortalte Ole Jensen.

Ole Jensen kunne og fortelle at ferja to ganger kolliderte med andre fartøyer i krigsårene. Først tørnet de sammen med et tysk marinefartøy, en historie som endte bra. Da var det mer dramatisk under en kollisjon med en lastebåt. En passasjer på ferja fikk panikk og hoppet i sjøen, men ble straks berget.

Ferjeforbindelsen Karlstad - Gullhav

Denne ferjeforbindelsen startet i 1922 og trafikken ble utført av en motorbåt

med pram på slep. Ludvik Lange, Karlstad hadde ansvaret for driften fra starten, senere overtok hans sønn Alfon Lange.

Ferjeforbindelsen Karlstad - Gullhav var et viktig ledd for trafikken mellom Finnsnes og rv 50 ved Olsborg siden parsellen Karlstad - Bukta ikke var ferdigbygget. Når isen la seg på Målselva og ble sterk nok, kunne man etablere kjøreveg over isen. Vintervegen holdt vegvesenet åpen i mange år framover, også etter at ferja innstilte.

Under okkupasjonstiden forlangte tyskerne stadig transport nattestider. Gjennom vegkontoret ble det imidlertid sørget for et skriftlig reglement som bare ga lege- og jordmor- skyss dispensasjon fra nattestenging.

Under krigen inntraff to uhell under overfarten. En konfirmasjonshelg var det så trangt at en person trådte utfor. Han var heldigvis en god svømmer og berget seg sjøl. Noe mer dramatisk var det da en lastebil med gruslast seilte overbord grunnet dårlige bremses. Sjåføren krøp ut og ble berget fra taket på bilen.

Ferjeforbindelsene over Gisundet

Mellom Finnsnes og Silsand var det m/k «Rana» som betjente trafikken i krigsårene.

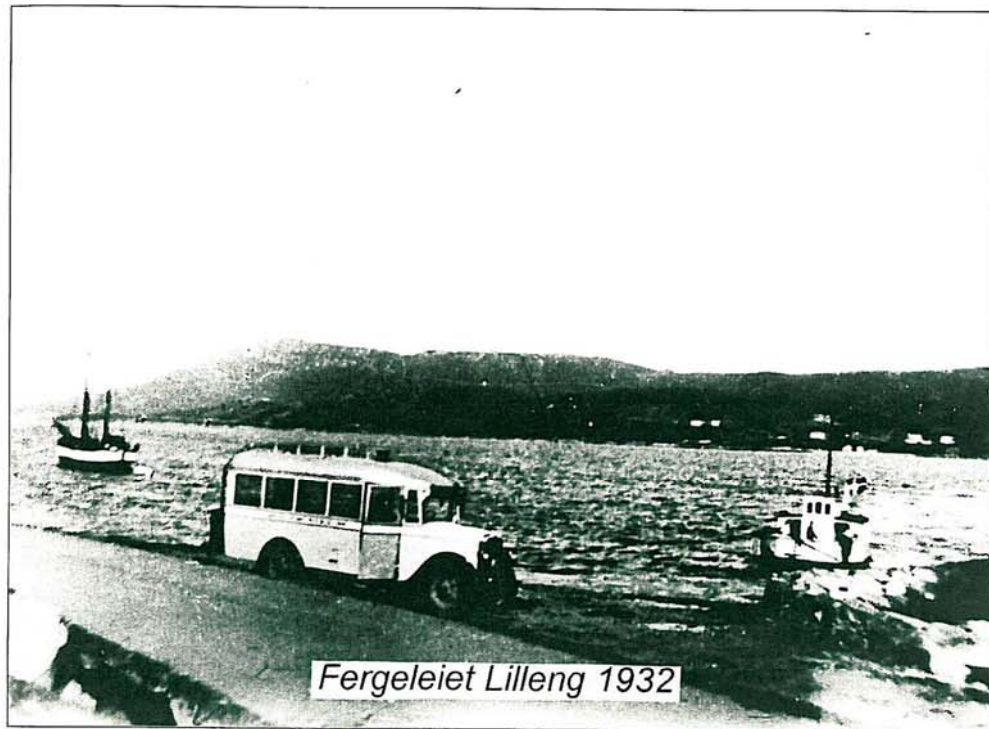
Med okkupasjonsmakten som nye trafikanter økte behovet for mer regelmessighet. Men først i 1944 kom denne ruten med i den faste tilskudsordningen fra det offentlige.

