



HELSE, MILJØ- OG SIKKERHETSFILOSOFI STATENS VEGVESEN·FINNMARK

Våre ansatte er den viktigste ressurs i Vegvesenet, og en god helse er det største aktivum et menneske har. Det er derfor vårt mål at hensynet til sikkerhet og arbeidsmiljø blir ivaretatt som en naturlig del av hver arbeidsoperasjon fra planlegging til slutførelse.

Dette skal skje ved at helse, miljø og sikkerhet planlegges og prioriteres på lik linje med produksjon, teknikk og økonomi.

Vegvesenet vil søke å forhindre ulykker og dårlig arbeidsmiljø ved å iverksette gode prosedyrer og rutiner for alle aktiviteter som kan påvirke helse, miljø og sikkerhet.

Vegsjefen vil gå aktivt inn for at kvalitetssikring i arbeidsmiljøet brukes i alle ledd i vegvesenet. For ledelsen på alle nivåer er kvalitetssikring av arbeidsmiljøet et verktøy for vegvesenet til å styre sikkerhets- og miljøarbeidet slik at lover og forskrifter til enhver tid blir etterlevd.

For å oppnå dette vil vi:

- * gi sikkerhet og arbeidsmiljø høy prioritet
- * bruke kvalitetssikring av arbeidsmiljøet som et styringsverktøy i den daglige ledelsen
- * sørge for å gi alle våre ansatte nødvendig opplæring
- * korrigere årsakene til avvik for å hindre gjentakelse
- * sørge for at enhver leder er ansvarlig for, og gis mulighet til, å gjennomføre og følge opp de krav som settes for å etterleve lover og forskrifter og interne instruksjoner og prosedyrer.
- * reagere når det skjer brudd på helse-, miljø- og sikkerhetsbestemmelser.

Vadsø, den 14. februar 1991

Geir Johnsen
Geir Johnsen
vegsjef



BEDRIFTSAVIS FOR
STATENS VEGVESEN
FINNMARK

NR. 3 – 1991
10. ÅRG.

BLIND OL-VINNER OG DATAEKSPERT



Side 6

HEGE SPRENGER GRENSER

Side 7

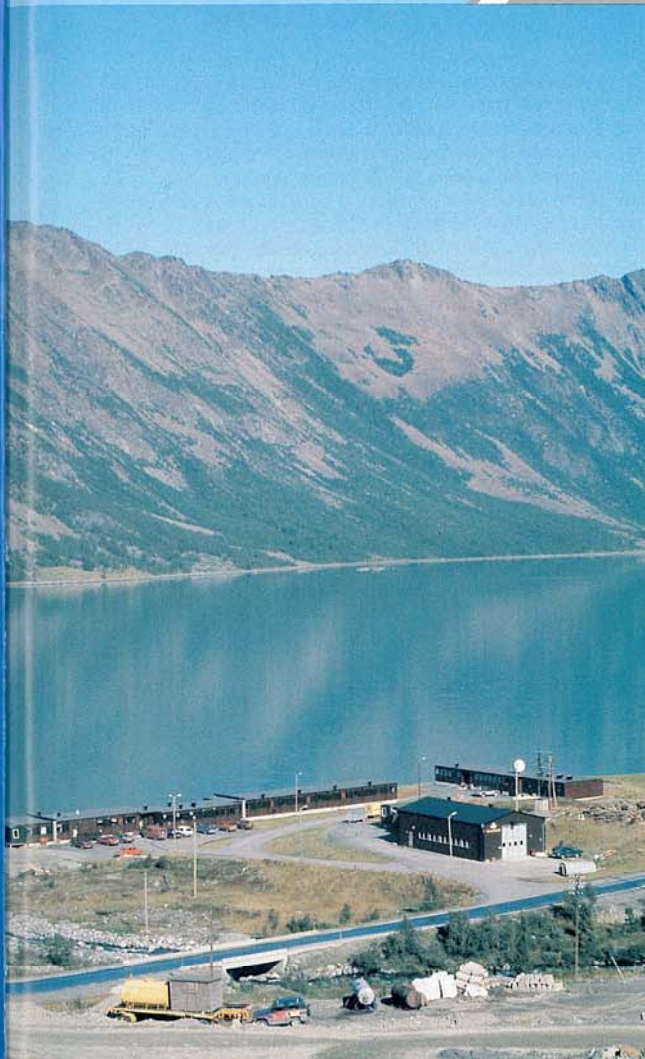
KAMPEN MOT SNØMASSENE



Side 11

JA TIL TRAFIKKLYS I HAMMERFEST

Side 16





REFLEXEN

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Finnmark

Redaktør:
Bjarne Langseth

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

Opplag:
1500 eksemplarer

Tekst, foto og lay-out:
Sytte Grader Nord as, Vadsø
og Steinar Sværen.

Trykk:
Trykkforum AS, Vadsø

INNHold

Mål og resultater	3
Fatima: Utsettelsesforslaget stoppet	4
— Det ser ikke lyst ut for distriktene	5
Blind OL-vinner og dataekspert	6
Hege sprenger grenser	7
Vinterbilistenes dom	8
Feilstyrt fjernstyrt	9
Vannveger til besvær	10
Kampen mot snømassene	11
Presisjon i kjøring og arrangement	12
Vegcupen i fotball: Sosial suksess	13
Ny organisering av vegkontoret	14
Flyttesjau for Jørgenhaugen	14
Krever garanti fra vegvesenet	15
Nytt dataverktøy testes i Langfjorden	15
Nei til trafikklys i Hammerfest	16
Sikkerhet en messe verdt	16
Personallytt	17
Skuffet står du tilbake	18
Hvor er rosinen?	18
Birgers vegkryss	19



MÅL OG RESULTATER

Hvis du ikke vet hvor du skal, spiller det ingen rolle hvor du går, eller hvordan du går.

Hvis ikke målene med en omorganisering av en etat er klarlagt, spiller det ingen rolle hvordan den organiserer seg. Derfor er målstyringsprinsippet så viktig for å få den nye organisasjonen ved vegkontorene til å fungere. Vegkontoret får nå en organisasjonsform som er tilpasset de nye og harde krav som settes til en moderne veg- og trafikketat. Men for at organisasjonen skal fungere, må mål og rammer fastsettes, og myndighet og ansvar delegeres. Det aller viktigste blir likevel å kunne dokumentere resultater. Det er bare resultatene som teller, og det gis ingen stilkarakter for et vakkert organisasjonskart.

Et av de store målene for Statens vegvesen vil være å skaffe Magerøya fastlandsforbindelse. Regjeringen har nå sagt sitt; prosjektet skal ikke utsettes, og det tas sikte på anleggsstart i 1993. Dette vedtaket er en stor utfordring for vegvesenet, ikke bare for å få fastlandsforbindelsen ferdig, men også for å hindre at vegmidlene til Finnmark i flere år i det vesentlige bare skal gå til ett anlegg. Finnmark er et stort fylke og statlige overføringer til veger må komme flest mulig til gode.

Vinteren er i anmarsj med mørke og glatte veger. Ta vare på hverandre.

BjaLa

Førstesida: Anleggsleiren i Langfjorden.

Foto: Bjarne Langseth

Sistesida: Parti fra E-6 i Tanadalen.

Foto: Bjarne Langseth

Magerøya får sin fastlandsforbindelse:

REGJERINGEN STOPPET UTSETTELSESFORSLAGET

Regjeringen har vedtatt at FATIMA (Fastlandsforbindelse Til Magerøya) ikke skal utsettes. Planene skal videreføres med sikte på anleggsstart i 1993, og med finansiering over tre vegplanperioder. Kostnadsoverslaget på prosjektet ligger på 660 millioner kroner.

Det var samferdselsminister Kjell Opseth som mottok applausen for regjeringens vedtak på et folkemøte i Honningsvåg 13. august i år. Han opplyste da at regjeringen har vedtatt å stoppe Vegdirektoratets forslag om å utsette prosjektet. Regjeringen stiller et spørsmål ved Vegdirektoratets anslag om at det vil bli nedgang i bompenginntektene.

— Det er jo nettopp for å utvikle reiselivet, øke trafikken, at vi har utpekt Nordkapp som et satsingsområde innen reiselivet. Da må vi jo i Herrens navn selv tro på at den idéen vil føre til økt trafikk, ellers så er det ingen grunn til å peke ut disse satsingsområdene. Det er jo klart at jo bedre tilgjengeligheten er til et attraktivt turistmål, jo større trafikk blir det, sa samferdselsministeren bl.a. på folkemøtet.

