



Statens vegvesen
Finnmark

Noe for trafikkstasjonene?

Regjeringen i Malaysia har funnet ut at førerkortkandidatene driver med høyteknologisk juks under kjøreeksamen.

En del sertifikkatkandidater lagrer svarene til teori prøven i klokke og personsøkere som har minne! et 40-talls «high-tec» jukseforsøk ble avslørt i fjor. Tidligere skrev juksemerkene svarene på papirbiter som de gjemte i kulepenn.

De som blir tatt i juks blir utestengt fra kjøreeksamen i seks måneder.

Statens vegvesen har alltid ligget langt framme når det gjelder å ta i bruk nye tekniske hjelpemidler, kanskje trafikkavdelingen i Finnmark bør begynne å sjekke om førerkortkandidatene ligger foran dem?

Syndere på kalender

Myndighetene i Bangkok arrangerer nå en fotokonkurranse for å avsløre trafikksyndere. På den måten håper de å bekjempe lovløsheten i trafikken.

Bangkok er kjent for å være nesten umulig å ta seg fram i på grunn av stor trafikk. Innen 1. mars skal publikum sende inn sine beste (eller verste) trafikkbilder. Premiene i konkurransen er mellom 5.000 og 14.000 kroner. De ti beste bildene hver måned går til finalen, og vinnerbildene skal til slutt samles i bøker og kalendere.

Hva med en lokal variant? Kanskje det kan være noe for FTU, som en siste hilsen nå når utvalget er nedlagt?

Returadresse:
Statens vegvesen Finnmark
9800 Vadsø

3. plass i elbil-rally

Statens vegvesen i Østfold fikk en fin 3. plass i et elbil-rally mellom Göteborg og Oslo. Turen ble en hard prøvelse for de to entusiastene Håkon Aurlen og Terje Carlsen. Aurlen tok av to kilo på turen, mens Carlsen lettet vekten med seks kilo i løp av de fem dagene løpet varte.

Østfoldingene kjørte en norskprodusert City-Bee fra Pivco, som tok 1., 3. og 5. plass i prototypeklassen og som ble kåret til årets el-bil i Skandinavia.

Vegvesenet i Østfold venter sin første elektriske bil i løpet av høsten og vil på den måten slå et slag for miljøbilene.

Rein refleks

I fjor høst startet Svenske samers riksforbund og det svenske forsikringsforbundet sammen et prosjekt med refleksmerking av hunnrein. Hensikten er å redusere skader for ti millioner kroner. I følge samenes riksforbund er det store penger å spare på økt trafiksikkerhet for reinsdyr.

Prosjektet har som mål å merke 100.000 hunnrein hvert år i tre år. Hver reiner skal være ansvarlig for å merke sine dyr med reflekshalsbånd, en klave, som skal betales av forsikringsselskapene. I Sverige blir rundt 4.000 rein påkjørt hvert år og forsikringsselskapene betaler ut 50 millioner kroner i erstatning.

I Finnmark er det nå et forsøksprosjekt i gang i Sørvånger, men i betydelig mindre målestokk, kanskje fordi det i Norge er bilfører og ikke reiner som er ansvarlig for skader som oppstår.

REFLEXEN

Bladet til Statens vegvesen Finnmark

Nr 1/2 - 1996

● **FATIMA**

● **Opplæring for eldre bilførere i Kirkenes**

● **Per B. til Afrika**

● **Piggfritt i vegvesenet**

● **Kaastrup har dratt**



Statens vegvesen
Finnmark

Reflexen

Bedriftsblad for Statens vegvesen
Finnmark

Redaktør:

Steinar Sværen

Redaksjonsråd:

Leder: Magne Skjånes
Øystein Pettersen
Tove Gabrielsen
Frank K. Jensen
Torgeir Strand
Helen Moe

Bidragstyttere i dette nummer:

Arnlot Holder
Bernt-Aksel Jensen
Morten Klokkeveen
Rolf Olsen

Utgitt av

Statens vegvesen Finnmark

Båtsfjordvegen 18
9800 VADSØ
Telefon 78 95 01 08
Telefax 78 95 33 52

Grafisk produksjon:

Trykkforum Finnmark AS

Opplag 1700

Forsidebilder:

Bernt-Aksel Jensen og Steinar Sværen

I dette nummer:

Farvel til en produksjonssjef	2
Leder:	
Viktige vegger - mindre innflytelse	3
Høyere under taket	
i Skarvbergtunnelen	4
Farlige - men færre bombrudd	6
Første piggfrie lagsbil	8
Reaksjoner på klipping av sideareal	10
Støtte til vegvesenets vegplanforslag	11
Skaftet 185 millioner til	
Fatima-prosjektet	12
Mye skjer på Fatima i år	13
Organisasjonskart for Fatima	16
Kultursammensmelting i Alta	18
Pensjonisttreff i Vadsø	20
Pensjonister i Kirkenes og på Skaidi	21
Kjøretimer 40 år etter	22
- Eldrebølge i trafikulykkene	23
Per B. -veteranen blant anleggslederne	
har dratt mot varmere land	24
Kontorkonferansen i Alta	26
Likestilling i vegvesenet - fine	
mål, men uoppnåelig på kort sikt?	28
Personality	29
Min mening: Stopp Fatima før det	
er for sent	30

Farvel til en produksjonssjef

**Tor Kaastrup, den første
produksjonssjefen i
Finnmark etter omorganise-
ringen, ble bare ett år i stil-
lingen før han valgte å sette
kursen mot Vegdirektoratet.
Ny produksjonssjef blir Tore
Johansen, som også tidligere
har overtatt etter Kaastrup,
senest da Johansen fungerte
som driftssjef ett år mens Tor
Kaastrup var engasjert i
Vegdirektoratet.**



Tor Kaastrup med gavene han fikk siste arbeidsdag: Vadsø-genser fra kolleger på avdelingen og fotografiet fra "Mytisk landskap-serien" til Arvid Sveen, med motiv fra Skarvberget på E 69.

I sin avskjedshilsen understreket Tor Kaastrup at han ikke hadde planlagt å reise fra Finnmark, 17 år etter at han kom hit første gang i 1979, så fort etter at han startet opp som produksjonssjef. Men etter at en avtale med Vegdirektoratet ikke ble oppfylt av direktoratet, var det ingen veg utenom, og Kaastrup blir i stedet sjefingeniør på produksjonsavdelingen i Vegdirektoratet og fylkeskontakt mot Finnmark.

-Jeg føler jeg i løpet av dette året har vært med og lagt et godt grunnlag for produksjonsarbeidene i vegvesenet, sa Kaastrup i sin avskjedstale, men etterlyste de sterke meningene i vegvesenet.

-Vi må innenfor egenproduksjonen å vise vilje til å tenke annerledes enn vi har gjort, sa han, og takket for

samarbeidet med å oppfordret alle til å utnytte mulighetene vi har fått i den nye organisasjonen.

Venner og kolleger fra avdelingen og vegkontoret var samlet til avskjed en av de siste dagene i Finnmark. Administrasjonssjef Asbjørn Anthonson overrakte avskjedsgaven fra Finnmark, et bilde av fotografen Arvid Sveen, etter at han kort hadde oppsummert karrieren i Finnmark, en trettiårsakett fra 1. mai -77 da Kaastrup første gang begynte i vegvesenet i Finnmark som avdelingsingeniør på anleggsavdelingen, noe som hovedpersonen stadig referer til når han omtaler seg selv som en anleggsslusk.

Fra kollegene på avdelingen var avskjedsgaven en Vadsø-genser, et varmt minne om årene i Statens vegvesen Finnmark.

Nysjefen

Tore Johansen (48 år) er den nye produksjonssjefen i Finnmark. Han kommer fra en ekspertstilling i Norad, som driftssjef i Zambia. Han har hatt permisjon fra sin stilling ved utbyggingsavdelingen i Finnmark for dette engasjementet og har tidligere blant annet vært prosjektleder for anlegget i Langfjorden, fungerende driftssjef i ett år og leder for distriktslaboratoriet i Finnmark.



Viktige vegger - mindre innflytelse

Stamvegnettet i Finnmark skal utvides noe som betyr en anerkjennelse av viktigheten av disse vegene. Europaveg 75 fra Samelandsbrua til Vardø blir Europaveg og stamveg, det samme blir vegen fra Storskog til Bjørkheim og utlandet, eksporten av fisk og andre råvarer, foregår også for en stor del på vegene, noe som også gjør standarden viktig i årene som kommer. Åpningen mot øst og de store utfordringene som ligger i den retningen taler for en økt satsing på vegsektoren i nord. Kommunikasjonen er i dag viktig, og det er ikke alt som kan sendes på den elektroniske motorvegen.

Vegnettet i Finnmark har alltid vært viktige ferdselsårer. Til tross for alle flyplassene og mange harde vinterdager er vegene ofte det sikreste alternativet, særlig når en skal reise innen fylket. Transporten mellom Finnmark og utlandet, eksporten av fisk og andre råvarer, foregår også for en stor del på vegene, noe som også gjør standarden viktig i årene som kommer. Åpningen mot øst og de store utfordringene som ligger i den retningen taler for en økt satsing på vegsektoren i nord. Kommunikasjonen er i dag viktig, og det er ikke alt som kan sendes på den elektroniske motorvegen.

Det er derfor nødvendig å stille spørsmål ved at den lokale innflytelsen over standarden på disse sentrale vegene nå blir redusert. Selv om også denne planen er ute til lokal høring sammen med resten av forslaget til Norsk Veg og Vegtrafikkplan (NVVP) er det Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet som har siste ord i prioriteringen av midler til stamveger. I Finnmark blir nå prioriteringene for halvparten av vegene, 50,2 prosent, avgjort sentralt, i konkurranse med stamveger i resten av landet. I direktoratets forslag til stamvegplan fra 1998 - 2007 er det for de fleste prioriteringene lagt størst vekt på framkommelighet og reduserte samfunnsøkonomiske kostnader. Det kan derfor være betimelig igjen å stille spørsmål til direktorat og departement om hva som legges til grunn for disse beregningene, for som det blir sagt: "Shit in, shit out!"

Vi har ikke råd til ikke også å tenke samfunnsøkonomi i prioriteringene mellom de mange vegønskene fra alle kanter av landet. Men vi må ikke miste gangsynet totalt og stirre oss blinde på de mange tallene uten å vurdere kritisk hva som ligger bak tallene.

I konkurranse med vegbiter i tettere befolkede områder av landet kommer Finnmark dårlig ut før den siste revisjonen av stamvegene. Nå er det heller ikke i vegsjefens forslag prioritert midler til disse strekningene innenfor en allerede stram ramme. Men det må være et paradoks at fylkes-, lokalpolitikere og alle i Finnmark får redusert innflytelse over framtiden til fylkets viktigste vegger, ikke minst nå når de også er klassifisert blant de viktigste vegene i Norge.

Steinar Sværen

Høyere under taket i Skarvbergtunnelen

Toetasjes turistbusser med panoramavinduer i toppetasjen ble vegsjefens store skrekk der de sommeren gjennom i strie strømmer rullet mot Nordkapp. Skarvbergtunnelen på Europaveg 69 var nemlig ikke høy nok hvis en slik buss møtte et annet stort kjøretøy, og med økende trafikk på strekningen steg også risikoen for at en buss skulle smelle i tunnel-taket.

Det første tiltaket for å hindre alvorlige ulykker var innsnevring av kjørebanelen, med møteplasser der det var høyt nok under taket. Så startet arbeidet for å få godkjent høyde i hele tunnelprofilen.

