

C

TILHØRER
Statens vegvesen. Finnmark
BIBLIOTEKET
Vadsø, 20 JULI 1989
RETURNERES TIL BIBLIOTEKET ETTER C.B.K.

GOD SOMMER!



BEDRIFTSAVIS FOR
STATENS VEGVESEN
FINNMARK

NR. 3 - 1989
8. ÅRG.



Kongebesøk og jubel



Side 4 og 5

Biltilsynet kurser lærere



Side 6

EDB i maskinavdelingen

Side 8 og 9

God framdrift på E6



Side 10 og 11



REFLEXEN

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Finnmark

Redaktør:
Fred Olav Guthu

Redaksjonsråd:
Gudmund Nilsen
Birger Berg
Kjell Boland
Per Kling Mathisen
Frank Jensen

Opplag:
1500 eksemplarer

Trykk:
Finnmarken, Vadsø

INNHold

Leder	3
Kongebesøk og jubel	4-5
Biltilsynet kurser ungdomsskolelærere	6
Ungdomsarbeid	7
Verkstedene inn i data-alderen	8-9
Vi jobber på E6!	10-11
Gamle minner	12-13
E6 i Langfjorden i rute	14
Sterk profilering av biltilsynet	15
Napp nummer to til Finnmark	16
Vegen til Europas nordligste fastlandspunkt	17
Ledergruppa slår an toner	18
Bedre arbeidsmiljø gjennom medarbeidersamtaler	19



Sommerens hektiske dager er forlengst forbi. Utedriften trapper ned og anleggsarbeideren bytter plass med vegstikker og brøytebiler. Bildet viser den vanlige syklusen - «same procedure as every year».

Det er dog ikke hvert år vi åpner nye veger. Høstens store begivenhet var uten tvil den offisielle åpningen av Nordkynvegen. Etter lang og opphetet kamp for vegutløsning, markerte H. M. Kongen at «isolasjonen» fra omverden var brutt. De siste tettstedene på fastlandet er nå knyttet til det øvrige vegnettet med vegforbindelse. Kongens besøk på Nordkyn skapte et øyeblikks lys i en ellers dyster hverdag for kommunene Gamvik og Lebesby.

Et skår i gleden er at vegen også i år vil være stengt vintertid. Ferga er ennå det sikreste transportmidlet i vinterstormene, selvom kommunene presser hardt på for at vegen skal holdes åpen hele året. Vi har forståelse for kravet, og håper at det kan finnes en løsning allerede fra neste år.

Biltilsynet fortjener blomster! I løpet av sommeren og høsten har det vært stor aktivitet med «åpent hus» og messedeltakelse - som resulterte i positiv profilering av etaten. Stasjonene har også gjennomført to større kontrollaksjoner der utenlandske turistbusser og dekk/lys har stått i fokus.

Det er nå tid for oppsummeringer og planlegging av neste års virksomheter. For vegvesenet i Finnmark ligger det en utfordring i å innføre «Virksomhetsplanlegging» som overordnet styringssystem i etaten. Begrepet blir en gjenganger i 1990.

FOG

Kongebesøk og jubel!

Torsdag 18. august 1989 vil stå som en merkedag i Nordkyns historie. Endelig - etter 60 års kamp for vegutløsning kan befolkningen på Nordkyn slippe ut av «isolasjonen»! De siste tettstedene på fastlandet er nå knyt-

tet til det øvrige vegnettet med vegforbindelse. For Statens vegvesen markerte åpningen at det siste veganlegget gjennom jomfruelig mark i Finnmark er fullført.



Foto: Arvid Sveen.

Hurra for kongen!

Med vegen kom også H.M. Kongen. Dette var det første besøket hans på Nordkyn, noe vel 2000 frammatte visste å sette pris på. Presis kl. 11.55 landet helikopteret med kongen på Hopseidet. Eidet mellom Tanafjorden og Laksefjorden var pyntet med norske flagg og blomster og langs spaser-ruta ble kongen hilst med hurrap og viftende flagg. Smilende tok han imot blomster fra 9 år gamle Silje Akselsen fra Kjøllefjord og 10 år gamle Åsmund Fagerheim fra Mehamn. Kongen tok seg tid til en kort prat før følget fortsatte bort den røde løperen til podiet med talerstolen. Der hadde barna og personistene fått plass i første rekke.

Sløyekniv

I åpningstalen kom Kongen inn på de stridighetene som Nordkynvegen

hadde utløst mellom lokalbefolkningen og reindriften. Kongen framhevet viljen til kompromiss og uttrykte glede over at partene omsider kunne enes. I likhet med fylkesmann Aune håpet han vegen ikke ble en «flytteveg», men til fordel for alle parter. Så ble Nordkynvegen høytidelig åpnet med en spesiell sløyekniv. Til stor jubel ble båndet kuttet, og kongen erklærte vegen for offisielt åpnet. Musikkorpset spilte så to vers av «Ja, vi elsker». Etter åpningssermonien signerte Kongen en skifertavle som senere skal settes opp på Hopseidet til minne om vegåpningen og kongebesøket. Fra Hopseidet fortsatte Kongen i bil-kortesje til Kjøllefjord. Der ventet mottakelse og en koselig prat med fem vegarbeidere fra anlegget.

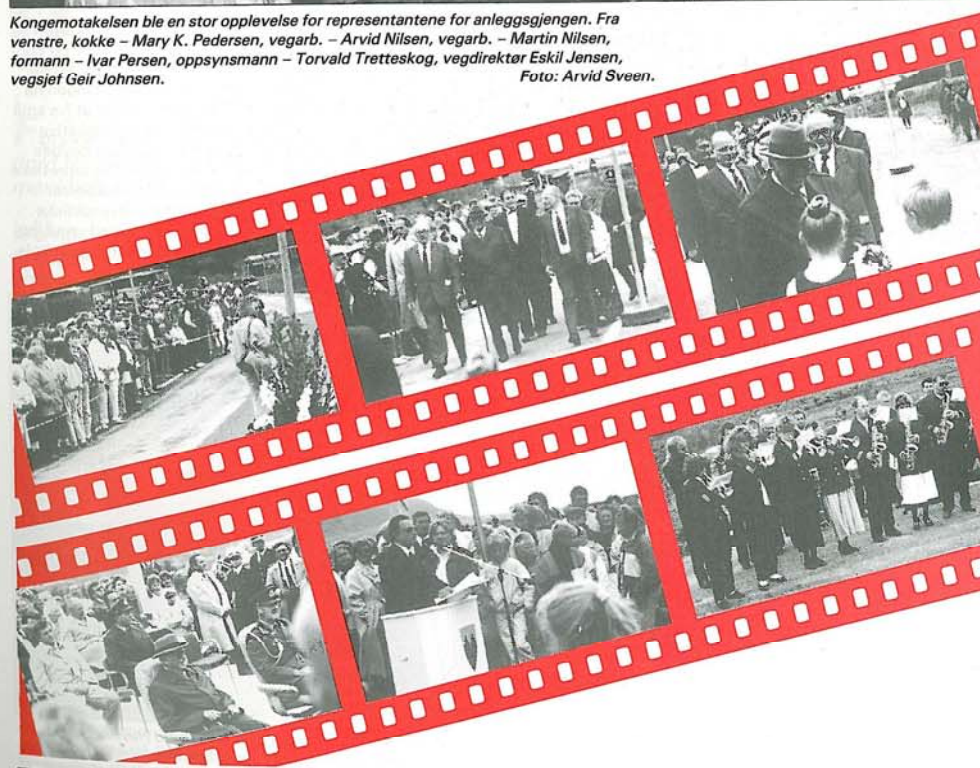
Kongelunsj

Det er lite trolig om noen av de vel

160 innviteerte gjestene til kongelunsjen vil glemme hva de inntok. Til forrett ble det servert laksepate med rømme løksaus og melba toast. Hovedretten besto av rypestuing i varme posteier med tyttebær og til dessert sitronfromage med multesaus. Tilbehør var kaffe avec. Hotelldirektøren ved Nordkyn vertshus, Roald Jahre hadde selv komponert kongelunsjen og fikk til fulle vist etablissementets kokkekunster. Under lunsjen fikk kongen overrakt en skiferklokke montert på en trerot. Skiferplaten kom fra det nystartede skiferbruddet i Friarfjord i Lebesby kommune; den eneste industrivirksomheten som ikke er fiskerirelatert på Nordkyn. Sammen med åpningen av Nordkynvegen representerer starten for skiferbruddet to gledelige hendelser i et distrikt som ellers sliter i motvind.