Opseth la til at regjeringen også har sett vedtaket i sammenheng med at det bor 4000 mennesker på øya, og som er utestengt fra omverdenen om vinteren i 10 - 11 timer i døgnet.

— Jeg skulle gjerne sett en såpass stor befolkning på østlandet være i samme situasjon, om ikke de hadde hatt utløsning til fastlandet forlengst.

HVA SKJER NÅ?

Vegdirektoratet må nå videreføre håndteringen av hovedplanen. Samferdselsministeren sa på møtet i Honningsvåg at vegsjefen kanskje vil tjuvstarte med detaljplanleggingen — det har skjedd før og kan også skje her, slik at den også ligger ferdig. Stortingsproposisjonen mente Opseth vil bli fremmet høsten 1992 — og vedtatt, forhåpentligvis.

— Når jeg sier forhåpentligvis, så vil jeg understreke at en enstemmig Samferdselskomité prioriterte i likhet med regjeringen dette prosjektet ved behandling av vegplanen for innværende periode. Jeg kan ikke tenke meg at det da vil oppstå problemer i Stortinget med å få vedtatt dette pro-

Gleden over dette vedtaket er stor både på Magerøya og i vegvesenet. En usikkerhet i forbindelse med konsekvensene for Finnmark, ligger imidlertid i at gjennomføringen skal skje innenfor de vegplanrammene som Finnmark blir tildelt.



Samferdselsminister Kjell Opseth smiler blidt etter folkemøtet i Honningsvåg.

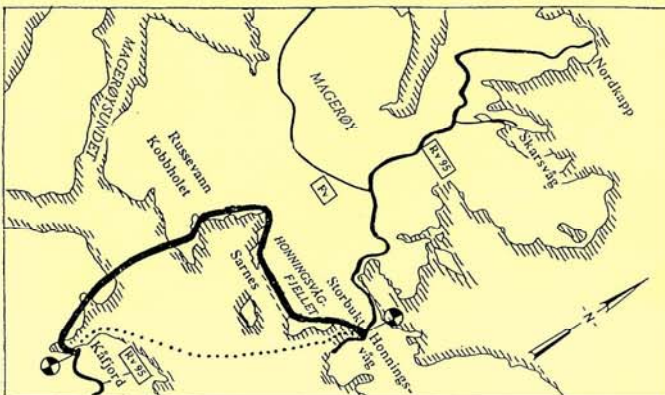
sjektet, sa samferdselsminister Kjell Opseth på folkemøtet i Honningsvåg 13. august i år.

— VI ER I FULL GANG

Prosjekteringsleder for Fatima-prosjektet, Kåre Furstrand ved vegkontoret, opplyser til Reflexen at planleggingen med tanke på Fatima er i full gang. Hovedplanvedtaket er nå fattet, og detaljplanarbeidet er godt i gang.

— Allerede nå i høst vil vi avklare kostnader og omfang av utgravninger på de mest kritiske parseller. Både Fylkeskonservatoren, Samisk kulturminnevern og Tromsø Museum vil bli trukket inn. For å kunne sikre oppstart av anleggsarbeidene i 1993 må alle utgravninger på strekningen Kåfjord - Russevatn være unnagjort i 1992, sier Furstrand.

DETTE ER FATIMA!



FATIMA betyr fastlandsforbindelse til Magerøya, som ligger i Nordkapp kommune. Hovedplanen for prosjektet anbefaler bygging av ca. 28 km ny veg fra Kåfjord på fastlandet fram til Storbukt ved Honningsvåg. Vegen vil omfatte en ca. 7 km undersjøisk tunnel øst for Magerøysundet, 500 meter bru over Kobbhollet og ca. 3,6 km tunnel gjennom Honningsvåg fjellet.

— Det ser ikke lyst ut for distriktene

«Hvis du ikke er snill gutt, så får du ikke jobb i vegvesenet når du blir stor».

Denne trusselen var i utkant-Finnmark for noen år tilbake større enn bjørkeriset. Statens vegvesen var ofte utkantkommunens største arbeidsgiver, og uten utsikter om vegjobb for

staten var alternativene gjerne bare arbeidsledighet eller fraflytting.

— Men hva har du å by oss nå da, vegdirektør Eskild Jensen, når uttrykket «sikkert som vegvesenet» er blitt like usikkert som banken?

— Det ser ikke så lyst ut for distriktene når det gjelder vegvesenets aktiviteter. Det er riktig det. Ikke fordi det er blitt mindre vegbygging enn før, men fordi vi trenger færre arbeidsplasser. Teknologien har overtatt mange menneskers plass, og den utviklingen vil vi fortsatt se i framtida. Det vil ikke si at det bør bli mindre overføringer til distriktene. Jeg mener at overføringene fra staten må komme i form av støtte til andre offentlige tiltak, f.eks. til næringsutvikling.

— Nå snakker du som en politiker.

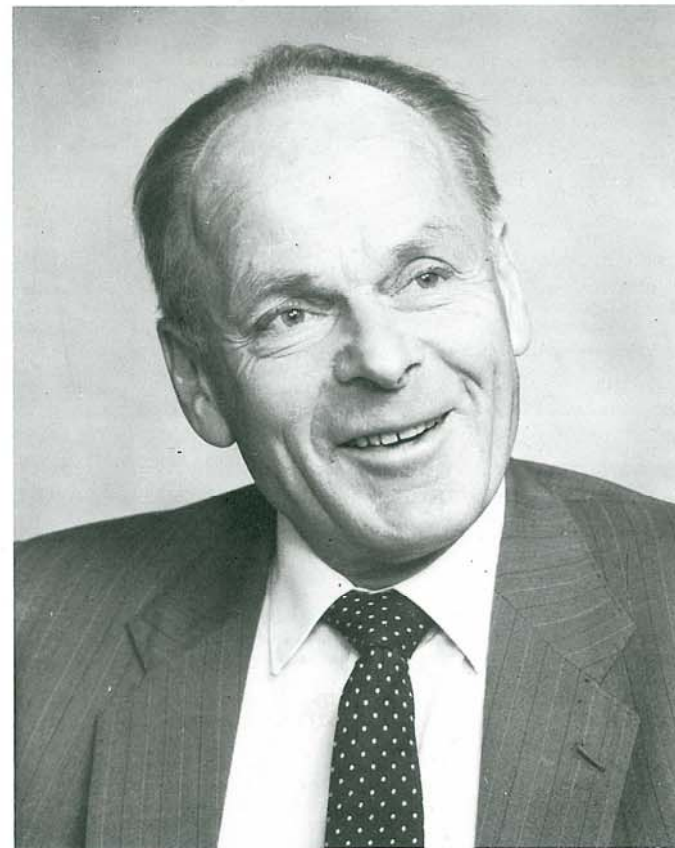
— Ja, jeg tar meg den frihet av og til, men vi kan jo ikke bare bygge veger for at folk skal ha noe å gjøre. Vegdirektør Eskild Jensen er ingen enkel mann å få i tale, men er enkel å tale med. Et avtalt intervju pr. telefon åpner han med et dypt sukk om alle de tallene som nå vrirler rundt ham. Store tall som bevilges eller forlanges. Noen få er fornøyd og mange er misfornøyd - og hva betyr det at FATIMA-utbyggingen skal skje innenfor de vegplanrammer som Finnmark blir tildelt, uten ekstra midler?

— Betyr det at helårsvegprosjektene til Nordkyn og Havøysund blir lagt på is?

— Nå flyter all ting. Først må FATIMA-finansieringen avklares. Det blir en meget viktig politisk prosess som nå må gjennomføres. Vi kan selvfølgelig risikere at Nordkyn og Havøysund blir utsatt til etter 1997, men dette er jo et lite tidsperspektiv i vegsaker. Sørøysvegen er nok helt sikkert ikke aktuell.

— Før regjeringen grep inn, så ville jo du at FATIMA skulle utsettes.

— Ja, vi ville vurdere prosjektet i sammenheng med Norsk Veg- og Vegtrafikkplan for 1994 - 97. Det kom jo så mange innspill. Noen mente at turistene så denne ferjeturen som en attraktiv avslutning på vegen til Nordkapp — f.eks. etter en lang biltur fra Italia. Andre mente at tunnelen under Magerøysundet bare ville bli en eneste flytteveg for folk i Honningsvåg.