De siste to vintrene har det pågått arbeider for å utbedre tunnelen. I vinter har oppsynsmann Erling Johansen hatt den daglige ledelsen av arbeidet. Det første året gikk arbeidet med tre skift for å komme godt i gang, i år er det åtte mann som har vært i arbeid på tunnelen. Da Reflexen var på besøk 18. januar var akkurat arbeidet med strossing av tunnelen ferdig. For å sikre tunneltaket er det satt inn rundt 1.600 bolter, i tillegg til alle de som ble satt inn da tunnelen ble bygget i på 60-tallet.

Godkjent høyde

-Nå begynner det å ligne en ordentlig tunnel, forteller Erling Johansen.



Det er nå godkjent høyde på 4,2 meter gjennom hele tunnelen. Det er plasstøpt ny kantstein gjennom hele tunnelen, lagt nytt dekke og montert fire vifter.

Før sommertrafikken startet ble dessuten tunnelveggen malt hvit i



1.800 m³ fjell er fjernet for å gi den nødvendige høyden gjennom hele tunnelen.

tre meters høyde for å gjøre det bedre å kjøre i tunnelen.

Tunnelsikring

I alt er det fjernet 1.800 kubikkmeter stein fra tunneltaket og veggene for å få tilstrekkelig høyde i tunnelen. Den første vinteren arbeidet pågikk ble det fjernet 1.400 m³, mens det i vinter er tatt bort 400 m³.

Skarvbergtunnelen er også sikret med nødtelefoner, førstehjelpsutstyr og brannslukningsapparater. Hver 500. meter er det satt opp nødtelefoner og førstehjelpsutstyr, mens det hver 250. meter er utplassert brannslukningsapparater.

Tekst og foto: Steinar Sværen

Gjør døren vid

Skarvbergtunnelen er i dag utstyrt med porter for å hindre isdannelse i vintermånedene. Portene er plassert slik at det blir en innsnevring av kjørebanelen i begge inngangene til tunnelen. Vinterstid må trafikantene kjøre fram til porten og vente på at den åpner seg før ferden kan gå videre. Om sommeren er portene åpne, men på grunn av plasseringen blir vegbanen innsnevret. Vegvesenet ønsker nå å flytte portene slik at også denne hindringen for trafikken ryddes av veien.



Vi borer i berget. Det går så små og store steiner fyker når tunnelveggen skal sikres for de siste løse steinene.



Erling Johansen sjekker at Skarvbergtunnelen har fått riktig høyde. Måleutstyret har de konstruert selv og viser hvor høyt tunneltaket skal være.

Farlige

– men færre bombrudd

De siste årene har tallet på oppbryting av vegbommer gått ned, men fortsatt er det en del som tar sjansen på å åpne vegbommen på fjelloverganger, selv om vegvesenet har stengt vegen. Det har ikke vært personskader i Finnmark som følge av disse lovbruddene, men flere ganger har brøytesjåførene måtte trå til og ta løs bilister som på egenhånd har startet på turen over fjelloverganger, men som har kjørt seg fast underveis. Den skremmende ulykken i Nordland, da et spebarn på fire uker omkom, ser ikke ut til å skremt de dummeste, 31. januar forsøkte en bil å bryte opp bommen ved Fossen for å komme over Sennalandet til Alta.

I Nordland etterforskes fortsatt den tragiske hendelse, da en familie på tre kjørte bilen fast på fjelloverganger til Beiar og det fire uker

gamle barnet omkom. Blant annet undersøkes det hvorvidt det er mulig at den radiostyrte bommen kan ha åpnet seg av seg selv.



Kjør når vegen er åpen! De siste årene er 24 bilister anmeldt etter ulovlig forsering av vegbommer. Det lureste er å vente til vegen er åpen, som her ved Falas der bommen mot Hatterfjellet står.

Bombrudd i Finnmark			
1990:	2	1993:	8
1991:	1	1994:	3
1992:	8	1995:	1+1

Saget over

Edmund Henriksen på Skaidi vegstasjon forteller at det i Finnmark er flere ganger trafikanter har brutt opp bommene, men at slike tilfeller alltid anmeldes.

–Det har skjedd at bommen rett og slett er saget over på Havøysundvegen, forteller han.

–Men de siste årene har folk blitt mer forsiktige og det vært færre oppbrytinger av bommene, understreker han.

I perioden fra 1990 til 1995 er det anmeldt 24 forseringer av stengt bom. Toppårene var 1992 og 1993, da åtte sjåfører begge årene ble anmeldt for å ha brutt opp bommer. Den tåpeligste var nok han som etter å ha brutt opp bommen ved Falas i februar 1993 og kjørt seg fast om natten, dagen etter brøt opp bommen ved Fossen da det var kolonnekjøring over Sennalandet og startet på egenhånd over fjellet.

Vet ikke hva de gjør

–De fleste respekterer at vi har lagt ned bommen og stengt vegen, forteller Edmund Henriksen.

–Likevel er det noen som ikke aner hva utsetter seg for. Vi stenger aldri uten grunn, enten er været allerede ille, eller så er det meldt så dårlig vær at den vil fyke igjen i løpet av natten, forklarer han.

For brøytesjåførene som i dårlig vær skal åpne vegene er det en dårlig overraskelse å finne fastkjørte biler i snøfonnene. Farten må være høy for å få snøen bort, men på grunn av alle bruddene på stengte veger presiserer Edmund Henriksen at rutinen alltid skal være å kjøre som om det kan være noen på vegen.

–Er man flere i bilen kan de klare å løfte bommen slik at personbiler kommer gjennom. Tidligere hadde vi vegbommer med kjettinglås, men da ble bommene åpnet ved å sage over eller bryte opp kjettingen.

Det kan virke rolig og fint der bommen står, men blåser det på fjellet kan det være med livet som innsats at de starter på slike ulovlige turer, understreker Henriksen.

Bøter

En medvirkende årsak til nedgangen de siste årene kan være at politiet har tatt sakene langt mer alvorlig og bøtelagt lovbrøyterne. Vegvesenet fremmer dessuten erstatningskrav for reparasjon av vegbommen og anmelder alle saker der kjøretøyet kan identifiseres, og det går jo greit når det er vegvesenet som må dra dem løs.

Men Henriksen tror dessuten at vegvesenets service på vaktentralen på Skaidi også har vært en medvirkende faktor.

–Etter at vi fikk telefonvakt på nummer 175 er det lettere å holde seg orientert om forholdene på fjelloverganger. Dermed er det også lettere å planlegge turene og sjansene blir mindre for at bommene brytes opp i sinne når vegen er stengt.

Det hender riktignok at noen truer telefonvaktene med å bryte opp bommene, men de besinner seg når vaktene våre får forklart konsekvensene av å gjøre det, sier Henriksen og håper den positive trenden de siste årene vil holde seg.

Tekst og foto:
Steinar Sværen

En fire uker gammel baby døde etter at bilen kjørte seg fast på Beiarfjellet i Nordland like før jul i fjor. –Vegen var stengt, opplyste vegvesenet. (Faksimile fra Nordlandsposten)

Familietragedie på Beiarfjellet:

BABY FRØS I HJEL



Rystet, brøytesjåfører Arvid Trøse ble rystet da han fant familien stranda på en stengt riksvei. –Jeg tror det bare sto om minutter før alle tre hadde omkommet, sier han.

111 Riksvei 813 over Beiarfjellet var stengt på grunn av uvær, men den 19 år gamle familien tok sjansen sent lørdag kveld. Litt senere sto han fast i 600 meters høyde sammen med sin 19-årige samboer og parets fire uker gamle datter. De ble ikke funnet før søndag morgen. Alle tre var sterkt medtatt da de ble fraktet til sykehus. Livet til den sterkt nedkjølte babyen sto ikke til å redde. Saken blir nå etterforsket av politiet.

SIDE 6 OG 7

FULL FORVIRRING om bom og rødlys

Vitneforklaring støtter 20-åringen



19-åringen, Odd Kristensen, står til venstre i bildet. Han ble funnet i bilen som kjørte seg fast på riksvei 813 på Beiarfjellet.

ERSTAD: – Ved natt lød det

BRØT BOMMEN - Baby frøs i hjel

BEIARN: Ei fire uker gammel jente døde på Beiarfjellet i Nordland sentralsykehus etter en tragedie på riksvei 813 på Beiarfjellet.

19-åringen, Odd Kristensen, ble funnet i bilen som kjørte seg fast på riksvei 813 på Beiarfjellet.



Alle tre var sterkt medtatt da de ble fraktet til sykehus. Livet til den sterkt nedkjølte babyen sto ikke til å redde. Saken blir nå etterforsket av politiet.

Første piggfrie lagsbil

Harry Jakola og Helge Pedersen i Vadsø kjører den første og eneste lags-bilen i Finnmark med piggfrie vinterdekk. Erfaringene etter den første piggfrie vinteren er gode, og de to synes de piggfrie dekkene fungerer bedre enn piggdekk, dekkene har godt mønster og det er lett å komme løs når bilen kommer ut i løs snø.

Lagsbilen i Vadsø har fått piggfrie vinterdekk der det er blandet inn sand i gummiene for å gi et ekstra godt feste på glatte dager. Da Reflexen var på besøk på vegstasjonen og ute på en liten prøvetur hadde de enda ikke forsøkt seg ute på veggen under de verst tenkelige forhold vi kan ha i Finnmark, når det er vind, regn og isdekke.

Men vi har jo kjettinger til bilen, så hvis det blir så dårlige forhold får vi bare sette dem på, smiler Jakola og Pedersen fornøyd.

Behagelige dekk

Den første tiden med piggfrie dekk innrømmer de to at de nok kjørte annerledes enn de gjorde tidligere. Men gammel vane er vond å vende.

–Nå når vi har kjørt med de pig-

frie dekkene en stund, har vi glidd inn i det vanlige kjøremønsteret. Vi er bevisst at vi ikke har piggdekk, men veggrepet er så godt at jeg kjører på samme måte som når vi hadde piggdekk på bilen, sier Harry Jakola, som er den som oftest kjører bilen.

–Den største forskjellen merker vi på et mer behagelig støynivå i kupeen på bilen, sier arbeidskamerat og passasjer Helge Pedersen.

–Det har blitt stillere og så bruker vi mindre drivstoff med piggfrie dekk, samstemmer Harry Jakola.

Privatbil med pigger

Selv om de to første til å prøve lagsbil med piggfrie vinterdekk er svært godt fornøyd etter å ha prøvd dekkene en stund, tror ingen av dem

at de vil skifte til piggfrie vinterdekk på privatbilene.

–Hadde det bare vært jeg som kjørte privatbilen kunne jeg godt hatt piggfrie vinterdekk, men jeg tør ikke slippe fruen ut på vegen uten piggfrie dekk, mener Harry Jakola, og får støtte fra Helge Pedersen.

–Det er så mange som bruker familiens bil. Når de kanskje kjører den sjelden får de ikke følelsen for å kjøre piggfritt i blodet, så det tar jeg ikke sjansen på, innrømmer Pedersen.

– Pigger av!

Både Jakola og Pedersen vil anbefale andre som kjører lagsbil å forsøke piggfrie sanddekk. Sanddekkene tror de vil ha samme kjøreegenskapene så lenge de står på



Glatt demonstrasjon

Da de piggfrie dekkene skulle demonstreres for Reflexen tok vi turen opp til mørkekjøringsbanen i Vadsø.

Men vi kom aldri opp! Akkurat denne dagen var det maksimalt dårlig føre, med mildvær og regn. Den siste bakken opp til banen var såpeglatte og Harry Jakola, som kjørte lagsbilen, fikk aldri opp farten på den korte flate strekningen før bakken. Dermed var den siste kneiken uoverkommelig.

Vi la ikke om til kjettinger eller begynte å strø bakken, men konstaterte at også piggfrie dekk har sine begrensninger.