Kongemotakelsen ble en stor opplevelse for representantene for anleggsgjengen. Fra venstre, kokke - Mary K. Pedersen, vegarb. - Arvid Nilsen, vegarb. - Martin Nilsen, formann - Ivar Persen, oppsynsmann - Torvald Tretteskog, vegdirektør Eskil Jensen, vegsjef Geir Johnsen. Foto: Arvid Sveen.



Biltilsynet kurser ungdomsskolelærere

Trafikkpedagog Johnny Michelsen

Problemet med ulovlig mopedkjøring i utkantstedene skal vekke. Ungdommen kan nå få tilbud om opplæring til mopedførerbevis på skolen gjennom økt satsing på opplæring av

Trang start

Det er to og et halvt år siden det ble bestemt at ungdom som ønsker å kjøre moped må gjennom en obligatorisk opplæring. I Finnmark har det vært store vansker med å tilrettelegge et tilfredsstillende opplæringstilbud for denne gruppen. Noen av kjøreskolene i fylket gir slik opplæring, men de har på langt nær kapasitet til å rekke over alle 16 åringer som ønsker mopedførerbevis.

Utkantproblem

Store avstander gjør det urimelig å forlange at 16 åringer fra utkantsteder som f.eks. Båtsfjord, Gamvik eller Øksfjord, skal dra inn til sentra for å få slik opplæring. Derfor har ungdomsskolene anledning til å gi mopedføreropplæring som en del av undervisningstilbudet sitt. Til dette trengs det kvalifisert personale og biltilsynet har tidligere arrangert flere instruktørkurs. Behovet er i dag likevel langt fra dekket, og det er i utkantstrøkene at tilbudet er dårligst. Derfor har biltilsynet og skoledirektøren i sommer samarbeidet om to kursstilbud for 14 lærere i ungdomsskolene. Tallet på instruktører til mopedføreropplæringen i skolen ble dermed fordoblet.

Kursopplegg

Kursene har vært lagt opp på den måten at deltakerne først gjennomgikk en teoretisk og praktisk opplæring ved en kjøreskole for så å kjøre opp til førerkort klasse A. De kandidatene som besto prøven, fikk deretter en gjennomgang av normalplanene for mopedføreropplæringen. Denne delen var det biltilsynet som hadde ansvaret for.

Dispensasjoner

Etter bestått kurs er kursdeltakerne formelt sett ikke klare til å slippe løs på elevene. Forskriftene sier nemlig at

læreren må ha minst 3 års kjørepraksis. For å avvike køene har imidlertid vegsjefen vært innstilt på å gi dispensasjon fra dette kravet de tre første årene etter kurset. Andre sentrale krav er at det i mopedføreropplæringen benyttes radiokommunikasjonsutstyr (i hjelmen til lærer og elev), at læreren disponerer motorsykkel og elevene må ha fluoriserende kjørevester. Også disse kravene har det vært dispensert fra, men en slik praksis vil nå opphøre.

Prioritering nødvendig

For skolene betyr dette at de må anskaffe det nødvendige utstyret fra neste skoleår. Kun et fåtall ungdomsskoler har etterhvert anskaffet radiokommunikasjonsutstyr og motorsykkel, noen har etablert låne- og leieavtaler for den korte perioden opplæringen varer. Fra biltilsynets side hadde det vært ønskelig at skolene ga mopedføreropplæringen høyere prioritet, også i budsjettene. Uten ligger det en

lærere. Biltilsynet og skoledirektøren samarbeider om å bedre kapasiteten på opplæringssiden i distriktene.

fare for at tilbudet må legges ned ved flere skoler når det ikke lenger dispenseres fra kravet til utstyr. Følgene blir at vi ikke oppnår den styrkingen av mopedføreropplæringen i utkantdistriktene vi nå har lagt opp til. Majoriteten av ungdommene vil fortsatt kjøre moped ulovlig, og målsettingene i trafiksikkerhetsarbeidet blir dermed ikke fulgt opp.

10 sett

I høst fikk imidlertid skoledirektøren bevilget 100.000 kroner fra FFTU til kommunikasjonsutstyr. Dette skulle rekke til 11 sett slik at dekkningen nå er bedret. Enkelte skoler har ut fra små ressurser funnet fram til alternative opplegg. Som eksempel kan nevnes en løsning der skolen gir den teoretiske opplæringen mens de samarbeider med en kjøreskole om den praktiske delen. Skolen slipper dermed unna innkjøp av kostbart utstyr som kjøreskolene allerede disponerer.



Disse 5 lærerne gjennomgikk instruktørkurs i Vadse i mai: (Fv) Trond Høyberg, Bugøy, Arne Skjåvik, Tana, Eirik Nordnes, Gamvik, Tore Lyder Johnsen, Vadse og Pål Bikset, Båtsfjord. Lengst til høyre er biltilsynets kursleder, stasjonssjef Erik Nerli, Kirkenes.



Deltakerne i prosjektet er samlet for å lære om førstehjelp. Instruktør er Bernt Simonsen.

Ungdomsarbeid

Forskaling, armering og støyping - fremmedord for en måned siden. I dag er 9 ungdommer i fullt arbeid med brubygging i Nuvsvåg i

Loppa kommune. Prosjektet er et samarbeid mellom vegvesenet og arbeidsformidlingen og skal gi sysselsetting i 6 måneder.

«Ung og uerfaren»

Et forslikt uttrykk, men det beskriver godt situasjonen for de ni ungdommene som deltar i sysselsettingsprosjektet i Nuvsvåg. Ingen har vært i nærheten av anleggsarbeid tidligere, men hvor seg uti det. - Selv om de er uten erfaring fra anleggsarbeid, er vi ikke i tvil om at jobben skal bli gjort på en profesjonell måte, sier anleggsbestyrer Torbjørn Johansen i Alta. Han er prosjektansvarlig og ser utfordringene.

Nyttig arbeid

Prosjektet går ut på å bygge en kultvert eller liten bru på vegen til Nuvsvåg. Brua ville neppe blitt bygd med det første, så det er absolutt nyttig arbeid som skal gjøres. Ungdommene, som er i alderen 18 - 22 år skal være med helt fra start til avslutning av bruarbeidene. Det betyr at de arbeider seg gjennom alle byggefasene i et bruanlegg. - Tidsplanen er at prosjektet gjennomføres på 6 måneder slik at brua står ferdig ved utgangen av feb-

ruar til neste år, forteller Johansen. Da skal vi ha en «offisiell åpning».

Praksis og teori

- Det er lagt opp til fire dagers praktisk arbeid i uka mens den femte dagen er avsatt til teori. Deltakerne får her opplæring i fagene grunnarbeid, armering, forskaling og støyping etter en «krympet» plan som benyttes ved AMO-senteret i Alta, fortsetter han. Det er vegvesenets egne folk som står for undervisningen, og den første uken fikk de orientering om helsetjenesten, verne- og miljøarbeidet og arbeidsskilling. Uka etter var det ut i praktisk arbeid. Etter endt oppdrag får deltakerne et prosjektbevis, men utover dette gir tiltaket ingen formelle kvalifikasjoner.

