

C

*God Jul
og
Godt Nyttår*

REFLEXEN

BEDRIFTSAVIS FOR
STATENS VEGVESEN
FINNMARK

NR. 4 — 1986
5. ÅRG.

En epidemi av flytte-
galskap.

side 4—5

Sambandet må utnyttes
bedre.

side 6—7

Vi fikk mer for pengene.

side 12—13

Leserundersøkelse.

side 19



REFLEXEN

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Finnmark

Redaktør:
Bjarne Langseth

Redaksjonsråd:
Karl S. Foslund, formann
Kjell R. Johnsen, nestform.
Halvar Halonen
Per Kling Mathiesen
Anne Lise Teigen

Opplag:
1500 eksemplarer

Trykkforum A.s
Vadsø

INNHold

Madam Curie's lov	3
En epidemi av flyttegalskap	4
Trives meget bra, men flytter	5
Sambandet er godt, men må utnyttas bedre	6
De ansatte som informatører	8
Store vegbegivenheter i Finnmark	8
Se opp for asbest	9
Gamle minner	10
Vi fikk mer for pengene	12
Han holder sin hånd over oss	14
For bedre transport	15
Finnmark er etablert i toppsjiktet	16
Det er satset mer enn noengang på trafikksikkerhet	17
Om arbeidstid	18
Leserundersøkelse	19

FORSIDEBILDE: Det har herjet en epidemi av flyttegalskap ved vegkontoret i Finnmark. Øystein Langdalen, Rig-mor Leirvik og Per Morten Lund er tre «søringer» som føler seg overbevist om at de må flytte sørover nå.

(Foto: Bjarne Langseth)



Madam Curie's lov

Vegkontoret i Finnmark har de siste månedene opplevd en flyttemani vi heldigvis sjelden er utsatt for. Etter flere år med en ganske stabil bemanning, så skjer det altså at bl.a. en tredjedel av de ansatte på planavdelinga sier opp i løpet av forholdsvis kort tid.

Hvorfor reiser de? Hva galt har vegvesenet i Finnmark gjort som skremmer bort så mange av de ansatte, som etaten er så avhengig av?

Dette er naturlige spørsmål å stille i en slik situasjon. Det er likevel grunn til å tro at en av hovedårsakene er at disse har tjent sin tid i Finnmark. Så lenge vi er avhengig av kvalifisert arbeidskraft utenfra, må vi også regne med at etter en viss tid vil de fleste vende tilbake til der de har sine røtter. Menneskene er nå engang slik at vi er sterkt knyttet til våre utgangspunkt. Slekt og venner, miljø og natur, som vi er oppvokst med er ikke så lett å rive seg helt løs fra.

Det er selvfølgelig også andre årsaker til at vi har problemer med å få søkere til ledige stillinger og å holde på folk i lengre tid. Det er blitt fokusert mye på lønnsnivået. Det har nok sin betydning, men neppe så stor som mange vil ha det til. Det er et annet poeng som nok har stor betydning, uten at det blir nærmere definert enn: «— vi trives ikke så godt, — dårlig arbeidsmiljø», el. lign. Kanskje kommer årsaken fram i Madam Curies lov, som sier: **«Man legger aldri merke til ting som er gjort, bare til hva som gjenstår.»**

Premieres de ansatte tilstrekkelig, ikke bare lønsmessig, men med ros og oppmuntring? Får de ansatte nok igjen for sin innsats?

Vær med og bryt Madam Curies lov slik at vi kan skape bedre miljø og større arbeidsglede, kanskje det kan være med å ta vare på det viktigste arbeidsredskap Statens vegvesen har — menneskene.

Vi har ellers i dette nummeret prøvd å få med mest mulig variert stoff, og selvfølgelig best mulig. Men det er tross alt du som leser som vet best hva som er godt stoff og hva Reflexen bør inneholde. Derfor har vi i dette nummeret gått ut med en leserundersøkelse. Send inn skjemaet på side 19 i utfylt stand og du vil være med å hjelpe Reflexen til å bli en bedre bedriftsavis for Statens vegvesen, Finnmark.

Redaksjonen ønsker alle sine lesere en riktig god jul og et godt nyttår.

BjaLa

En epidemi av flyttegalskap svekker vegkontoret i Finnmark

Tekst og foto:
Bjarne Langseth



— Nå flytter vi sørover, sier tre søringer på flyttefot fra vegkontoret i Finnmark. Øystein Langdalen, Rigmor Leirvik og Per Morten Lund speider mot andre beitemarker. Det er vel neppe oppfordringen fra «Statens Flyttekontor» som har vært utslagsgivende. Plakaten stammer imidlertid fra en film fra finnmiljø hvor man er kommet i en situasjon der staten oppfordrer folk nordpå til å flytte sørover.



Dette er den litt spesielle annonsen som vegvesenet i Finnmark har benyttet for å få søkere til og av de ledige stillingene. Annonsen ble lagt merke til og fikk rosende omtale, men altså ingen søkere.

Vegkontoret i Finnmark lider for tiden under den reneste epidemi av flyttegalskap. Planavdelingen er nå nærmest å betrakte som katastrofeområde med sine tomme kontorer og ventende arbeidsoppgaver. Bunnivået er nådd nå med en tredjedel av stillingene på avdelingen ubesatt. Plansjef Kjell Kvåle speider over hav mot syd og roper lengselsfullt gjennom annonser og møter: «Hvor bliver ingeniørene, kommer ikke sivilingeniørene?» Men disse høyt skattede menn og kvinner med sine våpen av utdanning og erfaring har falt for de fete tilbud og det behagelige klimaet — eller hva det nå måtte være — i syd. I alle tilfelle virker det som om vegsjef Johnsens bue er for veik for de fleste og at Finnmark må skyte en hvit pil etter full bemanning.

— Av avdelingens 33 stillinger er 11 nå ubesatt. Dette er selvfølgelig en uholdbar situasjon og Vegdirektoratet minner oss også stadig på at vi ligger dårlig an med plandekningen, sier plansjef Kjell Kvåle.

— Hva er nå gjort for å bedre denne situasjonen?

— Vi har prøvd oss både på tradisjonell og utradisjonell annonsering i håp om å få potensielle søkere interessert i Finnmark og det vi har å tilby i jobb og fritid. Vi fikk utformet en ganske spesiell annonse som vi var ganske godt fornøyd med. Vi fikk også god respons på den i form av skryt for måten vi annonserer på og originaliteten — men hva hjelper det når vi ikke får søkere på den?

Nå prøver vi oss i utlandet. Annonsering i tekniske tidsskrifter i Sverige og Danmark ser foreløpig ut til å gi resultater, men det er for tidlig å si hvor vellykket det blir. Plansjef Kjell Kvåle legger ikke skjul på at han inntil nå har god fornøyd med de som blir igjen. De blir jo ganske hardt belastet og de har vist en fin innstilling, — men hvorfor vil

Sivilingeniørene

Mørketid over Finnmark går, høyt på skansen i kuling står vegsjef Johnsen fra Vadsø, — speider over hav mot Sør-Norge: «Kommer ikke ingeniørene?»

Mer enn elleve de jobbet så, ryktene gikk, mot Sør-Norge gå bleke og grå; — da steg det: «Hvor bliver ingeniørene? kommer ikke sivilingeniørene?»

Men da solen forsvant for godt uten at Finnmark en søknad har fått ble det som storm at høre: «Hvor bliver ingeniørene? kommer ikke sivilingeniørene?»

Stille, stille i samme stund alle dro, og fra den sydlige bunn skulpet som sukk mot Finnmark: «Borte er ingeniørene, flyktet er sivilingeniørene.»

I alle framtidige hundrede år vegkontoret i Finnmark får høre i mørketidsdager: «Borte er ingeniørene, flyktet er sivilingeniørene.»