Etter å ha kjørt seg fast i bakken opp til mørkekjøringsbanen utenfor Vadsø måtte det rynges forsiktig ned bakken.



Helge Pedersen (t.v.) og Harry Jakola er vegvesenet i Finnmarks første til å prøve piggfrie vinterdekk på lagsbilen. Erfaringene til nå er gode, og de oppfordrer flere til å forsøke seg piggfritt på vegen.

bilen, i motsetning til piggdekk som gir godt feste en stund, men som får dårligere egenskaper når dekkene slites og piggene ryker. Dermed får føreren en falsk trygghet.

Men ingen av dem håper det vil bli et forbud mot piggdekk.

–Vi er mange typer sjåfører og

mange lærer aldri å beherske vinterføre. I stedet tør de like hardt på gassen, sommer som vinter. Piggdekk må vi ha for dem som føler seg tryggest med det, og så kan andre kjøre piggfritt.

For å øke bruken av piggfrie vinterdekk burde staten, som sparer

penger på mindre slitasje av vegene, gjort slike dekk billigere å kjøpe, først da vil vi få en skikkelig overgang til piggfrie dekk, tror vegvesenets prøvekaniner på piggfrie dekk.

Tekst og foto: Steinar Sværen

Pigger på

I disse piggfrie tider er det også noen som går fra piggfritt til pigger. Steinar Wickstrøm, som kjører vegvesenets hjullaster mellom Komagvær og Varangerbotn har i vinter for første gang fått piggdekk på hjullasteren, et stort framskritt, mener han.

–Tidligere vintre har jeg stort sett kjørt med kjettinger på hjullasteren. Det har gått hardt ut over ryggen når jeg kjørt hele dagen, men også vegdekket har merket det. Selv vinterstid har jeg kjørt mye på bar veg med kjettinger, forteller Wickstrøm.

Hjullasteren har fått skutt pigger inn i vanlige sommerdekk, og det gir godt nok feste for de fleste forhold når snøen skal ryddes. Det er solide dimensjoner både over dekk og pigger, men likevel er det framskritt, både for arbeidsmiljø og for å redusere slitasjen på vegene, piggene river opp mindre asfalt enn det kjettingene gjør.

Steinar Wickstrøm med hjullasteren han nå kan kjøre uten kjettinger. Pigger i dekket holder ham på vegen.



Reaksjoner på klipping av sideareal

Vi har fått reaksjoner fra publikum som mener vi gjør en dårlig jobb når vi klipper sidearealene langs vegene.

Grasareal som er snauet helt ned til jorda, eller trær som er kappet i knehøgde, er verken funksjonelt eller pent å se på. Vi bør se hva kan gjøre med våre rutiner for oppnå et bedre resultat.

Gal klippeteknikk reduserer trafikksikkerheten

For å rekke over alt sidearealet i fylket, har vi mekanisert vedlikeholdet. Mye av sidearealet langs vegene i Finnmark er av en dårlig kvalitet, med mye stein og ujevnheter. Vi bruker derfor relativt kraftig klippetstyr som kan tåle en støyt. Denne redskapen lar seg ikke stoppe av en lårtjukk trestamme, hvis bare maskinføreren tar utfordringen. Resultatet når det skjer er en slagmark av flisete stubber, som er godt egnet til spidd for motorsyklister, men neppe gir en bedring av trafikksikkerheten.

Dersom vi skal gå inn i et område med trær og større busker, så er ikke det materiellet vi bruker i dag egnet til formålet. Der vi fortsetter å bruke dette utstyret på samme måten, må vi i det minste gå over arealet og foreta stubbing med egnet manuelt redskap. Dagens teknikk med opphakking av trær er tidkrevende og gir stor slitasje på utstyret, som i seg selv er dårlig økonomi.

Dårlig økonomi i overdreven klipping

Når årets sommergevedlikehold planlegges er det et mål å få en effektiv utnyttelse av materiellet under en kort og hektisk sesong - men stiller vi i den forbindelse spørsmål om vi trenger å klippe på alle strekninger?

Sideareal hvor det ikke er noe siktkrav, eller hvor det ikke er noen fare for at røtter skal ødelegge vegkroppen, trenger ikke å ryddes. Dette gjelder blant annet der hvor gang- og sykkelvegen går parallelt

med kjørevegen. Her vil kravet til tre meter klippebredde på utsida av GS-vegen virke meningsløst, når vegetasjon på denne strekningen vil skjerme for vind og skape et bedre klima for de som skal ferdes der.

Vi bør differensiere vedlikeholdet etter sidearealenes beliggenhet. Det stilles andre krav til utstyr og gjennomføring i byer enn på vidda. Kvaliteten på skråningsarealet bør bedres ved å fjerne stein og røtter. Da kan vi gå inn med annet utstyr,



Dersom knehøge stubber blir stående tilbake vil de utgjøre en trafikkfelle for motorsyklister og andre myke trafikkanter. Der det ser slik ut etter at maskinen har feiet over området, må vi gå etter og foreta stubbing med egnet manuelt redskap. (Foto: Samuel Kemi)

Der vegetasjonen ikke skaper problemer for sikta eller vegkroppen bør vegetasjonen få stå, for å skape et bedre miljø for gående og syklende. (Foto: Geir Vorren)



Klipping av sideareal og krav til sikt

Dersom vi ikke klipper grasarealet langs vegene, vil den naturlige vegetasjonen etablere seg på områdene. Vegetasjonen i vegkanten skal, etter håndbok 111 - Vedlikeholdsstandard for Riksveger, klippes og ryddes minst en gang i året, der det er krav til sikt. Det er laget et Temahefte til håndbok 111 som gir bakgrunnsinformasjon for den som skal planlegge og utføre vedlikeholdet. Kvaliteten på vedlikeholdsarbeidet av sidearealene kan fortsatt forbedres, med bedre opplæring og nye rutiner.

som er bedre egnet til å klippe gras, og som gir et bedre resultat enn i dag.

Av Morten Klokkesveen

Støtte til vegplanforslaget

Fylkestinget i Finnmark støtter vegsjefens strategi for vegplanperioden 1998-2007. Fylkestinget krever i sitt vedtak at det må tildeles vegmilder til Finnmark etter høyeste planleggingsramme. Bare med midler etter den høyeste planleggingsrammen kan helårsvegene til Nordkyn og Havøysund bygges i løpet av de ti neste årene. Helårsveg over Ifjordfjellet på riksveg 98 ønskes også bygd i denne perioden.

Fylkestinget krever dessuten i sin uttalelse at viktige vegprosjekt i Finnmark ikke må bli fortenget på grunn av Fatima-utbyggingen og overskridelsene der.

Statens vegvesen i Finnmark ønsker i vegplanperioden 1998-2007 å bedre framkommeligheten i fylket vinterstid. Gjennom forslaget til vegplan som nå legges fram ønsker vegsjefen å imøtekomme vedtak og prioriteringer som i tidligere år er gjort fra fylkestinget. Derfor prioriteres bygging av helårsveg til Nordkyn og Havøysund, samt begynne med nattebrøyting på deler av Europaveg 6 og riksveg 93 og 94.

I forslaget til vegplan er det vurdert strategier for miljø, trafikksikkerhet, framkommelighet og distriktsprofil ut fra foreløpige økonomiske planleggingsrammer. Nivået på investeringen i Finnmark i planperioden avgjøres ikke før Stortinget får planen til behandling våren 1997.

Nattebrøyting

Vegsjefen foreslår i planen ekstra innsats på drift og vedlikehold ved

at deler av Europaveg 6 samt hele Riksveg 93 og 94 skal brøytes hele døgnet. I vegsjefens forslag til statsbudsjett for 1997 er det foreslått oppstart på tunnel i Stallogargoflågen og bygging av omkjøringsveg i Kvalsund. Disse prosjektene vil sammen med Fatima gå inn i den nye vegplanperioden og vil binde opp store deler av planleggingsrammen. Det fører til at med samme bevilgningen som for perioden 1994-1997, vil bare ett stort vegprosjekt, helårsveg til Nordkyn, kunne settes i gang i de første fire årene av planperioden.

Planleggingsrammer

I vegplanen er det utredet hva som er mulig å gjennomføre med tre alternative økonomiske rammer. Utredning viser at helårsveg til Nordkyn kan påbegynnes i den første helårsperioden dersom Finnmark får vegmilder etter midtre planleggingsramme, mens helårsveg til Havøysund først kan påbegynnes etter tuse-nårskfittet.

På grunn av store bindinger til Kvalsund, Stallogargo og Fatima har ikke våre to helårsvegprosjekter til Nordkyn og Havøysund fått ønsket prioritet i første fireårsperiode. Begge disse prosjektene burde vært ferdig utbygd inne 2001, sier vegsjef Geir Johnsen. Bevilgningene til Finnmark må økes sammenlignet med inneværende vegplanperiode dersom helårsveg til Nordkyn skal fullføres innen år 2001. Vegsjefen prioriterer i vegpla-

nen også utbygging av prosjektet helårsveg over Ifjordfjellet, som også bare kan gjennomføres med den høye planrammen i løpet av de neste ti årene.

Ønsker mest midler i første periode

- Det er satt av nok midler til den planlagte utbyggingen planperioden sett under ett, sier Geir Johnsen.

- Men vi ønsker en fordeling der Finnmark får en øket innsats de første fire årene, både på stamvegene og på riksvegene. Får vi det kan vi fullføre helårsvegen til Nordkyn i løpet av de første fire årene i planperioden, sier Johnsen.

Av Steinar Sværen



Vegsjefens forslag til strategi for utbygging av det øvrige riksvegnett

Februar 1996

Nordkapp Bompengeselskap as: Skaffet 185 millioner til Fatima-prosjektet

Med sirlig håndskrift og stødig hånd undertegnet styreleder Ole Elde papirene som skaffet Fatima-prosjektet 185 millioner kroner. Dagen var 5. januar i år og stedet var møterommet til Kreditkassens avdeling i Honningsvåg. De var bare fornøyde smil å se fra bompengeselskapets styre og bankens ledere.

Nordkapp Bompengeselskap AS kunne forleden markere sin hittil største dag da de undertegnet låneavtalen med Kreditkassen og skaffet pengene som sikrer fullfinansiering av Fatima-prosjektet. Men samtidig tegnet selskapet seg for den største gjeld som noe selskap i Nordkapp noen gang har opptatt. 185 millioner kroner er ufattelig mye - selv for en ansatt i Statens vegvesen.

For 185 millioner kroner kan en få 740 biler til 250.000 kroner stykket. Med en gjennomsnittslengde på fem meter per bil blir det 3,7 kilometer med nye biler hvis vi setter dem etter hverandre.

Hard kamp

Nordkapp Bompengeselskap har siden våren 1995 gått flere runder med banker i fylket for å komme fram til avtalen som ble underskrevet forleden. Tre banker var med i

finalen. Sparebanken Nord-Norge, Den norske Bank og Kreditkassen - et finansieringsløp som sistnevnte bank vant. Alle tre bankene er lokalisert i Finnmark, og to har kontorer i Honningsvåg.

Men bompengeselskapet skal ikke bare låne penger. Stortinget har gitt tillatelse til forhåndsinnkreving av bompenger. Fra og med sommeren 1993 har en andel av de reisendes billetter gått til bompengeselskapet. Ved nyttårsskiftet 1995/96 nærmet beløpet seg 10 millioner, penger som flere banker gjerne ville ha i sin portefølje. Innskuddet ble, etter en tilbudsrunde, plassert i Sparebanken Nord-Norge. Det viser konkurranseedyktighet i lokalmarkedet både på innskudd og utlån.

15 års nedbetaling

I følge Stortingets premisser skal bompengeselskapet få kreve inn bompenger de kommende 15 år.