Samarbeid

Prosjektet er kommet i gang med bakgrunn i den høye arbeidsledigheten i fylket. Vegvesenet samarbeider med arbeidsformidlingen om opplegget og prosjektet har en kostnadsramme på

1,3 mill. kroner. Midlene kommer i sin helhet fra arbeidsmarkedsstaten og deltakerne får lønn etter særavtale. - Det var hele 60 ungdommer som meldte sin interesse da vi annonserte prosjektet i lokalpressen, forteller Johansen. Deltakerne ble plukket ut i samarbeid med arbeidsformidlingen i Alta og flesteparten kommer fra distriktet.

Motivasjon

- Så langt er alt bare positivt og opplegget fungerer, sier den fornøyde prosjektlederen. - Jeg vil være med på å avlive myten om giddesløs ungdom. De vi har ansatt her er høyt motivert og gjør en meget god jobb. Etter oppstarten 4. september har vi forskallet og støpt fundamentene til brua. Neste skritt er å forskale sideveggene og støype disse. Ungdommene bor i brakkeleir med egen kokke som det høver seg for skikkelige anleggsfolk, og det er arrangert velferdstilbud. Utover vinteren kan det nok bli harde tak så de ni ungdommene vil få brynt seg skikkelig i de 6 månedene prosjektet varer.

Konkurransesevnen styrkes:

Verkstedene inn i data-alderen

Nytt edb-system skal gi verkstedene i vegvesenet bedre konkurranseevne. Målet er å utvikle en mer effektiv styring av arbeidet og økonomien på verkstedene. Verkstedene kan dermed tilby bedre service i vedlikeholdet av

maskiner og bygninger. Vegsentralen i Skipagurra er pekt ut som «forsøkskanin». De er nå i full gang med innføringen av ØSV - Økonomisk Styringssystem for Verksteder.

I en utsatt konkurransesituasjon har maskinavdelingen bestemt seg for å innføre et databasert administrativt vedlikeholds- og styringssystem. Det vil i tiden framover bli et stadig krav til avdelingen om at kostnadene skal ned og budsjettet balansere. - Under slike forhold duger ikke dagens noe «organiserte kaos» på verkstedene, slår avdelingsingeniør Avtar Jasser ved vegkontorets maskinavdeling fast. Han er ansvarlig for gjennomføringen av prosjektet i fylket og forteller videre at vegvesenet i Finnmark er blant de første som tar systemet i bruk. Datasystemet er utviklet av Te-roplan a/s i Mo på oppdrag fra Vegdirektoratet. Tilpasningen til vegvesenets behov har skjedd i nært samarbeid med vegkontoret i Nordland.

Fleire delsystemer

Styringssystemet for verksteddriften som vegetaten nå tar i bruk består av fire del-systemer. Delsystemene er knyttet sammen og består av budsjett- og driftsoppfølging, maskinregister, verkstedordre og verkstedplanlegging. Jasser forteller at datasystemet er bygd opp slik at det enkelte delsystem kan installeres etterhvert som det skal tas i bruk. Dette gir mulighet for at innføringen kan skje skrittvis etter en egen tempoplan. Brukerne får dermed tid til å tilpasse rutiner og organisering rundt det enkelte delsystemet før de går løs på neste.

Maskinregister

Maskinregisteret inneholder en oversikt over vegvesenets vedlikeholdsobjekter. Det kan her dreie seg om både bygninger, produksjonsanlegg og maskiner som det skal utføres vedlikehold på. Registeret har en sentral plassering i vedlikeholdssystemet og er delt inn i delregistre for vegstasjoner, kostnads-

sted, maskingruppe og komponentregister. - For en maskin kan vi si at den er plukket fra hverandre og ligger kun som deler i maskinregisteret, sier Avtar Jasser. Hver del har fått sin typebetegnelse og beskrivelse. Når en maskin skal repareres og feilen er lokalisert vil registeret gi opplysninger om hvilke deler som skal erstattes. Andre opplysninger som ligger i registeret er oversikt over olje- og filtertyper for ulike maskiner. En viktig tilleggskfunksjon er at maskinregisteret leverer opplysninger til både verkstedordre- og planleggingssystemet.

Verkstedordresystem

- Målet med innføring av et ordresystem er at vi skal bli bedre istand til å sikre at arbeidsoppdragene utføres etter gitte krav, leveringstid og kostnader. Systemet gir god kontroll med alle fasene i arbeidsoppdraget og viser til enhver tid status på oppdraget, forklarer Jasser. Økonomioppfølgingen sikres ved at pålepte kostnader kan sammenliknes med planlagte kostnader. For tilbakevendende jobber finnes en egen systemrutine, slik at alle planleggings- og gjennomføringsdata på en utført jobb seinere kan tas fram etter behov. Her mener Jasser det kan spares inn mye dobbeltarbeid og tid. Verkstedordresystemet gir også mulighet til å registrere informasjon om arbeidsoppdraget i en tekstdel. - I dag er en ordre på reparasjon nesten et sant helvete, fortsetter han. - Utfylling av blanketter, 12 i alt, tar uforholdsmessig mye tid. Med dagens system er det både vanskelig og tidkrevende å holde oversikt og innhente informasjon om maskinene. Denne jobben forenkles med ordresystemet. En egen historikkoversikt forteller om vedlikehold og ombygginger av maskinparken. Ved hjelp av denne kan verkstedene lett følge vedlikeholdshistorien til hver maskin.

Skipagurra

På vegsentralen i Skipagurra er innføringen av maskinregisteret så godt som fullført. - Innføringen av maskinregisteret har stort sett gått etter planen, forteller Oddmund Andersen. Han er en blant flere som har hatt oppgaven med å registrere alle maskinopplysningene og få systemet klart. - Enkelte tekniske problemer ga oss ekstraarbeid som førte til forsinkelser og irritasjon. Men disse er nå løst og må kalles «barnesykkdommer» som de andre verkstedene bør bli spart for. Vi har såvidt startet med utprøving av ordresystemet, men er ikke kommet så langt at vi kan si noe om erfaringene. Rundt årsskiftet er det meningen å starte opp med plan- og budsjettssystemet hvis alt går bra.

Merarbeid

Innføring av nye datasystemer kan ofte være en prøvelse - hva med merarbeid? - Merarbeid vil det selvsagt bli i en innkjøringsfase. Blant annet har vi vært nødt til å registrere alle data både i det gamle manuelle systemet og i dataregisteret. Dette betyr dobbeltarbeid, men det har vært nødvendig i en overgangperiode inntil vi viste at datasystemene fungerte, sier Andersen. - En erfaring vi i Skipagurra har gjort er at vi kunne ha ønsket oss en tettere oppfølging fra vegkontoret. Dette oppleves som en flaskehals i framdriften. En mulig bedring kan være å avstå en person til den videre spredningen av systemet til de øvrige verkstedene. Dette vil kunne gi en mer intensivt innføringsfase og maskinavdelingen vil hurtigere se resultater i form av bedret økonomistyring, foreslår verkstedfolket i Skipagurra. De er positivt innstilt til å fullføre prosjektet.

Effekt

Datasystemer skal jo gjøre alt så mye

bedre. Har dere erfart noen gevinst etter å ha innført to av de fire delsystemene? - Så kort i prosessen kan vi ikke forvente umiddelbare gevinst. Systemet får først full effekt når delsystemene for planlegging og budsjettering er inne, forklarer Andersen. Det er her mulighetene for styring ligger, og jeg håper det ikke tar altfor lang tid før vi kan ta disse i bruk. Brukerne må se resultater ellers synker motivasjonen for å holde de eksisterende systemene ajour. Jasser tror at når alle verkstedene er inne på systemet vil både maskinavdelingen og kundene merke en positiv forskjell.

