

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



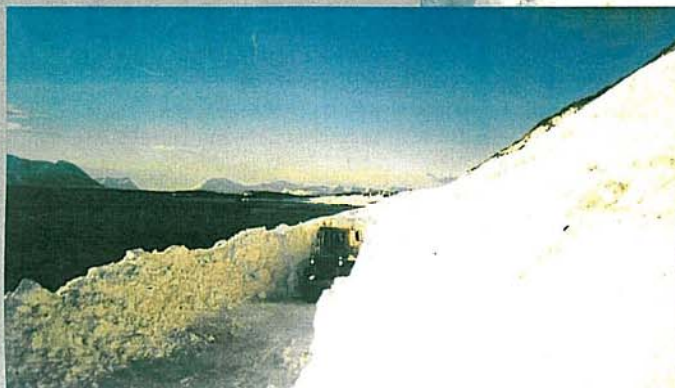
Returadresse:  
Statens vegvesen Troms  
9291 TROMSØ

## SIST - men ikke MINST:

En vinter er over - men minnene om den består!



Roald Rasmussen i Harstad har sendt oss  
bilder fra et av de 51 rasene som denne  
vinteren har gått på strekninga Dale - Alve-  
stad på Grytøya (1,5 km) . Mannen på  
bildene er brøytekontraktør Roy Wang.



# Vegstikka

Bedriftsblad for Statens vegvesen Troms Nr 2 - 2000 - 32. årgang



Statens vegvesen  
Troms

## Bedriftsbladet - internt bindemiddel eller utgått på dato?

Vegstikka feiret 30 års jubileum for få år siden. Fra sin spede begynnelse på kopiert papir med svart/hvite bilder har bladet utviklet seg til et glanset magasin.

Intensjonen med innholdet har derimot vært det samme hele tida: sørge for god intern informasjon gjennom reportasjer fra ulike steder, ulike arbeidsoppgaver, sosiale sammenkomster, nyheter, historikk og planer for framtida.

Men verden er i stadig endring - og røyksignaler brukes ikke lenger for å formidle beskjeder. De siste årene har internett og elektroniske nyvinninger vokst i så hurtig fart at ting er utgått på dato for det er kommet i drift. Har bedriftsbladene en framtidig rolle i denne verden? Spørsmålet har vært stilt utallige ganger de senere årene. I likhet med radioens rolle da TV kom, bokenes rolle da videoen tok overhånd og papiravisenes rolle da netta-avisene overtok - vil bedriftsbladets rolle naturlig nok være gjenstand for diskusjon.

Tanken om et bedriftsblad for hele landet har vært lansert og regionalt blad har vært diskutert. Men hver gang seirer argumentene for et lokalt fylkesblad. Det handler om nærhet, gjenkjennelse og etatskultur. For en «stakkars» redaktør som prøver å «sy sammen» bladet på best mulig måte - kan de stadige diskusjonene om bedriftsbladets rolle virke destruktive. Man blir motløs og oppgitt. Inntil man «stikker fingeren i jorda» og snakker til leserne. For det er vel med bedriftsbladets «dødare» som med avisens anmeldere: Ingen spor leserne hva de vil ha! Da gjør det godt å dra en tur ut i «bushen», møte folket i etaten, snakke om løst og fast og få bekreftet behovet for et «organ» som formidler inntrykk fra hverdagen i vegvesenet. Dessuten gjør det godt å motta brev fra en av fylkets stortingsrepresentanter med takk for et blad som gir nyttig informasjon om en viktig samferdselsetat.

Bedriftsbladet kan aldri bli en nyhetsformidler i likhet med en dagsavis, TV eller nettavis.



BEDRIFTSBLAD  
FOR STATENS VEGVESEN  
TROMS

Nr. 2 2000 - 32. årgang

Redaktør:  
Lisa Sundstrøm

Korrektur:  
Bente Skogdal/  
Anne Mari Enoksen

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

Produksjon:  
Desk top publishing

Grafisk Produksjon:  
Trykksak Leverandøren  
Hansnes

Opplag:  
1500 eksemplarer

Foto forside:  
Lisa Sundstrøm  
Miljøaksjon 2000

Ukentlige meldingsblad og daglige nyheter på intranett har for lenge siden fått den rollen. Dessuten har bedriftsbladene egentlig aldri hatt en slik rolle, men i større grad vært en formidler av begivenheter, historikk, planer og hverdags-skildringer. Historisk sett har bladene en spesielt viktig rolle. Det er ingen andre steder vi har nedtegnet vår hverdag i ord og bilder som i bedriftsbladene.

Op skal nødvendigvis alt være så kjapt og nytt? Har vi ikke behov for å stresser ned, filosofere litt, se på bilder av oss selv og kolleger, lese ei god historie og skryte litt av oss selv?

Dessuten - det er langt mer behagelig å ha et 24-siders magasin som sengelektre enn en datamaskin mellom dynene!

La bedriftsbladene leve. Form og hyppighet kan sikkert diskuteres. Men enhver

organisasjon har behov for et bindemiddel. I vegvesenet har bedriftsbladene lenge hatt den rollen. Omorganiseringer roper etter kreativitet og nyvinninger, men det understrekes alltid at man skal ta vare på det som fungerer!

Lisa

## Nye stillinger i omstillingsprosessen?

Harstad Tidende 23. mai.  
Innsendt av Lovise Stavem

### -Lia siger ut

- Hele lia ovenfor gårde-  
ne på Marines selger ut.  
Skogen og telefonlinja  
ligger på skrå ned mot  
væien. En høyspent-stol-  
pe henger i løse lufta...

Veloppsyns-formann Oskar  
Kollen forklarer hvordan det ser  
ut på rassetet i ytre Lavangen.  
Med hjertet i halsen kjørte han  
Vegvesen-bilen inn i rasområ-  
det en snarurl i går formiddag.  
-Rasfaren er overhengende  
lange en fløkkering som er  
500-600 meter lang. Vi må få en  
geolog inn i området og ellers  
bare avvete. Det er ikke trygt å  
ferdes i området, sier Kollen.

Fem personer er evakuert fra  
fire gårder på den kilometer-  
lange strekningen som er sveper-  
ret.

-Snøsmeltingen fører til slige-  
vann som graver inn i fjellet og  
under det, og dermed løsner



SIGER UT: Veloppsyns-formann Oskar Kollen sier at hele lia ovenfor husene på Marines i Lavangen er i ferd med å selge ut.

## Produksjonsavdelinga - det soleklare førstevalg

Tekst: Produksjonssjef Ingolf Moan

Foto: Lisa Sundstrøm

Det snakkes for tiden om fornying/effektivisering av offentlig sektor. Områder i samfunnet som tidligere har vært skjermet mot konkurranse opplever at private firmaer kommer inn og utfører jobber som bare offentlige ansatte har utført tidligere. Dette er en omsegripende trend i hele samfunnet, ikke bare i Norge, men i de fleste sammenlignbare land.

Vi kan selvfølgelig ha våre meninger om hensiktsmessigheten av en slik utvikling. Blir virkelig jobbene utført både billigere og med minst like god kvalitet når private entreprenører slipper til, eller kommer det motsatte til å skje. Spørsmålene er mange og svarene spriker i alle retninger.

Skiftende samferdselsministre gir ulike signaler om organisering av og fremtiden for egenproduksjonen i Statens vegvesen. Sittende minister har uttalt at regjeringen ønsker en sterk produksjonsenhet tilknyttet Statens vegvesen og han vil at enheten skal brukes strategisk. Han har videre uttalt at vegvesenet selv ikke kan avgjøre om egenproduksjonen er konkurransedyktig og at vi må se på om vi har en effektiv organisering.

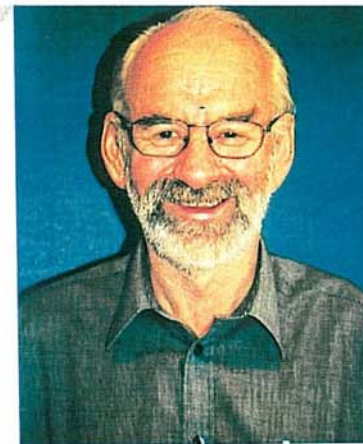
Hva disse uttalelsene betyr i det praktiske liv er ikke godt å si, men det er nærliggende å tro at det betyr at man vil se på organisasjons-tilknytningen (f.eks. divisjonalisering), antall vegkontor, regionalisering, hvordan konkurranseevnen skal måles o.l.

Det er ikke lett å forholde seg til slike skiftende signaler. For produksjon blir det derfor et overordnet mål å stille oss slik at vi kan stå på egne bein, uansett hvilke politiske beslutninger som tas. Måten å oppnå dette på er å fortsette effektiviserings- og omstillingsarbeidet slik at vi kan møte framtiden med en kostnadseffektiv og velfungerende organisasjon.

Mange vil med en viss rett kunne hevde at vi har effektivisert nok, i alle fall når det gjelder reduksjon i antall ansatte. Til dette er det å si at vi ikke må glemme at vi forventer en omsetning i 2002 som er 90 mill. kr lavere enn den vi hadde i 1999 og 70 mill. kr lavere enn den vi forventer i 2000. Dette må få konsekvenser for antall ansatte.