Dagen for de brede smil! Banksjef Terje Sandmo (t.v.) styreleder i NBS Ole Elde og leder for kommunal avdeling i Kreditkassen Mårten Ervik er alle fornøyde med kontrakten.



Kreditkassens kontor i Honningsvåg vil håndtere lånet på 185 millioner kroner til Nordkapp Bompengeselskap. Foran ser vi Ole Elde og Sidsel Skarsvåg fra styret i NBS mens Terje Sandmo, Knut Gildberg og Mårten Ervik står fornøyd bak.

Dersom ikke trafikken øker som forutsatt vil det være mulighet til å forlenge innkrevinga med fem år. Skulle trafikken øke mer enn forutsatt, kan betalingsperioden forkortes. Dagens trafikk i fergesambandet ligger over prognosene - selv med den nedgangen som ble registrert i fjor sommer.

Bompengene skal ikke gjøre turen spesielt dyrere enn hva fergebilletten koster i dag. En økning på tre prosent utover den normale prisstigninga er forutsatt fra Stortinget. I dag koster det rundt 100 kroner for en bil med sjåfør. Bompengavgiften vil neppe være mye over 110 kroner

når de første bilene slipper gjennom våren 1998.

Innkrevingen skal etter planen skje begge veier, og stasjonen vil stå like før tunnelpåhugget på Veidnes på Magerøya. I sommerhalvåret skal det være innkreving hele døgnet, mens det i perioden 1. oktober - 1. mai skal være avgift fra klokken 0700 til 2300.

Dermed er også Nordkapp Bompengeselskap AS i gang med sitt arbeid for å få Magerøya og Nordkapp kommune knyttet til resten av omverdenen med en døgnaften helårsforbindelse.

Tekst og foto: Bernt-Aksel Jensen

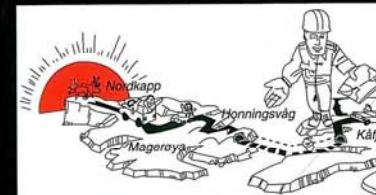
Viktig jobb

Nordkapp Bompengeselskap eies av Finnmark fylkeskommune (FF) og Nordkapp kommune (NK). Selskapet drives av et styre med personlige varamedlemmer som består av: styreleder Ole Elde - (Odin Johansen) FF, nestleder Arve Andersen - (Thormod Hansen) NK, Gaute Strøm - (Hans A. Stærk) FF, Gulla Kamonen - (Bernt Ø. Bersvendsen) FF og Sidsel Skarsvåg - (Edgar Ingebrigtsen) NK. I tillegg er Bernt-Aksel Jensen ansatt en informasjonskonsulent/ sekretær i en fjerdedels stilling. Resten av den stillingen går med som infokonsulent for Statens vegvesen, Fatima-prosjektet.

Mye skjer på Fatima i år

Et nytt år innebærer ofte forandringer. For Fatima-prosjektet var det startskuddet til igangsetting av en ny del av utbygginga:

Oppstarten på Honningsvåg tunnelen.



STATUS

15. mai var hoveddelene av Fatima-anlegget kommet

- Fra Vesterpollen, cirka 2.700 meter
- Fra Veidnes, cirka 400 meter
- Fra Kobbholla, cirka 600 meter

Selv om arbeidet med forskjæringa var gjennomført før jul, var ikke selve tunnelarbeidet i gang. Oppstarten skjedde i takt med solas tilbakekomst etter mørketida.

Arbeidet med Honningsvåg-tunnelen startet opp flere måneder før den egentlig var planlagt. Blant annet som følge av ledig kapasitet blant Statens vegvesens tunneldrivere kunne arbeidet begynne tidligere enn forutsatt.

Honningsvåg-tunnelen blir 500 meter lengre enn først planlagt. Flyttinga førte til at tunnelåpninga kommer bort fra et antatt rasfarlig område, samtidig som veien slipper å slynge seg mellom store oljetanker ved anlegget til Finnmark Bunkers som lå i den traséen. I Kobbholla er nå knuseverket plassert, en gunstig løsning som har gitt kort transport av masser fra tunnel-drivingen til deponi, knusing og utskipping.

Men å starte tunneldrift en vintersdag i Norges nordligste kommune er ikke helt problemfritt. Det fikk tunneldriverne merke. Været skiftet fra det rene "bergensværet" - med 6-7 varmegrader og kraftige regnbyger til en isende "synnavindskuling" med 8-10 kuldegrader og en kjøleffekt på omlag 35 kuldegrader. Været har vært like uforutsigbar som fjellkvaliteten på Veidnes.

Samarbeidsprosjekt

Honningsvåg-tunnelen skal bygges i

to etapper.

Tunnelen blir et samarbeidsprosjekt på flere vis. Både at folk innen vegvesenet fra flere fylker skal samarbeide om framdrift, og at tunnelen er delt i to byggetrinn hvor den andre delen skal ut på entrepriser. Den første og lengste delen står Statens vegvesen for. I alt skal om lag 2.500 meter drives av vegvesenfolk fra Troms, Nordland og Sogn og Fjordane. Altså et samarbeidsprosjekt mellom tre fylker - som opererer i det fjerde.

Arbeidet er oppdelt i tre skift hvor hvert fylke har sitt skift. Arbeidsstidsordningen er den samme som resten av tunneldrifta på Fatima-prosjektet. To skift er på jobb, mens ett skift lhar ukefri. Mannskapene er innkvartert på det tidligere anlegget til Luftforsvarets stasjon. En innkvartering som fungerer meget godt, etter eget utsagn.

Synet er ganske idyllisk - realiteten er en ganske annen. Inndrifta fra Veidnes har vært ganske problematisk for AS Veidekke. Full utstøping som sikring er blitt hverdagen nesten siden oppstarten 26. august i fjor. Fortsatt er det usikkert når fjellkvaliteten bedrer seg.

Åpningen raste sammen

Da åpningskransen på tunnelen skulle sprenges raste overdekninga ned. Dermed måtte lages ny åpning. Men ut over dette har det ikke vært problemer med inndrifta. Fjellkvaliteten skal være god og er en helt annen type enn det som er i Nordkapp-tunnelen. I land-tunnelen domineres fjellet av gabbro, mens den undersjøiske har glimmerskifer som hovedingrediens på fastlands-siden og fram til nå sandstein der det drives fra øysiden.

Går unna

Arbeidet med den undersjøiske tunnelen fra Vesterpollen fortsetter i samme positive lei. 27. februar gikk tunnelgjengen i vannet da de passerte strandlinja og kom under Magerøysundet. Tunnelen var da 150 meter under havoverflata og 2113 meter lang på fastlandssiden.

Gode og stabile fjellforhold, moderat sikring med bolter og sprøytebetong, nesten ingen lekkasjer og en velsmurt drivergjeng er stikkordene bak denne suksessen.

Store forsinkelser

Arbeidet fra øysiden, går derimot tregt. Inndrifta har store problemer

på grunn av oppsprukket fjell. Det kreves derfor omfattende sikring som gjøres ved at det hele tiden må støpes en heldekkende betongoverbygning. Arbeidet på Veidnes hadde i begynnelsen noen problemer med vannlekkasjer og det ble injisert store mengder microsement for å stanse lekkasjene.

Hvor langt inndrifta må komme før fjellkvaliteten bedrer seg, vet ingen. Tunnelen er bare drevet gjennom et kort parti med bedre fjell. Men det gikk fort over og fjellkvaliteten er fortsatt dårlig.

Som en kuriositet kan nevnes at ukerekorden på inndrifta fra Veidnes er 18 meter, mens den fra Vesterpollen er 85 meter!

I tillegg til tunnelarbeidene pågår det vegarbeid i området fra Kobbholla mot krysset ved Storbukt ferjeleie. Her skal veien sno seg gjennom et ganske trangt område bak den gamle loddefabrikken SIFI, hvor det må skytes bort en del fjell. Dette arbeidet engasjerer både vegvesenets egne folk, samt innleide maskiner. Samtidig startet i midten av mai arbeidet med snørydding og klargjøring for sommerseongen i Sarnesområdet.

Tekst og foto: Bernt-Aksel Jensen

Skeptiske til Fatima

De fleste representantene i forrige samferdselskomité rangerte ferjefri forbindelse til Magerøya (Fatima) svært lavt, skriver tidsskriftet Samferdsel. Likevel ble tunnelen til 750 millioner vedtatt. I følge Samferdsel fremgår dette av forskningsrapporten «Politiske beslutninger om investeringer i veg».

11 av de 16 representantene som svarte i en intervjuundersøkelse sa at Fatima var et prosjekt de var skeptiske til eller i mot. Ytterligere to komitémedlemmer syntes det var vanskelig å vurdere dette prosjektet.

Ett av medlemmene i komiteen som er intervjuet forklarer beslutningen med at «sentrale politikere i Arbeiderpartiet hadde gitt valglofter om dette, og vi syntes vi måtte være lojale». En representant fra Høyre sa at prosjektet overlevde fordi det ikke var noen alternativer i Finnmark.

Andre prosjekter som enkelte representanter prioriterte lavt var Oslofjordforbindelsen, Hardangerbrua, Trekantsambandet, E6 mellom Trondheim og Stjørdal, LOFAST, og E18 i Vestfold.

Fatima utsatt og stevnet

Vanskelighetene med dårlig fjellkvalitet i den ene delen av den undersjøiske tunnelen fører til at åpningen av fastlandsforbindelsen til Magerøya (Fatima) allerede nå utsettes til høsten 1998.

Åpningen var planlagt til 1. juni 1998, etter at det tidlig i anleggsfasen ble fremmet ønske om å forserke arbeidet noe for å få inntjeningen som turisttrafikken vil gi i sommermånedene.

-Framdriften på den undersjøiske tunnelen er sterkt forsinket på grunn av de vanskelige fjellforholdene det drives under fra Veidnes på Magerøya, sier prosjektleder Kåre Furstrand.

-Det var derfor sannsynlig at anlegget blir ferdig først etter 1. juni. På grunn av det har vi vurdert hvordan vi best kan drive anlegget rasjonelt, og dermed unngå fordyrelser på prosjektet som en forsering av arbeidet vanligvis fører til. Vi har blitt enige med entreprenøren Selmer, som skal bygge Kobbholet bru, om at vi forlenger byggetiden for bruene og at de får utsatt fristen for å gjøre den ferdig til 15. oktober 1998, forklarer Furstrand.

Redusert vegbygging

Byggingen av veg i dagen på Fatima som vegvesenets ansatte utfører blir redusert i år og årets forbruk reduseres dermed med om lag 15 millioner kroner.

Økte kostnader

Da Fatima ble vedtatt bygget av Stortinget i 1993 var kostnads-overslaget på 625 millioner 93-kroner. I 1996 utgjør dette 646 millioner kroner. I tillegg er overslaget i dag øket med drøyt 100 millioner kroner, slik at det ferskeste overslaget viser at anlegget vil koste 748,6 millioner kroner.

-Størstedelen av denne økningen, 60 millioner kroner, skyldes økte kostnader for Kobbholet bru. Denne blir langt dyrere enn forutsatt fordi vi på grunn av de ekstreme værforholdene må forsterke brua og fundamentene den på en mye dyrere måte, sier Furstrand.

Honningsvåg-tunnelen er dessuten utvidet, forlenget og får utvidet skulder, noe som er beregnet å koste snaut 21 millioner mer enn opprinnelig forutsatt, mens bygging av veg i dagen nå er kalkulert til drøyt 15 millioner mer enn ved Stortingets godkjenning.

Saksøkes

Veidekke AS, entreprenør på den undersjøiske tunnelen, har stevnet vegvesenet for retten og krever mer betaling for arbeidet.