Planlegging og budsjett

- Det må innrømmes at verkstedene våre har hatt problemer med å få til en tilfredsstillende planprosess og økonomistyring. Tidligere forsøk har druknet i flommen av papir. De manuelle systemene har rett og slett vært for arbeidskrevende til å kunne fungere effektivt, mener Jasser. Systemet for verkstedplanlegging omhandler korttidsplanlegging av arbeidet på

verkstedet innenfor rammen av en uke. Maskinoppsynsmannen skal på bakgrunn av ordrene planlegge bruk av tid, kapasitet og ressursbehov. - Dette gir oss muligheten til å utnytte verkstedkapasiteten mer effektivt, noe som igjen styrker økonomien og vi tilbyr bedre service. Ventetiden for reparasjon av en maskin bør for eksempel kunne reduseres og ledig personalkapasitet dirigeres dit behovet er størst. For de ansatte betyr planleggingen av arbeidet at de får bedre oversikt over egen arbeidssituasjon. Budsjettssystemet følger opp driftsresultatet hver måned. Oppsynsmannen får her muligheten til fortløpende å kontrollere at virksomheten drives innenfor budsjetterte kostnadsrammer.

Endre holdninger

- Vi må bli flinkere til å tenke økonomi, fastslår Jasser, og begrunner dette med synkende oppdragsmengde. Samtidig må vi jobbe mer bevisst for å skaffe flere oppdrag til verkstedene. Utover det «interne» markedet som anlegg og vedlikeholdet representerer, bør vi også tilby verkstedtjenester til

andre offentlige etater. Svaret på økt konkurranse er blant annet bedre økonomistyring og planlegging. Dette må vi på maskinavdelingen utvikle en holdning til. Vi er kommet et stykke på veg og med innføringen av ØSV-systemet mener jeg vi har et verktøy som gjør en slik målsetting gjennomførbare.

Framdrift

- Da vil vel de andre verkstedene kunne ta i bruk styringssystemet ganske raskt? - Dette avhenger nok av erfaringene fra Skipagurra. I tillegg skal det skaffes midler til utstyrsinvesteringer. For hvert verksted beløper dette seg til ca. 100.000 kroner, og vi vet ennå ikke hvor vi skal ta disse pengene fra, sier Jasser. - Når vi har evaluert systeminnføringen i Skipagurra, blir vi nødt til å sette opp en videre framdriftsplan der også investeringene inngår. Vi vil nødig skape forventninger som ikke kan innfris. Derfor tror jeg det er realistisk at verkstedene først om noen år vil være totalbrukere av Økonomisk Styringssystem for Verkstedene.



Oppsyns- og formennene ved Skipagurra vegsentral samlet rundt dataskjermen. Fra venstre: Asbjørn Bernhardsen, Oddmund Andersen, Trygve Ballo, Inge Fred Dervo og Bjørnar Persen.

God framdrift i Sør-Varanger

Vi jobber på E6!

Anleggsavdelingen har grunn til å være godt fornøyd med mannskapet sitt. Ombyggingsarbeidene mellom Gandvik og Neiden går etter planen og med ekstraordinære midler er ar-

beidet forsert. Det gjenstår kun 20 kilometer av den gamle vegen før E6 langs Varangerfjorden er ferdig ombygd. Et langvarig utbedringsarbeid går nå inn i sin siste fase.

Langdrag

E6 mellom Varangerbotn og Kirkenes har i tiår vært en mare for trafikantene. Telehiv, setninger og smal veg har vært på tålmogigheten og kjøretøyene. Med økende trafikk og endrede vegstandarder har ombyggingsarbeidene pågått siden slutten av 50-årene. Bevilgningene i 60- og 70-årene var beskjedne og anleggsarbeidet kan trygt sies å ha gått i langdrag.

Standardheving

Først etter 1980 ble det fart i arbeidet samtidig som vegen ble oppnørdert til Europaveg 6, sier Gaski. Den siste standardhevingen kom sist vinter da det ble bestemt at vegbredden skulle økes fra 7 til 8,5 meter og vegen forsterkes med et bitumenstabilisert bærelag. For transporten betyr det at 10 tonn akseltrykk blir tillatt hele året. Når vegsjefen i tillegg ga klarsignal om at vi kunne legge asfalt istedenfor ot-tadekke, er det klart vi er stolte av den nye vegen vi bygger.

Føler ærbødighet

Vegforbindelsen mellom Kirkenes og Varangerbotn ble bygd i 30-årene og åpnet for trafikk like før krigen. Alt arbeid gjennom det jomfrulige terrenget ble utført med håndkraft. Det er imponerende og se hva de dengang klarte med enkle redskap som hakke, spade og trillebår. Det fortelles at opp til 500 mann til samme tid arbeidet på anlegget. Det må ha vært en alvorlig satsing for å få bygget denne vegen, forteller anleggsleder Gaski. Han tenker mang en gang med ærbødighet på de som sleit i de samme skjæringene der vegvesenet arbeider nå. Terrenget og grunnforholdene er de samme som dengang, men idag benyttes maskiner og annen moderne teknologi. Faktisk er 20 km av den gamle vegen fortsatt i bruk som E6. Det er denne siste strekningen mellom Gandvik og Neiden som nå utbedres og forsterkes.

Grunnforholdene

Den beste karakteristikken av grunnen



Etter at jordarmeringsduken er lagt ut kjøres det på masse og duken skal brettes og festes i kantene.

er kvikkleire. - Da jeg begynte her var det mye snakk om nylige utglidninger og ras på vegen. Det ble slik at mye oppmerksomhet knyttet seg til dette, og av og til kunne det føles som en personlig belastning. Vegen var jo den eneste landvertse forbindelsen til og

fra Kirkenes, og der lå jo både sykehus, flyplass og a/s Syd-Varanger. Sikkerheten har derfor hele tiden vært høyt prioritert. - Vi visste at vi når som helst kunne utløse grunnbrudd og ras under anleggsarbeidet. I de vanskeligste partiene i Neiden satte vi ned



En lekker vegtrase blir resultatet av ombyggingsarbeidene på E6 mellom Neiden og Bugøyfjord.

poretrykksmålere som måtte avleses flere ganger daglig. Det hendte at arbeidet måtte stanses noen dager fordi poretrykket viste faretruende høy verdi. Men Gaski vil framheve hjelpen fra veglaboratoriet i Vegdirektoratet og seinere vårt eget laboratorium. De har

stått for grunnundersøkelsene og fore-slått løsninger.

Tverrfaglig samarbeid.

Her har det hele tiden vært et nært og godt samarbeid. Det ble også nødvendig å opprette en egen prosjektgruppe

med deltakere fra plan-, lab.- og anleggsavdelingen. - Utbyttet av å være med i denne tverrfaglige gruppen har vært stort, sier Gaski. Som anleggsleder har det også vært en betryggelse i og med at problemene blir vurdert i fellesskap av folk med ulik kompetanse og erfaring.

Jordarmeringsduk

- Løsningen på grunnproblemen tror jeg vi har funnet i den norske jordarmeringsduken fra Tele Veveri, forteller han. - Den kombinerer den vanlige fiberdukens egenskaper med jordarmeringsnettets. For to år siden la vi ut prøvefyllinger som senere er fulgt opp med settningsmålinger. Prøvene ga grunnlag for å velge en slik løsning for bygging av den nye vegen over myrtereng. Men et sikkert vink om resultatet vil vi ikke få før etter vårløsningen neste år.