Vegdirektør Eskild Jensen mener at teknologien har tatt mange arbeidsplasser fra distriktene. Foto: Vegdirektoratets informasjonsavdeling.

Prosjektet så også ut til å skulle bli dyrere enn først beregnet. Undersjøiske tunneler er dyre fastlandsforbindelser. Vi mente derfor at det ville være rimelig å vurdere behovet og nytten nærmere, sier vegdirektør Eskild Jensen.

Men regjeringen har altså bestemt: Fastlandsforbindelsen til Magerøya skal bli en realitet. Men til hvilken pris for utkant-Finnmark? De høye herrer regner.

OL-VINNER OG DATAEKSPERT — FØDT BLIND



Siden Hans Anton Ålien er blind må han bruke en lese-list for å få fram teksten fra skjermen.

Vegdirektoratets dataekspertise i utviklingsarbeidet av Vegdatabanken finner vi nå i Finnmark. Siden slutten av juli har Hans Anton Ålien hatt kontor plass på vegstasjonen i Alta. Ved hjelp av datalinjer og telefon holder Ålien kontakten med alle de rundt i landet som har bruk for hjelp til å forstå datamaskinenes lunefulle mottrekk og reaksjoner på kommandoene maskinene får.

Ålien er født blind, men datamaskinene er ikke noe mysterium av den grunn. Det er ikke bare datamaskinene han behersker, i skiløypa har han også satt spor etter seg. Gullmedaljene fra tre olympiader er beviset på at han i mange år var blant verdens beste skiløpere.

I tre år har Ålien arbeidet i Vegdirektoratet, men etter at hans kone var ferdig utdannet lektor bestemte paret seg for at de ikke ville oppdra barna i en storby som Oslo. De har en gutt på 2 ½ år og venter sitt andre barn i desember. Ledelsen i Vegdirektoratet var positive til å flytte arbeidsplassen hans til Alta, i første omgang for ett år. Arbeidet er det samme som han gjorde i Oslo og i løpet av en gjennomsnittsuke hjelper Hans vegdatabrukere fra godt og vel halvparten av vegkontorene.

— Jeg tror det er det samme for dem som trenger min hjelp om jeg har kontor i Oslo eller Alta. Dessuten kan det bli en psykologisk effekt av dette. Nemlig at vi viser at dataarbeidet kan man gjøre hvor sagt over alt, helt uavhengig av hvor man befinner seg i landet, sier han.

Utviklingsarbeid

Ved siden av å være til hjelp og støtte for brukere som ikke skjønner hvorfor maskinen ikke lyster, er en av hovedoppgavene hans å videreutvikle databanken.

— Vegdatabanken utvikles hele tiden, forteller Ålien.

— Den skal bygges ut, ta i mot mer og mer data og det blir flere som bruker den. Samtidig er den basis og sentrallager for en rekke andre datasystemer vegvesenet bruker. Nå er det ikke mindre enn 27 registre som skal oppdateres, videreutvikles og holdes styr på. Og det er snart ikke den ting som ikke er registrert her, mener han.

Men det har ikke bare vært problemfritt å flytte kontoret. Hovedmaskinen for databanken er i Vegdirektoratet i Oslo og datalinjene sørover har

ikke alltid fungert like godt. Så han har fått røyne noen av problemene som kan oppstå når en sitter langt vekk.

Spesialutstyr

Siden han er blind er Hans Anton avhengig av en del ekstraputstyr for å kunne arbeide med data. Arbeidsstasjonen hans ser til forveksling ut som alle andre. Det er først ved nærmere ettersyn at jeg skjønner hvordan han klarer å lese det som står på skjermen. Plassert ved tastaturet ligger det noe han kaller en leselinje. For hver linje han flytter skrivemerket på datamaskinen opp eller ned hører jeg hvordan det knepper, og nye punkter og bokstaver spretter opp. Hendene fører over linjen når han demonstrerer hvordan det virker.

— På denne leselinjen kan jeg lese nesten like fort som dere som ser og

orienterer dere med øynene på skjermen. I tillegg til denne har jeg en spesiell skriver hvor jeg kan få utskrifter i blindeskrift. Skriveren bruker et spesielt tykt papir, slik at punktskriften ikke blir presset flatt første gangen jeg leser det, forteller Hans.

Gode kolleger

Når han skal sende brev eller notater til andre kobler han bare til en vanlig skriver, og tar utskrift av dokumentet han skal sende.

Men når andre skriver til ham trenger han hjelp fra gode kolleger.

— Det er lettest hvis de som skal skrive sender brevet på diskett. Da kan jeg selv lese det på datamaskinen. Kommer det på papir må jeg få hjelp av andre som leser høyt for meg. Uten hjelp av dem som stiller opp til slikt, hadde det nok vært mer tungvint, sier Ålien.

Toppidrettsmann

Før han stiftet familie og begynte å arbeide var han i mange år blant verdens beste blinde skiløpere. Fire individuelle OL-gull og en rekke sølv og bronsemedaljer er det synlige beviset etter en lang karriere på toppnivå. Nå teller han på knappene om han skal forsøke seg på et come-back for å være med i Lillehammer om 2 år.

— Det største jeg var med på var nok vinterolympiaden 1988. Jeg fikk både gull og sølv i Handikaplekene i Innsbruck og ble tatt ut til å demonstrere handikapidretten i Calgarylekene. De eneste norske gullmedaljevinerne der var herrenes curlinglag — og jeg. Jeg fikk gullmedaljen av OL-sjefen Samaranch.

Jeg tror ikke handikapidrett noen gang har hatt så mange tilskuere. Det var stort, sier han i dag.

Hans Anton var med i tre vinterolympiader og fire sommerleker før han for tre år siden la opp. Så han har hatt andre framkomstmidler enn ski. Sommersesongen brukte han til friidrett og prøvde seg på nesten alle løpsøvelser — fra 400 meter til maraton.

— Etter at vi flyttet til Alta har jeg så vidt vært ute og løpt noen ganger sammen med en nabo. Jeg lurer litt på om jeg skal satse fram mot Lillehammer. Det kunne vært moro, men jeg tror ikke jeg vil ofre så mye tid som det krever. Vi får se, sier han, stiv og støl i kroppen etter løpeturen dagen før.

Hege sprenger grenser



Bakken rister og utsikten forsvinner bak en sky av støv. Vegvesenets kvinnelige motstykke til Dynamitt-Harry studerer spent virkningen av 865 kilo dynamitt på en knaus over E6-anlegget i Langfjorden. Hege Holmgren (23) fra Nuvsvåg i Loppa kommune er inne i siste del av skytebasopplæringen, og Reflexen fikk se en smakebit av hva hun har lært i Statens Vegvesen.

Nesten 1900 m³ fjell raser ut etter salven og sikrer framtidens trafikanter fin veg ved Langfjorden. I støvrøyken ser vi hvordan Hege studerer virkningen av salven. Det var en ganske vellykket sprengning, til tross for at fjellet var dårlig.

— Vi mistet noen hull vi skulle ha plassert dynamitt i, fordi fjellet raste sammen da vi trakk opp boret. Dermed fikk vi ikke tatt alt i denne salven, men med litt hjelp fra gravemaskinen skal vi sikre nabben slik at den ikke er farlig, forklarer Hege.

I slutten av september fikk Hege Holmgren sprengingssertifikatet og ble dermed Finnmarks første kvinnelige skytebas.

— Spenningen og utfordringen med å få det til gjør dette til et spennende yrke. Jeg liker meg og håper jeg kan fortsette å arbeide i Vegvesenet, sier Hege.

Selv om læretiden nesten var over da Reflexen besøkte anlegget i slutten av august var det fremdeles en lære-villig elev skytebas Helge Sivertsen hadde med.

— Nå behersker hun arbeidet godt, skryter han. Og Hege følger fremdeles like nøye med på alt han sier og gjør.

I mer enn 10 år har Sivertsen vært skytebas så han vet vel hva han snakker om. Samarbeidet mellom de to har gått bra sier Sivertsen, og tror Hege Holmgren kan bli en nyttig og god skytebas for alle som trenger det.

I to år har hun vært med på opplæringsprogrammet Statens Vegvesen i Finnmark har hatt for arbeidsledig ungdom. Etter gjennomført teoriundervisning og eksamen har hun hatt læretiden på anlegget i Langfjorden. Ved selvsyn kunne vi se at tiden er brukt godt, både av lærer og elev.