Bjarne Rokstad fortsatte ferjedriften med m/k «Gisund» mellom Bjor- elvnes og Gibostad også etter krigsutbruddet. Som i forbindelsen Finnsnes - Silsand fikk også denne ferjeruten tilskudd til driften fra 1944.

En morgen i 1944 var m/k «Gisund» forsvunnet. Rokstad fant den igjen senket ved Varnesodden og påmalt dødningshode. Lokale tyske myndigheter mistenkte Rokstad for fraktning av «illegale» personer og mente med bortførelsen å sette en stopper for denne trafikken. Bjarne Rokstad henvendte seg imidlertid til Gestapo og protesterte mot påstandene. Han fikk tillatelse til å heve den og foreta nødvendige reparasjoner

Ferjeforbindelsen over Tromsøysundet

Denne ferjeforbindelsen var den som ble minst berørt av restriksjoner. Etter som okkupasjonsmakten hadde etablert viktige administrative oppgaver i Tromsø by, ble de også avhengig av en regelmessig trafikk-avvikling over Tromsøysundet med etter forholdene høy rute- frekvens.



Foruten tyskerne var også sivilbefolkningen svært avhengig av transport over sundet. Mesteparten av innbyggerne på Tromsøysundet hadde den gang som nå sitt daglige virke i byen. Forsyningen av melk og diverse annet krevde rask transport til meieri og annet. Tyske militære transporter kunne nok enkelte ganger legge beslag på samtlige plasser for bilene. De hadde her, som ved samtlige ferje- samband forbeholdt seg forkjørsrett. Ordinære rutetider ved disse anled- ningene kunne da bli atskillig forsinket.

I følge tidligere ordfører i Tromsø, Helge Jacobsen, sto ferja en dag klar for å ta med øverstkom- manderende for de tyske styrker i Norge, general- oberst Falchenhorst. Ingen sivile passasjerer fikk følge med, men Falchenhorst gjorde unntak for en hestekjø- rer. Hestekjører «tak- ket» med å bomme Falchenhorst for en sigar, og generalobersten som nettopp hadde tent seg en, ble tydelig for- bauset, men overløst hestekjører sin nytente. Som eneste rømnings- veg, fikk ferjeselskapet ingen særlige problemer

med tilgang på drivstoff.

Lyngenfjorden

For okkupasjonsmakten ble det straks maktpålig- gende å etablere en ferjeforbindelse over Lyngen som kunne dekke behovet for trans- porten av deres kjøre- tøy. De ventet ikke på bevilgninger eller andre formaliteter, men lot sine pionertropper bygge ferjekaier for større ferjer på Lyngseidet og i Olderdalen.

Vegkontoret gir Fylkes- mannen melding om dette i september 1940 og forutsetter at tyskerne

også sørger for anskaf- felse av ferje. Videre heter det i brevet til Fylkesmannen at tys- kerne også akter å bygge ferjekai i Furufleten til bruk når veggen forbi Pollfjellet sperres av ras.

Via Vegdirektøren rekvirerer tyskerne m/f «Lær- dal» fra rederiet Fylkes- båtane i Sogn og Fjor- dane og den ankommer Lyngseidet 26/10-40. Der lå den noen dager til ferjeleiene var klar til bruk.

Årets beste svar på en tilsynssak

Verkmesterens svarbrev er så godt skrevet at det uten sensur kunne vært tatt inn i enten «Vett og uvett» eller «Æ lyg ikke», sier seksjonsleder Knut Arne Henriksen på trafikkavviklingsseksjonen. Måten han beskriver hvordan han akter å rette på avvik, er betegnende for den nordnorske folkesjela og viser med all tydelighet at vi har et godt forhold til bransjen. Det viser også hvor viktig humoren er i vår del av landet.