Turistene

- Vi har blunket litt til turistene også, sier anleggslederen spøkefullt. På strekningen mellom Kirkenes og Neiden har vi anlagt to nye rasteplasser med nydelig utsikt. Den siste ligger idyllisk og lunt til med utsikt over Neidenelva. Rasteplassen skal utstyres med lekeapparater for barna og det er tatt hensyn til rullestolbrukere. Veg-

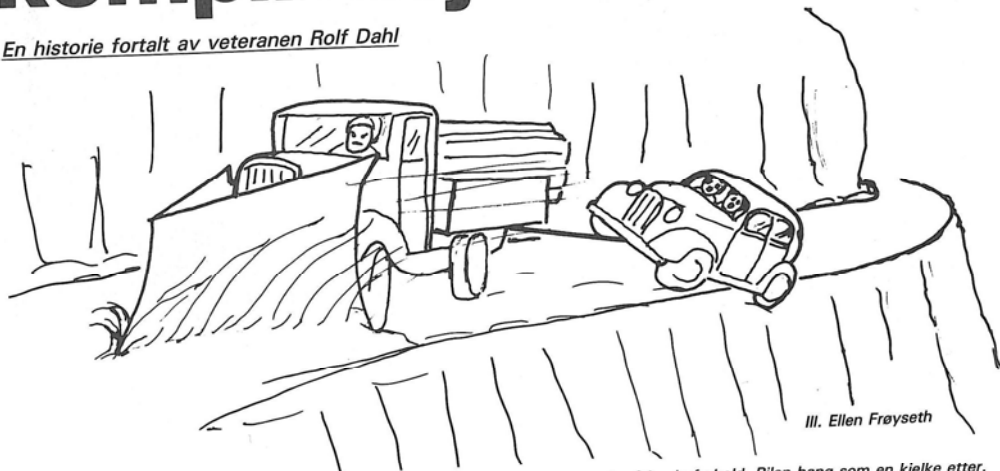


Jordarmeringsduken legges på plass.

Gamle minner

Lønningstur med komplikasjoner

En historie fortalt av veteranen Rolf Dahl



Ill. Ellen Frøyseth

Bakjulene sto og jeg syntes brøytesjåføren satte opp en altfor hård fart etter de rådende forhold. Bilen hang som en kjelke etter.

Før jul i 1946 foretok hovedkasserer Røkke og jeg en lønningstur som sent glemmes. Den gikk til Vestertana med Forden, en bil som svensketroppen hadde brukt under innrykkningen fra Sverige til Kautokeino vinteren 1945. Bilen var ikke i sin beste stand og gearene, spesielt 2. gearet, var dårlige på denne bilen. Vi var godt utstyrt med tyske pelser, noe som kom godt med da bilen var trekkfull og det var bitende kaldt. Målet var Sjørsjøkk, men vegen var igjenfoket fra Vestertanabotn og dit, en strekning på ca 4 km. Vi måtte videre til fots og bære alt vi hadde med oss, og Røkke ble trøtt og lei. Været var imidlertid fint med måneskinn. På veien traff vi en kone som stoppet og spurte hvor vi skulle hen. Ikke så rart forresten med det spørsmålet, da kun Ifjordfjellet med meterhøye snøskavler lå foran oss. Svaret fra Røkke var «fan-denne vet». Før vi kom til neset hvor vegen dreier inn til Sjørsjøkk, snudde jeg meg, men enda sto kona og så etter oss. Hun måtte synes vi var noen raringer som ikke visste hvor vi skulle. Til Sjørsjøkk kom oppsynsmann Johs. Foslund med 2 mann over Ifjordfjellet

på ski for å hente lønningene til Laksefjorden slik at de fikk de til jul (snakk om harde karer, over Ifjordfjellet i adventa). Da vi skulle returnere utpå ettermiddagen dagen etter, var Erlend Erlandsen kommet med brøytebilen. Foruten brøytingen lastet de på svære dragere som skulle til Rustefjelbma. Vi fulgte så med han til Vestertanabotn hvor vår bil sto. Avtalen med Erlend var at de av og til måtte se etter om vi fulgte med. Det gikk bra til et stykke ut i Tarmfjorden hvor jeg måtte gear med det resultat at 2. gearet låste seg og bakjulene sto borte stille. Det var ikke annet å gjøre enn å vente til brøytebilen returnerte. Heldigvis var det godt vær, men temmelig kaldt. Etter en stund kom den tilbake som ventet, men sjåføren var temmelig irritert. Det var jo sent på kvelden og han hadde arbeidet hele dagen. Da vi begynte slepet, hadde sjåføren glemt at bakhjulet sto fast og jeg syntes han satte opp en altfor stor fart etter de rådende forhold. Bilen slang som en kjelke etter. Som vanlig på denne tiden av året var det ganske høy brøytekant mot bak-

ken mens ytterkanten var helt fri for snø. Bilen slang av og til mot brøytekanten, men var mest nede i skråningen og det så temmelig nifst ut. Vi ventet på at den skulle hvelte hvert øyeblikk og bli trukket videre på taket. Røkke satt ved siden av med en hundevalp på fanget og plutselig utbryter han «Det her går it», og tok opp døra i den hensikt å hoppe av. Før han fikk satt ut foten, slang bilen i brøytekanten bare så det sang i karosseriet. Heldigvis for ham, for var han kommet ut med kroppen, var han ihvertfall blitt kraftig skadet og kanskje forulykket. Røkke gjorde ikke flere forsøk på avstigning, og vi holdt oss på rett kjøl til brøytebilen stoppet ytterst i Tarmfjorden etter den ville ferden. Bilen ble etterlatt på en møteplass og for oss var det bare å krype opp på det høye materiallasset da det ikke var plass i førerhuset. Da var pelsene gode å ha. Vi kom oss velberget til Rustefjelbma, og det var godt å komme inn i brakka til oppsynsmann Georg Bjørkli hvor det var godt og varmt. Bilen ble hentet dagen etter av verkstedfolkene i Ski-pagurra.

Gamle minner



På benken der sitter han Mons og Per
På kista han Nils og han Jonas
Det trækker i gangen og inn kommer fler,
Petter, Henrik og Tomas.

Brakkediket

(uten tittel og forfatter kjent).

Skreivet på en brakkevegg i Friarfjord før krigen og gjengitt av pensjonert vegmester i Sør-Varanger, John Johansen, under jubileumsfesten på Kirkenes.

Petter, Ol'Jonsa har kokkdag idag.
Det dufter av fisk og poteter.
Så tenker man seg rundt det dekkede bord,
og servert blir de eldgamle retter.

Desserten er kaffe av svarteste slaks.
En femlits «Lars» man kan tømme.
Så går man til køys som en sorgløs laks;
da kan en vegarbeider om kjøttgryter drømme.

Forts. fra side 11 Vi jobber...

farende vil nok også legge merke til det pene arbeidet som er utført langs vegen. At en veggskråning skulle ha noe med estetikk å gjøre er en heller ny tanke hos mange vegingeniører. - Men nå har vi fått klarsignal til å bruke mer penger på terrenget utenfor veggbanen, opplyser Gaski og lover grønne, slake skråninger til sommeren. Grustaket i Persbekken tjener som masseutak til vegen. I dag ligger det som et enormt krater, men her skal det fylles igjen og anlegges grøntanlegg med rasteplass. Til denne oppgaven er det engasjert en landskapsarkitekt. Det satses med andre ord på at E6 i Sør-Varanger fortsatt skal bli en opplevelse for turistene, men nå med positivt fortegn.

Sluttspurt

I disse dager er en hektisk aktivitet på

anlegget for å fullføre det planlagte arbeidet før vinteren kommer. I alt arbeider 71 personer på vegnanlegget som nå foregår på to parseller. Men i november daler aktiviteten med grade-stokken og arbeidsstyrken mer enn halveres. - 4 kilometer veg er ferdigbygget i år, men til neste år håper vi å kunne doble lengden, opplyser Gaski. - Dette skyldes en overraskende ekstrabevilgning på 13 mill. fra arbeidsmarkedsmidlene. Disse er lagt ned i grovplaneringsarbeid som altså betyr flere kilometer ferdig veg til neste år. For i år ble det bevilget 16 mill. kroner over det ordinære riksvegbudsjettet og til neste år håper han på å få en tilsvarende sum til disposisjon.