Bjarne Langseth



ikke flere ingeniører og sivilingeniører komme til dette fine fylket vårt da? Her sitter vi jo oppe på toppen av verden og har det så bra som noen kan forlange.

— Trives meget bra, men flytter

— Vi har hatt det meget bra i Vadsø. Arbeidsoppgavene har vært fine, miljøet på vegkontoret er alle tiders og vi har funnet oss godt til rette i lokalmiljøet. Dette sier overingeniør Per Morten Lund, som sammen med sin fru, Trude Schistad, også overingeniør, nå flytter til Lillehammer.

Denne uttalelsen er ikke høflige usannheter i avskjedens stund. Den er heller ikke enestående. De fleste som forlater vegkontoret i Finnmark gjør det med vemod. Egentlig så trives de bra både privat og i jobb.

Røtter i sør

— Men hvorfor i himmelens navn flytte da?

Svaret som Per Morten gir er nok også ganske nært et standardsvar for de fleste utflyttere fra Finnmark.

— Vi kommer begge søfra og har våre røtter der. Etter 5-6 år i din første jobb har du jo også et behov for å få litt annen erfaring et annet sted.

Per Morten legger heller ikke skjul på at tapet av barnehageplasser var sterkt medvirkende til beslutningen om å flytte. Barnehagesituasjonen er ikke god i Vadsø, selv om mye nå ser ut til å bedre seg.

— Et annet problem i Vadsø er jo den store gjennomtrekken av folk overalt. Det er lett å få gode venner, men før du blir skikkelig kjent med dem så flytter de sørover.

— Vi flyttet til Vadsø i 1981 fordi vi hadde lyst til å flytte nordover, sier Per Morten Lund. I Vadsø var det størst sjanse for å få hus og det var lett å få gode jobber.



Mye positivt vi vil savne

— Hvordan ser du på tanken om å komme tilbake til Vadsø?

— Hvis vi ikke trives på Lillehammer ser jeg ikke bort fra at Vadsø igjen er aktuell. Her er det mye positivt som vi vil savne — men husk at tross alt så har vi jo våre røtter i Sør-Norge, sier Per Morten Lund.

Rune Hermansen omkom på Svalbard



Fredag den 10. oktober omkom Rune A. Hermansen da flyet han førte styrtet like etter avgang fra flyplassen i Longyearbyen på Svalbard. Hermansen hadde permisjon fra sin stilling som overingeniør ved vegkontoret i Finnmark. Han etterlater seg kone og to barn.

Personalkonsulent



Førstekonsulent Synnøve Johnsen, som er ped. kons. ved biltilsynsavg., er ansatt som personalkonsulent og leder av personaleseksjonen. Hun tiltrer 1. februar.

TROND SKORSTAD

er ansatt som avd.ing. og tillagt hovedansvaret for drift av ny generasjon vegdatabank.

HERMOD BITI

er ansatt som verneleder. Han tiltrådte 1. september.

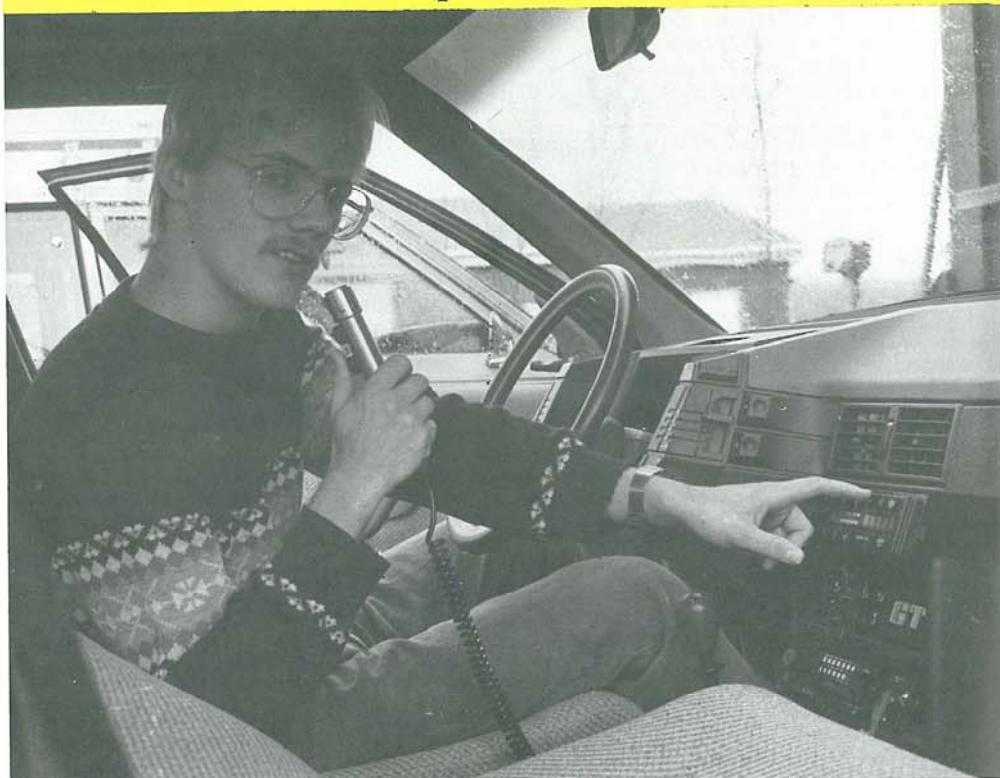
GUDMUND SIVERTSEN

er ansatt som oppsynsmann.

ERLING NILSEN

er ansatt som oppsynsmann på Havøysundanlegget.

Sambandet er godt, men må utnyttes bedre



Dette utstyret er meget godt, bare vi lærer å utnytte det fullt ut, sier Svein Ove Lamøy.

(Foto: Bjarne Langseth)

Bjarne Langseth

— Det er dessverre altfor mye uvitenhet ute og går når det gjelder vegvesenets sambandsutstyr. Det er et meget godt utstyr og de som har lært seg å utnytte alle mulighetene det gir, har også stort utbytte av sambandet vårt.

Dette sier radioservicemannen i vegvesenet i Finnmark, Svein O. Lamøy, som er stasjonert på vegsentralen i Skipagurra.

— Det er spesielt en ting jeg gjerne vil ha forklart skikkelig til de som bruker sambandet, og det er hvor viktig det er å ha kodet gruppeanrop 66010. Dette må gjøres av den årsak at hvis noen skal ha tak i en person i en bil, men ikke vet i hvilken bil han er, så må gruppeanrop benyttes.

Du kan ringe fra telefon og ut til sender. Det er da viktig å være klar over følgende:

Med tonetastafon, (tastafon som gir fra seg et pip hver gang du trykker på en tast) slår du nummeret til telefonoverdraget og venter til den åpner linja. Slå så nummeret direkte til den bilen eller maskina du skal ha tak i.

Uten tonetastafon, derimot, må du når telefonoverdraget åpner linja, vente til gruppeanropet sendes ut, og så spørre etter den person eller maskin du

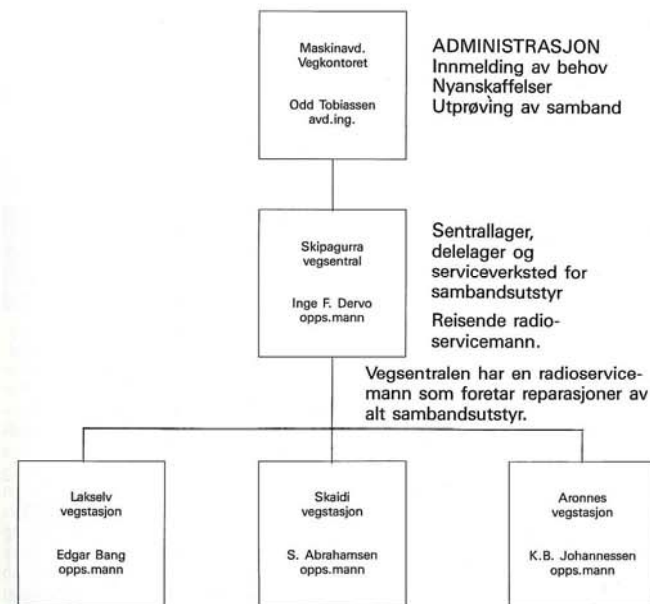
skal ha tak i.