Tekst: Knut Arne Henriksen

Trafikkavdelingen er tillagt godkjenning og tilsyn med alle private kontrollorgan (bilverksteder og teststasjoner som utfører periodisk kontroll) i fylket. Hovedmålene med denne tilsynsoppgaven er å sikre kvaliteten på de kontrollene verkstedene utfører for det offentlige og ivareta kundenes rettigheter på en best mulig måte.

I den senere tid har vi måttet gå så langt at vi har inndratt godkjenningen som kontrollorgan for to av fylkets store lastebilverksteder og flere tilsynssaker er på gang.

En inndraging av retten til å kunne utføre periodisk kontroll betyr at virksomhetens faglige status svekkes betydelig, og det kan bety mye økonomisk for den det rammer.

Felles for disse sakene er at vi må bringe inn skriftlighet i saksforberedelsen, og det legges derfor stor iver i å prøve å forklare/bortforklare kritikkverdige forhold.

Den aktuelle saka gjelder kontroll av bremsene på lastebiler, og begrepet zt-verdi er en måte å angi om bremseseffekten er god nok. For å kunne kontrollere dette må verkstedet bruke en «bremserulle-tester» slik som trafikkstasjonene har, og kjøretøyet må være belastet for å kunne få et pålitelig testresultat. Denne testprosedyren er det vi har påvist avvik på, og vedlagte brev forklarer hvordan angjeldende verksted akter å endre prosedyrene for å kunne gjøre jobben slik at vi er fornøyd.

Kos dere med forklaringen. Den er så god og forståelig at vi har besluttet å akseptere den. (NB. vi har også fått et annet brev som i mer tekniske ordelag forklarer prosedyreendringene)

4000 KAT

TENNISK BUREAU AS

Statens vegvesen - Troms
Saksnr.: 1999/02681-14
Mottatt: 14. OKT. 1999
Tromsø den 12. 1099

Knut A Henriksen / Per Magne Sivertsen
Statens vegvesen
Troms vegkontor
9291 TROMSØ

Saksnr.: 903.1
Saksbeh.: PMS

Mercedes Benz
PREGG

Det her e svar på dokkers brev som e sent til oss den 01.10.99, ref. 1999/02681-011, kor dokker ger oss så mye kjelt for at vi har skrevne feil på kontrollsedlan
Æ har sedd at det stemme at vi vi har en hau med nulla kor det skal være en masse streka.
Æ har prøvd å nevnt det for de som jer sæ ut før kontrolløra . dem kan jo fanden mæ ingen ting, det e jo bare svinkeft å få tilbake .dem mene det en no vel ett felt om det står streka eller nulla,
Æ har no så fint prøvd å kalle det for "avvik" det vi har gjort, men dem sier jo at æ ser ut som et stor avvik hele fyren.
E det å vent at dem har sætta grå hår i skolten på mæ.

Det samme har æ prøvd å si til de hertingan som sett i kundemottaket
Dem trur dem et fan te karra ,dem sett no mest å pusse på dæreløkken å flere til kvinnfolkan som kommer med bilen, i tillegg e det ei evig masing og hyling om at dem skal ha mere lønn.
Æ har sakt at vesst dem ikke tir stille så kommer æ tel å ringe mora demmes å fortelle at de driver å tigge etter peng når dem e ute.

Dåkker klagre åsså over at vi ikke har sætta på sedlan nokka dokker kalle for zt veridia .
Han som e sjelf på lastbila har prøvd å førhørt sæ hos nån i direktorate som utgir så før å ha grea på bila .En mente at zt rundt 0,4-0,5 va kansje promillegrensa før å kjøre lastebil
En annen mente at det kansje hadde nåt me bremsan å gjøre.