-I verste fall kan tunnelen først være ferdig i 2002, noe som vil føre til merkostnader på rundt 100 millioner kroner, sier divisjonsdirektør Ole Arnfinn Opsahl i Veidekke.

-Vi forutsetter at Veidekke er bundet av sin kontrakt og er forpliktet til å drive tunnelen fra begge sider så lenge det er sikkerhetsmessig forsvarlig, sier prosjektleder Kåre Furstrand. Han kan ikke si noe om Veidekkes vurderinger av hvor store forsinkelser det kan bli til slutt.



A faen! Hvor er tunnelåpninga? Det var ikke nye igjen av kransen og tunnelåpninga etter at den første sprenging var ferdig, måtte vegvesenets tunnelfolk konstatere. I midten anleggsleder Kåre B. Tume.

Klart for første skikkelige tunnelsolve på Honningsvåg-tunnelen. Bjarne Årevik og Ragnar Øhlund

Tunnelgutta til Veidekke har fått god trening i å sette opp støpeskjold. Her er de i gang med å gjøre klar til en ny støpeprosess og dermed ferdig noen nye meter av Nordkapp-tunnelen.

Oppstart av tunneldrift når kuldegradene biter i nesa og kjøleeffekten er over 30 kuldegrader er ikke enkelt. Maskiner og slanger er stivfrosne og må tines med stm som Ole Jonny Olsen på Tromsskiftet gjør her.

Fastlandsforbindelsen til Magerøya er et vegprosjekt hvor Statens vegvesen Finnmark står både som byggherre og "entreprenør". Arbeidet med gjennomføringa av prosjektet, Finnmarks største vegprosjekt noen sinne, er delt mellom utbyggingsavdelinga og produksjonsavdelinga.

Innenfor denne organisasjonen har utbyggings- og produksjonsavdelinga utestasjonerte prosjektledere, byggeledere og anleggsledere ved Fatimas kontor i Honningsvåg.

Utbyggingsavdelingen (grønn markering) er byggherre og kontrollerer at produksjonsavdelingen (gul markering) og entreprenørene utfører arbeidet slik det er fastsatt i kontrakten. Avdelingen har i tillegg til prosjektleder og stab, byggeledere og kontrollingeniører på Nordkapptunnelen, på Kobbholet bru, på den korte landtunnelen, kontrollingeniører på Honningsvågtunnelen fra Sarnes-siden og byggeleder for tunnelarbeidet fra Honningsvågsiden.

Produksjonsavdelingen har sine anleggsledere på vegarbeid og tunnelarbeid. Dette er en del av Statens vegvesen egenregidrift. Vegarbeidet pågår både på fastlandet med tilførselsveien til tunnelpårugget, på vegen fra Veidnes rundt Sarnesfjorden og på vegen fra Honningsvågtunnelen og inn på eksisterende E 69.

Produksjonsavdelinga har også et samarbeidsprosjekt med tre andre fylker. Troms, Nordland og Sogn og Fjordane har gått sammen om å stå for egenregidrifta på Honningsvågtunnelen. Sammen skal de drive 2,5 kilometer av den 4,4 kilometer lange tunnelen.

I tillegg til disse, som hører inn under Statens vegvesens organisasjon, kommer kontakten mot de forskjellige entreprenører (blå markering). AS Veidekke står for bygginga av Nordkapp-tunnelen, Selmer ASA skal bygge Kobbholet bru og Mika AS skal bygge del 2 av Honningsvågtunnelen.

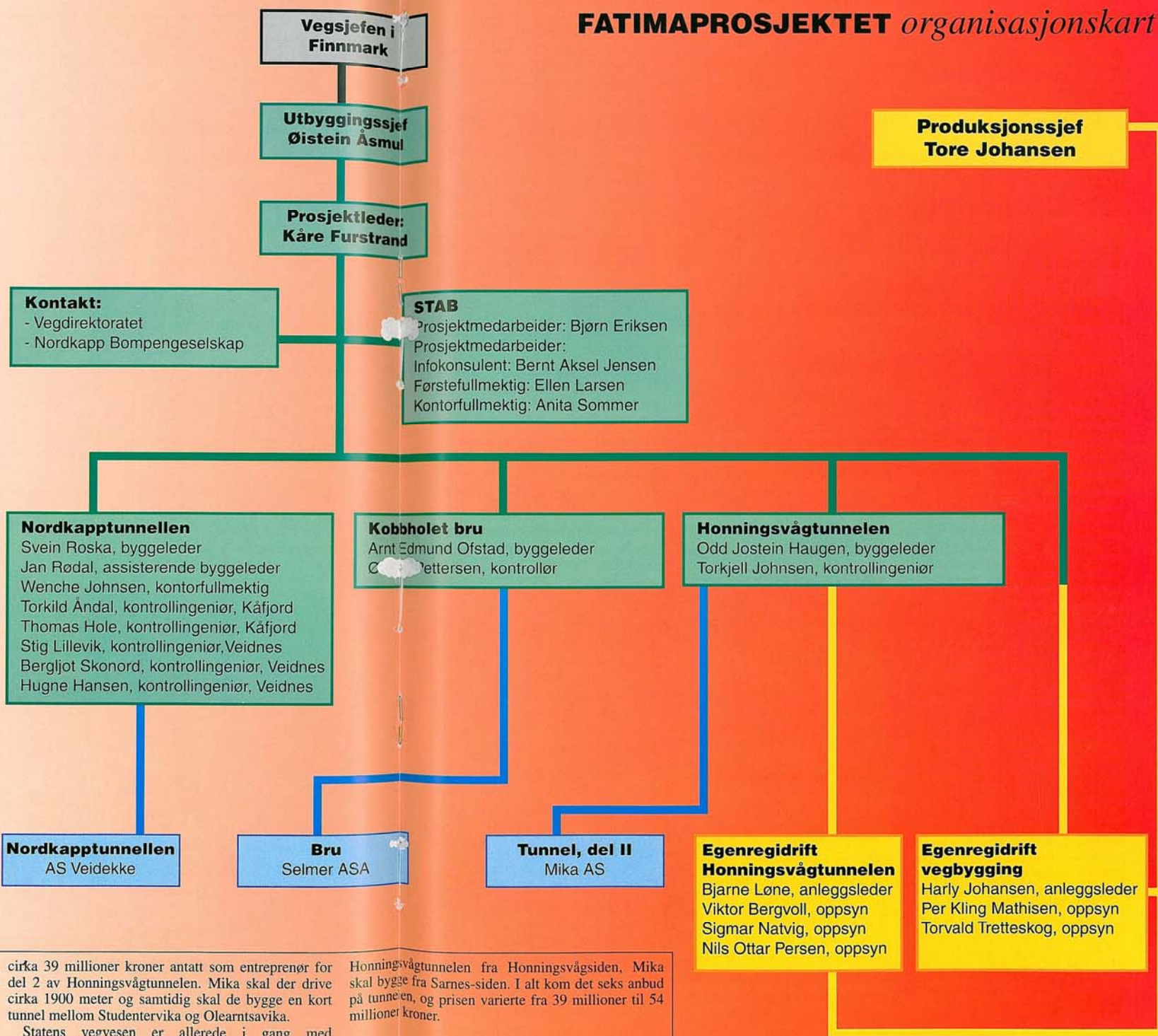
Nye entreprenører på plass

To nye entreprenørfirma starter nå arbeidet på Fatima i tillegg til Veidekke, som bygger den undersjøiske tunnelen. Selmer ASA som har fått antatt sitt anbud på Kobbholet bru og Mika AS er med en anbudssum på

cirka 39 millioner kroner antatt som entreprenør for del 2 av Honningsvågtunnelen. Mika skal der drive cirka 1900 meter og samtidig skal de bygge en kort tunnel mellom Studentervika og Olearnsavika. Statens vegvesen er allerede i gang med

Honningsvågtunnelen fra Honningsvågsiden. Mika skal bygge fra Sarnes-siden. I alt kom det seks anbud på tunnelen, og prisen varierte fra 39 millioner til 54 millioner kroner.

FATIMAPROSJEKTET *organisasjonskart*



Trafikkstasjonene er vegvesenets førstelinjetjeneste, der publikum gjerne kommer i kontakt med vegvesenet i forbindelse med de tidligere oppgavene som biltilsynet utførte og forvaltningsoppgaver der publikum tar kontakt med vegvesenet.

Kultursammen- smelting i Alta

I Alta er den tidligere biltilsynsstasjonen, etter at bygget er utvidet, blitt tilholdssted både for vegingenører og biltilsynsfolk. Sammen står de foran oppgaven å smelte sammen de to kulturene.

De fleste arbeider i den nye organisasjonen stort sett med de samme oppgavene de hadde tidligere, selv om organisasjonslinjene er annerledes. Den største overgangen har det kanskje vært for Lillian Fors, som kom fra anleggssluskenes kontor i Alta. Der kunne hun styre gutta som eneste høne i kurven. I skranken på trafikkstasjonen har hun fått både kvinnelige kolleger, og helt nye utfordringer.

-Det har vært en utfordring å betjene folk i skranken, selv om jeg tidligere har arbeidet i bank, forteller hun.

Siden omorganiseringen i fjor sommer har hun vært nødt til å spørre om alt som er nytt.

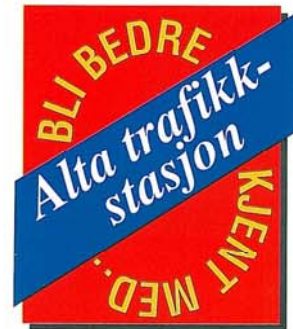
-Forskjellen fra anleggskontoret er stor, men det har nok vært en like stor utfordring for dem jeg arbeider sammen med, som har måttet leve med maset mitt hele denne tiden, ler hun og etterlyser en opplæringsplan for nyansatte.

Fra to til femten

Aud Marion Johansen er den som har lengst fartstid på stasjonen i Alta. Hun har vært med siden starten i 1963 og har fulgt stasjonens utvikling fra de var to som styrte

butikken, og fram til i dag med 15 ansatte.

I løpet av de snart 33 årene har hun vært med på flere omorganiseringer og fulgt moderniseringen fra kjøretøyene fikk sin tekniske kontroll på plassen foran kontoret, til i dag med avanserte bremseprøver og en elektronisk hverdag på kontorsiden.



Aud M. Johansen (t.v.) og Anne-Lise Teigen fra det gamle biltilsynet samarbeider nå med Lillian Fors (t.h.) som kommer fra anleggskontoret på vegstasjonen i Alta.



-Den gang var det et stort framskritt da vi fikk kjøretøyregisteret på mikrofilm. Før det var det rent manuelt arkiv, som medførte mye arbeid. I dag har vi alt på data og er hele tiden oppdatert, forteller hun.

Også hun måtte lære den harde vegen. Det hun har lært om registrering, som fortsatt er hovedoppgaven, lærte hun av bilforhandlerne i distriktet. Alta trafikkstasjon er den største stasjonen i fylket i antall registrerte kjøretøy og de skifter stadig eiere.

Residerende distriktsleder

Innenfor skranken i stasjonens nyeste del residerer distriktsleder Frank K. Jensen bak vegvesenets største skrivebord på vegvesenets største kontor. Til og med vegsjefen ble misunnelig første gang han var på besøk, men forklaringen på lukusen er enkel. Vegvesenet leier lokalene stasjonene holder til i og eieren mener det vil være lettere å leie ut til andre dersom vegvesenet en gang flytter ut når bygget har et skikkelig stort sjefskontor.

For den tidligere stasjonssjefen i biltilsynet har det også vært en stor overgang, men fortsatt banker det et biltilsynshjerte i ham. Og han bedyrer at han ikke har meldt seg helt ut, selv om han i dag er mer leder enn tidligere.