— Å lære seg sambandsutstyret vårt er ikke vanskeligere enn å sette seg inn i hvordan tekst-TV betjenes, sier Lamøy. Grunnen til at det tar lengre tid er vel kanskje at det ikke virker fullt så interessant.

Svein Ove Lamøy har vært vel ett år i jobben som radioservicemann i Skipagurra. Han opplever jobben som interessant, men det kan ofte være vanskelig å være så alene i en funksjon og ikke ha noen å henvende seg til når problemer oppstår.

— Det tok litt ekstra tid til å begynne med å sette seg inn i arbeidet fordi jeg måtte finne ut alt på egen hånd, men nå går det bedre og jeg vil nå framover prøve å satse på å bedre opplæringa på sambandsutstyret vårt, sier Svein Ove Lamøy.

ORGANISASJONSPLAN FOR RADIODRIFTA



Hver av vegstasjonene har en montør som foretar montering/ demontering av sambandsutstyr. Montørene gjør også mindre reparasjoner.



Radioservicemannen vår holder til på vegsentralen i Skipagurra, hvor han har verksted og muligheter til reparasjoner av utstyret.

(Foto: Bjarne Langseth)

Sambandsseksjonen

Sambandsseksjonen ved vegvesenet i Finnmark består av følgende personer:

Adm. leder: Avd.ing. Odd Tobiassen, vegkontoret.
Serviceleder: Oppsynsmann Inge Fred Dervo, Skipagurra.
Radioservice: Radioservicemann Svein O. Lamøy, Skipagurra.
Montører: Johan Kaaby, Lakselv, Odd Bjørkli, Skaidi, Kjell Boland, Alta

Kommunikasjonen i fylket administreres fra vegkontorets maskinavdeling. Her har avd.ing. Odd Tobiassen ansvaret for hele fylket.

Reparasjoner av kommunikasjonsutstyret administreres fra Skipagurra. Alle henvendelser skal skje til oppsynsmann Inge Fred Dervo. Hvis han ikke er tilstede skal henvendelsen skje til oppsynsmann Asbjørn Berghardsen. Henvendelser bør ikke skje til vår radioservicemann.

Avd.ing. Odd Tobiassen arbeider nå med å lage en enklere brukerveiledning som han regner med å ha ferdig til jul.

NMT er dobbelt så dyr som OLT

Bruk av NMT-mobiltelefon faller dobbelt så dyrt som bruk av OLT-mobiltelefon og intern mobilradio. Dette gjelder både innkjøp og driftskostnader.

Dette viser en kostnadsvurdering og analyse for vegvesenets mobiltelefoner og mobilradioer i det interne samband som vegdirektørens rådgivende ledergruppe har fått gjennomført. Med bakgrunn i dette har vegsjefen gitt uttrykk for at Statens vegvesen, Finnmark skal være restriktiv — inntil videre — med å kjøpe inn NMT'er.

Dobbelmontering i biler med både internt mobilradio og OLT/NMT-mobiltelefon bør ikke skje. Det bør være nok med en type sambandsutstyr i hver maskin/bil. Hvilken type bør vurderes i det enkelte tilfelle.

Vårt interne samband er nå ved alle basisstasjoner med unntak av Gednje, utrustet med telefonoverdrag. Dette gir muligheter for å komme inn på telefonnettet fra våre interne mobilradioer. Utnyttelsen av denne muligheten er svært liten til nå og skyldes sannsynligvis mangelfull informasjon/opplæring i bruk av intern mobilradio.

Mange ansatte i vegvesenet i Finnmark har etterlyst klarere retningslinjer for hvordan de skal forholde seg til informasjon.

- Hva skal vi gjøre når massemedia spør?
- Har vi lov å uttale oss om noe som helst?
- Bør vi si minst mulig?
- Hvordan skal vi oppføre oss overfor massemedia?
- For å gi svar på noen av disse spørsmålene gjengir vi her i Reflexen et foredrag som vegsjef Geir Johnsen holdt på et internt mediakurs for ledergruppa ved vegvesenet i Finnmark i juni i år.

De ansatte som informatører

Foredrag på internt mediakurs i Vadsø 18. juni 1986

Av vegsjef Geir Johnsen

Om ikke Statens vegvesen Finnmark er fylkets største grunneier, så er vi ihvertfall fylkets største nabo. Og vegvesenet har en omfattende kontakt med sine naboer, med brukere av vegene og med myndighetene. Staten sysselsetter også et stort antall tjenestemenn, maskinentreprenører, leverandører og rådgivere. Finnmark er også et lite samfunn med store avstander og hardt klima.

Alt dette er forhold som gjør at det stilles store krav til informasjon og kontaktarbeid. Kravet om at transport og ferdsløst størst mulig grad skal foregå etter den enkelte trafikants behov og ønsker kan i mange tilfeller være svært vanskelig å oppfylle. Det er derfor viktig å bevisstgjøre den enkelte medarbeider for motivene bak og nødvendigheten av informasjon.

Mitt grunnleggende syn er at informasjonsrett og informasjonsansvar skal deles i størst mulig utstrekning. Dette krever imidlertid at den enkelte ansatte er klar over sin begrensning og ikke går ut over sitt kompetanseområde. Ikke alle vil ha det samme ansvar, muligheter eller evne til medvirkning i dette arbeidet. Men alle medarbeidere bør kjenne til de behov som skal fylles av denne del av virksomheten. Ingen kan bare tillate seg å være mottager av informasjon. I utgangspunktet bør den enkelte arbeidstaker kunne uttale seg og gi muligheter for å uttale seg innen sitt eget ansvarsområde. Imidlertid bør ledelsen på de ulike nivå være ansvarlig for å informere utad på områder hvor retningslinjer savnes eller hvor det mangler prinsipp-avklaringer.

Som i de fleste andre fylker har også vegvesenet i Finnmark en informasjonsmedarbeider. I den utdrettede informasjon er en av hans primære funksjoner å være kontaktpunkt mellom omgivelsene og etatens fagfolk på ulike felter. Alle ansatte i etaten kan komme i en situasjon hvor de får spørsmål fra massemedia eller fra publikum forøvrig. Felles for alle fra vegarbeider til ledelse må være at vi ikke skal være avvissende. Redegjør for det du kan og har greie på, og som er innen ditt kompetanseområde. Ta ingen sjanser på spekuleringer eller antakelser. Si heller klart fra om at dette kan du ikke svare på eller «dette må jeg undersøke nærmere». Avtal så og kontakte vedkommende med nærmere opplysninger. Hold alltid hva du lover. Får du spørsmål om ting som ligger utenfor ditt arbeidsfelt eller ansvarsområde, så vær likevel ikke avvissende. Det er da din plikt å henvise til vedkommende som kan svare, eller til informasjonskonsulenten som vil formidle den riktige informasjon. Vi har dessverre hatt eksempler på at folk i etaten har kommet ut til massemedia med feilaktig informasjon på grunn av at de har tatt sjansen på at de satt inne med de riktige opplysningene. Det skjer også at viktig informasjon ikke kommer ut på grunn av at vi ikke er skolert nok i å opptre overfor massemedia.

Store vegbegivenheter i Finnmark

Når dette leses er to store begivenheter i Finnmarks veghistorie behørig markert.