I den senere tid har vi sett at forholdet mellom antall ansatte og oppgavene er helt på grensen. Dette gjelder både innen administrasjon og ledelse og blandt tjenestemennene i utedriften. Vi har derfor igangsatt arbeid med tilsetting av 10 nye tjenestemenn i utedrifta. Dette gjør vi for å sikre kompetansen og bedre på den uheldige aldersfordelingen i tjenestemannsgruppen.

Arbeidet med effektivisering vil være en kontinuerlig prosess som enhver konkurranseutsatt organisasjon er nødt til å prioritere. Vi for vår del har en rekke felter der det er mye å hente, spesielt gjelder det forenkling av administrative rutiner og systemer, tilpasning av bygninger og systemer, tilpasning av effektivisering av



maskinparken og verksteddrifta, innkjøp og organisering av arbeidet på den enkelte arbeidsplass.

Personlig har jeg stor tro på effekten av større involvering fra de som utfører arbeidet. Ansattes medvirkning i planlegging og gjennomføring vil bidra til større engasjement og større utfordring for den enkelte arbeidstaker, samtidig som det bidrar til bedre samhandling og felles forståelse av behovet for optimal ressursutnyttelse.

Produksjonsavdelinga har sin styrke i meget kompetente medarbeidere. Hovedutfordringen blir å finne et samhandlingsmønster som gjør at vi kan utnytte våre menneskelige ressurser langt bedre enn vi har gjort hittil. Vi må skape et miljø hvor det å være villig til å ta avgjørelser blir oppfattet som noe positivt og hvor det ikke blir forbundet med straff å feile. Det må skapes en trygghet hos de som tar de daglige avgjørelsene. Samtidig må den øverste lederen godta at han ikke lenger har kontroll over alt han til syvende og sist har ansvaret for. På denne måten kan man bygge opp kompetanse og fremme kreativitet

Vi bestemmer selv vår framtid - vi må velges fordi vi er best!



*Miljøaksjon 2000 - et samarbeid mellom Statens vegvesen, Norges Lastebileiers forbund, Maskinentreprenørenes Forbund og Fylkesmannens miljøvernnavdeling*

### **Større avfall**

Aksjonen skal foruten bilvrak også innhente større avfall, som tyngre kjøretøy og maskindeler. Men deponering av dette søppelet er ennå ikke avklart. Rydding langs vegnettet vil pågå gjennom sommeren.

*Miljøaksjon 2000 skapte medieinteresse - Her intervjuves Dagfinn Bronnlund Nilsen av NRK*



# Kampanjer i Statens vegvesen

Tekst: Stein Marvin Boe  
Foto: Lisa Sundström

Som den observante leser sikkert har merket seg, foregår det også i år flere trafikksikkerhetskampanjer i regi av Statens vegvesen Troms. Gjennom årenes løp har det vært gjennomført utrolig mange kampanjer rundt i fylkene av ulikt opplegg og omfang. Det som etterhvert har blitt et kjennetegn på kampanjene er at de er landsomfattende.

Trafikksikkerhetskampanje, informasjonskampanje og holdningskampanje er begreper som i denne sammenheng nyttes om hverandre uten at det alltid er den store forskjellen i det. Informasjonskampanje innebærer egentlig å sende ut informasjon gløene til bilistene på ulike måter og i ulikt omfang, så som annonser/infoark/isskraper. Trafikksikkerhetskampanje er oftest en kombinasjon av informasjon, kontroll og eventuelt skilting. Holdningskampanje brukes ofte om det meste, men innebærer i tillegg til kontroll og informasjon et pedagogisk opplegg. Et pedagogisk opplegg krever en situasjon der deltakerne i tillegg til kunnskap om temaet også må inngå i en dialog om f.eks. egne atferdsvalg i trafikken. Et slikt skille som dette er ikke så allment kjent og brukt, men bør nok i større grad innarbeides.

Siste årene har noen kampanjer gått igjen, og for 2000 videreføres følgende sentrale kampanjer;

1. Sykkel for livet
2. Bilbeltekampanjen
3. Sommeraksjonen Senk Farten
4. Skolestart/skoleveg

I tillegg bidrar Statens vegvesen med midler til Bilist 2000.

## Sentral styring

Det at kampanjene er sentral eller landsomfattende innebærer større fokus på samordnet planlegging og gjennomføring, og gir dermed større



Koordinator for trafikksaksjonene i Troms: Stein Marvin Boe

«trøkk» og oppmerksomhet. I praksis betyr det at hovedtrekkene i kampanjeopplegget styres sentralt. Etter felles forberedelsesmøter er det så opp til fylkene å gjennomføre sin del av opplegget, med rom for ulike grader av aktivitet. For øvrig samarbeider vi som regel med andre parter i de fleste kampanjer, så som politiet, forsikringselskaper og Trygg Trafikk særlig. Kjerneelementene i våre sentrale kampanjer for tida er informasjon, kontroll og skilting/utdeling av skolesekk. Dette er med på å minne bilister om hva de bør ta hensyn til, og ikke minst minne dem på om at det her er hyppigere kontroller.

## Regionalt samarbeid

Nordland, Troms og Finnmark hadde i år et felles planleggingsmøte for kampanjene, der vi så nærmere på

hvordan vi kunne samarbeide. Foruten å høste erfaringer av hverandre, ble det her enighet om felles «kick-off» for *Senk Farten* i Tromsø 9. juni. Her skulle de 3 vegsjefene avduke skiltet som markering av kampanjestarten. Da det var usikkert om mediadekningen avlyste vi opplegget med 3 vegsjefer. I stedet sto vegsjefen i Troms, Torbjørn Naimak for opplegget sammen med UP-sjef Holand. Nå fikk vi likevel god mediadekning. Det viser også noe av utfordringen med å skape blest om slike opplegg, da vi aldri vet hva som preger et nyhetsbilde den dagen vi har planlagt noe spesielt.

På nevnte regionale møte ble det også enighet om å prioritere innsatsen på sommerkampanjen og skolebarn på skoleveg til høsten, uten at vi derved har lagt de øvrige kampanjene død.

## Evaluerings

Kampanjer har ofte hatt en tendens til å avsluttes uten å se nærmere på resultatene, både hva som er gjort og ikke minst effektene. Etterhvert som vi stadig stiller spørsmål med effektene av våre tiltak, er evalueringen av slike kampanjer også blitt mer profesjonell. Når kampanjene er sentrale er også ressursbruken såpass stor at det både muliggjør og kreves en grundig evaluering. Her er nå både Sintef og TØF brukt i stor grad, men også Opinion og andre institutter brukes for å registrere oppmerksomheten blant publikum.

Jeg skal ikke her gå inn på de foreløpige resultatene for evalueringen så langt, det får vente til kampanjene er sluttført og vi vet mer eksakt. Men det er verdt å stille spørsmål med hvorvidt det er hensiktsmessig å bruke energi og ressurser på slike kampanjer som tidligere har vært problematiske å dokumentere effekt av. Det vi vet er at på kort sikt er det vanskelig, men erfaring viser at det på lang sikt er et nødvendig supplement for å skape endringer.

Psykologisk institutt ved NTNU har nettopp gjennomført en omfattende evaluering av en trafikksaksjon ved alle skoler i Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag. Konklusjonene her er oppsiktsvekkende i følge professor Torbjørn Rundmo, ved at de dokumenterer endring i holdninger og begge kjønn viser mindre risikoatferd i trafikken. Også ulykkestallene indikerer en nedgang på 13 % i møte- og utforkjøringsulykker. Sentrale ingredienser i opplegget har vært trafikkontroller, rollespillet «Ikke tøft å være død» og multimediefortellingen «Kjære søster». Et slikt pedagogisk og strukturert opplegg innebærer at deltakerne blir nødt til å ta stilling til problemet og selv vurdere hva de selv vil gjøre når risikofylte situasjoner oppstår. Det at de blir nødt til å ta stilling til et problem innebærer at de overfor



Kampanjer i Statens vegvesen!!!

Hver uke i sommer trekkes en vinner i vegvesenets nettkonkurranse *Sykel for livet*. Bård Johansen fra Tromsø ble vinner av en sykkel siste uka i juni.

*Sykel for livet* er en kampanje som fokuserer på samspillet mellom syklist og bilist. Kampanjen er en videreføring av fjorårets kampanje *Sykel i vegen*, som informerte om endringer i trafikreglene for syklende. I årets kampanje blir det brukt virkemidler som film, annonsering, informasjon og konkurranser på internett. Målgruppen er menn mellom 30 og 40 år. Statistikken viser at menn på 39 år er mest utsatt for ulykker på sykkel.

andre må foreta valg og begrunne valget samtidig som ulike konsekvenser utredes. Dette foregår over tid og i dialog og samspill med andre mennesker, i tillegg til at de i denne perioden også er utsatt for tett oppfølging og kontroller fra politi og Statens vegvesen. I forhold til tradisjonelle kampanjer som bærer preg av envegskommunikasjon, der mottaker selv vurderer om dette er noe å etterleve for meg, er det ikke så rart at dette er mer effektivt.

Tradisjonelt er det mange av oss i vegvesenet som har tro på fysiske tiltak som det mest effektive. Men jeg vil minne om at det er mange tiltak som sammen kan bidra til sikrere trafikk på vegnettet. Kampanjer av ulik grad og omfang vil alltid være et nødvendig supplement til alle tiltak.