-Det siste halvåret har vært hektisk og mye nytt å sette seg inn i.



De fleste på Alta trafikkstasjon samlet til ære for Reflexen. Foran f.v. Lillian Fors, Sissel Solheim og Inger Johanne Romsdal. Bak f.v. Stein Erik Haugland, Tor Oddvar Hansen, Ole M. Onshuus, Aud Johansen, Anne-Lise Teigen, Erling Nilsen, Hans Fredrik Arnesen og Frank K. Jensen. Odd Hammari, Salmar Pedersen og Per Arne Holten var ikke til stede da bildet ble tatt.

Jeg er ikke lenger med og avvikler førerprøver og hallkontroller, men store utekontroller vil jeg fortsatt delta på og jeg skal holde meg faglig oppdatert, lover han.

Større budsjetter

Trafikkdiriktene har det økonomiske ansvaret for vegnettet området, både for vedlikeholdsoppgaver og for kjøretøytilsyn. Det medfører at Jensen har fått ansvaret for et langt større budsjett enn han hadde som stasjonssjef i biltilsynet.

-Men det er kanskje verre å få små summer til å gå opp, smiler han. Som stasjonssjef fikk han god erfaring i å få mest mulig av de kronene han hadde til rådighet.

-Den største utfordringen for framtida vil være å prioritere enda strammere mellom vedlikeholdsoppgavene enn vi gjør i dag dersom bevilgningene reduseres. I mellomtiden må vi se på, og om mulig forbedre våre egne rutiner og metoder i vedlikeholdsarbeidet. Vi må spørre oss selv om vi registrerer de rette tingene, registrerer vi tidnok og kunne vi redusert kostnadene ved å

gjøre tiltak tidligere. Jeg kjenner ikke vedlikeholdsarbeidet. Med folk fra ulike miljøer - veg og trafikk - kan vi på trafikkstasjonene kanskje bidra til å se på utfordringene med nye øyne. Vi må sammen arbeide for det samfunnet er best tjent med, sier han.

Kunder på tomgang

Ansvaret for kasse, arkiv og brevskrivning ligger på Anne-Lise Teigen, som akkurat rakk å få 25 år i biltilsynet før omorganiseringen. Tidligere hadde hun hovedansvaret for førerkortarbeidet, men sitter i dag på kontoret og er hovedsakelig administrator. Fortsatt trår hun til i de hardeste støyten ute i skranken, men stort sett er dagens kontakt med kundene på stasjonene bilene som går på tomgang like utenfor kontorvinduet.

Køer for førerkort

Da alle skulle ha nye førerkort med påstemplet rett til å føre kjøretøy opp til 7,5 tonn, var resepsjonen på biltilsynsstasjonen full hver morgen. Fortsatt er det Inger-Johanne

Romsdal som styrer førerkortutstedelsene. Nå er det blitt litt roligere dager.

-Vi hadde daglig 20.000 kroner i omsetning og måtte sette alt inn på å avvikle køene, forteller hun.

Med en liten eske som eneste kasseskinn og med alle involvert for å hjelpe alle som ventet var det i løpet av hele den høsten ikke mer enn 160 kroner i manko ved oppgjør! Siden kilometertellerne samtidig skulle ha sluttavlesing var det den mest hektiske høsten siden hun begynte i biltilsynet for 20 år siden.

Gode på EU-kontroller

Sissel Solheim er rene debutanten i selskap med all den erfaring som er samlet på stasjonen. Men hun begynner å få rutine hun også, selv om hun bare har vært på stasjonen siden 1981.

Som den som fordeler kontrolloppgavene til inspektør Stein Erik Haugland, står hun for innkallinger til eierskiftekontroller, gir timer i kontrollhallen og har den siste tiden brukt mye tid til informasjon om EU-kontrollene.

-I fjor utførte vi cirka 60 prosent av EU-kontrollene i vårt område, langt over både målet og landsgjennomsnittet. Vi ligger over målsettingen til nå i år, men vi begynner å merke konkurransen fra verksteder som har fått godkjenning, forteller hun.

En prisstigning på vegvesenets kontroller på 46 prosent, fra 550 til 800 kroner for kontroll av tunge kjøretøy, tror hun heller ikke vil slå positivt ut for trafikkstasjonenes muligheter til å opprettholde sine andeler av kontrollene.

En ny oppgave det siste året har også vært å behandle søknader om utsettelse av de pålagte EU-kontrollene.

-Det er store avstander og bileiere i Kautokeino, Hasvik og Loppa reiser ikke hver dag med disse bilene til Alta. Har de ikke møtt til EU-kontroll er det avskiltingsgrunnlag, og det koster eierne også penger. Vi forsøker å være rimelige, men det er eiers ansvar å få kontrollen gjennomført, understreker hun.

Av Steinar Sværen



Vegsjef Geir Johnsen og tidligere avdelingsledere samme med pensjonister med blomster og gaver. Fra venstre: Bjarne Uglebakken (pensjonert vegmester i Vadsø, 45,5 år i vegvesenet), Arnljot Holder (tidligere anleggssjef), Ruth Thorsen (pensjonert konsulent, 27 år i vegvesenet), Torstein Stock (pensjonert konsulent, 45 år i vegvesenet), Geir Johnsen (vegssjef), Magne Skjånes (tidligere ass. vegssjef), Bjarne Gaski (pensjonert anleggsleder, 37 år i vegvesenet), Karl S. Foslund (tidligere maskinsjef) og Edvin Aleksandersen (pensjonert maskinkjører og postkjører på vegkontoret, 27,5 år i vegvesenet). Audun Rasvik (30 år i vegvesenet) var ikke tilstede på markeringen. (Foto: Steinar Sværen)

Pensjonisttreff i Vadsø

212 års vegvesenerfaring ble feiret da vegsjefen inviterte til pensjonisttreff i Vadsø 19. desember for Bjarne Uglebakken, Torstein Stock, Bjarne Gaski, Edvin Aleksandersen og Ruth Thorsen. På hotellet vanket det gaver, og blomster både til de pensjonistene og til ektefeller som deltok og som gjennom så mange år har levd med ektefellen i Statens vegvesens omskiftelige tjeneste.

Fem av de seks pensjonistene i Vadsø-området var til stede da vegsjef Geir Johnsen på vegne av etaten



Også ektefellene fikk blomster som takk fra vegsjef Geir Johnsen, siden de også har levd med etaten i så mange år. Her er det Anna Aleksandersen som overrekkes en julestjerne. (Foto: Ragnhild Baso)

takket for lang og tro tjeneste. Siden tidligere vegmester i Vadsø, Bjarne Uglebakken, begynte i vegvesenet 1. januar 1948 har det vært en voldsom utvikling. Han begynte i en tid da det viktigste var å gjenoppbygge en krigsherjet landsdel - og ble pensjonist etter å hatt ansvaret for flere millioner hvert år til vedlikeholdsarbeider som i dag stort sett utføres med maskiner.

Vegsjef Geir Johnsen kom også i sin tale inn på de store endringene vegvesenet har vært gjennom det siste året. Etter den siste omorganiseringen, ville nok flere av de som nå har gått av hatt problemer med å finne fram i dagens organisasjon.

Heder og takk

Etter et nydelig lunchbord, der

hotellet i Vadsø nærmest overgikk seg selv, var det tid for overrekkelse av diplomer, blomster og gaver. Bjarne Uglebakken (45,5 års tjeneste), Torstein Stock (45 års tjeneste), Bjarne Gaski (37 års tjeneste), Edvin Aleksandersen (27,5 års tjeneste) og Ruth Thorsen (27 års tjeneste) fikk etter tur heder og takk.

Flere samlinger

Vegvesenet ønsker å ha hyppigere samlinger for å hedre de som går over i pensjonistenes rekke. De siste årene har imidlertid vært usedvanlig hektiske, slik at det i dag er pensjonister som gikk av for flere år siden, men som ikke har blitt invitert til en slik liten feiring.

-Vi satser på at alle som har gått av til og med 1995 og som ikke har

Pensjonister i Kirkenes og på Skaidi



Pensjonistene fra Skaidiområdet var samlet 23. mai til markering på Skaidi turisthotell. Bak fra venstre: Alfred E. Hansen (20 år), Anders P. M. Pedersen (27 år), Eilert Nikolai Nilsen (20,5 år), Håkon Josefsen (31 år), vegssjef Geir Johnsen, Hilbert Nesbakken (42 år), Odd Bjørkli (43 år), Ellinor Johnsen (28,5 år), Elida Amundsen (19,5 år) og Ole J. Nikodemussen (25 år). Foran f.v.: Arne Kr. Andersen (25 år), Signe R. Johnsen (22,5 år) og Arthur N. F. Johnsen (20 år).



Pensjonistene fra Kirkenesområdet var samlet til markering på Rica turisthotell 7. mars. F.v.: Leif M. Andersen (32 år), Ella Kristine Andersen (19 år), Leif Kåre Hanslien (22), Anny Johnsen (15,5 år), vegssjef Geir Johnsen, Leif H. Nilsen (26 år), Asmund O. Smuk (27,5 år) og Otto Borissen (22 år).

De siste årene har mange trofaste vegvesenarbeidere gått av med pensjon. Dessverre har det drøyd noe med avskjedsmarkeringene. Det har ikke vært fordi vi har hatt lyst til å holde kontakten lengst mulig, men fordi arbeidsbelastningen for personaleseksjonen arrangerer samlingene har vært svært stor de siste årene. Men nå har Ragnhild Baso og Helen Moe som sammen har ansvaret for disse arrangementene lovet at i løpet av året skal alle som har gått av med alderspensjon være invitert til en slik markering.

Fram til nå har også pensjonsmarkeringen vært slått sammen med markering av 25 og 40 årsjubileer i etaten. Det skal fra nå markeres i jubileumsåret.

Påskjønnelse og gaver

Vegsjefen har vedtatt nye rutiner for påskjønnelser og gaver til ansatte.

Ved fylte 50 og 60 år skal det gis en gavesjekk på 800 kroner.

Ved 25, 40 og 50 års tjenestetid skal det markeres det året tjenestemannen har opptjent tjenesteårene og jubileet markeres ved en pensjonistavslutning samme år.

Ved alderspensjonering gis det gavesjekk og blomster, sammen med et "symbol" fra Statens vegvesen med inskripsjon på tjenestetid som skal være likt for samtlige tjenestemenn.

Fra 1997 vil det bli færre alderspensjonerte hvert år. Det skal tas opp til vurdering for hvert år hvor i fylket, og når arrangementene skal avholdes.

Når en arbeidstaker slutter i tjeneste etter fem års tjenestetid spanderer etaten blomster og kake.

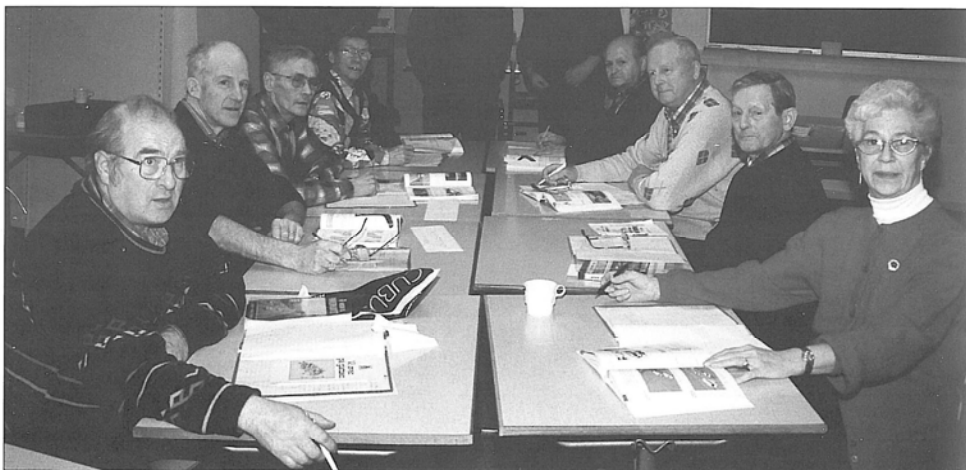
Ut over dette følges regelen om at tilsatte som slutter etter å ha tjenestetid i staten i til sammen minst 30 år (går over i annen stilling, offentlig eller privat), gis en gave og en enkel tilstelning.