Havøysundbrua



Fredag den 5. desember ble Havøysundbrua offisielt åpnet med etterfølgende folkefest. I skrivende stund er det klart at avdelingsdirektør Per Tambs-Lyche ved Vegdirektoratets bruavdeling skulle foreta åpningshandlingen.

Øksfjordtunnelen



Fredag den 12. desember var en stor dag for Loppa og Hasvik kommuner. Etter to utsettelse ble det endelig klart at dette skulle være datoen for åpning av Finnmarks lengste tunnel. Øksfjordtunnelen er en en-feltstunnel som gir Øksfjord helårsveg og dermed også bedre kommunikasjoner for Hasvik.

Vi kommer i neste nummer tilbake med rapporter fra begge disse åpningene.

SE OPP FOR ASBEST!

Av yrkeshygieniker Lisbeth Aasmoe, Arbeidstilsynet, Tromsø

Asbest er et handelsnavn på ulike mineraler med fiberstruktur. Ved bearbeiding av asbesten frigjøres fibre (asbeststøv), og disse kan ha helsemessige skadevirkninger. Det kan ikke angis helt sikre grenser for hvor mye asbest luften vi puster inn kan inneholde uten at det medfører risiko for helseskade.

Helsemessige skadevirkninger av asbeststøvpåvirkning:

- forandringer i brysthinnen (brysthinnfortykkelse, forkalkninger, væske i brysthinnesekken)
- asbestose (nedsatt lungefunksjon, der hovedsymptomene er gradvis økende åndenød)
- lungekreft
- mesoteliom (kreft i brysthinnen eller bukhinnen)
- kreft i mage-tarm kanalen

Faren for lungekreft øker vesentlig hvis en som røyker utsettes for asbeststøvpåvirkning. Dette gjelder også dersom røyking og asbestpåvirkning skjer i forskjellige tider. Og den yrkeshygieniske grenseverdien for et kreftfremkallende stoff er i prinsippet lik null. Av den grunn skal mengden av asbestfibre i pusteluften være så lav som mulig. For å være på den sikre siden må man helt unngå å puste inn fibre.

En rekke arbeidsprosesser gir utvikling av asbeststøv som kan åndes inn og medfører helseskade. Dette gjelder bl.a.:

- håndtering, pakking, transport og lagring av asbest eller støvende asbestholdig materiale
- riving og reparasjon av asbestisolasjon og støvende asbestholdig materiale
- saging, pussing, boring, knusing og annen støvende bearbeiding av asbest og asbestholdige materialer
- reparasjon av bl.a. bremsebelegg, clutch-plater, forbrenningsmotorer, der asbest og asbestholdig materiale inngår

Den 14. desember 1984 trådte nye forskrifter for asbest i kraft. Etter § 3 i den nye forskriften er bruk av asbestholdige produkter, som ikke er spesielt tillatt, forbudt. Asbestholdige friksjonsdeler, pakninger og pakningsmateriale

tillates, dersom det ikke er mulig å fremstille eller bruke slike produkter med mindre helsefarlig innhold (§ 9). For en rekke bruksområder finnes det i dag erstatningsprodukter som ikke inneholder asbest.

Erstatningsmateriale for asbestholdige friksjonsdeler må oppfylle de krav som stilles for at kjøretøy e.l. fortsatt skal være type-godkjent, og enkelte nye bilmodeller selges allerede i dag med asbestfrie bremseband. Problemene melder seg særlig i forbindelse med tyngre kjøretøyer, enkelte spesielle konstruksjonsdetaljer i tyngre maskiner og generelt for clutch-lameller.

På bakgrunn av dette vil håndhevingen av forskriftene om asbest i kjøretøyverksteder i første omgang omfatte kjøretøyverksteder der det foretas en bearbeiding av friksjonsdeler. Dette gjelder spesialverksteder for bremser, lastebilverksteder, bussverksteder, Forsvarets og vegvesenets verksteder og andre større bedrifts- og anleggsverksteder.

Etter arbeidsmiljølovens kapittel 3 skal arbeidsgiveren informere de ansatte om ulykkes- og helsefarer som arbeidet kan føre med seg og om betydningen av at vernetiltak blir gjennomført og at gitte instruksjoner blir fulgt. Arbeidstakerne skal også følge de forskrifter som gjelder, og for øvrig medvirke til at påvirkningen blir så lav som mulig.

Under arbeid som kan gi utvikling av asbeststøv skal det brukes tettstuttede verneklær med hette, og egnet åndedrettsvern (støvmaske m/P2-filter). Verneklær skal være laget av støvavvi-

sende materialer, og byttes etter hver arbeidsøkt. Spredning av asbeststøv utenfor arbeidsplassen innebærer risiko også for personer som ikke direkte deltar i arbeidet, f.eks. for familiemedlemmer. God personlig hygiene er derfor meget viktig.

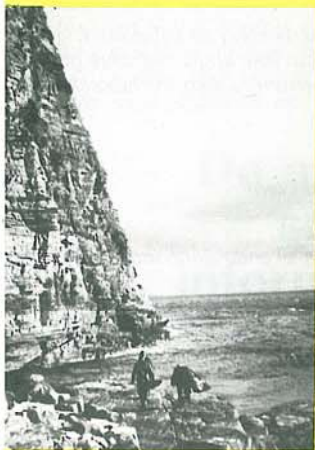
Håndtering og eventuell bearbeiding av asbest og asbestholdige produkter skal foregå adskilt fra øvrig virksomhet, og der det er mulig i egne rom. For å redusere støvutviklingen skal asbestholdige støv fjernes på det sted det oppstår ved hjelp av lokalt, separat sug. For å hindre unødige støvutvikling skal asbestholdig materiale fuktes før og under bearbeiding. En skal ikke bruke trykkluft, høytrykkspyler eller tørrfeie for å fjerne asbestholdig støv.

Asbestholdig avfall må straks fjernes og oppbevares i lukket beholder til det kan deponeres. Beholderen skal være tydelig merket med følgende advarsel:

INNEHOLDER ASBEST.
INNÅNDING AV ASBESTHOLDIG STØV KAN FORÅRSAKE KREFT.
LANGVARIG ELLER GJENTATT PÅVIRKNING ØKER RISIKOEN.

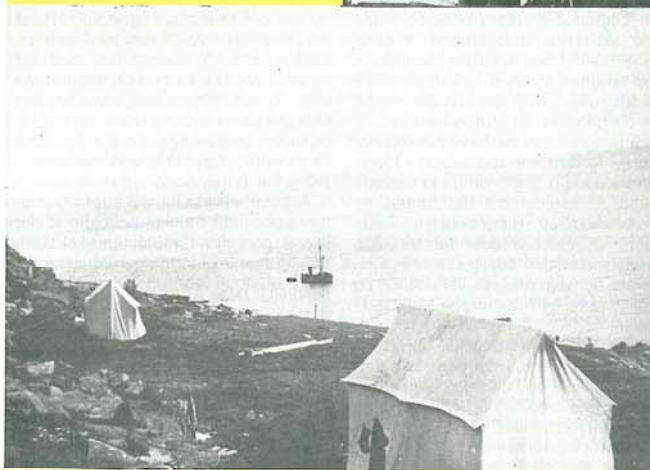
Arbeidstakere som arbeider med asbest eller asbestholdige produkter, og som vil kunne bli påvirket av asbeststøv i arbeidet, skal gjennomgå årlig legeundersøkelse. Hensikten med denne er å forhindre at personer med nedsatt toleranse for asbeststøv blir satt til arbeid som medfører risiko for støvpåvirkning. Videre vil helsemessige skadevirkninger av asbeststøvpåvirkning bli påvist på et tidligst mulig stadium.

Gamle minner



Skarvfjellet mot Smørfjord. Polygen st. angitt.

Smørfjord — Repvåg 10/8 — 31/8 1940. Teltet i Sortvik og Eilif Linjordet.