# Synlige 6-åringer

Tekst/foto: Lisa Sundstrøm

Alle 1. klassinger i Troms får skolesekk fra Statens vegvesen. Sekkene skal deles ut ved skolestart og er et ledd i å gjøre «de minste av oss» mer synlig for bilistene. Sekkene er godt utstyrt med refleks og har sterke farger.

6-åringer er impulsive og ukonsentrerte. Skolevegen kan derfor være farefull. Det er bilførernes ansvar å sørge for at 6-åringene kan ferdes trygt på skolevegen. En fargerik skolesekk lyser opp og hjelper til med å synliggjøre 6-åringene.



Kirsti Stokmo, sekretær i Troms fylkes trafiksikkerhetsutvalg

# Bilist 2000

Tekst: Lisa Sundstrøm

16. mars gikk startskuddet for Norgeshistoriens største trafiksikkerhetskampanje: **Bilist 2000**. Kampanjen stimulerer og belønner bilister som tar ansvar i trafikken. Bak **Bilist 2000** står 42 aktører fra offentlig virksomhet, næringsliv og organisasjoner i Norge. **Bilist 2000** er lagt opp som en dugnad der meningen er å engasjere den enkelte bilist. Ved medlemskap i **Bilist 2000** forplikter den enkelte seg til å kjøre med vett, bruke bilbelte og respektere fartsgrensene. Ved å oppmuntre og rose god adferd i trafikken - istedenfor å straffe for dårlig adferd - er tanken at kampanjen skal endre

holdninger og la bilførerne ta personlig ansvar.

**Bilist 2000** hadde i slutten av mai godt over 40.000 medlemmer. Buskerud fylke topper medlemslistene og Troms ligger som nummer 4. De nordligste fylkene er for øvrig høyt på lista over deltakelse.

Alle kan melde seg inn i **Bilist 2000**, så lenge man har førerkort og eier eller disponerer bil. Når man tegner medlemskap i **Bilist 2000**, forplikter man seg til å vise hensyn og å bruke sunn fornuft i trafikken. Det betyr i klartekst at man skal ha respekt for fartsgrensene og bruke bilbelte!

Hver måned gir **Bilist 2000**



bort en bil samt andre flotte premier i et lotteri blant sine medlemmer. For å ha mulighet til å vinne disse premiene må man være medlem i **Bilist**

**2000**. Medlemskapet er gratis, og man kan melde seg inn via internett - [www.bilist2000.no](http://www.bilist2000.no) - eller via vervefolderen som finnes på Statoil eller Esso.

# Nyvegen nærmer seg åpning

Tekst/foto: Lisa Sundstrøm

Ny E 8 mellom Laksvatnbukt og Nordkjosbotn nærmer seg fullføring. I oktober åpner strekningen Seljelvnes - Laksvatnbukt for trafikk.

Høsten 1995 startet de første arbeidene på den nye E-8 mellom Laksvatnbukt og Nordkjosbotn. Skogryddinga ble avløst av de første anleggsarbeidene våren 1996. Siden da har det gått jevnt og trutt framover - med noen rolige perioder - og andre mer hektiske - som nå.



Ny E-8 i oktober?



For tida jobber anleggsgjengen 2 skift og skal gjøre det fram mot åpninga av den første strekningen i oktober; Seljelvnes - Laksvatnbukt. Ferdig veg på hele strekningen blir det ikke før neste år, men da står 20 km veg og ny E-8 mellom Laksvatnbukt og Nordkjosbotn endelig ferdig.

På strekningen som åpnes i oktober pågår det i skrivende stund (St.Hans) arbeid med masseflytting av fjell i linja, skråningspuss, stikkrennelegging, og transport av forsterkningslag fra Fornes og Buktelva. 25 maskinenheter (5 av våre egne) er i arbeid og

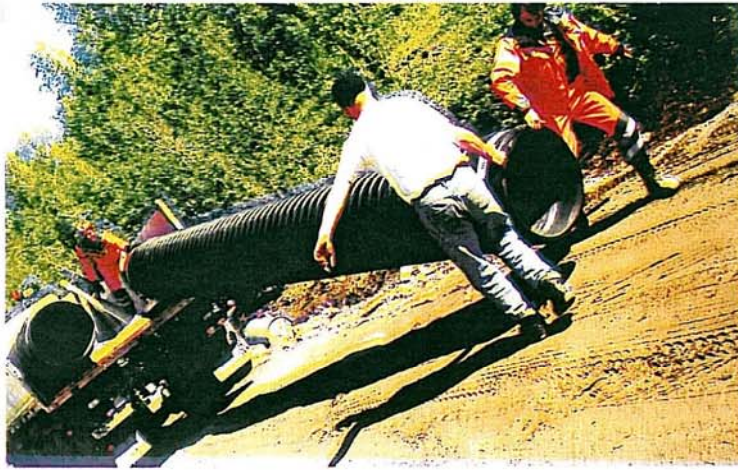
Tatiana Dennisova driver med stikningsarbeid ved fv. 292 i Balsfjord - i tilknytning til ny E-8. Hun er fra Russland og student ved hogskolen i Narvik

10 biler i massetransport. I tillegg sørger 30 av vegvesenets egne folk for stor aktivitet på anlegget, som for øvrig er det største i egenregi i fylket for tida. I løpet av uke 27 vil 8 betongarbeidere flyttes til Fv 252 Medfjordaksla - Mefjordvær der de skal utføre skredsikringstiltak.

Ca. 1,5 mill m<sup>3</sup> masse er flytta i linja. I tillegg kommer masser fra sidetak som utgjør ca. 150.000 m<sup>3</sup>

På strekningen Seljelvnes - Laksvatnbukt inngår 2 bruer, Melelva og Laksvatnbukt bru, ei overgangsbru og 15 underganger. Da Vegstikka besøkte anlegget pågikk det betongarbeid på Mordelva bru - som blir avsluttet i uke 2

Sigmund Johansen og Åge Rornes losser plastrør som skal brukes i fv. 292 Dalvegen.



Miljøtunnel på Minebakken



Fra venstre: Stian Dalberg, Arnlfot Ursffjord, Hermod Nilsen og Jan E. Pedersen ved miljøtunnelen på Minebakken.

Mordelva undergang



Hermod Johansen og Haldor Isaksen har vært med på arbeidet med Mordelva undergang

# Mental helse i skuddet

Tekst og foto: Lisa Sundström

I «gamle dager»- før omstillings- og effektiviseringsprosjektet hærtok oss - var avdelingskonferanser viet «faget». Trafikk var opptatt av vegforvaltning, trafikksikkerhet, og trafikkavvikling. Utbygging var opptatt av nye prosjekt, planlegging og prosjektering. Administrasjonsavdelinga var opptatt av økonomi, IT og personalsaker. I «våre dager» er den mentale helse først på sakslista. Samhold, sosialt liv og motivasjon er stikkord. Hva har skjedd med den gode, gamle vegetatén vår?

Deltakelse på de ulike avdelingenes årlige konferanser har alltid vært interessante, ikke minst fordi de gir innblikk i hva vegvesenet steller med på ulike felt. Her diskuteres det faglige problemstillinger, holdes foredrag som skal mane til innsats på alle områder og gies innblikk i hverdagen på gras-

Psykolog Frank Vikan forteller trafikkavdelinga om «meningen med livet»



rota. Årets og fjorårets konferanser har naturlig nok også hatt sin dose av Økosys, omstillingsavtaler, trafikkavdelingas satsingsområder og skredsikring. Men mest tid har vært viet ordet MOTIVASJON. Ingen nedstøvet ingeniør eller søvndyssende konsulent har tatt ordet. Derimot er det psykologer

og prester som i stor grad har styrt avdelingssamlingene. Både Utbygging, Trafikk og Administrasjon lot de «lærde» forklare oss meningen med livet i flere timer. De snakket om livsenergi og trivsel, stjeling av arbeidsgivser tid - og lærte oss et nytt ord: Fortvilelsens nivå. (som om vi ikke kjente det fra før!!) Det er liksom der vi befinner oss før vi «ser lyset» og fortvilelsen går over i aggresjon eller frustrasjon.

Vi har lært om meningen med livet - og hvordan en omstilling påvirker oss. Vi har «sett lyset» og forstått at perioden vi nå er inne i skal vare livet (vegvesen-livet) ut. Vi har blitt påpekt viktigheten med å holde humøret oppe, holde sammen og kjempe for at de positive krefter skal få utvikle seg.

Noe slikt har de sagt - samtlige psykologer og prester som har styrket oss i hverdagen. Noe annet hadde vi kanskje ikke ventet. Det er tross alt deres profesjon å blant annet arbeide for at menneskene skal få det bedre.

Det interessante er at Vegvesenets egne har forstått behovet for å styrke den mentale helse. Invitasjon av en psykolog eller prest på en vegvesen-samling ville for få år siden vært en stor vits. Hva skal vi med «hjernekrumper» når vi har brukonstruktører og asfaltleggere? Hva skal vi med diffuse ord om

vårt indre liv - om depresjoner og nedgangstider når livet går oppover i takt med fartsgrensene? Vi har ridd i medvind - både økonomisk og menneskelig. Vi har hatt nok av folk og penger. Nå går det motsatt vei - og vi ønsker at de som blir igjen skal beholde sin mentale helse. Derfor snakker psykologer og prester til oss.

Det er en ny giv - og et nytt liv. Jeg øyner håp i det fjerne, har fått tilbake troen på framtiden - ikke minst fordi våre ledere har forstått viktigheta av å sette trivsel og mentale helse i fokus.