Efter å ha tromma sammen til møte alt tæknisk personell som kunne krype å de som kunne gå, kom vi fram til, etter en 4-5 Koppa kaffe og nån røyka, at det kansje hadde nåt me bremsan å jøre .
Æfter å søkt tæknisk råd av dåkkers ækspertise. Vise det sæ at vi hadde før lita vækt når vi prøvde lastebila å hengeran , det hadde vi mest gjort før å spare på den spille nye bremselastar våres som kosta flesk,

Vi har no lagt om prosedyran å kjøre me vækt. De har vi løyst på den måten at vi no Bryt opp i kassen de mest smelleite mekanikaran og noen av skrubben på lagret før å få mest mulig vækt,
Derfor mene sjelfen på last at problemnan no e løst .

Med hilsen

Gunnar Nilsen

TROMSØ: KONTORADR.: POSTADR.:
Skutarveien 48 9018 TROMSØ Telefon 77 60 78 00
Telefax 77 60 78 01

ALTA: KONTORADR.: POSTADR.:
Myggen 8 9500 ALTA Telefon 78 45 07 00
9500 ALTA Telefax 78 45 07 01

Bankpino: 4750 05 16492 - Postpino: 0802 3257409 - Foretaksregisteret: NO 925 162 728 MVA.

Personalnytt

Vegstikka

Frist for innsendelse av stoff til neste nummer: ,
20. januar 2000!

Takk

Hjertelig takk for blomster og kniv i forbindelse med 25 år i Statens vegvesen.
Torild Heimdal

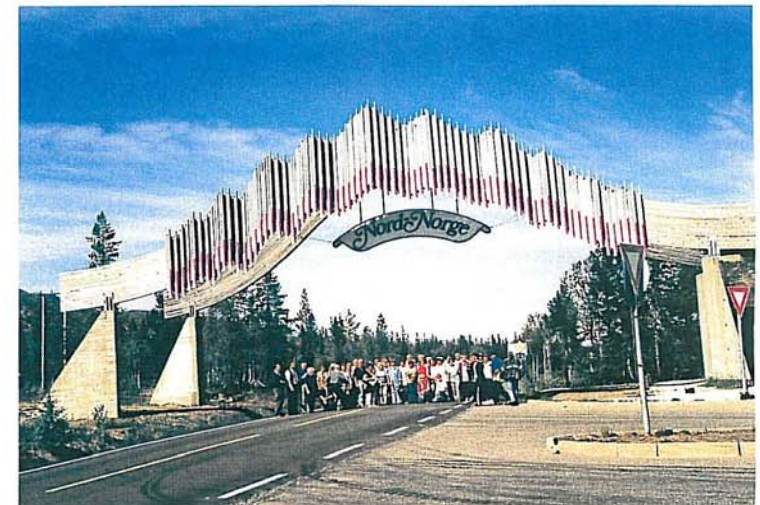
Hjertelig takk for hilsninger, blomster og gaver i anledning min 50-års dag.
Toralf Bergseth

Velkommen!

Ingvald Reiertsen, senioringeniør,
teknologiseksjonen, vegkontoret
Astri Eide, leder av seksjon trafikkikkerhet,
transport og miljø, vegkontoret

Fredelig okkupasjon

Roald Westerbotn fra Storsteinnes møtte på en gjeng tyske turister i sommer. De hadde stanset trafikken på E6 for å ta bilde av seg selv og grensemærket mellom Nordland og Nord-Trøndelag. «Jeg vil kalle det en fredelig okkupasjon av E-6», sier Westerbotn.



Vi gratulerer

Med 50-års dagen:

Jan J. Eriksen, Kvaløysletta 11. desember
Stein E. Pedersen, Finnsnes 31. desember
Gunvor Maristad, Øverbygd 5. januar 2000

Med 60 års dagen

Eidar S. Rasmussen, Finnsnes 25. desember

Takk for oss!

Tormod Ernsten, Finnsnes veg- og trafikkstasjon
Anette Nordhus, Nordkjosbotn veg- og trafikkstasjon
Roald Richardsen, Tromsø vegstasjon
Harry Myhre, Laboratoriet, Nordkjosbotn
Roald Westerbotn, Storsteinnes
Ann Marie Wilsgaard, vegkontoret



Dødsfall
Kjærvald Lundberg