Leirplassen ved Indre Sortvik.

Skarvberget tunnel

Av Eilif Linjordet

Veivesenet i Finnmark har gjennom de siste 40—50 år hatt den lykke å ha en serie dyktige overingeniører/veisjefer. Framsynte og energiske har de brukt



de tildelte midler slik at staten har fått maksimal nytte av pengene.

I 1939—41 hadde jeg den glede å arbeide i denne veiadministrasjonen. Det hører til mine lyse minner. Nordland — Troms og Finnmark i særdeleshett, har noe barskt, tiltrekkende over seg. Likevel var ordren: — «De melder Dem for veisjefen i Finnmark — adresse Vadsø — snarest,» en liten kald-dusj høsten 1939.

Nordover med hurtigruten og til Vadsø's gylde strender, gikk ferden. Solen ble stadig lavere på himmelen, som viste blå og burgunderfarver jeg aldri tidligere hadde merket. Malerne Pedersen og Sæle greide å feste det til lerretet. Flinker maler!

Med våren 1940 kom krigen. Veifolkene ble sendt ut på de planlagte oppdrag. Sammen med sivilingen. F. Solem og veitekniker N. Brøndlund-Nilsen, skulle vi bl.a. fortsette stikkingen av Nordkappveien, Smørfjord — Repvåg. Fra Porsanger.

Disse var med:
Markus Eidisen
Ivar Hansen
Egil Pedersen
Jonatan Svartvik
Johan Markussen
John Olsen
Kristian Pedersen
Arnold Kjæreng
Hjalmar Josefsen Svartvik
Ragnar Johanssen.

Turen gikk vestover fra Vadsø med hurtigruten. I Honningsvåg var båtene kommet inn med fulle seifangster, Kvinnfolkene møtte opp og sløyet fisken for åpen scene. Via Kvalsund kom vi til Smørfjord. Her fikk vi leiet båt til Svartvik på vestsiden av Porsangerfjorden.

Store hustelt — militærtyper — ble reist på grushaugen ved Svartvik gård. Neste dag startet vi i småbåt til stoffen ca. 1 km fra Smørfjord. Håndroing i fint vær.

Den første km gikk raskt unna i jevnt terreng langs fjorden. Neste dag nådde vi Skarvberget. Et horisontalt fjellplateau ca. 250 — 394 m høyt, rett opp fra fjorden, med ca. 3 km langt bratt parti. Det var fra første stund av klart at her kunne bare Nordkappveien gå i tunnel.

Gamle minner



Sydssiden hadde et klart og godt påslag til tunnel. Ca. midt på stuppartiet var det en ca. 20 km dyp fjellsprekke fra havet og rett opp. Veitunnelen måtte komme innenfor denne kløften. Men hvordan få målt og stukket noen trace? Etter en del roing frem og tilbake fant vi på middels flo en rekke avsatter — platå — ved foten av brattstupet. Etter en del bomturer fant jeg målestasjoner langs bredden (knausene). Et polygondrag var eneste muligheten til noe måling her. Oppmerking og valg av sikte- og målestasjoner ble utført.

I det fine været gikk arbeidet raskt unna med noen fabelaktige gode roere og klatrere. Under hele arbeidet var det ikke en eneste mann som falt i vannet eller som rev løs sten nedover seg. En av disse tygget på sløyke hele dagen, så vitamintilførselen var på topp — arbeidsprestasjonene likeså.

Målestasjonene som lå under vann måtte vi besøke og gjøre ferdig på fjærrer sjø. Vi var under hele måle- og stikningsperioden heldige med fint, stabilt vær — stille fjord.

Polygondraget ble målt med tachymeter — Gundersen & Løken — så noe regningsarbeide fulgte med. Men det var både sikrere og riktigere å utføre det første tunnelforslaget på denne måten. Risikonivået ble også redusert.

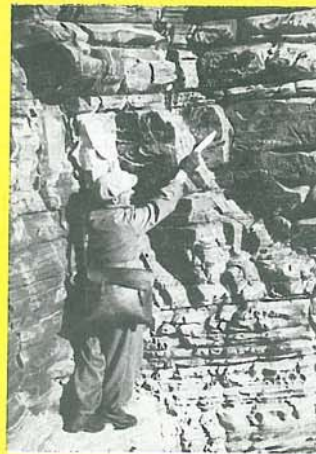
En mengde skarv hekket her. De var ikke særlig redde av seg. En dag satt det en ca. 1 m fra tachymeteret og så på oss.

Mat til ca. 20 mann var litt av et problem i 1940. Her i ødemarken var det langt mellom butikkene. Men vi hadde en mann i laget — Markus Eidisen, som er en av de flinkeste anleggsskokker jeg har truffet gjennom 34 år ved anleggene. En dag var alt oppspist. Vi manglet middagsmat bl.a. Men Markus visste råd. I solskinnet rodde han ut på viken og spiddet småflyndre. Ved Markus' spesielle ferdigheter laget han et herremåltid for utsultede veistikkere. Siste søndagen satte han prikken over i-en ved å lage hurtiggrøt laks til middag. En fabelaktig dyktig mann.

Hvordan ble så veien og tunnelen i virkeligheten? Ja, noen prospektkort viser det. Denne tunnelen på Nordkappveien ble ferdig i 1962, 3040 m lang. Nordkapp, Honningsvåg og Repvåg ble knyttet til hovedveinettet i fylket. Hvert år reiser tusener til Nordkapp og midnattsolen, og blir rikere på gode minner fra kysten ved Nordishavet.



F. Solen ved Sortvik.



Tunnelinnslag mot Smørfjord.



Ca. 20 meter dyp sprekk.

Nordkynvegen:

Vi fikk mer veg for pengene



En fornøyd avd.ing. Amandus Frøyseth peker mot enden på vegen fra Bekkarfjordsida, som kan skimtes helt i bakgrunnen på bildet. Her er det bygd 3 km mer veg enn driftsplanen tilsa, og med de samme pengene.



Bjarne Langseth

Nordkynvegen er blitt 4 km lenger enn planlagt i år og i tillegg er det bygd 2 km transportveg som ikke var på driftsplanen. Dette gode resultatet er oppnådd uten at anlegget er tilført mer penger. Med andre ord: vi har på Nordkyn fått mer veg for pengene enn det vi hadde planlagt for 1986. I forslaget til statsbudsjett for neste år er det satt av 20 mill. til Nordkynvegen. Med disse pengene mener avd.ing. Amandus Frøyseth at Nordkynvegen skal få sin sammenkobling, riktignok bare med en transportveg for større kjøretøyer det siste strekket.

Vel 12 km bygd i år

Arbeidet startet i år opp med fjellspregning på sydsida i siste halvdel av januar. Fram til 1. juni ble det tatt ut ca. 50.000 kubikk fjell. Falvikvannet ble passert i midten av august. Pr. 1. desember er det grovplanert i alt 7 km veg, fram til Ørretvann, fra Bekkarfjordsida. Forbruket på denne sida har vært ca. 12 mill. kroner. Tilsammen 16 mann pluss 14 maskiner har vært i arbeid på denne sida i år.

På nordsida startet arbeidet opp med snørydding ca. 10. mai. Fra 1. juli be-

gynte massetransporten ved Reinokse-vann, profil 23000. Fram til 15. oktober ble det bygd 5,5 km grovplanert veg. Totalt ferdig veg fra Hopseidet er da 20,5 km. Mellom 15. oktober og 1. november ble det bygd 2,2 km transportveg fram til Torskefjorddalen. I 1986 ble det brukt ca. 7 mill. kroner fra nordsida, og 5 mann pluss 12 maskiner har vært i arbeid der.