Når konferansene i tillegg inneholder aketurer, byvandring og museumsbesøk kan det bare bety at vegvesenet er blitt mykere, bedre og triveligere. Jeg tror vi går en strålende tid i møte. Mennesket er atter i fokus!



Anne Marie Tannæs, teolog og psykisk «sjelesorger» lærte utbyggingsavdelinga om motivasjon.

Utbyggingskonferansen bydde også på kulturelle opplevelser - Alta museum!



Utbyggingsjef Stein Johansen hadde aldri før omfavnet en prest. I Alta gikk en stor drom i oppfyllelse!

Symøve, Astrid og Lill-Torunn har forstått meningen med livet!



# Velkommen til Statens vegvesen Troms!

Tekst og foto: Lisa Sundstrom

**Slik skal det lyde i framtida - nærmere bestemt etter 1. september i år. Da blir det EN svartjeneste for vegvesenet i Troms. Vegkontoret, vegstasjoner, trafikkstasjoner og prosjektkontor får felles sentralbord. Sentralbordtjenesten blir lagt til vegkontoret i Tromsø.**

Effektivisering og bedre publikumsservice har vært stikkord i arbeidet med et felles sentralbord. Det skal i tillegg være kostnadsbesparende og ressursbesparende. Det skal dessuten bli enklere for publikum å forholde seg til en enhet: Statens vegvesen Troms.

Foruten sentralbordet vil det bli etablert en svartjeneste - 815-nummer - for trafikkstasjonenes tradisjonelle tjenester som førerkort, registrering og EØS-kontroller.

**Forventningene - i positiv og negativ retning - er mange.**

For at et felles sentralbord skal fungere må folk bli mer disiplinerte og blant annet bruke fraværssystemene som etableres, sier **Siw Hege Bringslid**, leder av arbeidsgruppa som har utredet ulike konsekvenser ved et felles sentralbord. De som får jobben i sentralbordet må dessuten få skikkelig opplæring med kunnskap om hele organisasjonen. Det er viktig å vite hvor de «rette folkene» befinner seg. For publikum

er det selvsagt positivt at vegvesenet har bare ett nummer og at de møter en stemme i telefonen - ikke bare et tastesystem. Men før systemet kan taes i bruk er det mye som skal på plass - både teknisk og praktisk, sier Siw-Hege.

**Et bedre tilbud**  
Vegsjef Torbjørn Naimak har stor tro på et felles sentralbord for hele fylket. Nå kan vi endelig ta ut gevinsten av de nye telefonløsningene vi har investert i de siste årene. Det skal bli raskere ekspedering, bedre ressursutnyttelse og bedre publikumsservice. Men det forutsetter at sentralbordet har gode systemer og folk med kunnskap om organisasjonen og geografien i eget fylke. Derfor blir sentralbordjobben i framtida enda viktigere enn i dag. Kunnskap om hele fylket og hele organisasjonen krever opplæring og vil gi belønning! De som skal arbeide i det framtidige sentralbordet skal få ekstra kompensasjon for tida de er der.



Siw Hege Bringslid, leder av arbeidsgruppa som har utredet ulike konsekvenser ved felles sentralbord i Troms

Sentralbordet skal betjenes med 2 personer. Men tjenesten skal være planlagt slik at bemanninga kan økes i spesielle situasjoner - også med bemanning utover ordinær arbeidstid.

Internt i vegvesenet er det viktig at folk bruker direktenummer. Dette vil avlaste sentralbordet og gi bedre service ovenfor publikum. Det nye sentralbordssystemet i Troms skal bli et eksempel til etterfølgelse for hele landet, sier vegsjefen.

**Inger Nilsen på Finnsnes veg- og trafikkstasjon er skeptisk til et felles sentralbord.** Hun frykter at mangelen på lokal kunnskap kan skape kaos. Troms er et stort fylke med lange avstander. Det krever at de som betjener sentralbordet har god kunnskap om ulike forhold i fylket. Hun er redd for at publikumsservicen vil lide sterkt under en sentralisering av sentralbordtjenestene. Hun tror også at en sentralisert tjeneste ikke vil holde mål i en krisesituasjon.

Likevel sier Inger klart at det er mange vegvesen-tjenester som kan betjenes med ett sentralbord. Men vårt forhold til publikum må ikke lide under dette. Inger tror at en prøveordning med felles sentralbord for ett år i første omgang kan være greit. Så får vi jobbe videre med de erfaringene vi høster, og beholde systemene - slik at vi om så, kan endre tilbake dersom forholdene krever det.

## Nytt felles sentralbord i Statens vegvesen Troms

Tiden frem mot 1. september og felles sentralbord nærmer seg hurtig. I løpet av få uker vil vi få et nytt fraværssystem som skal brukes for å holde sentralbordet og alle andre informert om hvor man til enhver tid er. Systemet heter **Trio Present** og vil kobles mot dagens **Outlook**, så for de som er vant til å bruke dette vil det bli lite nytt. Alle ute og inne skal få opplæring i løpet av sensommeren. Det er flott om alle allerede nå begynner å forberede seg til felles sentralbord. Skal du ringe en

kollega så bruk direktenummer (kun fem siffer). Det er også viktig at man oppgir sitt direktenummer til personer/bedrifter man har mye kontakt med. Ditt direktenummer står også på visittkort og brev-hoder. Husk, det kan lett oppstå liten effektivitet på sentralbordet hvis vi har en **svak organisasjon** bakover. Manglende fraværsmarkering fører til at sentralbordansatte bruker lang tid på å finne riktig person og dette gir dårlig service til publikum.

Siw Hege



Kjell, Unni og Solfrid

## Rydding før 17. mai

Kontorpersonale og renholder kan brukes til så mangt. For å få ryddet vegområdet der 17. mai-toget skulle gå på Setermoen, ble Unni og Solfrid satt i arbeid sammen med formann Kjell (i mangel av andre arbeidere i disse omstillingstider!)

Foto: Arne Storhaug.  
Innsendt av Lovise Stavem.



Unni Helberg



# Regionlaboratorium

*Tekst og foto: Lisa Sundstrom*

Vegvesenets laboratorium i Nordkjosbotn ble for et år siden regionlaboratorium for Troms og Finnmark. Siden da har det vært mange utfordringer og mye ugjørt. Det diskuteres fortsatt hvilken form regionssamarbeidet skal ha. På sikt vil kanskje laboratoriet i Nordkjosbotn fungere mer som en styringsenhet slik at laboratorievirksomheten i Finnmark fortsatt kan ta hånd om «hverdagen» i eget fylke.

Siste året har for øvrig vært svært hektisk for gjengen i Nordkjosbotn med mange oppgaver i eget fylke. En av disse har vært et FOU-prosjekt

med skumlaboratorium hvor det testes ulike måter å blande asfalt før den legges ut på veien. Dette i motsetning til tidligere hvor testinga hovedsakelig har vært gjort i etterkant.

For de fleste av oss er et laboratorium en plass hvor reagensrør står på rekke og rad med ulike blodprøver og serum. I Nordkjosbotn har de også reagensrør - men i tillegg har de også mye annet «rart».

Noen av oppgavene på et veglaboratorium presenterer vi her:

*Formann Odd Bjørnar Jensen reparerer proctormaskinen. Utstyret brukes til å finne det optimale vanninnholdet i materiale.*



*Steinar Heimly i full gang med hydrometernalyser.*

*Julian Johnsen ved strassentestmaskinen. Maskinen skal skiftes ut med en ny forbrenningsovn.*



*Jan Ivar Larsen i full gang med analysering av asfalt med den nye forbrenningsovnen.*



*Rullebordet. Her testes bindemiddelets vedhefteegenskaper til steinmaterialet*

# Og vinteren ble til vår!!!

Tekst: Ole-Andrè Helgaas

Foto: Ole-Andrè Helgaas, Karl Martin Eriksen, Laila Jensen

Den harde vinteren fikk en tøff oppfølger med vårløsning. Teknologiseksjonen har hatt «følging» med godt og vel 30 saker - de fleste på grunn av sterk grunnvannstrømning under snøsmelting kombinert med «manglende» tele i bakken.

I tillegg har Teknologiseksjonen hørt rykter om mange «normale» overflateglidninger, blant annet på Vannøya, Aursnes (Malangen), E6 nord for Burfjord. Dette blir tatt hånd om av de lokale folkene.



Rv. 858, utglidning i Malangen. Vegen var stengt i ca. 14 dager. Reparasjonen koster ca. 850.000



E6 var stengt i nesten 6 dogn fra 23. til 28. mai. Vegen måtte flyttes inn 1/2 vegbredde pga. utglidninger i fjæra. Kostnad for arbeidet med vegomlegging var ca. 1,3 mill.



Bilder av ras og utglidninger på fv 294

## Kapasitetsøkning med ny ferje

Tekst og foto: Rune Fredheim

Bjørklids Ferjerederi (BFR) har nå overtatt M/F Solbakk fra Rogaland Trafikkselskap for 6 millioner kroner. M/F Solbakk ble bygd i 1978 og tar 50 biler. Dette gir en betydelig kapasitetsøkning. Ferga har i tillegg hengedekk for 16 biler, men dette dekket vil neppe bli brukt. Ferja har salong oppe - over dekk, noe som har stor betydning - spesielt med tanke på turisttrafikken over Lyngen.