Det samme gjelder for tilsatte som har tjenestetid i Statens vegvesen i minst 20 år.

fått delta på et slikt arrangement skal inviteres til en samling i løpet av året, opplyses det fra personaleseksjonen på vegkontoret. Noen av de som går av med pensjon i løpet av 1996 håper hun også å få med, men det vil avhenge av når treffene blir arrangert.

Oppfriskningskurs for eldre: Kjøretimer 40 år etter

-Vi har alltid noe nytt å lære, smiler de, og ser spent fram på kjørelærerne Tore Ekhorn og Magne Sagen. Det er siste kursdag og glattkjøringsbanen i Varangerbotn skal prøves. Selv om de fleste har hatt sertifikat i mellom 40 og 50 år og har kjørt bil i alle år på finnmarksvegene er de spent som unger foran den store glattkjøringstesten. Etter forberedelser i teoritimer og med kjørelærerne ute i trafikken er de klare for ekstraundervisning på glatta.



-Du er ikke gammel når du fortsatt kan lære noe nytt! Det må være livsmottoet for åtte godt voksne Sør-Varangervæinger som midt i travleste julestria meldt seg på "oppfriskningskurs" for sjåfører over 60 år på Kirkenes trafikkskole. Fra venstre Birger Gustafsen, Bjarne Skogsholm, Idar Rushfeldt, Oddbjørn Gundersen, Edmund Holmgren, Karl Frantzen, Walter Indbjør og Astrid Ryeng. (Foto: Rolf Olsen)

Åtte deltakere var samlet til det første oppfriskningskurset for eldre bilførere som er arrangert i Finnmark. Det var Kirkenes trafikkskole som tok initiativ for å tilby et slikt kurs, og elevene som deltok var ikke i tvil om at dette var nyttig lærdom.

Kunne ikke miste lappen

Selv om de fleste aldri har hatt en kjøretime i hele sitt liv, tidligere fikk en sertifikat ved å møte opp hos bil-sakkyndige og avlegge en prøve, hadde de fleste elevene kjørt bil i alle år siden de fikk sertifikat. Trafikkbildet har forandret seg mye i årenes løp, og det har ikke alltid vært like lett å følge med i endringer i lover og regler.

-Da vi meldte oss på hadde vi forventninger om å bli bedre sjåfører og blant annet lære mer om egne reaksjoner og ikke minst om hvordan bilen reagerer, fortalte de, mens de ventet på glattkjøringen.

Teori og praksis

Kurset var sammensatt av både teori og praksis. Det var

lagt opp til fire teorisamlinger, men det måtte utvides til seks samlinger på grunn av stort engasjement og lange diskusjoner i timene.

Den praktiske delen av kurset var lagt opp til timer med bykjøring og plassering i trafikken. Men etter fullført praksis ønsket deltakerne selv å få prøve seg på glattkjøring i kontrollerte former på glattkjøringsbanen.

-Flere fortalte på kurset at de hadde vært ute for situasjoner de ikke følte at de behersket, og det var elevene selv som tok initiativ til en dag på glattkjøringsbanen, forteller kjørelærer Tore Ekhorn.

Selve kurset var støttet økonomisk av Finnmark Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg, men glattkjøringen betalte alle frivillig full pris for da forslaget kom opp.

-Entusiasmen og interessen for dette første kurset viser at det er et behov for slike kurs og vi håper at vi fortsatt skal kunne tilby dette til eldre bilister som gjerne vil ha en oppfriskning av kunnskapene, sier Magne Sagen ved Kirkenes trafikkskole.

Av Steinar Sværen

- Eldrebølge i trafikkuulykkene

- Statens vegvesen ser med bekymring på ulykkesutviklingen for eldre bilførere, og vil meget nøye vurdere hvordan vi i fremtiden best kan møte dette økende problemet, sier overingeniør Henrik Hvoslef i Vegdirektoratet.

Han er direkte uenig i påstandene i en artikkel i fagbladet Samferdsel, der det blir hevdet at det ikke blir noen eldrebølge i trafikken.

-Summerer vi antall drepte og skadde bilførere i alderen 65 år og over, ser vi at antallet har vært jevnt økende i en årrekke, sier Hvoslef til Vegavisa i Vegdirektoratet.

nesten 20 prosent av alle drepte bilførere.

Eldre bilister - et økende problem

Antall eldre i Norge har økt betydelig i den senere tid, men veksten vil stagnere fremover mot år 2010. Fra da av vil imidlertid antallet øke betydelig igjen. Antall eldre vil derfor i seg selv ikke bli noe økende problem i årene fremover.

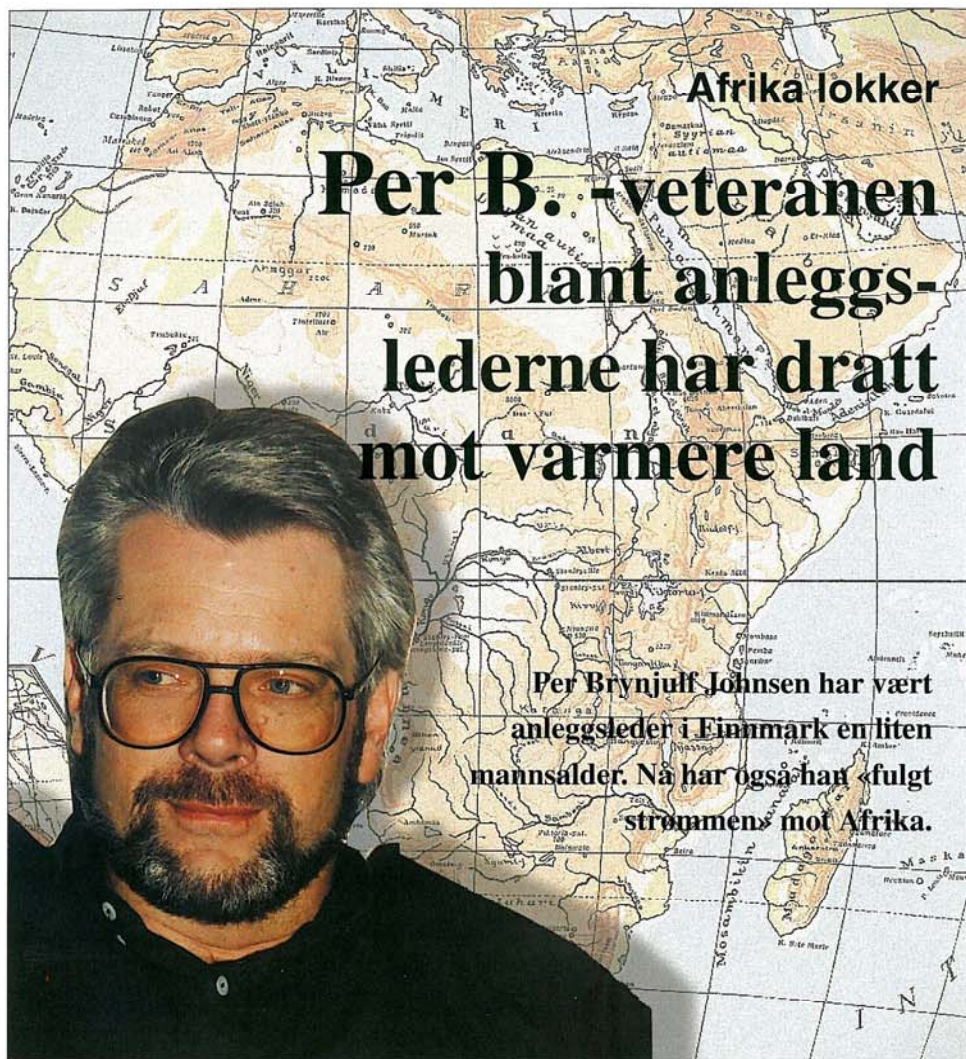
-Det vi ser som et virkelig problem er det faktum at andelen av de

eldre som både har bil og førerkort vil øke betydelig i årene fremover. Dette medfører at langt flere eldre vil være aktive bilførere i fremtiden, og de vil trolig også kjøre mer per år sammenlignet med tidligere grupper av eldre bilførere, sier Hvoslef til Vegavisa.

Hvoslef mener videre at den økte aktiviteten i trafikken ikke bare bidra til en fortsatt betydelig vekst i antall drepte og skadde eldre bilførere, men også i antall skadde passasjerer.



-Brukte jeg så lang tid på å stoppe? Kjørelærer Tore Ekhorn instruerer, mens Karl Frantzen gjør nye erfaringer, til tross for at han har sertifikat i 38 år. (Foto: Steinar Sværen)



Afrika kaller! Statens vegvesen Finnmark er gjennom Norad og vegvesenets bistandsarbeid involvert i flere land i Afrika. Per B. Johnsen har sluttet seg til Tore Johansen og er å treffe i Zambia, mens Gudmund Nilsen, tidligere plansjef ved vegkontoret finner vi i Botswana.

Flere av våre ansatte i Statens vegvesen Finnmark har etter hvert forsokt Afrika som en avveksling fra Finnmark. Den som har hatt flest turer og har vært der lengst sammenlagt er Tore Johansen, finnmarkingen med mange år og ulike jobber bak seg i vegvesenet. I høst fikk vi bekreftet at også «gammelpplan-

sjefen», Gudmund Nilsen, dro til Afrika etter en kort stopp i Vegdirektoratet.

Men i høst dro altså en av de mest stabile blant oss. Per B. Johnsen kom som fersk sivilingeniør til Finnmark i 1971 og startet som anleggsbestyrer for flere store anlegg. Rollen som anleggsbesty-

rer, anleggsleder og prosjektleder har han i hovedsak holdt fast på og har ledet store anlegg over det meste av fylket.

Glanstid på 70-tallet

-Hva har du opplevd som mest interessant?

-Giansperioden for anleggsdrif-

ten sist på 70-tallet og først på 80-tallet! Vi hadde godt med penger til interessante prosjekter. Bemanningen i anleggsdriften økte, samtidig som vi fikk økt mekanisering, med store og effektive maskiner. Det var stor frihet på de fleste plan. Det var få «instruksers», men de fleste kjente sine oppgaver, mimer han.

Per B. mener den tida også var den siste glanstida for folk som satte sitt personlige preg på vegvesenet på mange områder og nivåer. Dette var også den siste store perioden for oppsynsmenn av den gamle skolen og han hadde et spesielt forhold til mange av anleggsoppsynsmennene. Spesielt fremhever han Osvald Johansen som en av de fremste.

Men ikke alle minner fra denne tiden er like egnet til å trykkes i Reflexen.

Strammere rammer

-Forandringene har skjedd gradvis. Rammene ble etter hvert strammere. Friheten til utfoldelse ble mindre, sier han.

- Hva med «Det Nye Vegvesenet»?

Per er noe forbeholden. Det har vært mange runder med planlegging. Ny organisasjon og nye styringsteknikker.

-Det viktige blir å få til at dette fungerer og ikke blir fromme ønsker og ønsketenkning, mener han, og peker gjerne på at han ser to tilværelser i vegvesenet:

-På vegkontoret er det teoretikere med sine oppfatninger, mens det ute i felten er praktisk drift - der tingene skjer.