VINTERBILISTENES DOM

Av Marit Due Langaas. Foto: Magne Persen og Bjørnar Josefsen.

Den 6. mars i år ble 1500 trafikanter i Finnmark bedt om å delta i en spørreundersøkelse om tilstanden på veinettet om vinteren. Responsen viser at publikum setter pris på å få komme med sine synspunkter på veispørsmål. Hele 794 svar kom inn av de 1500 skjemaene som ble delt ut.

Resultatene fra vinterundersøkelsen viser at de fleste trafikantene er tilfredse med vedlikeholdsinnsatsen i Finnmark. Graden av tilfredshet varierer imidlertid med veitypen. Nesten alle, 94 prosent, svarte at den generelle tilstanden på riksveinettet er svært bra, ganske bra eller brukbar. Resten av veinettet kommer litt dårligere ut, bare tre av fire har samme oppfatning om de andre veiene. Undersøkelsen skiller dessverre ikke mellom fylkesveier og kommunale veier. Det er derfor vanskelig å si noe om hvordan fylkesveiene kommer ut av undersøkelsen.

Vi må også være klar over at en del av den misnøyen som kommer til uttrykk når det gjelder mindre veier like gjerne kan skyldes veistandarden som vedlikeholdet.

Brøyting på riksveier best

Trafikantene gir også best karakterer til brøytearbeidet på de største veiene. Ni av ti er fornøyd med brøytingen av riksveiene, mens sju av ti mener det samme om resten av veinettet.

Sandstrøingen er ikke trafikantene like fornøyd med. Bare 40 prosent mener den er brukbar eller bedre på de minste veiene, mens 60 prosent synes det samme om riksveiene.

Skepsis til salt og piggfri kjøring

Undersøkelsen avdekker videre at de fleste Finnmarks trafikantene foretrekker å kjøre med piggfri dekk på vinterføre når veiene ikke blir saltet. 60 prosent svarer at de ikke vil gå over til piggfrie dekk, mens bare hver tiende trafikant vil salte veiene.

Flere refleksstolper

Det er nærmest et krav fra trafikantene å få flere kantstolper og brøytestikker med refleks. På spørsmål om hvilke tiltak som bør prioriteres hvis det blir bevilget mer penger til vintervedlikehold svarer ni av ti at de ønsker flere kantstolper. På andre plass på

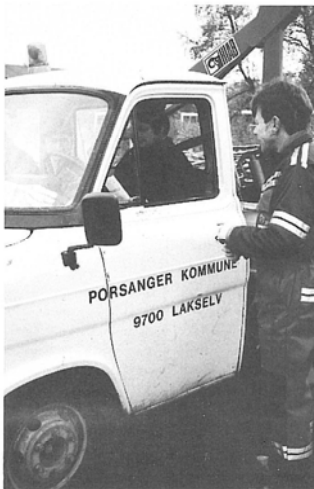
ønskelisten kommer bedre brøyting og mer sandstrøing.

Prioriteringene kan vi se i sammenheng med hva som skaper utrygghetsfølelse og problemer på vinterføre. Smale, svingete veier og møtende trafikk skaper mest utrygghet.

Problemene i trafikken føres gjerne tilbake til for mye spordannelse og glatt vei. Hele 27 prosent av de som svarte oppgir at de har vært innblandet i uhell som de mener kan tilbakeføres til veimeisige forhold.

God trafikkinfo

Av undersøkelsen går det fram at mange bruker informasjon om trafikk- og føreforhold. Halvparten av trafikantene bruker slik informasjon hver dag eller minst en gang i uken. NRKs lokal sending for Finnmark og vegstasjonene er de viktigste informatorene. Meldinger om stenging, kolonnekjøring og føreforhold er den mest interessante informasjonen for trafikantene viser undersøkelsen.



Magne Persen intervjuer en vinterbilist.

Nyttig tilbakemelding

Gjennom slike spørreundersøkelser ønsker vegvesenet å få reaksjoner direkte fra veibrukerne på vedlikeholdsinnsatsen. I Finnmark kan vi bruke resultatene i prioriteringen av forskjellige tiltak. Med slike undersøkelser får vegvesenet også et grunnlag til å vurdere om det trengs mer penger til vedlikehold for å dekke trafikantenes behov for sikre og gode veier.



Bjørnar Josefsen er klar til å motta bilistenes dom.

FEILSTYRT FJERNSTYRT

Televerket har i hele sommer arbeidet på spreng for å få skikkelig orden på linjene fra vegstasjonen på Skaidi før vintersesongen. I fjor sviktet sambandet flere ganger slik at bommen ikke ble stengt eller åpnet når den skulle. Det hendte også at informasjonstavlene ga feil opplysninger, slik at det stod at veien var åpen når den egentlig var stengt og omvendt.

— Vi fikk en del klager fra publikum som kom til stengt vei når det skulle vært åpent, forteller vedlikeholdssjefen Edmund Henriksen til Reflexen. Problemet har vært utstyret på Skaidisiden av Hatter, på Atlasiden har det fungert som det skal.

— Vi tror det er dårlige telefonlinjer på fjellet her som har skylden for vanskene. Det har vist seg at hvis det kommer forstyrrelser eller små brudd på telefonlinjen med signaler til datamaskinene som styrer anlegget kommer ikke informasjonen fram, forklarer han.

I fjor ble derfor mye av arbeidet gjort manuelt og det ble sendt folk ut for å kontrollere at opplysningene på informasjonstavlene stemte og at bommen var gått opp eller ned når den skulle.

I sommer og i høst har derfor leverandøren Scan Matic og Televerket arbeidet for å finne en løsning.

— Men Televerket er ikke villige til å sette opp mye dyrt ekstrastyr bare for at vi skal være sikre på at dette virker. Derfor skal vi nå forsøke å bruke internsambandet vårt til å overføre meldingene til bommene, sier vegmester Hans Fredrik Arnesen.

Arbeidet med å få tavlene og bomstyringssystemet til å virke skikkelig er bare en del av vinterforberedelsene for vedlikeholdsavdelingen på Skaidi. Brøytestikkene er satt ut, men i år er det satt ut færre enn vanlig.

— I sommer har vi satt opp en del refleksstolper som vi tror skal gjøre brøytearbeidet lettere, samtidig som refleksene hjelper bilistene å se hvor veien går, sier Henriksen.

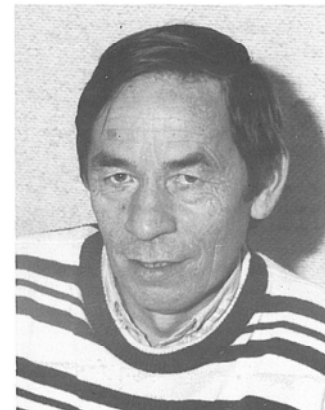
Han regner med at refleksstolpene vil være synlige det meste av vinteren, og at de skal være minst like gode for brøytebilsjåførene å orientere seg etter som de vanlige stikkene.

På verkstedet er arbeidet i gang med den siste overhalingen av snøfresere og det andre spesialutstyret for vintervedlikehold. Utsyret, som fikk en hard medfart sist vinter, blir ordnet, pusset og flikket på. Skeive rotorblader blir rettet opp og slipt skarpe til nye omganger med hardpakket snø.

Bedre service

Nå like før en ny vinter lover Henriksen også bedre publikumsservice.

— Vi har fått nytt sentralbord på vegstasjonen. Hvis det er mange som



— Servicen til trafikantene skal bli enda bedre denne vinteren, sier vedlikeholdssjefen Edmund Henriksen.

ringer får de beskjed om at det er kø og at vi svarer så snart det er deres tur. Målet er at flere skal bli ekspedert og få svar på spørsmål om veien.

Henriksen forteller at pågangen fra bilistene kan være stor om vinteren og det er ikke alltid like lett å svare på alle spørsmålene.

— Når telefonen ringer og vi får spørsmål fra folk som sier de dagen etter skal til Alta og spør hva vi tror om det er det ikke så lett å vite om de tror vi er profeter eller meteorologer. Vi kan ikke forutse hva som vil skje, så fort som det kan skifte på fjellet, men det later til at folk tror vi kan svare på alt, sier Henriksen, han trekker på skuldrene og vet visst ikke om han skal le eller gråte av den tiltro enkelte viser vegvesenet.