Ferja ble satt inn i drift på Lyngen-sambandet fra fredag 19. mai. Mandag 22. mai var det markering av nyferga med vegsjefen, ledelsen i BFR og ordførerne i Nord-Troms til stede. Markeringen ble gjort i forbindelse med møte i Nord-Troms regionråd på Solhov samme dag.

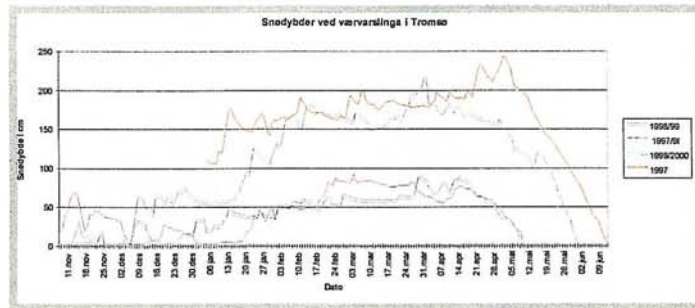
Goalsevarre (gammelferja) som har trafikkert dette sambandet, er nå på verksted. Den ble etter Pinsehelga satt inn i sambandet Storstein - Lauksundskaret.



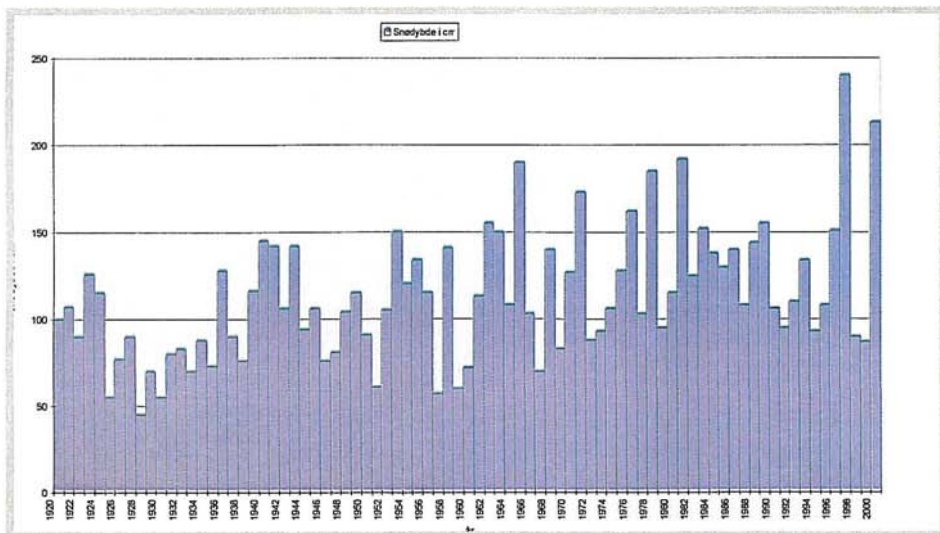
# Snøen - et aktuelt tema! (selv om det er sommer)

Tekst/foto: Lisa Sundstrøm

Selv om trærne endelig er grønne, sommeren er tilstede og kun en del hvite felt i fjellet viser hvordan det engang var - bringer sommernummeret av Vegstikka også snøstoff. I forrige nummer av Vegstikka kom vi nemlig i skade for å utelukket selve poenget i Trygve Pedersens artikkel «Snøen som falt i fjor» - diagrammene som viser snømengden i Tromsø fra 1921 og til i dag samt snødybder ved værvarslinga i Tromsø siden 1997 (den første store snøvinteren). Vi regner med at snømengden i Tromsø danner et bilde for resten av fylket også - selv om det forholdene er ulike.



I denne siste versjonen av diagrammene er også mengden av «hvitt stoff» i år 2000 tatt med.



Korrigeringer  
fra forrige  
nummer

# Oppfinnsomheten er stor

Tekst: Anna Birkelund

Foto: Stig Sorensen, Ståle Johansen, Lisa Sundstrøm

Her presenterer vi de premierte forslag som er kommet inn siden sist (Vegstikka nr 3/99).

**Forslag nr 8/1999 Stativ for å tømme oljefat. Forslagsstiller Herold Skog, Finnsnes veg- og trafikkstasjon**

Når man tømmer oljefat eller spann blir det ca halv liter olje igjen på fatet. Fat og spann klemmes og kastes i container. Når dette går på fyllinga vil det lekke ut olje. Dette er et miljøproblem. Forslaget er et stativ til å sette fat eller spann i. Man lager et hull med en dor helt i kanten på fatet eller spannet før de settes i stativet. Etter ca 2,5 time vil oljen ha rent ut. Oljen kan tappes i spann med samme sort olje. I løpet av året blir dette mange liter.

Forslaget ble premiert med kr 500,-.

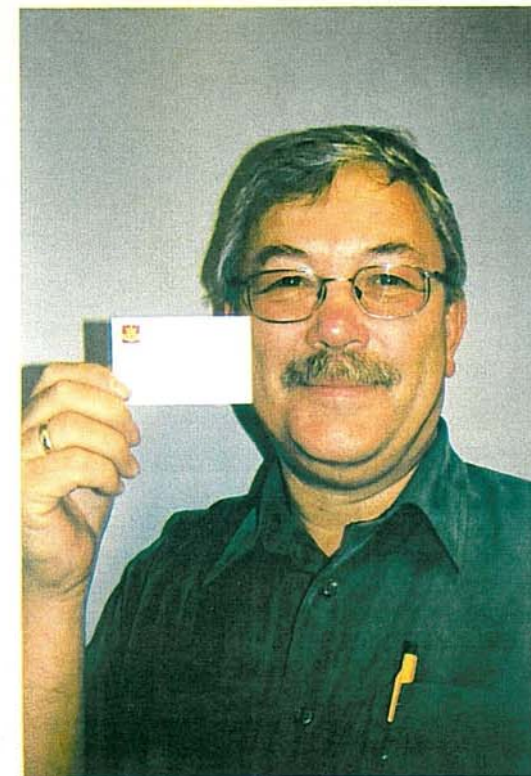
**Forslag nr 9/1999 Lokal produksjon av visittkort. Forslagsstiller Knut-Arne Henriksen, vegkontoret**

Visittkortene har til nå vært laget av et trykkeri i Tromsø. Kostnadene er såpass høye at det er begrenset hvor mange som kan få kort og hvor ofte de kan ajourføres.

Lokal produksjon av visittkort - foreslått av Knut Arne Henriksen

Forslaget går ut på:  
-Kortene lages etter mal som er produsert ved hjelp av dataprogrammet MS publischer.  
-Kortene produseres av Avery visittkortark som inneholder 10 kort på hvert ark.  
-Kortenes layout og farger kan tilpasses etatens profilstandard.

Forslaget ble premiert med kr 1 000,-.





**Forslag nr 11/1999  
Redningsskap for  
korger. Forslagsstiller  
Alf S. Antonsen, Ibe-  
stad-tunnelen**

Redningsskapet skal monteres i laddekorga på boreriggen som brukes på anlegget. Skapet sveises fast til korga, mellom rekkverket, slik at det er skjermet for skader.

Eneste utveg i dag for å berge liv f.eks. ved brann er å hoppe fra korga. Under korga er det tre boretårn og mye stein. Høyden er 6-7

*Redningsskap for korger*



**Forslag nr 10/1999  
Utleggeranordning for  
fiberduk. Forslagsstil-  
lere Edmund Nilsen,  
Leif-Åge Fjellstad og  
Eidar Rasmussen,  
Finnsnes veg- og  
trafikkstasjon**

Utleggeren kan brukes på forsterkning av veg, ikke nyanlegg.

Tidligere måtte man legge dukrullene på vegen og rulle den ut for hånd. Dette er svært tungt og arbeidskrevende, da mye av duken skulle legges på korte felt (20-300 m lengde).

Rullen måtte lastes av og på flere ganger før den var tom. (Rullen var 5 m

bred og inneholdt 100 m duk, og kan veie opp mot 100 kg når den er vanntrykket).

Utleggeren er tatt i bruk og fungerer helt utmerket. Vi kan kjøre ut det vi skal ha på en parsell, skjære av tom. (Rullen var 5 m

parsell, og slik fortsette til rullen er tom.

Utleggeren passer best på 512-bilene, da lasteevne og lengde på kassen begrenser bruk av pick-up (514).

Premieres med kr 6 000,-

meter og utfallet av et hopp er derfor usikker. Konstruksjonen virker slik: Når en fjerner låsesplinten i døra på skapet, faller døra ned. Loddet som er festet til enden av tauet faller ut av skapet og drar tauet med seg mot vegbanen. Da er det bare å fire seg ned i sikkerhet. Foreslår at slike redningsskap monteres på alt av løfteutstyr som Statens vegvesen har i dag.

En forbedring av sikkerheten på arbeidsplassen. Forslaget ble premiert med kr 6 000,-

**Forslag nr 12/1999  
Montering av Buskis  
kantklippeaggregat.  
Forslagsstiller Ståle  
Johansen, Finnsnes veg-  
og trafikkstasjon**

Buskis kantklippeaggregat ble tatt av en gammel Cat veghovel og komprimert sammen for bruk på hjullaster. Dette fungerte ikke - forakseltrykket ble for høyt. Buskis klippeaggregat ble derfor satt bort.