Vinterarbeid

- Vi har valgt ut en godt egnet strek-

ning på 2 km mellom Neiden og Bugøyfjord til vinterarbeid, forteller anleggsleder Gaski. Her skal vi drive grovplanering med fyllingsarbeid. Videre skal det settes opp rekkverk på de fire kilometrene vi er ferdig med i år. Munkvasselv bru ble bygget som vinterarbeid i fjor. Vi har ventet med fortsettelsen til denne høsten. Det som gjenstår er å lage steinfyllinger til vegen på begge sider av brua.

Ferdig 1993

For planperioden 1990 - 93 har Stortinget bevilget 65 mill. kroner til E6 mellom Gandvik og Neiden. Når denne strekningen er ferdig ombygd vil hele E6 langs Varangerfjorden være ombygd til vognnormalstandard. Mer enn 30 år er da gått siden utbedringen av den gamle vegen startet.

EV6 i Langfjorden i rute

Det jobbes også hardt i den andre enden av E6 i fylket. Anleggsgutta i Langfjordbotn, mot grensa til Troms, har lagt forsterkningslaget ferdig på fire kilometer veg. Siste oppgave før

vinteren blir å legge bærelaget og de to ras-overbyggene skal stå ferdig i november, sier anleggsleder Tore Johansen.



Masseflytting

Joda, framdriften er god og en strekning på 4 kilometer skal nå ligge i dvale til neste sommer i påvente av asfaltering. - Totalt har vi i år flyttet 250.000 - 300.000 kubikkmeter masse, anslår Johansen. - Av dette er 10.000 kubikkmeter silt, en blanding av leire og sand, som vi har måttet skifte helt ut. Vannsaget i grunnen er høyt langs store deler av vegen, og det høye vanninnholdet ga oss større problemer enn vi regnet med. Derfor ligger vi noe etter driftsplanen for forbruk og masseflytting, forklarer han. September var den måneden arbeidet var mest hektisk. Driftsutgiftene beløp seg da til 5 mill. kroner der 4 mill. var drift i egen regi. Hittil i år har vi brukt 20,6 mill. kroner av en ordinær bevilgning på 21 mill. Rasoverbyggene er ikke medregnet da disse bygges med

ekstraordinære sysselsettingsmidler på 13 mill.

Vinterarbeid

- Aktiviteten og arbeidsstokken blir redusert utover i november, opplyser Johansen. Korttidsarbeiderne forsvinner, men vi jobber ut et opplegg for sysselsetting av våre faste folk. Faktisk kan det være snakk om å overføre personell fra andre anlegg i forbindelse med de betongarbeidene vi skal utføre i vinter. Når toppen av jordlaget er frosset fortsetter vi med masseutskifting, men i begrenset omfang. Dessuten skal vi bygge to nye bruer over Melkelv og Indre Kjøringsdalselv. Disse får et spenn på henholdsvis 19 og 23 meter. Bruene er såkalte betongbjelkebruer med typebetegnelse NIB og NOB. Melkelvbrua er kostnadsberegnet til 1,2 mill. mens brua i Indre Kjøringsdal vil koste 1,36 mill. kroner.

Raskløyver

- Melkelvbrua får en litt egen utforming på grunn av rasfaren i området, fortsetter han ivrig. I tilfelle skredet går skal en spesiell stålkonstruksjon kløyve skredet slik at brua ikke skades eller dras på sjøen. Hensikten med konstruksjonen, som likner en liggende V, er at raset skal ledes under eller over bruplata. Størrelsen på raskløyveren er beregnet til ca. 2 meter og den monteres i bruplata. - En sjelden konstruksjon, sier Roger Hallquist ved bruseksjonen på vegkontoret. - Det er første gang i Finnmark at vi prøver oss med en slik løsning. Artig er det at det er et firma i fylket som har hatt oppdraget. Norges Geotekniske Institutt har beregnet de nødvendige belastningsdataene for brua mens Prosjektering a/s fra Vadsø har konstruert raskløyveren.

I hele sommer har biltilsynet i Finnmark drevet en bevisst utadrettet virksomhet. Biltilsynet ønsker en sterkere markering av etaten som serviceetat. - «Åpne dager» og messedel-

takelse er populære tiltak, og tjener utvilsomt til å profilere biltilsynet på en positiv måte, fastslår biltilsynssjef Rolf Olsen.

Åpen dag

Det begynte på forsommeren med «Åpen dag» ved alle 4 biltilsynsstasjonene. Tilsammen har over 1000 kjøretøyeiere benyttet anledningen til å få bilene sine og campingvogner kontrollert før ferien startet. I tillegg til kjøretøykontroll, yttet personalet også alle de øvrige tjenester som er tillagt biltilsynet. Personalet slo an tonen og skapte en fin atmosfære for publikum med trafikkfilmer vist på video, diverse utstillinger og selvfølgelig servering av kaffe og kaker. - Reasjonene er udelte positive, forteller stasjonssjef Frank Jensen i Alta. - Folk setter pris på at vi «åpner» stasjonene på denne måten. For oss er det fint å møte publikum uten å måtte være «de strenge kontrollørene» vi kanskje til vanlig oppfattes som.

Messer

I tillegg til dette har biltilsynet markert seg sterkt på varemesser både i Alta og Vadsø. I Alta på Nord-Norges messen hadde biltilsynsstasjonen der en meget fin og populær stand en hel uke. Når vi kan fortelle at hele 1250 personer benyttet anledningen til å få testet sine egne trafikkskaper, enten på datamaskin eller ved å fylle ut «minitest-skjemaet», så er det klart at dette var noe som publikum likte. Et tilsvarende opplegg ble også «kjørt»



Fra «Nord-Norge-messen» i Alta.

Sterk profilering av biltilsynet

av biltilsynsstasjonen i Vadsø under «Vadsødagene». Her var det 400 som

gjennomførte frivillig kunnskapstest i trafikkregler.



Fra «åpen dag» i Vadsø.

60.000 besøkende

Det har utvilsomt stor verdi at biltilsynet på denne måten får fortalt publikum hva avdelingen står for og hvilke tjenester som tilbys. Besøktallet på disse to messestedene var på hele 60 000. Utenom de som gjennomførte kunnskapstestene så var det selvsagt mange som var innom biltilsynets stand av bare nysgjerrighet med spørsmål om førerkortforskrifter, registreringsbestemmelser og forskjellige kjøretøyproblemer. Biltilsynssjefen er ellers strålende fornøyd med innsatsen og resultatet. - Hele personalet i biltilsynet har virkelig ytt en stor innsats ved disse arrangementene der åpningstiden ble utvidet til langt ut på ettermiddagen. Innsatsen blir ikke mindre når vi tenker på at de vanlige daglige gjøremålene har gått helt knirkefritt parallelt.

Godt kjørt folkens!

«Hallingkastet»:

Napp nummer to til Finnmark

Veiva fulgte opp suksessen fra ifjor i «Hallingkastet». De tok sitt andre napp i vandrepokalen ved å beseire Vest-Agder 12-10 i en spennende finale. Men håndballspillerne fra nord ga seg ikke med det. De stjal også oppmerksomhet på banketten med et «lett floorshow i beste Las Vegas-stil».



Jubileumsseier

Herrelaget til «Veiva» reiste til vegmesterskapet på Gol med ett mål for øye - å vinne turneringen og pokalen for andre gang på rad. Ekstra artig ville det være å gå av med seieren i jubileumsåret. Det var derfor en glad finnmarksgjeng som kunne juble da fløyta gikk for full tid i finalen. Seieren lå langt inne og kampen ble ikke avgjort før i sluttsekundene da Finnmark ble tildelt straffekast. Straffen ble sikkert ekspedert og Vest-Agder måtte resignere.