— Men så får vi jo også høre fra de sure og sinte som blir stående her å vente på at kolonnene skal gå over fjellet. Alle har ikke like lett for å forstå at mens det kan være brukbart vær her ved vegstasjonen kan sikten være umulig oppe på overgangen. På Senalandet er det sikten som er problem og det kan godt være blå himmel, men likevel dårlig eller ingen sikt, sier han.

Henriksen framholder at noe av det verste som kan skje er at folk forsøker å kjøre over fjellet uten at de har med verken skikkelig tøy eller annet utstyr i bilen.

— Det er et tegn på liten respekt for de krefte finnmarksvinteren kan slippe løs, sier Edmund Henriksen.



Snøfreseren som i fjor fikk bladene bøyd blir pusset på så den skal være klar til innsats i vinterfjellet. I verkstedet på Skaidi startet vinterforberedelsene før sommeren var slutt.

Gamle minner



VANNVEGER TIL BESVÆR

I forrige nummer av Reflexen gravde vi fram en støvet og humpet fortid med grusveger. I dette nummeret vil vi se litt på en av de vesentligste årsakene til at vegene over fjellovergangene våre var så dårlige.

— For lite og for dårlig utstyr til å åpne fjellovergangene om våren førte til at grusdekket ble ødelagt, forteller Godtfred Karlsen. Ofte kostet det mer å reparere vegen enn å åpne den. Det var spesielt «Bulldozerplogen» som ødela mye. Den brøytet bare en renne og la igjen en iskant slik at vannet ikke kom ut fra vegen. Dermed ble grusen skylt bort.

Vegvesenet hadde også så lite utstyr at de måtte starte i Alta og arbeide seg over fjellovergangene østover. Når turen så kom til Kongsfjordfjellet, var tininga kommet for langt. Dermed ble det store vannansamlinger og veiskader. Hadde man hatt utstyr nok til å sette inn arbeidet samtidig over hele fylket, ville mye vært spart.

Bildene på denne siden viser hvordan det kunne gå når vegåpningen kom seint i gang på Kongsfjordfjellet. Vegvesenet måtte faktisk bruke båt det første døgnet for å komme over den «innsjøen» som er avbildet på det store bildet.



Gamle minner



Kampen mot snømassene



Kampen mot snømassene kunne være hard og ta lang tid med datidens utstyr. På bildet til venstre er det en PW-1100 snøfreser som kjemper seg fram over Sennalandet. På forhånd har bulldozeren ryddet og knust snøen.

Det lille bildet viser en PEX-1300 UNIT i aksjon over Kongsfjordfjellet. Mannen i forgrunnen er sannsynligvis vegmester Johan Øverli.



Det store bildet til høyre viser en veghøvel som har påmontert en såkalt «Altafres». Det var en type snøfreser som ble utviklet og produsert i Alta av Caterpillar sitt verksted der. Det ble bare laget noen få av dem. Altafresen ble slept etter veghøvelen, og var ypperlig i kantene.

Den korrteste transportvegen for snøen er tvers over vegen. Bildet under viser en D-6 Bulldozer som skyver snøen ut av vegbanen på Ifjordfjellet.



Vegmesterskapet i presisjonskjøring 1991:

Presisjon i kjøring og arrangement



Mange vanskelige porter å passere. Her er det ikke mye å gå på.

Finnmark stilte med fullt lag i årets vegmesterskap i presisjonskjøring, og Jan E. Pedersen fra Porsanger sto for vår beste prestasjon med en imponerende 4. plass i klassen Stor Lastebil. Nivået var meget høyt, og klassen telte 40 deltagere.

Helt til topps kunne imidlertid Asbjørn Knutsen fra Finnmark havne i klassen Veghøvel. Han ville ha vunnet sin klasse klart uten en stygg bom i åpning av cola-boks med skjæret. Denne øvelsen var Knutsens sikreste kort på forhånd, men konkurransenerver ødela gjennomføringen da det

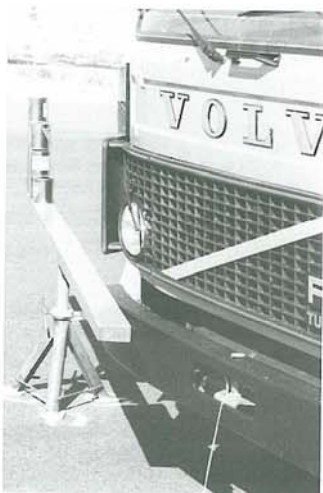
gjaldt som mest. Det ble isteden en 13. plass.

Det var presisjon også i måten Statens vegvesen Telemark arrangerte årets mesterskap på. Gråtemoen vegsentral og Skien flyplass var arena for et prikkfritt arrangement den 31. august. En 90 manns stor stab av frivillige måtte til for å få alt til å gli.

Mesterskapet hadde også i år trukket til seg fulltallige lag fra alle fylkene, samt Oslo Veivesen. Også svenske Vegverket var representert, men broderfolket har mye å lære av slike ferdigheter som her ble vist.



Eirrolf Skogen fra Finnmark smiler lurt fra føreriset i den store lastebilen han konkurrerte med.



Ikke hastverk i en sådan stund. Her skal stanga skyves rundt uten at boksene faller av.

Alle fotos: Inge Fred Dervo.

RESULTATER

STOR LASTEBIL

KLASSE 510 (B2)	prikker
1. Olav Veslestaal, Telem. ...	266
2. Åsmund Kleiven, Hordal. ...	277
3. Jon Ingar Eik, Møre og Romsdal ...	347
4. Jan E. Pedersen, Finnmark ...	452
37. Eirrolf Skogen, Finnmark ...	1004

LITEN LASTEBIL

KLASSE 512 (B1)	
1. Jan Petter Lyngen, Telem. ...	80
2. Jon A. Gollmogen, Telemark ...	145
3. Ingvar Rødal, Møre og Romsdal ...	203
23. Oskar Kaspersen, Finnmark ...	549
35. Aleksander Jolma, Finnmark ...	745

VEGHØVEL

KLASSE 520 (E)	
1. Oddbjørn Østensen, Oppl. ...	85
2. Johan Skinderhaug, Sør-Trøndelag ...	98
3. Jan Leirdal, Nordland ...	99
13. Asbjørn Knutsen, Finnmark ...	176
33. Rolf M. Reisanen, Finnmark ...	389

Lagmessig ble Finnmark nr. 11 av 20 deltagende lag, med Jan E. Pedersen, Oskar Kaspersen og Asbjørn Knutsen på laget. Seieren gikk til Telemark, fulgt av Møre og Romsdal og Hordaland.

Vegcupen i fotball 1991:

Sosial suksess

Av Hjalmar Steinnes

I år som i fjor har bedriftsidrettslaget Veiva deltatt i Vegcupen i fotball med stor suksess, i alle fall sosialt. Denne gangen gikk turen til Trondheim, og for å spare penger valgte vi å kjøre buss, selv om det medførte ekstra overnattinger og en anstrengende reise.



Turneringens mest populære lag. Bak f.v.: Wenche, Anita, Grethe, Solbjørg, Ragnhild og Oddlaug. Foran: Vibeke, Lene og Tove.

Onsdag 12. juni ble tunge vesker med utstyr(?) lastet opp i bussen utenfor vegkontoret og en sprudlende gjeng med gutter og jenter fant seg fort til rette i Harilas utmerkede kjøretøy. Underveis til finsk grensa plukket vi opp forsterkninger fra utedriften, og ved ankomst Rovaniemi var stemningen i bussen på sitt høyeste.

Selv om noen gjerne ville sove lenge neste morgen, var «manager» Oldernes steinhard — avgårde lenge før den mest morgenfriske finne hadde gnidd søvnen ut av øynene. Til Trondheim skulle vi før natta.

Til tross for at noen ble forsøkt etterlatt på bensinstasjoner langs vegen var vi fulltallige da vi kom fram sent på kvelden. At vi samme kveld gjorde stormsuksess på dansegulvet i

hotellets diskotek er så selvfølgelig at det kanskje ikke burde vært nevnt.

På luksushotellet Royal Garden ble vi stuet inn, på enkeltrom ja, men med tre senger på hvert. Sosialt anlagte som vi er, tok vi det med fatning. Verre var det med lukten som på kort tid fylte rommet der det oste av strømper, bukser og drakter som ble hengt rundt om på stoirygger, lamper og billedrammer. Vi trøstet oss med at manageren i alle fall hadde det godt, alene på sitt dobbeltrom.