Ved hjelp av skisse og muntlig forklaring ble klippeaggregatet montert på en Mattson veghovel, som likevel sto ubrukt mesteparten av året. Klippeaggregatet er enkelt å montere av og på. Aggregatet er montert på høvlens hydrauliske løftesyl og kuleledd for bord, et slags trepunktssystem. Utstyret er i bruk.

Forslaget er premiert med kr 6 000,-.



*Buskis kantklipper*



**Har du et forslag så send det inn - eller meld fra til forslagsutvalget på vegkontoret. Hvem vet - kanskje blir det premie og en ekstra slant i feriekassen. Forslag som gir besparelser, som fremmer sikkerheten eller har miljømessige fordeler.**

# Portrett av en likestiller

Tekst og foto: Lisa Sundstrom

Hallvard Haugan fikk Statens vegvesens likestillingspris for 1999. I begrunnelsen ble hans evne til å behandle medarbeidere likt - uavhengig av kjønn - trukket fram. Det ble også fokusert på hans vilje og forståelse for å tilrettelegge arbeidet i forhold til familie og barn. Han har fått æren for et godt arbeidsmiljø og stor jentepandel i et tradisjonelt mannsdominert miljø.

Stort bedre kan det vel ikke sies om en ekte likestiller, en rolig og avbalansert mann som handler framfor å bruke store ord.

Mange godord og hyllest til en godt voksen sjef sørget jentene på prosjektkontoret i Breivika for. Så er det også dette miljøet han har vært tilknyttet størstedelen av tida i vegvesenet. Halvt om halvt med jenter og gutter har han hatt rundt seg - og selv beskriver han miljøet som godt sammensveiset. De har tatt vare på hverandre, støttet opp om hverandre og hatt det sosialt trivelig.

## Jenter i bygg- og anleggsbransjen

Men før han ble ansatt i vegvesenet i 1989 hadde han mange år bak seg i

bygg- og anleggsmiljøet - et typisk mannsdominert miljø. Likevel har evnen til å tenke likt om jenter og gutter fått utvikle seg. Det fikk en gryende start da han jobbet i Selmer på 60-tallet og fikk se en kvinnelig kranfører som håndterte krana bedre enn noen mann. Dengang var det nærmest utenkelig at jenter skulle ha slike jobber, sier Hallvard. Men denne jenta var den flinkeste og mest utholdne - og han ble imponert over kvaliteter han ikke kjente til.

Senere ble hans respekt for jenter styrket da han fikk Susanne Svoldal i arbeid i Breivika. Hun var faglig dyktig, hadde praktisk innsikt og satte seg i respekt blant entreprenørene. Det var starten på å ta inn jenter i arbeid. Etterhvert var det stadig flere kvinnelige studenter og ingeniører som jobbet som stikningshjelpere - og som siden fikk jobb som kontrollingeniører. Han nevner alle; Eirin-Anne, Siri, Randi, Laila, Liv, Rigmor, Maryann, Linda, Anne-Lise og Tove. Jentene er flinke til å stille spørsmål og være nysgjerrige, sier Hallvard. Guttene spør mindre og kan late som de kan mer. Dessuten har tilstedeværelsen av jenter i miljøet vært en demper på et røft miljø. Jentene gjør



Prisvinner Hallvard Haugan

stemninga bedre - spesielt ovenfor entreprenører. Skinnet kan ofte bedra. Selv om de ser ut som ei «småjente» har de mye å fare med, har Hallvard erfart.

## Sammensveiset

Men uansett kjønn er det jobben de gjør som teller, sier Hallvard. Og han har hatt en fin gjeng sammen med seg i årene på prosjektkontoret i Breivika - både gutter og jenter. De har støttet opp om hverandre og trådt til når noen hadde behov for hjelp. Til tider har det vært hardt arbeidspress med krav fra arbeidsgiver samtidig som familielivet med små barn har krevd sitt. Noen

ganger har Hallvard vært redd for at presset har blitt for stort. Derfor har han vært fleksibel i arbeids-sammenheng - og tatt hensyn til samvær med barn og avlastning i perioder. At fleksibiliteten har gitt resultat viser også de ansattes hyllest av han. Hardkjøret var nok med på å sveise oss sammen, sier han. Vi har stilt opp for hverandre.

Det som har gjort sterkest inntrykk i forbindelse med likestillingsprisen - er begrunnelsen fra de som har vært «utsatt» for meg, sier han. Jeg har aldri tenkt at det som skjedde i hverdagen betydde så mye for de ansatte. Da var det



Gratulasjoner på kontordora

nok bra med den friheta jeg ga - med fleksibilitet. Dessuten var det artig at mannfolkene i Breivika var enige i dette siden også de har berømmet miljøet i Breivika, sier Hallvard.

## Hjemmets pris?

Men noen likestillingspris hadde han nok ikke fått hjemme, har kona spøkt med. Skjønt han tar sin del i hjemmearbeidet også. Dessuten har han gårdsbruk med sauer - og det krever sitt. Men i barndommen måtte alle ta sine tak. Vi var 4 gutter som vokste opp sammen, sier Hallvard. Med ei mor som var opptatt med gårdsbruk - måtte vi trå til -både i fjøsen, med oppvask og

brødbakst. Men når det kom folk til gårds gjemte han seg med brøddeigen. Dette var jentearbeid - og for flaut for et skikkelig mannfolk.

## Lang erfaring

Skikkelig mannfolk ble Hallvard tidlig. Som 14 åring hadde han sin første jobb i bygg- og anleggsbransjen. Senere avvikla han militærtjenesten, tok tekniske skoler og fikk jobb som ingeniør i Trondheim kommune i 1959 på veg- og gateavdelingen. Etter dette begynte han i 1962 i jobb på NTH, Materialprøvningsanstalt, avdeling for bygningsvarer, i 1962, hvor han proposjonerte og kontrol-

lerte betong. Det var betong som var hans spesialfelt. I denne tida jobba han blant annet med Alfheim svømmehall i Tromsø og Tromsøbrua.

I 1964 begynte han hos Selmer med ansvar for anleggsprosjekter som veg, vann og kloakk. Utbygging av Sjømannsbyen boligfelt i Tromsø og senere Krokenfeltet var en av Hallvards mange oppgaver. Krokenfeltet var et totalprosjekt sammen med eldreboligene, Otium, i Tromsødalen. I tillegg hadde han ansvar for betongkontrollen på Selmers anlegg i Troms og Finnmark.

Han har også vært med på flyplassbygginga i Tromsø, først med åpninga av flyplassen på Langnes i 1966 og 1974. Det var også andre store prosjekt i tida hos Selmer, blant annet havneutbygginga i Breivika, sier Hallvard.

I 1974 fikk Hallvard avdelingslederjobben i Furuholmen i Tromsø hvor han var med på avslutningsarbeidene på Sandnessundbrua og hvor også bygginga av Torgsentret, NRK-bygget, terminalbygget på Langnes flyplass, kontor og lager til Troms Kraft og kaia på Tromsfisk sto på programmet.

Fra 1980 - 87 jobbet han i et fylkeskommunalt selskap, Sentas, som hadde ansvar for utbygging av industriområder i Troms. De starta også aksjeselskap som jobba med utnyttelsen av naturstein i nordfylket. Før Hallvard kom til vegvesenet i 1989 var han også byggesjef i Siporex, et underselskap av Norcem. I den tida hadde han ansvar for bygg over hele landet, siden han var autorisert som entreprenør.

## Vegvesen-mann

Siden 1989 har Hallvard Haugan vært vegvesen-

Hallvard - en verdig vinner





Hallvard applauderer jentene som har laget sang

mann, med 1 år på Vegkontoret og resten av tida på prosjektkontoret i Breivika, før hele «Breivika-gjengen» ble flyttet inn på Vegkontoret nå i vår.

Tida som hovedveg-utbygger i Tromsø har gitt oss Brevikatunnelen, veger i Breivika, Tromsøysundtunnelen og nå sist Sentrumstangenten. Og stadig snakker Hallvard om det fine samholdet og arbeidsgjengen i Breivika. Men vi tok oss nok en del friheter, noen «snarveier» som ikke var like godt likt av ledelsen på vegkontoret. Slik sett ble vi nok sett på som egenrådige. Men noen ganger går det for sakte - og for mange skal være med på beslutningene, sier han. Da kommer vi ingen vei.

### Mer ansvar

I det private fokuseres det på enkle mål - penger og tid. Men det private markedet gir større frihet og ansvar til ledelsen. Det er både tøft, men også utfordrende. I vegvesenet er vi mer skjernet - og ansvaret er delt for mye opp. Det er vanskelig å se helheten i et prosjekt. Et byggeprosjekt, som er opplest og vedtatt, bør gi større frihet til de ansvarlige - innen gitte rammer, sier Hallvard.

Ansvar er viktig for Hallvard - både for egen del og i forhold til andre. Han har lært seg å la de unge, jenter og gutter, få prøve og feile. Det er bare slik de lærer for framtiden. Selv om ting blir gjort på en annen måte enn jeg hadde tenkt - blir resultatet bra. Og i den grad det ikke blir det - kan vi snakke sammen - og høste av erfaringene, sier han.

«Frihet under ansvar» heter det visstnok, sier Hallvard -

og vi forstår godt at han har fått likestillingsprisen. Denne mannen, 65 år gammel, har skjönt noe svært mange, både yngre og eldre ikke har forstått. Dessuten har han lært av livet. En ung, kvinnelig kranfører - en gang på 60-tallet - hjalp han godt i gang. Resten har han klart utmerket selv!