Forspill

Etter ni timers reising ankom finnmarkslagene Gol og «Hallingkastet». Men stolheten forsvant straks spillerne kom i vante omgivelser på Per's appartementshotell og fikk hilst på kjenninger fra tidligere år. - Dette er noe av det fine med «Hallingkastet»; vi blir etterhvert en slags «familie», sier veteranen på laget Kjell Johnsen. Herrelaget spilte seg lett gjennom de innledende kampene og vant sin pulje



«Da bud om seier kom fra eder Jeg ble stolt som Finnmarks leder Allerede har jeg og min fru utbrakt en skål i vår bastu!» I veggjefens fravær Hilsen Magne Skjånes Driftsleder

med en målforskjell på 33-10. Underholdene spill med små finurligheter skapte god stemning på tribunen.

Damelaget

Damelaget vårt stilte med noe redusert lag og hadde mindre forhåpninger om videre avansement. Men etter åpningskampen som endte uavgjort, bredte det seg en forsiktig optimisme. Skulle de endelig klare å vinne en av de neste? Dessverre, motstanderne fra Vegdirektoratet ble for sterke og damene våre fikk en skikkelig gjennomkjøring. I den siste kampen gikk de på nytt tap og var dermed ute av turneringen.

Finalen

Etter å ha slått Hordaland i semifinalen var herrelaget klar for den siste dyst. Selsikkerheten hadde fått en liten knekk etter skader og kampprogrammet begynte å tære på kreftene. Dette kunne bli mer spennende enn godt

var. Og spennende ble det! Finalen motstanderen fra Vest-Agder tok raskt initiativet med en tomåls ledelse. Laget hadde flere gode spillere og med innøvede spillemønstre slapp de lett til fra «streken». Lagene fulgte hverandre utover i omgangen, hele tiden med Vest-Agder ett mål foran. Ved pause sto det uavgjort. Andre omgang fortsatte like jevnt som første. Finnmarksguttene hadde brukt pausen til å justere forsvarsarbeidet og Vest-Agder slapp ikke lenger så lett til. Finnmark vant sluttspurt, men det var først i det siste spilleminuttet at avgjørelsen falt. Et korrekt idømt straffekast ble satt i mål og dermed var vinneren kåret.

Sangnummer

Men «ambassadørene» fra Finnmark var ikke ferdig med sitt program. Etter invitasjon fra arrangørene i Buskerud sto de for kveldens overraskelse - en miniopptreden på banketten. Med et minimum av forberedelser og et minimum av innhold gjorde de sju underholderne maksimal lykke med sine lette sangnummer. Hvorvidt applausen skyldtes kvaliteten eller motet som ble vist skal være usagt. Men en original vri på arrangementet var det ihvertfall.

Blomster

Årets «Hallingkast» var det største som noen gang er arrangert i turneringens 18-årige historie. Hele 420 deltakere fra samtlige fylker møttes til dyst og arrangementet forløp prikkfritt. Det er derfor god grunn til å dele ut blomster til arrangementskomiteen med en spesiell takk til Arne Solhaug i Vegdirektoratet som startet det hele. For de som deltar på Gol er det vanskelig å tenke seg en bedre måte å styrke bedriftskulturen på.

Fra høydedragene minner Nordkynvegen om en sølslange der den bukker seg over mosegrodd steinur. Den 39 km lange vegbiten mellom Bekkarfjord og Hopseidet er usedvanlig godt lagt inn i terrenget. Det er tydelig at planleggerne og anleggsfolket har bestrebet seg på minst mulig inngrep i den skjøre naturen her

ute. Sporene etter uttak av fyllmasser er fjernet, og de mange vegskråningene er planert og sådd til. Om kort tid vil de små sporene etter anleggsdriften som ennå er synlig være grodd igjen. Statens vegvesen har gjort et utmerket arbeid for å bevare miljøet langs Nordkynvegen.

Vegen til Europas nordligste fastlandspunkt



Foto: Arvid Sveen.

Sommerveg

Nordkynvegen er bygget som en enfeltet sommerveg. Den siste i sitt slag i landet. Vegen har en bredde på 3 m og det er derfor anlagt rundt 200 møteplasser. Vegen er bygget for å tåle 10 tonn akseltrykk og det er lagt to lag Ottadekke. Det var tidligere ordfører og Nordkynvegens «far», Bjarne Jensen, som høsten 1982 hadde æren av å ta det første spadestikket. Først sju år etter fikk han gleden av å delta i

åpningssermonien. Strid om trasevalget førte til utsettelse, mens værforholdene kun tillot anleggsdrift om sommeren. Men når vegvesenet først kom igang ble vegen bygget på rekordtid.

Kostnader

Kostnadene på veganlegget er blitt justert flere ganger siden 1978. I dag ser det ut til at regningen vil lyde på

rundt 130 millioner kroner. Dette gir en pris på 3300,- kroner pr. løpemeter veg. I alt er det sprengt ut 175.000 kubikkmeter fjell og det er gått med 426.000 kubikkmeter fyllmasser. Den største fjellsprengningen skjedde i Torskefjorddalen der 105.000 kubikkmeter er sprengt ut. Veganlegget er i sin helhet bygget av Statens vegvesen, mens maskinparken har vært

Forts. side 19

Ledergruppa slår an toner

Redaksjonen har mottatt en liten reisebeskrivelse som vi føler oss forpliktet til å trykke. Innsenderen ønsker å være anonym, men det kan røpes at hun var deltaker på både tur og kurs.

«Jubalong - samtlig i ledergruppen har vært på kurs - sammen! Ryktene vet å fortelle at dette er første gang på lenge, og Honningsvåg var destinasjonen. Ledergruppen har startet oppkjøringen mot høstens virksomhetsplanlegging og motivene bak et felles reiseopplegg var både økonomiske og sosiale. Knappt noen ansatt kan ha unnagått å merke avdelingssjefenes stadige oppmerksomhet omkring reisebudsjettene - en såkalt gjenganger. Kanskje var det derfor at vi i ledergruppen nå fant det betimelig å sette opp felles skyss til Honningsvåg. Buss ble «sjartret» med biltilsynet som «gratisjåfø». Ledergruppen har med andre ord gått foran med et godt eksempel som viser at koordinering av felles reiseopplegg er mulig. Sammenliknet med det verst tenkelige alternative reiseopplegg sparte ledelsen inn 15.000 kroner på reisebudsjettet, samtidig som vi knep inn på våre egne «reiseinntekter»!

Det ryktes også om en ny giv for ut-

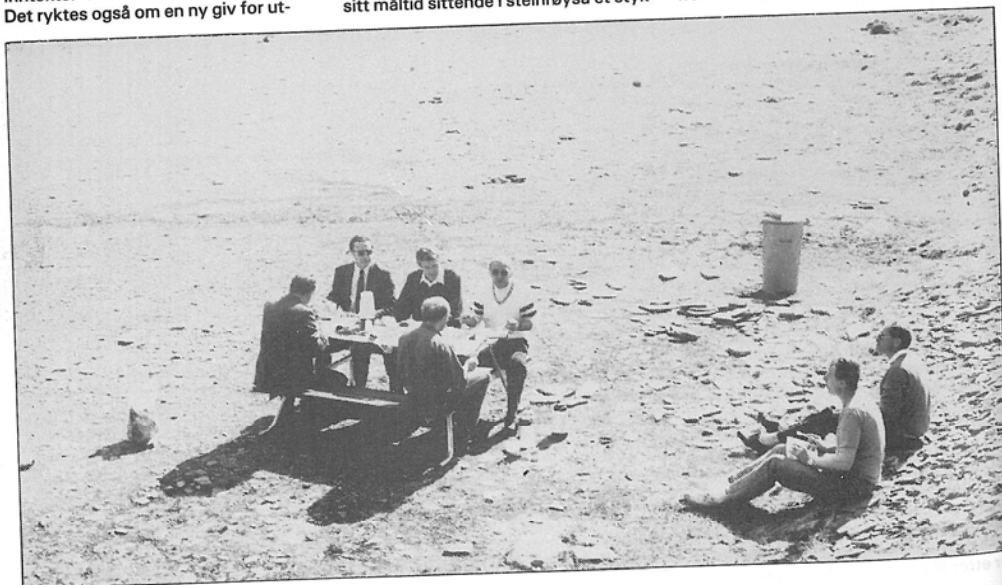


Fra venstre, anleggsjef A. Holder, driftssjef M. Skjånes, vedlikeholdssjef T. Kaastrup, plansjef G. Nilsen, administrasjonssjef A. Antonsen, maskinsjef K. S. Foslund, vegsjef G. Johnsen og biltilsynssjef R. Olsen.