Mange mål

Rent sportslig gikk det vel så som så. Gutta hadde store ambisjoner, men etter en utrolig måltørk — ingen mål på de tre første kampene, bare ett i mot — nyttet det ikke at de vant den



Manager Oldernes i en sprudlende calypso — akkompagnert av Banana Airlines.

siste kampen med 2-0. Bare ett lag fra pulja gikk videre.

Ble det lite mål på gutta så tok jentene det igjen i stort mon. 19-1 i målforskjell etter tre kamper er imponerende med en spilletid på 2x15 minutter per kamp. Et lite skår i gleden var det likevel at det var motstanderne som laget de 19.

For at skåret var lite ble ettertrykkelig slått fast senere på kvelden. Da ble våre jenter, til en enorm jubel fra en fullpakket festsal, tildelt årets fair play-pokal. Juryen begrunnet det med et utrolig pågangshumor og en sporty oppførsel, til tross for de store tapene. At Vestfold fikk pokalen som vinner blant gutta og Vegdirektoratet blant jentene må nevnes, men det er likevel fair play-pokalen som henger høyest. Det illustreres godt av at kveldens hovedtaler nesten glemt at det var en vinner også i jenteklassen.

Trøtte gutter, spreke jenter

Hjemturen grytidlig neste morgen var preget av stundens alvor, ispedd noen iherdige forsøk fra de sprekeste av jentene på å få opp stemningen. Men det var mislykket.

Det var ikke fordi vi var sure etter noen tapte kamper, men kreftene holdt bare ikke. Kroppen trengte ro og hvile.

Og vel hjemme i Vadsø i femtiden mandag morgen ble det en særdeles anstrengende dag på jobb — for de som måtte vel å merke. Neste år reiser vi med fly. Billetter er bestilt.

Ny organisering av vegkontoret i Finnmark:

NYE AVDELINGER Å FORHOLDE SEG TIL

Vegsjefen i Finnmark har foreslått at vegkontoret i fylket for framtida blir organisert med følgende avdelinger: Planavdeling, byggeavdeling, driftsavdeling, avdeling for trafikant og kjøretøy, administrasjonsavdeling og maskinavdeling. Det opprettes en stilling som assisterende vegsjef, og en stilling i vegsjefens stab. Funksjonene informasjon og vernetjeneste legges under vegsjef/ass. vegsjef. Når de lokale forhandlingene med tjenestemannsorganisasjonene nå er avsluttet, vil det bli laget en plan for gjennomføringen av de vedtatte endringene. Denne planen skal være ferdig innen 15. november. Vegdirektoratet forutsetter at omorganiseringen er gjennomført innen 16. mars 1992. I Finnmark må imidlertid gjennomføringen ses i sammenheng med utbyggingen av vegkontoret. Det vil si at den nye organisasjonen ikke kan begynne å fungere før i april/mai neste år, når den nye fløyen er innflyttet.

ASSISTERENDE VEGSJEF

Stort arbeidspress, betydelig reisefra-
vær og økning av vegsjefens kontroll-
spenn, tilsier etter prosjektgruppens
mening at toppledelsen må styrkes.
Det foreslås derfor etablert en stilling
som assisterende vegsjef for å utfylle
og avlaste vegsjefen. Det foreslås at
assisterende vegsjef blir tillagt følgen-
de særlige oppgaver:

- vernetjenesten
- laboratoriet
- beredskapsarbeide
- forskning og faglig utviklings-
arbeide (FOU)
- musealt arbeid

Arbeids- og ansvarsdeling mellom
vegsjef og assisterende vegsjef må
være klar og kjent for avdelingsleder-
ne og de øvrige ansatte.

LABORATORIET UNDER VEGSJEF

Vegsjefen foreslår at Laboratoriet
organiseres som en frittstående servi-
ceenhet underlagt vegsjef/ass. veg-
sjef, og ledes av en seksjonsleder.

Dette er et avvik fra Bjørvikutval-
gets basismodell. Vegsjefen har
begrunnet dette slik:

«Krav til troverdighet vil bli sentralt
som følge av generell fokusering mot
konkurranseevne og dokumentasjon
av denne. Budsjettmessig uavhengig-
het og tilfredsstillende tjenesteyting til
flere avdelinger som følge av at labo-
ratoriet stilles i en sterkere konkurran-
sesituasjon, tilsier en frittstående
plassering i organisasjonen.

LEDERGRUPPE

For å bistå vegsjefen i den overordne-
de ledelsen foreslås at ledergruppen
skal bestå av 8 ledere:

Vegsjef,
assisterende vegsjef,
plansjef,
byggesjef,
driftssjef,
biltilsynssjef,
administrasjonssjef,
maskinsjef.

Flyttesjau for Jørgenhaugen

Den gamle brøytestasjonen Jørgen-
haugen fra 1978 har krympet. Etter at
vegen over Sennalandet ble utbedret
har det ikke vært bruk for en så stor
leir. I slutten av august meldte derfor
den ene fløyen adresseforandring til
Kautokeino.

Leiren ble delt opp og tre seksjoner
ble flyttet med trailere østover, så nå
er dimensjonene litt bedre tilpasset
dagens forhold.

Transporten gikk om ettermiddag-
en og kvelden for at ikke trafikken
skulle bli hindret av de store lassene.

Vegmester Øistein Oppgård forteller
at det gikk greit unna. Det eneste
hinderet var Altabru, den var målt og
funnet for smal. Men transportøren
skulle absolutt forsøke, men oppdaget
at målingene på bruene var pinlig nøy-
aktig. Dermed måtte turen gå over
riktsvei 93 fra Øvre Alta. På veien opp-
daget de også at lasset ikke bare var
breiere enn låvedøren, det var i tillegg
høyere enn linjestrekkene som kryss-
et veien. Men det problemet ble løst
enkelt og greit ved at linjene ble løftet
etterhvert.

I Kautokeino skal brakkene fra
Jørgenhaugen erstatte den gamle
vedlikeholdsleiren. Nå er innredning-

sarbeidet i full gang. Den nye overnat-
tingsbrakken får fem soverom når den
står ferdig.



Brakker i vegen.

(Foto: Tore Eriksen, Finnmark Dagblad)

Krever garanti fra Vegvesenet

— Vegvesenet kan bare sprengre så mye det vil. Jeg vil bare ha
en garanti for at Langfjord Laks ikke skal lide noe økonomisk tap.
Det er Arne Kristiansen, daglig leder i Langfjord Laks a.s., som sier
det til Reflexen. Fiskeoppdrettsanlegget er nærmeste nabo til
Langfjordanlegget og Kristiansen vil gjerne sikre anlegget mot tap
som følge av anleggsdriften.

I mærene i Langfjorden svømmer det
laks Arne Kristiansen verdsetter til
rundt 20 millioner kroner. Han har ikke
lyst til å oppleve det samme med den
fiske, som for to år siden. Da fikk
flere anlegg i nærheten skader Kristi-
ansen mener skyldes sprengingsar-
beider i regi av vegvesenet og
marinen.

— Fiske vår ble svekket av sjokk-
bølger. Da anlegget litt senere ble
utsatt for en manetinvasjon bukket
fiske under, forteller Kristiansen.

Sprengningene han refererer til
skjedde langt unna anlegget. Nå er
det aktuelt å sprengre ikke mer enn et
par hundre meter fra der anlegget
ligger. Så han er bekymret.

To områder

— Vi skal sprengre i to områder som
ligger i nærheten av oppdrettsanleg-
get, forteller Tore Johansen, anleggs-
leder i Langfjorden.

Han mener det området som ligger
lengst fra oppdrettsanlegget, godt og
vel to kilometer, er i trygg avstand fra
fiske.

Arbeidet er lagt opp slik at det skal
hentes pukk og masse fra sprengin-
gen og legges ut på veien andre steder
på anlegget. Men Johansen er ikke
redd for at arbeidet skal bli forsin-
ket på grunn av fiskeanlegget.

— Vi vil ikke ødelegge noe for
Langfjord Laks, så derfor undersøker
vi hvor langt unna vi må flytte mære-
ne for at fisken skal komme skadefri
fra arbeidet. Jeg tror to kilometer,
som det er mellom oppdrettsanlegget
og veganlegget lengst unna, er mer
enn nok, sier Johansen.