### Hallvard sine høner

(mel: Pål sine høner)

*Han Hallvard han ansatte mang ei slags jente  
De fleste var unge, hva mer kan man vente.  
De planlegger vei de sjekker og stikker  
Men noen diktere er de jo ei.*

*Hor nå her hva vi nå forteller  
Jentene de går rundt og steller  
Men prisen skal han ha  
Han Hallvard è bra  
Nå roper hans høner et høyt hipp hurra!*

*Det var Halvards egne ansatte som foreslo prisen til han.  
Jentene hyllet han i tillegg med sang ved tilstelning på vegkontoret*



### Sang

(mel: Jeter som kommer og jenter som går...)

*Det starta opp med Jemy,  
før 10 år sia nu,  
Han Hallvard skull regjere,  
når tunnel sku erstatt bru.  
Ho må ha gjort godt  
imtvokk  
ho må ha satt nån spor.  
Før det vart nesten  
kvinnfolk på  
kvært einaste kontor*

*Ref.  
Jenter som kommer og  
jenter som går  
jenter med bein i nesa  
jenter som tar en tår.  
Hos oss er det  
kvalifikasjonan som vår  
ikkje om du sett å pesse  
eller står:*

*Du akseptet oss alle  
såg tel det svake kjom.  
Kvinnfolk kann styr mota  
gravide fikk si lønn.  
Nu har du vært i Oslo  
fortjent fikk du en pris  
Og vi vil her få hedre deg  
på vanlig Breivik-vis.*

*Ref*

# Pensjonistene har samlet seg

12. mai var det stiftelsesmøte for vegvesenets pensjonister i Troms fylke. Begivenheten fant sted på Bardufosstun med 55 av våre pensjonister og vegsjefen til stede.



Styret i vegvesenets pensjonistforening i Troms

Stemninga på stiftelsesmøtet var god og ordet pensjonist har etterhvert fått en annen betydning enn tidligere. Dette er aktive, oppegående og kreative folk som gjerne vil ta et tak. Nærheten til vegvesenet er viktig, og det er planer om ulike former for samarbeid i tida som kommer. Det er positivt at tidligere vegfolk har organisert seg i ei felles forening. Det lover godt for oppgaver, opplevelser og fortsatt samhold.

**Agnar Kvernmo ble valgt til leder for Troms-pensjonistene. Styret ble ellers: Trygve Seppola, nestleder Charles Hermansen sekretær**

**Arne C. Olsen, kasserer Styremedlem: Hans Kiil og Jan Johnsen Varamedlemmer: Bård Indseth og Martin Rognli Revisorer: Ole Sandvik og Bjørnar Flatebø**

Vi regner med å høre mer fra denne gjengen i tida framover!



55 pensjonister fra vegvesenet i Troms var samlet til stiftelsesmøte på Bardufosstun 12. mai

# Finland - reisebrev fra studietur

Tekst og foto: Eilif Mathisen

Denne gangen er reisebrevet fra Finland, som mange av leserne kjenner som ferieland og innkjøpssted for billige kjøttvarer. Etter nesten 2 måneders omgang med bare finner i arbeid og fritid føler jeg likevel å ha fått en noe dypere innsikt i land og folk enn det som er mulig under en ferie eller handletur.

Oppholdet har vært konsentrert om byene Helsinki, Oulu og Rovaniemi, med noen dagsturer ut derfra. Disse byene har hver sitt særpreg. Helsinki er en raskt voksende storby, med en blanding av monumental 1800-tallsarkitektur og moderne byggverk av den typen som finske arkitekter er verdenskjent for. Det er en lettvinnt by å ta seg fram i, med et meget godt kollektivtransportnett bestående av lokal-



Fra fergeterminalen i Mariestad på Åland

tog, T-bane, trikk og buss, alt innenfor samme billettsystem.

Et populært utfartsmål er nabolandet Estlands hovedstad Tallinn. Dit går det en mengde båter hver dag (ca. 4 timer med «vanlig» båt, 2 timer med

hurtigbåt). Svært billig er det også, en tur/returbillett med lugar koster ikke mer enn et par hundre mark. Da kan man overnatte ombord og ha en dag på land i Tallinn.

Jeg dro dit en dag i et møte med det estiske vegdirektoratet. Det var midt i uka, og jeg var trolig en av de yngste passasjerene ombord. Resten var stort sett pensjonister med trillebagg for å frakte den tillatte ølkvoten ombord og på land.

*I Helsinki var det laget en kirke i is - kopi av en kirke fra forrige århundre*

Av spesielle begivenheter mens jeg var i Helsinki kan nevnes VM i isbading, som hadde deltakere fra 16 land, men ingen norske. Finnene svømte raskest, men en russer svømte lengst (600 m). Tilskuerne kunne få delta mot å betale 50 mark, uten at det fristet noe særlig.

Ved siden av Helsinki er Oulu den by i Finland som vokser raskest. På en måte minner den om Tromsø, som en ekspansiv universitetsby i en landsdel som ellers strir med fraflytting. Men universitetet er ikke det eneste som finnes i Oulu. I tillegg til tradisjonell trefored-

lingsindustri er byen et sentrum for IT og elektronikkindustri, som er Finlands store vekstnæring. Denne bransjen domineres av Nokia, som ofte sammenlignes med Statoil i Norge (25 % av Finlands eksportinntekt). Finland er trolig i dag det mest IT-orienterte land i Europa. Det merkes også i vegvesenet, som satser stort på elektronisk innsamling, bearbeiding og viderefremming av vegdata, både om føreforhold og andre fakta. Vegvesenet gir faktisk mer detaljerte værddata på tekst-TV og Internett enn hva Værvarslinga gjør. En kan nok av og til undres på om nytten av den store datamengden står i forhold til kostnadene, når en vet at værforholdene er så stabile at ingen kan huske at en veg har vært stengt på grunn av uvær. Men som leserne vet, har finnene et godt vegnett, som de er opptatt av å ta vare på og bruke best mulig. Bilen brukes mye, og begrensning av den frie bruken (f.eks. politi- overvåking) er ikke særlig populært. Det er neppe tilfeldig at motorsport er en av landets mest populære sportsgrener, og at racerkjøreren Mika Häkkinen er en folkehelt.

En spesiell utfordring i areal- og transportplanlegging langs Bottenviken er at det i dette området fortsatt skjer en landheving etter istida på nesten 1 cm pr. år. Det

gjør det ikke enkelt å planlegge havner på lang sikt i et farvann som dessuten er ganske langgrunnt. Noen fleiper med-at båten mellom Umeå og Vasa, som går med under-skudd etter at taxifreesalget ble slutt i EU, kanskje kan reddes hvis det kommer opp en holme i internasjonalt farvann som den kan anløpe.

Selv om mange av leserne sikkert forbinder Finlandsferie med Oulu eller Vasa, er det nå Rovaniemi og Lappland som er turistområde nr. 1. Med basis i «julenisseparken» (som minner sterkt om Disneyland) og snøscootersafari er det her skapt en stor vinterturisme. Det er et tankekors at de største alpinanleggene på Nordkalotten finnes i et land der fjellene bare er noen hundre meter høye. Folk som jeg snakket med i reiselivsbransjen var svært interessert i et

samarbeid med norske kolleger for å forlenge sesongen og gi et bredere tilbud. Her er det nok opp til nordnorsk reiseliv å gripe sjansen.

Finnene er blitt svært internasjonalt orientert. De er opptatt av sin plass i EU og prioriterer nok Europa sterkere enn Norden. De fleste under 50-årsalderen snakker godt engelsk. Det er i dag langt lettere å ta seg fram i Finland med engelsk enn med svensk. Det oppfattes forøvrig som et irritasjonsmoment at dansker og nordmenn forventer at finnene skal snakke svensk, mens de selv snakker dansk eller norsk. Vi tenker nok ikke på at disse språkene er ganske forskjellige og uforståelige for finner som ikke har svensk som morsmål, men bare har lært det som sitt andre språk (gjelder 95 % av befolkningen).

Ellers er man opptatt av

forholdet til Russland og de muligheter det gir, også på samferdselssektoren. Jeg fikk inntrykk av at alle regioner har sin egen mellomriksveg eller -jernbane som de vil satse på. Men hittil er det ikke mye trafikk å dele på. Jeg var på et halvtimesbesøk på tollstasjonen i Salla i østre Lappland, men ikke et eneste menneske passerte grensen i dette tidsrommet.

Denne tiden i Finland har lært meg mye, både om transport og om land og folk forøvrig. Åpenheten i faglige spørsmål har vært stor, og det sosiale samkvem er aldri noe problem i dette landet. Det er kanskje typisk for det moderne Finland at selv små bygdesentra har gjerne 2 dominerende byggverk: et moderne offentlig bibliotek, og en «teknologipark» der det produseres en eller annen komponent til Nokias elektronikkindustri.