Helårsarbeid på sydsida

Avd.ing. Amandus Frøyseth forteller til Reflexen at arbeidet på nordsida ble

avsluttet for vinteren 1. november. Fra sydsida, derimot, tar man sikte på helårsarbeid. I vinter vil 6 mann, en borkov, 2 hjullastere og 1 gravemaskin være i arbeid fra Bekkarfjordsida.

Avd.ing. Frøyseth er meget godt fornøyd med det arbeidet som har vært gjort på Nordkynvegen i år. Gode arbeidsforhold og flinke mannskaper har gjort sitt til at det i år er bygd betydelig mer veg for pengene enn det driftsplanen tilsa.

Fikk mer veg for pengene

— Fra nordsida klarte vi å bygge 1 km

mer grovplanert veg enn planlagt. I tillegg til det fikk vi bygd 2,2 km transportveg videre. På sydsida kom vi 3 km lenger enn planlagt, alt uten ekstra tilskudd.

— Hvordan har det vært mulig?

— Årsaken ligger først og fremst i at vi fikk tatt ut 50.000 kubikk fjell raskere og billigere enn forutsatt på sydsida. Ellers har vi også klart å korte inn på en del massetransport, og dermed spart penger.

— Forslaget til statsbudsjett for 1987 tilsier 20 mill. kroner til Nordkynvegen. Hvordan vil disse pengene bli brukt?

Vegene sammenkobles i 1987

— Vi vil til neste år ta ut 100.000 kubikk fjell fra Torskefjorddalen. Den ca. 4 mil lange Nordkynvegen vil i løpet av 1987 bli koblet sammen ved at vi bygger en transportveg den siste strekningen mellom nord og syd. Det vil altså ikke gå an å kjøre med vanlig bil fra Hopseidet til Bekkarfjord, men bare med store kjøretøyer. Så vil vi legge 8 km fast dekke på nordsida, slik at det på den sida tilsammen blir 14 km dekkelagt. Fra sydsida legger vi 4 km dekke. Det er Ottadeppe som benyttes. Dette skulle da tilsa at i løpet av 1987 vil ca halve Nordkynvegen være ferdig dekkelagt.

Så spørs det da om planene holder, eller kanskje den dyktige staben på Nordkynvegen vil gjøre som i år, og få mer ut av pengene enn det driftsplanen er lagt opp til. Da kan jo forholdene se betydelig lysere ut for Nordkyns befolkning til neste år. Det er ihvertfall helt sikkert at innstillingen på alle anlegg i Finnmark er slik at det til enhver tid tenkes på å få mest mulig veg ut av de bevilgningene som er stilt til disposisjon.



Fra dette vanskelige terrenget ved Falviktoppen er det tatt ut 50.000 kubikk masse til fylling over Falvikvannet. Her har det vært vanskelig å være maskinkjørere, men dyktige folk har utført også den delen av jobben.



Dette er fyllinga over Falvikvannet. Et stort arbeid som ble utført i år.

Takk for oss



Takk for oss, sa Liv og Dag Skram under en tilstelning på kantina nylig da de avsluttet sine gjerninger ved vegkontoret. Takket gjorde også vegsjefen for de årene vegkontoret har fått nytte godt av innsatsen til de to. Liv har jobbet 14 år på vegkontoret og ektemannen Dag i fire. En synlig takk fikk de to i form av et svært vakkert bilde av hurtigruta i Vadsø havn. Til Tønsberg er de reist, men hurtigruta vil de ihvertfall ikke se der — utenom på bilde.

Takk for oppmerksomheten



Tusen takk for oppmerksomheten i anledning vårt bryllup.
Hilsen Wenche og Trond

Han holder sin hånd over oss



Vegdirektør Eskild Jensen har vært på finnmarksbesøk. Han benyttet anledningen til å ta vegfolkene i Finnmark nærmere i øyensyn. Er det vegsjefen han holder i ørene her? Det er ihvertfall betryggende å se at han holder sin hånd over oss. På sin korte tur i Finnmark rakk vegdirektøren å møte ledergruppa og organisasjonene på vegkontoret, han besøkte Havøysund-anlegget og tok seg en tur til Sørøya.

(Foto: Bjarne Langseth)

Statens vegvesen — for bedre transport

Statens vegvesen har nå fått sitt motto og Vegdirektoratet ber nå om aktiv bruk av mottoet sammen med emblem og etatsnavn slik at dette virkelig blir vårt kjennemerke utad. Mottoet bør brukes i annonser, brosjyrer, bedriftsblad, utstillinger o.lign. Som hovedregel ønsker Vegdirektoratet at den grafiske utformingen bygges på komposisjonen med emblem over etatsnavn. Mottoet plasseres under etatsnavnet:



Plassering av denne enheten kan variere og Vegdirektoratet vil være forsiktig med å komme med bestemte retningslinjer. Det avgjørende er totalkomposisjonen i det som skal presenteres, her bør den enkelte kunne stå noe fritt. For å gi noen holdninger har Vegdirektoratet vist til noen eksempler på hvordan det kan gjøres:

STATENS VEGVESEN
- for bedre transport

STOKKSUNDBRUNO

1500 M LANG BRU BYGGES

MELLOM BØMLO OG STORD

BRUA BLIR FERDIG JAN. 1992

FERJEKAIEN I SIGGJARVÅG EN SOMMERDAG I 1985

FASTLANDSSAMBAND TIL KRISTIANSUND OG FREI
STATENS VEGVESEN ORIENTERER

Den 13. mars 1984 gikk Skottetings inn for bygging av fastlandssamband til Kristiansund og Frei. Skottetings gikk inn for anlegget i 1991, med mulighet for tidligere oppstart enn dette har seg innpasset i forbindelse med revideringen av Norsk Vegplan 1985-89. Prosjektet er kostnadsregnet til 630 mill. 85-kroner, det forutsettes at kommunedelene står for 510 mill. kroner. Byggestid fem år. Deretter kan Kristiansund og Frei se 23.000 busstogpassasjerer, knyttet til fastlandet med kjørbar forbindelse.

STATENS VEGVESEN
- for bedre transport

OVERINGENIØR

Ved Statens vegvesen Vestfold er det ledig stilling som overingenier og leder av planavdelingens planseksjon. Seksjonen har ansvar for utarbeidelse av hoved- og detaljplaner for riks- og fylkesveger, samt utarbeidelse av byggeplaner.

Det kreves eksamen fra teknisk høgskole eller kvalifikasjoner tilsvarende som er nødvendig for å dekke stillingen.

Lønn etter lønnsstrinn 25, f.t. kr 162 650,- pr. år stigende til lønnsstrinn 26 f.t. kr 169 272,- pr. år etter 12 års tjenestetidsrørmittet. Lovfestet pensjonsordning.

Spørsmål om arbeidsområde, arbeidsmiljø, helse- tjeneste, flekstid m.m. kan rettes til plansjef Tore Foss i telefon 033 13210.

Søknad vedlagt bekreftede avskrifter av vitnemål og attester sendes Statens vegvesen Vestfold, vegkontoret, postboks 323, 3101 Tønsberg, innen 5. januar 1985.

Hovedverneombudets kontortid

Hovedverneombud Ivar Olsen har nå fast kontortid mandag, tirsdag og onsdag. Hans adresse er: Statens vegvesen Finnmark, Lakselv vegstasjon, 9700 Lakselv, telefonnr. er 084 - 61 011. Privatadresse er: 9710 Indre-Billefjord. Dersom Ivar Olsen ikke skulle være å treffe på kontoret, så vet vegstasjonen til enhver tid hvor han befinner seg.

«Kalle» er 50



«Kalle», Karl S. Foslund, vår store leder av maskinavdelinga har gått hen og blitt 50 år. Det ble selvfølgelig feiret og Kalle inviterte hele vegkontoret hjem til kaffe og kaker. Fra arbeidskolleger fikk han en vinkelsliper, og den har sikkert vært i bruk mang en gang når dette leses.