Men det koster å flytte. Arne Kristi-
ansen mener at hvis anlegget blir flyt-
tet må vegvesenet dekke både
flytteutgiftene, merkostnadene be-
driften får og de investeringene som
blir nødvendige på det nye stedet
mærene blir flyttet til.

— Som jeg sier, vegvesenet kan
gjøre hva de vil — bare det tar regnin-
gen, sier Kristiansen.

Anleggsleder Tore Johansen tror ikke
arbeidet på Langfjordanlegget blir forsin-
ket, selv om arbeidet kommer i konflikt
med fiskeoppdretterne på Langfjord Laks.



Fiskeoppdrettsanlegget ligger like nedenfor anleggsleiren. I bakgrunnen ser vi vegen
der det skal sprenges bort 50.000 m³ masse.

NYTT DATAVERKTØY TESTES I LANGFJORDEN

Vegvesenets anlegg i Langfjorden
er sammen med et anlegg i Troms
tatt ut som forsøksanlegg for et
nytt datahjelpermiddel i veibygging.
Det nye systemet er kalt Ankal-
mobil og oppsynsmann Torgeir
Dahle mener det kan bli et viktig
hjelpermiddel i anleggsdriften.

— Det er en liten datamaskin
hvor jeg kan lagre alle data om vei-
en fra Vips, det systemet planavd-
lingen på vegkontoret bruker når
veien blir planlagt, forteller Dahle.

Det nye er at han nå slipper å ta
med alle plantegningene ut på
anleggsområdet, for eksempel når
veien skal utstikkes. Maskinen kon-
trollerer at alt blir satt på riktig plass

i terrenget, og brukes også når
anleggsarbeidet senere skal kon-
trolleres.

— I stikkarbeidet har det tidlige-
re vært et problem at stikkingen
ikke har fulgt planene godt nok.
Med et slikt hjelpemiddel skal
det arbeidet bli mer nøyaktig og
pålitelig. Meningen er at vi lettere
skal oppfylle normene for veibygg,
sier Dahle.

Anleggsleder Tore Johansen de-
ler optimismen og bruker store ord
når han skal beskrive systemet:

— Ankal-mobil betyr innledning
på en ny tidsæra i landmålingsar-
beidet ute på veien, sier han.

TRAFIKKLYS TIL HAMMERFEST



Krysset mellom Kirkegata og Sjøgata er et av kryssene Hammerfestkommune har bedt om å få lysregulert.

Det første lyskrysset i Norges siste lyskryssløse fylke kan bli satt opp i Hammerfest. Det ser ut til å bli resultatet etter at trafikkseksjonen ved vegkontoret har vurdert tre sterkt trafikerte kryss i Kirkegata i Hammerfest.

I januar i år ba Hammerfest kommune om å få tre lysregulerte kryss og en lysregulert fotgjengerovergang. I løpet av sommeren har derfor vegvesenet talt trafikken. I følge overingenør Asle Persen viser tellingen en trafikktopp i ettermiddagsrushet som kan forsvare lysregulering, men også andre alternativer kan bedre situasjonen.

Vegkontoret vil derfor engasjere konsulenthjelp for å se nærmere på hvor mange trafikklys det skal bli og hvordan det kan kombineres med fysiske tiltak.

Middagstopp

— Trafikktoppen i Hammerfest kommer mellom klokken 15 og 16. I denne

tiden er det målt så mye som 1150 biler i timen gjennom Kirkegata. I dag bruker trafikantene bare to felt av veien, selv om den er bred nok til tre felt. Med tre kjørefelt vil flyten i trafikken lette og kapasiteten til veien øke. Vi har vurdert det som et alternativ — uten trafikklys, forklarer Persen.

— Selv om det er mye trafikk i ettermiddagstimen, kan lysregulering gi dårligere flyt når trafikken er mindre. Respekten for lyset kan dermed forsvinne og da går vi ett skritt tilbake i stedet for fram, mener han.

Trafikken i Hammerfest ble grundig gjennomgått i en undersøkelse i 1985. Tallene fra vegvesenets telling i juli og Hammerfest kommunes telling i januar viser at trafikken er den samme i dag som den gang.

— Jeg regner med at vi vil ha vår avgjørelse klar i februar, sier Asle Persen.

Siden sist

Hjalmar Steinnes

er fra 1. oktober tilsatt som overingeniør og leder av seksjon for trafikkavvikling på Driftsavdelingen.

Jan G. Johansen

er konstituert som leder av trafikkseksjonen på Planavdelingen i tiden fram til omorganiseringarbeidet er fullført.

Frank Rødal

er tilsatt som jordskifte kandidat på grunnseksjonen i ett år fra 14. oktober.

Marit Gagnat

begynte 16. september som jordskifte kandidat på grunnseksjonen.

Marit Due Langaas,

avd.ing på driftsavdelingen, skal ha permisjon fra 1. november til 30. april for å arbeide på infrastrukturkontoret i NORAD, Oslo.

DØDSFALL

Lørdag den 10. august kom brått og uventet meldingen fra Tana om at hovedtillitsmann Halvard Halonen var død i en alder av bare 48 år. Ved Halvards bortgang har vegvesenet mistet et aktivt og engasjert medmenneske.

Vi gratulerer

Juni:

- 6. Inge Fred Dervo 50 år
- 6. Kåre O. Mortensen 50 år
- 12. Egil Jakola 50 år
- 23. Øystein Opgård 50 år

Juli:

- 1. Albert Lyngedal 60 år
- 19. Eilif G. Nilsen 60 år
- 21. Roald Hågensen 50 år

August:

- 2. Odd Olsen 50 år
- 6. Torbjørn «Tabu» Pedersen 60 år
- 6. Audun Røsvik 60 år
- 8. Arnold Dolonen 50 år
- 11. Aslak Per Varsi 60 år
- 30. Dagny Henriksen 60 år

September:

- 1. Waldemar Hansen 60 år
- 19. Nils A. Hellander 60 år

Oktober:

- 28. Aud M. Johansen 50 år

SIKKERHET EN MESSE VERDT

På Vadsødagene i august markerte Statens vegvesen seg som en av de få ikke-kommersielle deltakerne. Sammen med Vadsø politikkammer markerte trafikkseksjonen og FTU-sekretæren seg med en stand der fokus var satt på trafikk sikkerhetsarbeidet i Finnmark. — Vi ville ut av vegkontoret og ta kontakt med publikum, sier Asle Persen.



Lars Olav Farstad presenterer villig trafikk sikkerhetsarbeidet for en interessert og lærevillig plansjef Gudmund Nilsen.

Selv om tanken var god viste det seg at det var lettere sagt enn gjort mener Persen i ettertid. Siden det var en salgsmesse var det vanskelig å fange

interessen. De som kom til idrettshallen var ute etter å gjøre et godt kjøp og treffe kjente. For vegvesenet viste det seg derfor at samarbeidet med

politiet var nyttig. «Onkel» henvendte seg nemlig først og fremst til de yngste med sin egen Pellepolitibil, trøyskler og trøbler uniformert som politistyr. Dermed stoppet både barn og foreldre.

— Politiet fanget interessen hos de yngste, mens vi helst ville ha de litt eldre i tale, sier Persen.

Spørreundersøkelse

På messen ble det arrangert en uhyggelig spørreundersøkelse der det ble spurt om hvor folk mente det mest trafikkfarlige stedet i nærheten var. Overraskende nok viste det seg at det var rundkjøring i Vadsø flest var redde for.

— Selv om vi har hatt rundkjøringen en stund er det mange som ikke har skjont hvordan de skal oppføre seg når de skal gjennom en rundkjøring. Deres usikre kjøring smitter og trafikken flyter ikke så godt som den kunne ha gjort. Men det er kanskje like viktig at veien ikke har vært merket i rundkjøringen, med vikepliktlinjer og feltlinjer slik den skal. Det sammen med at det i vinter var ganske kaotiske brøyteforhold på fortauet slik at fotgjengerne ble presset ut i kjørebanelen har nok skremt mange, sier Persen.

Men han legger til at meldingene er registret og at det skal bli bedre. Nå er rundkjøringen merket forskriftsmessig og Vadsø kommune som har brøyter for vegvesenet i krysset er bedt om å tenke på fotgjengerne også når brøytesesongen setter inn.