Julenisseparken i Rovaniemi



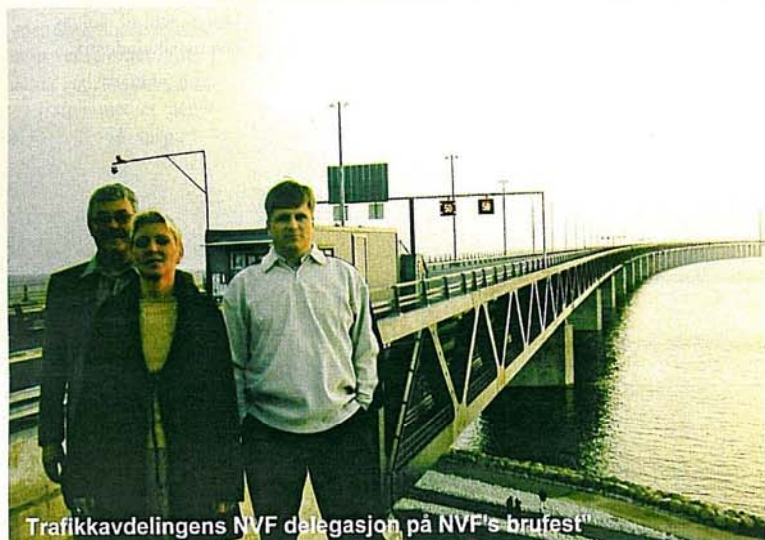
# Øresundbrua

NVF-kongressen arrangeres hvert 4. år. NVF står for Nordisk Vegteknisk Forbund. Kongressene, som heter Via Nordica, er et faglig samlingspunkt. NVF har flere faglige utvalg, hvor også vegvesenet i Troms er representert. Årets kongress ble avviklet i Malmø - og var den 18. i rekken. En del av programmet var viet Øresundsforbindelsen, brua mellom Sverige og Danmark, som ble åpnet 1. juli



Øresundsforbindelsen åpner 1. juli 2000

Foto: Knut A Henriksen

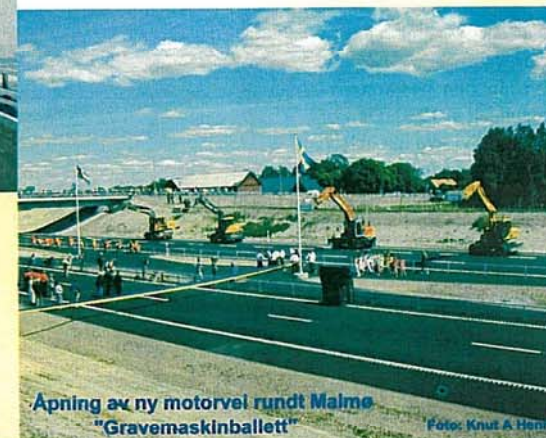


Trafikkavdelingens NVF delegasjon på NVF's brufest

Fra venstre: Knut Arne Henriksen, Siw Tylthum og Per-Ivar Harila



Øresundsforbindelsen - NVF-vegfestival i Danmark  
Trafikkløypen er 200 m



Åpning av ny motorvei rundt Malmø  
"Gravemaskinballett"

Foto: Knut A Henriksen



NVF's kongressmiddag 2000  
Vegvesen og kollegaer i Vegverket i Luleå

Foto: Knut A Henriksen



# Korseminar på Vegmuseet

Tekst: Helene Bråten  
Foto: Gunnhild Rosenfeldt

Alle sangglade vegvesen-folk var invitert til å delta på korseminar på Vegmuseet 14. til 16. juni i år under den kjente kor-dirigenten Per Oddvar Hildre. Fra vårt lokale kor «Kor Arti'c» deltok 9 personer. I alt kom ca 140 sangglade vegvesenfolk fra hele landet (flest fra Dovre). Seminaret startet fredag ettermiddag og endte opp med konsert søndag kl. 1230. Da hadde vi øvd inn hele 7 sanger, både på spansk, afrikansk, nynorsk og en folketone fra Jamaica. Så dirigenten overdrev ikke så mye, da han lovet oss «blod, svette og tårer»! Og enda hadde vi over-



Konsert på Vegmuseet 18. juni

skudd til sosialt samvær, bl.a. med Finnmark-gjengen som vi har sunget sammen med før. Det var en fornøyd forsamling som vendte

nesen hjemover søndag. Vi var skikkelig oppglødd alle sammen og nynnet hele turen hjemover: Yo solo Espero ese Dia....

**Bli med i Kor Arti'c**  
Vi oppfordrer alle som liker å synge til å bli med i Kor Arti'c, slik at vi blir et stort og velklingende kor. Det blir arrangert Kultur dager i juni 2002., hvor Kor Arti'c tar sikte på å delta. Vi satser på å starte med øvinger igjen til høsten, så snart vi får ny dirigent. Vår dirigent gjennom 2 år, Minda Fiskum, forlater Tromsø, så koret må finne en ny dirigent. Si fra hvis du vet om noen som vil dirigere oss.



Troms-koristene: fra v. Edel, Hallvard, Kirsti, May-Goril, Astrid, Helene. Bak: Gunn og Inger-Johanne



## HMS-ideer?



# Kvinnen som viser vei!

I august i fjor deltok hun på Kvinner Viser Vei på Hamar. Statens vegvesen hadde egen stand hvor publikum fikk møte dyktige kvinner i etaten fra hele landet og alle nivå.

1. mai i år begynte Solveig Hansen i vikariat som distriktsleder på Harstad trafikkstasjon. I nesten 4 år (foreløpig) skal Solveig lede sine medarbeidere og aktiviteter i Harstad trafikkdistrikt. Vi vet at det venter mye arbeid framover, blant annet med å tilpasse bemanning, kompetanse og organisasjon til økonomi og oppgaver som vi skal løse.

Vi ønsker deg lykke til og alt godt i en krevende, utfordrende og lærerik jobb som distriktsleder. Kanskje bringer du med deg nye tanker, ideer og løsninger på rutiner og oppgaver. Det vil bli spennende. Vi er med på lag, samme lag og i samme riktige retning. Noen har sagt det før «Sammen er vi dynamitt» (i alle fall kuler og krutt)

**Stå på Solveig. Dette klarer du veldig godt.**

*Hilsen dine arbeidskamerater på Harstad trafikkstasjon*



1. mai overtok Solveig ledelsen på Harstad trafikkstasjon - feiret med ballonger og godord fra kollegene.

# Godord til vegvesenet!

I forbindelse med grunnavstøelse på ny E6 forbi Andselv har Vegvesenet mottatt trivelig hilsen fra en av grunneierne, Eivind Sivertsen. Han sier: *Slike regulerings saker kan være traumatiske for de som blir skadelidende. Synes derfor det er grunn til å understreke den menneskelighet som har vært utvist fra samtlige av de personer fra Statens vegvesen som vi har vært i berøring med, noe som har gjort problemene og ubehaget i anleggstiden lettere å overkomme.*

## Takk

Tusen takk for gave og blomster i anledning min 50 - årsdag.

*Hilsen Torleif Hole*

Tusen takk for gave og oppmerksomhet i forbindelse med min 50 års dag.

*Arnlot Ursfjord*

Hjertelig takk for gaver og blomster fra vegkontoret på min 50 års dag og for gavesjekk fra mine kolleger.

*Henry Grønning*

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 50 års dag. Takk for gave og blomster.

*Hermud Johansen*

Takk for oppmerksomheten i anledning min 50 års dag, og tusen takk for den fine kniven og blomsterbuketten.

*Hilsen Edmund Nilsen*

Takk til alle som bidro til at likestillingsprisen som jeg fikk ble en stor og "rar" opplevelse for meg.

*Hallvard Haugan*

Til alle som var med på **velferdstur til Danmark.**

Tusen hjerteli' takk for blomstran og drikka som æ fikk i etterkant av turen. Blei heilt overvelda!

En super tur og en forferdeli arti gjeng å reise med!!!! Tar mer en gjerne en reprise.

*Klem fra Ann Jorunn*

## 25 års tjeneste i etaten

Roald Rasmussen, Lundenes, 2. juli  
Gisle Storhaug, Tromsø, 14. juli  
Eldar J. Hanssen, Silsand, 28. juli

## Vegstikka

Frist for innsendelse av stoff til neste nummer:  
1. september 2000!

## Velkommen!

Astrid Eide, seksjonsleder trafikk, Vegkontoret  
Stein-Helge Nygård, fagarbeider (elektriker)  
Produksjon Tromsø

## Vi gratulerer

### Med 50-års dagen

Edmund M. Nilsen, Seljebakk, Finnsnes 7. mai  
Henry Terje Grønning, Bardu 8. mai  
Julieta Bakkeli, Storsteinnes 18. mai  
Hermud A. Johansen, Storsteinnes 20. mai  
Arnlot Ursfjord, Keianes, Moen 7. juni

### Med 60-års dagen

Ernst Ivan Jensen, Oksvik, Lyngseidet 2. juni  
Inge M. Wang, Bardu 26. juni  
Paul G. Jernberg, Nordkjosbotn 18. juli  
Petra Marie Lunde, Tromsø, 14. august  
Lillian Størmer Eriksen, Tromsø 15. august  
Gerd Giæver, Tromsø 15. august  
Karin Nyvold, Tromsø 17. august

## Takk for oss!

Svein Markussen, Harstad,  
Arthur Osvaldsen, Nordkjosbotn  
Kjell Stenvoll, Øverbygd  
Viggo Berglund, Tromsø  
Bente Alise Hansen, Tromsø  
Henry Strand, Tromsø  
Bente Kirksæther, Harstad

### Permisjon

Arild M. Åsheim, Produksjon Harstad, har permisjon i 1 år til 20. mai 2001.