Selvkomponert byråkratisk tøv

I et høytidelig brev til «vegetatens byråkrater» har en selvstendig næringsdrivende påpekt selvkomponert byråkratisk tøv fra vegvesenets side. Han sendte 2-3 regninger til vegvesenet skrevet på alminnelig brevark, og fikk de i retur med beskjed om å skrive de på regningsblanketter.

— Iflg. Statens informasjonskontor kan ingen statsetat nekte å motta og honorere selvkomponerte regninger, så fremt de inneholder de samme formuleringer og opplysninger som ferdigtrykte regningsformularer, sier mannen i sitt brev. Og han sier videre:

— «Etter råd fra saksbehandler ved Informasjonskontoret blir saken tatt opp på høyt forvaltningsmessig plan bl.a. for om mulig å få bukt med selvkomponert byråkratisk tøv. Dette må selvsagt ses i lys av den høyt prioriterte oppgave og forenkle og lette vanlige borgers samkvem med statens etater på alle plan,» heter det i brevet.

Nei, det var jo ikke i år vi var årets serviceetat.

Semifinale i «Hallingkastet» og FINNMARK ER ETABLERT I TOPPSJIKTET

Finnmark var også i år representert i vegvesenets årlig håndballturnering «Hallingkastet» på Gol i Hallingdal — riktignok bare med et herrelag denne gangen. Suksessen fra i fjor med finaleplass og «nestenseier» ble selvfølgelig forsøkt kopiert og forbedret, og begynnelsen lovet da også bra.

Det ble puljeseier og semifinale, men der røk Finnmark ut på et knepent tap. Likevel, Finnmarks håndballherrer har etablert seg i toppsjiktet på Gol.

Resultater:

Akershus — Finnmark	6—11	Finnmark — Sogn og Fj.	4—2
Rogaland — Finnmark	4—8	S.-Tr.lag — Finnmark	6—5



Det var ikke lett å bryte gjennom finnmarksmuren. Kjell Kjæreng er klar til å ta imot en motstander.



Høyt og lavt var Kjell R. Johnsen og de andre på finnmarkslaget.

Den økonomiske siden

Formannen i bedriftsidrettslaget Veiva i Vadsø Willy Johansen har i et brev til N.V.F. avd. 71 Vest-Finnmark redegjort for den økonomiske siden ved slike landsomfattende idrettsarrangement. Brevet gjelder først og fremst vegcupen (fotball). Vi siterer fra brevet:

- Punkt 1: Disse arrangementene dekkes delvis fra sentralt hold, V.D.R. ga Vegcup-86 et tilskudd på kr. 90.000,- (og et tilskudd til Hallingkastet på kr. 100.000,-).
- Punkt 2: Samlede utgifter fra fylkene som deltok var på kr. 107.600,-.
- Punkt 3: Våre reiseutgifter var på kr. 22.828,- (overnatting og opphold dekkes av deltakerne selv).
- Punkt 4: Underskuddet mellom tildelte midler og utgiftene på kr. 17.600,- deles på de del-

takende fylker.

Punkt 5: Finnmark's andel av disse utgifter ble kr. 2.500,-.

Punkt 6: Dette beløpet blir belastet b.i.l. Veiva.

Oppsummering:

Finnmark vegkontor har deltatt i vegcup og Hallingkast (årlig håndballturnering) siden starten, med deltakere fra hele fylket. I tidligere år var det ingen problemer med det økonomiske. Da var fordelingen av velferdsmidler lagt til vegkontoret, og en søkte og fikk dekt egenandelen der.

Etter dagens ordning blir pengene fordelt ut til foreningene ute i fylket. Av den grunn søkte en støtte fra også Deres avd., da en årlig har hatt spillere fra hele fylket. Disse spillerne er ofte de dyreste deltakerne, da de i de aller fleste tilfeller må reise med egen bil til enten Lakselv eller Alta, hvorfra de tar fly

til spillestedene. Deres reisekostnader blir således dyrere enn våre, da de ikke kan gå under grupperabattordningen. Det er disse kostnadene vi ønsker å få dekket.

Som dere sikkert forstår kan Veiva, Vadsø ikke dekke disse kostnadene. Det er urimelig å forlange at vi skal søke om økonomisk støtte fra vegkontorets personalforening til deltakerne som kommer fra distriktene.

Konklusjon:

Finnmark vegkontor har tenkt fortsatt å delta i både «vegcup» og «Hallingkast». Spørsmål om deltakelse utenom kontoret i Vadsø er av økonomisk art. Får vi ikke hjelp fra f.eks. Deres forening eller at deltakerne selv betaler deres kostnader, er spillerne fra f.eks. Alta, Skaidi og Lakselv utelukket fra deltakelse. Vi kan ikke lenger betale for disse spillere.

Vanskelig å få til utradisjonelle tiltak i Finnmark, men

Det er satset mer enn noengang på trafikksikkerhet



Bjarne Langseth

Utforkjøringsulykker var temaet for trafikksikkerhetstiltakene i 1986. Et svært aktuelt tema for Finnmark, hvor mer enn halvparten av ulykkene med personskade er utforkjøringsulykker. Statens vegvesen Finnmark valgte da også å satse stort på disse tiltakene. I en egen informasjonsplan ble det satt opp konkrete mål, og en arbeidsgruppe ble nedsatt.

Det skulle vise seg at det ikke er så enkelt å satse utradisjonelt i et fylke som Finnmark. Det oppstår problemer med å få faglig hjelp, de store avstandene virker hemmende og finansieringen er tungvint. Men forsinkelser og andre problemer til tross, vi har fått markert oss mer enn noengang på trafikksikkerhetssektoren i Finnmark — og mer skal det bli.

I henhold til informasjonsplanen skulle vi få produsert en utstilling, brosjyre og klistermerke i tillegg til pressemeldinger. Den utsatte ungdomsgruppen skulle engasjeres i konkurranser, oppsøkende virksomhet og motivering til aktiviteter. Av tiltak på vegene ble det prioritert bakgrunnsoppmerking av kurver, skilting av ulykkespunkter, krattrydding og sist, men ikke minst biltilsynets øking av utekontroller, spesielt i forbindelse med helger. Det aller meste av disse tiltakene er gjennomført. Klistermerke og utstilling er ikke ferdig enda, men arbeidet er nå godt i gang. Dette er imidlertid materiale som vi kan benytte neste år og flere år framover. I arbeidet med å engasjere ung-

domsmiljøene er det avholdt en konkurranse som nå er avsluttet og premiert. Oppslutningen kunne nok vært bedre. Når det gjelder tiltak på vegene så er disse gjennomført, og spesielt biltilsynet har vært meget aktiv i høst. Utdeling av musikkassetter og samarbeidet med restauranter og sjenkesteder var svært vellykket. Biltilsynet oppnådde en kontakt med ungdommen som er helt nødvendig for å nå fram med informasjon og forståelse for betydningen av det arbeidet som gjøres. Vegvesenet har også forsøkt å markere seg på messer og som samarbeidende part i spesielle trafikksikkerhetstiltak. Dette har vært svært vellykket. I Vadsø var det i forbindelse med

«Vadsødagene» et stort arrangement med slipp av biler fra 20 meters høyde for å illustrere frontkollisjon og det var bilkortasje med utrykningskjøretøyer. Hundrevis av mennesker møtte opp. I Varangerbotn var vi med på arrangementet «Mønster for livet», en demonstrasjon på glattkjøringsbanen for å vise betydningen av mønsterdybden i dekk. Av andre tiltak kan nevnes; samarbeid med en lokal bank om trafikksikkerhetstiltak i sparebankkuka, foredrag for skoleelever og foreldreråd, arbeid med plan for trafikksikkerhetsopplæring i skolen og utstilling på Alta-messa.