bygging av rasteplasser i fylket. På retur opplevde ledergruppa hvor vanskelig det kan være å finne en skikkelig rasteplass i Finnmark. For å spise våre medbrakte nistepakker måtte hungen vente adskillige kilometer før den ble stillet. «Endelig - der har vi en! (Begeistret utrop). Men ikke skiltet!» (O' skuffende undring). Takket være biltilsynssjefens dyktige manøvrer med nedremsing og venstresving kunne vi humpe inn på en «unormert» avkjøring i et (forhåpentligvis) nedlagt grustak. Et brunt bord med en gul dunk utgjorde den spartanske mottakelseskomiteen. Vel benket rundt bordet, knitring i papir og termosene framme, oppdaget vi at vedlikeholdssjefen beklemte inntok sitt måltid sittende i steinrøysa et stykke

ke unna. Kunne dette være et utslag av tyngende selvkritikk eller pultost på skiva? Sannheten åpenbarte seg da vi så oss rundt og oppdaget at rasteplassen kun var bygget for seks personer. Det bør derfor ikke komme overraskende om vegfarende opplever et kraftig oppsving på rasteplasssektoren etter slikt storveis besøk. Som et PS og advarsel til planleggere og vedlikeholdsfolk kan jeg røpe at det neppe er siste gang ledergruppa får behov for å spise nistepakka si i det «grønne.»

Forøvrig forteller historien at tur og retur var preget av godt humør, faglige diskusjoner og noen gode historier. Tør vi håpe på en mer faglig rapport fra kurset seinere?



Rasta-safari i spartanske omgivelser.

Bedre arbeidsmiljø gjennom medarbeidersamtaler

Av personalkonsulent Anne Høgestøl

På vegkontoret har vi nå så vidt begynt med medarbeidersamtaler. Meningen er at dette først skal gjennomføres blant ledergruppen. Deretter er planen at avdelingslederne gjennomfører medarbeidersamtaler med sine ansatte. Målsettingen til personalavdelingen er at dette kan gjennomføres i løpet av høsten.

Kunstig samtaleform?

Hvordan er det «å snakke sammen via systemer og skjemaer»? Enkelte typer medarbeidersamtaler kan fortone seg slik, og det er forståelig at ansatte er skeptisk til en slik samtaleform. Jobbsamtalen, slik den er tenkt gjennomført hos oss, forsøker å styre unna flest mulig momenter som gir grunnlag for skepsis og usikkerhet. På vegkontoret har det i den senere tid vært snakket en del om medarbeidersamtaler. I mars var hele ledergruppen ved vegkontoret på et dagskurs for å lære litt om hva medarbeidersamtaler er. På et senere ledermøte ble det vedtatt at ledergruppen skulle gjennomføre medarbeidersamtaler innen sommerferien. Planavdelingen er allerede igang med medarbeidersamtaler mellom plansjef og seksjonslederne.

Hva er en medarbeidersamtale?

Helt kort kan vi si at dette er en forberedt, systematisk og personlig samtale. Målet med medarbeidersamtaler er å øke trivselen, bedre arbeidsresultatene og øke effektiviteten i vegvesenet. Medarbeidersamtaler skal berøre områder som samarbeidsforhold, krav til stillingen og hvordan en på best mulig måte kan utføre den jobben en er tilsatt i. Ordre som gis fra lederen til underordnede, «klagesan-

ger», uberettiget ros eller ris, beskjed om lønnspålegg, er blant de ting som ikke skal forekomme i en medarbeidersamtale.

Bedre arbeidsforhold

Dette kan nok for mange virke litt skremmende. Husk derfor på at en medarbeidersamtale er en samtale mellom to parter innenfor et område hvor begge har et felles mål - å få til et best mulig arbeidsforhold. Dette er en mulighet for å endre de delene av arbeidsforholdet som dere ikke er fornøyd med.

Kontrakt

En medarbeidersamtale skal ende opp i en kontrakt hvor begge parter underskriver de avtaler som er blitt gjort i løpet av samtalen. Dette kan både gjelde samarbeidsforhold og/eller endring i arbeidsoppgaver. Hvordan de inngåtte avtalene er blitt fulgt opp siden sist skal være grunnlaget for neste medarbeidersamtale. Hvor lang tid det skal gå til neste medarbeidersamtale bør også avtales før samtalen avsluttes. Avslutningsvis understreker jeg at diskusjon om en tredje, ikke tilstedeværende person utover f.eks. det at en gir uttrykk for vanskelig samarbeidsforhold, ikke bør finne sted. En samtale hvor tredje part er tilstede bør heller komme som resultat av medarbeidersamtalene.

Forts. fra side 17

Vegen til Europas...

innleid fra lokale entreprenører. Sikkerheten på anlegget har vært godt ivarettatt og ingen alvorlige personulykker har forekommet.

Næringspolitikk

Det var de næringspolitiske argumentene som sto i fokus da Stortinget i 1981 besluttet at vegen skulle bygges. Fergesambandet som kom i 1970 viste seg raskt ikke å dekke transportbehovet til fiskeindustrien. Dessuten påførte dette industrien ekstra kost-

nader og dårligere konkurransevilkår. Selv om det er liten aktivitet og krisetilstander innen næringen idag, betyr Nordkynvegen bedre transportvilkår og mulighet for økonomisk vekst i framtiden.

Nye muligheter

Nordkynvegen åpner for nye virksomheter. Økt turisttrafikk kan allerede registreres og nettopp turisme er et av satsingsområdene på Nordkyn. En forsiktig optimist ser kanskje nye arbeidsplasser i det fjerne? Men vegforbindelsen har betydning også for «den vanlige innbygger». Gode og sikre kommunikasjoner virker positivt på trivselen. Vegen vil minske følelsen av isola-

Mimmi Dallavara med 30 år i vegetaten



Rørt og takknemlig mottok Mimmi Dallavara takk og gaver fra vegsjef Geir Johnsen. Det er en milepæl i livet når hun nå forlater kolleger og Finnmark etter 30 års innsats i Statens vegvesen.

Tradisjonen tro holdt vegkontoret en høytidelig avslutning for Mimmi Dallavara som nå har gått over i pensjonistenes rekke. I tredivde år og 6 måneder har hun arbeidet ved skrivetjenesten på vegkontoret, men nå setter hun punktum for Statens vegvesen og Finnmark. Pensjonisttilværelsen vil hun nyte sørp sammen med den nære familien. Vegsjefen takket Mimmi for godt utført arbeid og overrakte gaver og blomster fra etaten. Kollegaene fra «brakkegjengen», de som holdt til i administrasjonsbrakka til vegkontoret flyttet inn i statsbygget, var samlet og praterte dreide seg naturlig nok mye om denne tiden.

sjon når befolkningen nå ikke lenger er avhengig av ferge. Kommunikasjonen med omverdenen er blitt lettere - hvertfall mellom april og januar.

Helårsveg

Veg er likevel ikke tilstrekkelig for å sikre bosettingen. Den vanskelige situasjonen som distriktet er kommet i på grunn av ressurssvikten har likevel gitt vegen en enorm betydning. Den er med på å skape mer positive holdninger til framtiden. Befolkningen ønsker nå at vegen holdes åpen hele året og kravet om helårsveg er sterkt. Bedre transport og kommunikasjon er forutsatt på det politiske kartet i kommunestyrene på Nordkyn.