Flere messer

Vadsødagene ga mersmak og både FTU-sekretær Lars Olav Farstad og Persen er enige om at det ikke skal bli siste gang trafikk sikkerhetsarbeidet i Statens vegvesen skal presenteres for publikum. Men før det blir noen neste gang skal det vurderes hvilken type messer det kan bli aktuelt å delta på. Erfaringene så langt har vært nyttige, men det er på ingen måte ideelt å konkurrere i oppmerksomhet mot små og store kremmere som fallbyr sine varer.

— Vi kunne nok like gjerne stilt oss opp på torget i Alta, Kirkenes eller Vadsø og fått minst like god uttelling, sier Farstad og Persen.

— Vi trenger å komme ut og vise hva vi gjør for trafikk sikkerhetsarbeidet i Finnmark. Vi har lært av Vadsødagene og har startet arbeidet med å lage et bedre og mer fleksibelt standmateriale til senere bruk, sier Farstad.

PERSONALNYTT

INFO-mann med høy kompetanse



Det skulle ikke være noe å utsette på kompetansen hos den nye informasjonsskonsulenten i Statens vegvesen Finnmark. Steinar Sværen (27) er Cand. mag. fra Universitetet i Bergen med fagene sosialøkonomi, massekommunikasjon, statistikk og masse litteratur. I tillegg har han 2 års journalistikkstudier ved Høgskolesenteret i Rogaland.

Praksisen er også varierende og interessant, med jobb i bokhandel, barnehageonkel i siviltjenesten og redaktør i studentradio og studentavis. Han har også vært freelansjournalist for tidsskrifter og blader.

Noe vanskelig kan det vel være til å begynne med for bygutten fra Stavanger å få oversikten over geografien i Finnmark. Steinar har imidlertid gjennomført sin «signingsferd» i landets største fylke, og har nå en viss peiling både på avstander og etatens spredning.

Fra og med neste nummer av Reflexen er Steinar Sværen redaktør, så ta kontakt med tanke på at han skal kunne lage en best mulig bedriftsavis for etaten vår.

DE SISTE LETTE SIDER

HVOR ER ROSINEN?

Hvor i alle kokkers navn er rosinen? Er den i pølser, eller er den i kaker — eller kanskje i undersjøiske trafikk tunneler?

Samferdselsminister Kjell Opseth ankom Honningsvåg 13. august i år for å tale på et folke møte om FATIMA. Alle ventet på at statsråden endelig skulle komme til rosinen i pølsen — nemlig lovnaden om at fastlandsforbindelsen til Magerøya skal bli en realitet.

Men hva skjedde? Først proklamerte Opseth følgende: «så over til rosinen». Deretter overbragte han et vedtak fra regjeringen om at: «i pølser er det vel ikke rosiner — det må være i kaker sansynligvis, og jeg går ut ifra at det er det dere alle sammen er kommet for å høre, hvis dere ikke allerede har hørt det da».

Fra oppisjonen side er det allerede sådd tvil om det virkelig var dette folket i Honningsvåg kom for å høre — altså at det ikke er rosiner i pølser, men i kaker. De borgerlige partiene er etterhvert også blitt enige om at det er rosiner i pølsen, men i hvilken ende de ligger er det fortsatt uenighet om.

Fra enda mer seriøst hold har vi fått opplyst at uttrykket «rosinen i pølsen» formodentlig kommer av den gamle skikk at man puttet en rosin — av og til to- tre stykker — i enden av pølsen når man stoppet blodpølser. Leksikografen Matthias Moth beskriver følgende talemåte fra ca. 1620: «tre-rosiner i pølsens ende».

Vi får nå endelig håpe at ikke den undersjøiske trafikk tunnelen til Magerøya blir tilstoppet av rosiner.

Det er ihvertfall positivt at samferdselsminister Kjell Opseth avviser alt pølsernakke om FATIMA.

SKUFFET
står du tilbake

Bussen er gått, og skuffet står du tilbake i skuffa fra A.S. Sydvaranger. Men la deg ikke friste til å ta bilen for det. Alle matpakkekjørere blir fra nå av og til alle rushtider gravd fram fra garasjer og carporter, og skuffet inn i busser, fly og tog. Kravene om overgang til kollektivtrafikk er blitt steinhard.

Statsbedriften A.S. Sydvaranger er presset av regjeringen til å utnytte sin ekspertise og sin maskinpark i de til enhver tid gjeldende ugunnede vedtak. Prøvekluten er overgang til kollektivtrafikk. Dersom dette lykkes, så skal Nord-Norge-banen bygges med den begynnelse A.S. Sydvaranger rår over. Allerede like etter årtusenskiftet vil statsbedriften i Kirkenes slå til, hardt og brutalt, for å bygge storflyplass i østlandsområdet. Oslofjorden skal fylles med gråberg, og Stortinget skal pelletse seg unna.

Dette er selvfølgelig den mest sansynlige konklusjon man kan trekke etter å ha sett dette spesielle leskuret i Bjørnevatn. Vegvesenets forklaring er imidlertid, at de fikk et tilbud fra A.S. Sydvaranger om kjøp av et ferdig montert og oppsatt vedlikeholdsfritt og ramponeringsumulig leskur av stål. Til en pris som bare var en femtedel av normal kostnadene for de leskurene som stadig var utsatt for hærverk. Vegvesenet sa jatakk, betalte kr. 16.000,- og fikk en utrangert gravemaskinskuffe som hadde vært i bruk i gruva. Den ble malt og bolta fast i en grunnmur som ble laget av yrkesskolens bygg- og anleggslinje. Der får den stå i fred — og takk for det.

Mere skuff

Tilslutt tar vi med historien om de to grushaugene som levde side ved side i fred og fordragelighet, helt til den ene ble skuffet over den andre.

DE SISTE LETTE SIDER

Birgers
vegkryss

Løsning fra nr. 2/91

P	O	R	T	P	R	I	S	D	A	L	O
O	R	E	P	R	E	I	V	A	R	O	M
E	G	N	E	E	L	I	Æ	V	I	S	
T	E	M	O	S	E	T	R	O	E	S	A
L	E	N	G	T	L	I	E	R	S	E	R
I	T	I	E	D	E	N	N	A	L	E	
D	R	E	N	E	R	I	N	G		O	M
R	E	G	R	E	S	E	E	K	S	L	
E	G	N	V	A	T	R	I	M	S	E	
T	I	L	E	T	T		U	T	S	V	
T	V	Æ	R		B	O	Æ	T	E		
V	E	R	V		S	A	V	N	R	E	I
P	I	N	E		T	Æ	R	N	P	E	L

Det ble trukket ut følgende vinner av Birgers kryssord i forrige nummer:

Turid Brændholen,
Jedervegen 4 A - Jeløy
1500 MOSS.

Hun har fått tilsendt en T-skjorte i premie.

VANNRETT:

1. Artist
14. Høybåren
15. Stadig
16. Innta
17. Tidsang. fork.
18. Vind
19. Armod
21. By
24. Bergart
26. Straff
27. Fin
29. Tall
31. Leve
32. Instrument
33. Tele
34. Strøk
36. Mynt
38. Yr
40. Gudinne
41. Straff
42. Legge
44. Har spenn
45. Leie
46. Moderne
47. Spiste
48. Røyk
49. Kjør
50. Finnes i fjæra
53. Tettmiddel
55. Dobbel
57. Sjanse
59. Asiat
60. Høvding
62. Stedsnavn
63. Drikk
64. Bakdel
66. Vektangivelse
68. Vidde
69. Land fork.
70. Stedsnavn, Tyskl.
72. Drikk
74. Tillegg
75. Vital

LODDRETT:

1. Retograd
2. Angående
3. Skjul
4. Full
5. Elv
6. Karakter
7. Arvelig
8. Ukjent sak
9. Del av Bibelen
10. Treg
11. Ondskap
12. Artikkel
13. Ugjerning
18. Lang
20. Svimmel
22. Rekkene
23. To like
24. Vis
25. Spiste
28. Elv
30. Instrument
35. Pron. nynorsk.
37. Mål
39. Stedsnavn, Finsk
40. Pågangsmot
43. Spises
45. Ytret
51. Hjørne
52. Skodde
54. Pronomen
56. Tynge
58. Viv
61. Orm
65. Korrosjon
67. Eks. spillemann
71. Tone
73. Tor Karlson

Send inn løsningen til
Birger Berg
Statens vegvesen
vegkontoret
Båtsfjordvegen 18
9800 VADSØ