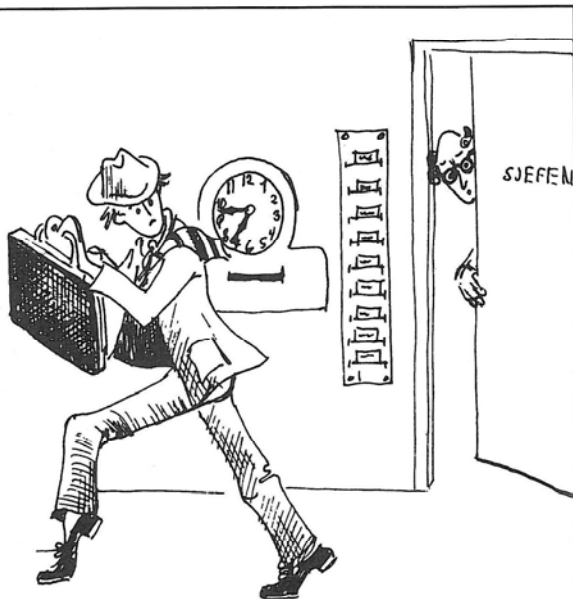


Vegvesenet var med på flere samarbeidsprosjekter når det gjelder trafikksikkerhet. Her fra kampanjen «Mønster for livet» på glattkjøringsbanen i Varangerbotn.

Foto: Bjarne Langseth

Klippet fra «Brobyggeren». Bedriftsaviser for Statens vegvesen Buskerud. Like aktuell for Finnmark.

OM ARBEIDSTID



Flere bedrifter har nå flexitid. Vårt forhold til den lille maskinen ute i gangen kan gi grunn til mange betraktninger. På mange måter gjenspeiler vårt forhold til arbeidstid endel av vår personlighet.

1. De som kommer og går tidlig

Hvem som åpner «Min bedrift» om morgenen vet jeg ikke. Fra syv og utover kommer det en del opplagte A-mennesker. De har et klart ønske om å gå på jobb tidlig for å kunne gå hjem tidlig.

De er aktive og strukturerte. Har alltid med matpakke hjemmefra. De har overskudd etter jobb til andre aktiviteter. Deltar ofte i sangkor, styret i borettslaget o.s.v. De går oftest med slips.

2. De som kommer tidlig og går sent

Dette er en utdøende rase, men en del seiglivet individer lever fremdeles. De treffes oftest ute på verft, verksted eller på prosjekt. De kalles for arbeidsnarkomane, ensrettete o.s.v., men trives.

En del av dem har problemer med å strukturere dagen sin, men henter seg inn med å jobbe overtid. De har alltid matpakke hjemmefra. De elsker å bli oppringt lørdag kveld, vedrørende jobb, slik at de kan føle seg viktige. De flexer pertentlig ut og inn hver dag, og føler en stille glede med å se all den tid (20–30 timer) de har til gode.

De avspaserer nesten aldri. Og om de gjør det, så har de dårlig samvittighet. De går med slips også hjemme.

3. De som kommer sent og går sent

Dette er en rase med kronisk dårlig samvittighet. De vet det er forkastelig å stå opp sent. Inne i seg hører de foreldrenes stemme: «Du må stå opp, kan ikke ligge og dra deg.» På jobb fungerer de fra ni og utover. Etter fire skal de gjøre det de ikke fikk gjort om dagen. «Da er jo alle telefonene borte.» De sitter fra fire og utover og drikker kaffe. Saldoen i maskinen svinger mellom $+/- 3$ til 4 timer. Kommer saldoen under $+ 4,5$, tar de seg sammen noen dager for å få god samvittighet igjen.

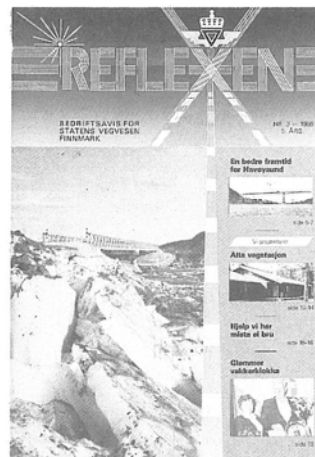
De går som oftest med slips, men stiller ofte uten, av redsel for å ikke være modern: nok.

4. De som kommer sent og går tidlig

De har ofte «glemt» stemplingskortet, eller «glemmer» å stemple. De lurar seg forbi maskinen, og håper at sjefen tror de flexer. De har ikke strukturert dag, og har for mye å gjøre utenom jobb. For å rekke dette må de dra tidlig. De vet de «snylter» og har kronisk litt dårlig samvittighet.

For å rettferdiggjøre sin situasjon, prater de ofte problem, skatt og dårlig økonomi. De har sjelden matpakke og sjelden slips.

Men hva med de normale, de som kommer åtte hver dag og går fire? Det finnes ingen normale. Av de sene blir de oppfattet som tidlige, og av de tidlige blir de oppfattet som sene. Vi setter alle en merkelapp på andre, men ikke på oss selv.



Vi vil bli bedre

Reflexen, bedriftsavisa for Statens vegvesen Finnmark går nå snart inn i sin 6. årgang. Mye av vegvesenets virksomhet er presentert i Reflexen i løpet av denne tida og det har vært eksperimentert både med stoffvalg og presentasjon.

Det er ikke tvil om at mye kunne vært gjort bedre, og hvem er da nærmest til å vite hva som kan forbedres om det ikke er dere som lesere? Derfor ber vi i dette nummeret av Reflexen om ditt syn på hvordan bedriftsavisa har fungert og om hva slags stoff du gjerne ville ha mer, eller mindre, av.

Vi håper at dere lesere, både i og utenfor etaten, vil være med å gjøre Reflexen til en enda bedre bedriftsaviser — og vær heller ikke redd for å sende tips eller helst ferdigskrevne innlegg til avisa. Finnmark er et stort fylke og midlene er små, men sammen kan vi lage en bedre avis og «veise» etaten mer sammen.

På forhånd takk.

BjaLa.

Leserundersøkelse

Kryss av de svarene som passer deg best.

1. Leser du «Reflexen»? (kryss av)

☐ Ja
☐ Av og til
☐ Nei
2. Hvordan leser du bladet?

☐ Blar gjennom
☐ Leser noe
☐ Leser alt
3. Hva synes du om det nye formatet på Reflexen?

☐ Jeg synes det er bra. (Gir bedre presentasjon av stoffet. Bilder og tekst.)
☐ Jeg ville foretrukket det gamle A5 formatet. (Nyformatet gir en dårligere presentasjon av stoffet.)
4. Hva synes du om mengden stoff når det gjelder:

	For lite	Passe	For mye
Vegteknisk stoff	☐	☐	☐
Stoff om andre etater	☐	☐	☐
Stoff om framtidsplaner for vegvesenet i Finnmark	☐	☐	☐
Presentasjon av avdelingene	☐	☐	☐
Fellesstoff for alle ansatte (helsetjeneste, sikkerhet, kurs, likestilling)	☐	☐	☐
Intervjuer/presentasjoner av «farge-rike» kolleger	☐	☐	☐
Stoff fra «gamle dager»	☐	☐	☐
Stoff fra sosiale aktiviteter (fester, sport m.v.)	☐	☐	☐
Nytt om folk: Nyansettelser, fødselsdager, de som slutter	☐	☐	☐
Bruk av bilder og illustrasjoner	☐	☐	☐
Stoff som tar opp uheldige ting i etaten	☐	☐	☐
5. Andre bemerkninger til Reflexen:			

Til slutt litt om deg selv

Jeg arbeider i utedriften ☐

Jeg arbeider på vegkontoret ☐

Jeg arbeider ikke i vegvesenet ☐

Hvor lenge ansatt i vegv. år

Rives ut og legges i konvolutt som sendes/leveres til redaktør Bjarne Langseth, innen 31. januar 1987.

Takk for god hjelp!