Selv har han prøvd begge deler, og det er liten tvil om hva han foretrekker.

Jakt - fiske - gullgraving

Men årene i Finnmark har ikke bare vært jobb.

-Friluftslivet i Finnmark har vært fantastisk. Jeg har benyttet mulighetene og sett det meste av Finnmark, både på og utenom vegen. Nøkkelord er jakt, fiske og gullgraving!, avslører han.

Per har vært en av de meste fast-

grodde «eks-søringene» i Finnmark, men reiser nå så langt av gårde som det nesten går an å komme.

- Hva er det som får deg til å bryte opp? Zambia er jo et stykke unna!

-Tiden var moden på flere vis. Jobbinnholdet er endret, friheten er erstattet med rutiner. Det nye vegvesenet sto for døren. Der skulle det ikke være plass til den gamle anleggslederrollen, sier han.

Privat er det også få ting som binder. Barna har flyttet sørover, og det er ikke lenger familiebånd som knytter ham til Finnmark. Videre kan vi nok gå ut fra at rapportene fra Tore Johansen, som også er i Zambia, har hatt sin virkning.

Per presiserer likevel at han drar på et midlertidig oppdrag. Etterpå har han ingen planer utenom Finnmark.

-Kanskje er det ikke så dumt å ta en pause og se vegvesenet fra utsida, undrer han.

Tekst og foto: Arnliot Holder



Anlegget i Langfjorden var det siste Per B. Johnsen hadde ansvaret for før turen gikk mot varmere strøk og andre utfordringer i Zambia. Her sammen med oppsynsmann Erling Nilsen i Langfjordbotn.



Å bygge et papirtårn avslører gruppelederne og setter fantasien i sving. Her er det fra venstre Ellen Lindseth, Bente Skogdal (Troms), Odd Walter Hirsivaara, Aud Stødle og Torill Andersen som takler utfordringene.

Kontorkonferansen i Alta

For første gang har kontoransatte i vegvesenet i Finnmark møtt hverandre til en egen konferanse. Etter initiativ fra sekretærforum ved vegkontoret møttes 18 avdelingssekretærer og kontorpersonell fra vegkontoret, vegstasjonene, trafikkstasjonene og fra større anlegg.

Referatskriving, språk, samarbeid og service var viktige hovedtema for en konferanse som deltakerne satte stor pris på og som ga mange ideer til hvordan det daglige arbeid kan utføres enda bedre.

-Flere av emnene vi tok opp burde være av interesse også for andre i etaten, mener Odd Walter Hirsivaara, Rita Steen Rasvik og Signe Pedersen i sekretærforum.

Blant deltakerne var de største forventningene rettet mot temaet samarbeid, service, mellommenneskelige forhold på arbeidsplassen og lojalitet som Synnøve Christensen tok opp.

-Det er vanskelig å si noe kort om dette, men temaene som ble tatt opp vil nok alle - uansett målgruppe ha meget stor nytte av, sier Odd Walter Hirsivaara.

Innenfor begrepene service (både intern og ekstern), egen innstilling og samarbeidsevne, trivsel, kommunikasjon og lojalitet både til egen etat og kolleger, vil det være ting som gir rom for ettertanke.

-Når det gjelder service så er ikke dette bare våre kundebehandlere (førstelinjepersonell) som skal yte. Service skal være gjennomført i alle våre ledd - vi forvalter publikums interesser!, forklarer Hirsivaara.

Praktisk samarbeid

Gjennom praktiske øvelser fikk deltakerne innblikk i hvordan samarbeid kan fungere, og hva som rent

menneskelig skjer innen sammensatte grupper som skal utføre bestemte oppgaver. Man kan kanskje si mye rart om slike praktiske øvelser, på konferansen skulle gruppene bygge det høyeste og fineste papirtårn på 15 minutter med enkle hjelpemidler. Når en gruppe sammensatte personer settes til en slik oppgave så skjer det mange ting innen gruppen.

-Vi fikk virkelig erfaring at noen ganger fungerer samarbeidet meget godt fordi gruppen har god kommunikasjon og alle føler at de deltar. Andre ganger går det kanskje ikke så bra, noen trekker seg ut og deltar i liten grad og samarbeidet går dårlig. Samtidig fikk vi erfare hvordan arbeidet nær sagt automatisk fordeles, og enkelte naturlige ledere peker seg ut, forteller Rita Steen Rasvik, Odd Walter Hirsivaara og Signe Pedersen.

- Og vanskelige personlige forhold

Innenfor mellommenneskelige for-

hold på arbeidsplassen så er det også mange ting som er viktig, men det å tørre og ta opp personlige forhold med kolleger er både vanskelig og tøft.

-Det kan til tider være nødvendig å ta opp ting vi føler er meget vanskelig fordi dette kan utvikles til noe mye verre. Når det er sagt så må vi heller ikke nøle med å gi positive signaler, understreket innleder Synnøve Christensen på konferansen.

Skriftlig publikumskontakt

Arne Timenes fra Høgskolen i Finnmark tok utgangspunkt i språklig form innen publikumsbehandling og tok alle med på en vandring gjennom skrivemåter, setningsoppbygning, brevtyper, referater og møteinnkallinger.

-Det vi kanskje spesielt sitter igjen etter dette, er at vår måte å skrive på ikke alltid er den beste, forteller Odd Walter Hirsivaara.

-Vi må ha i tankene mottakers forutsetninger til å forstå det vi skriver, og forsøke å gjøre det på en slik måte at mottaker får tak i hva vi mener så tidlig som mulig. I tillegg bør vi nok være mer fri i skrivemå-

ten overfor publikum, gjerne med en folkelig tone slik at mottaker kanskje føler at det faktisk er et menneske som har skrevet brevet og ikke en byråkrat!, forklarer han.

Viktige emner

-Vi si at flere av emnene er høyst aktuelle for alle ledd i forbindelse med forvaltning av publikumsinteresser. Spesielt emnet om samarbeid, service og lojalitet, hvor det helt klart kommer frem at vi er en publikumsetat og skal forholde oss deretter - i alle ledd i organisasjon. Det ble understreket at lojalitet er viktig overfor kolleger og i saker vi

behandler, forteller Odd Walter Hirsivaara.

-Vi ser helt klart verdien av slik konferanse, både faglig og sosialt, og på bakgrunn av de emnevalg som ble gjort, burde dette også være tilgjengelig for andre målgrupper. Vi har dermed et helt klart ønske om å videreføre slike konferanser, understreker Odd Walter Hirsivaara, Rita Steen Rasvik og Signe Pedersen.

Det brytes handbak til krampa tar dem, og blodet sprenger på. Det var uvante utfordringer på kontorkonferansen for Tove Johansen Anthi (t.v) og Torill Andersen.



Avdelingssekretærer med eget forum

I forbindelse med omorganiseringsprosessen i vegvesenet ble det tatt initiativ til å opprette et sekretærforum ved vegkontoret, etter modell fra andre fylker og

Vegdirektoratet. Bakgrunnen var en kartlegging av arbeidsoppgavene til avdelingssekretærene noen år tidligere, sammen med ønsket om å være med å forme stillingsinn-

-Som avdelingssekretærer ønsker vi å delta sterker i arbeidet på avdelingen. Vi kan være mye mer enn referenter og håndlangere, sier Rita Steen Rasvik.

-Vi er sentralt plassert på alle avdelingene og kan derfor lett være med og koordinere nye ting som skal innføres, utdypes hun.

Stikkord i den forbindelse kan være kvalitetssikring av saksbehandlerens brev, som er innført blant annet på Utbyggingsavdelingen, både i forhold til språk, korrektur og skrivenorm. Som veggsejef og avdelingsledernes høyre hånd, har avdelingssekretærene også et ansvar i forbindelse med samfunnskontakt, og kan med inngående kjennskap til avdelingens arbeidsoppgaver være til stor hjelp når publikum henvender seg til etaten.

-Vi ønsker også å øke fleksibiliteten og kunnska-

pen om hverandres arbeidsoppgaver, slik at vi for eksempel kan steppe inn for hverandre ved sykdom og lignende, forteller Steen Rasvik.

Økt kompetanse

Sekretærforum arrangerte kontorkonferansen som for første gang samlet kontoransatte fra forskjellige deler av vegvesenets virksomhet. Forumet har som videre mål å øke kompetansen i gruppa. Rita Steen Rasvik fra Produksjonsavdelingen og Signe Pedersen fra Utbyggingsavdelingen har allerede vært på et omfattende kurs for førstelinjetjenesten og målet med kontorkonferansen var å bringe kunnskapene og erfaringene fra kurset videre.

Likestilling i vegvesenet - fine mål, men uoppnåelig på kort sikt?

Er likestillingsarbeidet i Statens vegvesen basert på en drøm, er målene i etatens likestillingsstrategi oppnåelige og hva må i tilfelle gjøres for at vi skal nå disse? Dette var kjernepunktene i mye av det som drøftet under et møte mellom det sentrale og lokale likestillingsutvalget og toppledelsen i vegvesenet i Finnmark på et møte i høst. Det var bred enighet om at vegen dit vi vil er ganske lang og kronglet, men vegvesenet har ikke latt seg stoppe av slike hindringer før.

Møtet var kommet i stand etter initiativ fra det sentrale likestillingsutvalget som besøkte Vadsø og Tromsø den 16. og 17. november. Medlemmer fra det sentrale likestillingsutvalget innledet om det sentrale utvalgets rolle, likestillingsstrategien, kvoteringsreglene i forbindelse med tilsetning, utdanningsstipendiet og likestillingsprosjektets status. Det bel også gitt en orientering om statusen på det lokale likestillingsarbeidet.

Mye ord - lite handling

I sin oppsummering påpekte lederen av det sentrale utvalget, Per Wadahl fra Vestfold, at vi ikke har noen grunn til å skryte av oss selv når det gjelder resultater innenfor dette arbeidet. Resultatene har nemlig uteblitt, da det hittil har vært mye ord og lite handling. Etatens likestillingsstrategi viser imidlertid en del veier å gå frem mot målene, men da må det både fra ledelsen og



Sittende: Per Vaadal (leder av det sentrale likestillingsutvalget) flankert av vegsjef Geir Johnsen og trafikkisjef Hjalmar Steinnes. Stående bak: Øistein Åsmuhl, Asle Persen, Rita Iversen, Asbjørn Anthonsen, Erik Furuseth, Reidun Førisdal og Per Ivar Harila. Midtre rekke: Torbjørn Mortensen, Anne Sofie Samuelson, Rita Steen Rasvik, Sølvi M. Narum (sekretær), Magnhild Rømyhr og Liv Torild Holm. (Foto: Steinar Sværen)

likestillingsutvalgene sentralt og lokalt handles nå - dersom vi skal se resultater innen år 2000.

Fornøyd med Finnmarksutkastet

I Finnmark arbeides det nå med en lokal likestillingsplan, og det sentrale utvalgets medlemmer sa seg fornøyd med den strukturelle oppbygningen av det foreløpige planutkastet som ble presentert. Til den lokale planens bånd mot likestillingsstrategien ble det påpekt at disse ikke måtte bli så sterke at de hindret lokal nytenking. Nye tanker og ideer er noe vi trenger, ikke

minst innenfor likestillingsarbeidet i etaten. Disse må imidlertid holde seg innenfor dagens regelverk, og i så måte kan nok regelverket utnyttes bedre i et kvinnesynspunkt - dersom en ønsker det!!

Både de lokale og sentrale representantene fikk gjennom møtet et bredere perspektiv på både det lokale og sentrale likestillingsarbeidet, som vil danne et bedre grunnlag for det videre arbeidet. Tiden fremover mot år 2000 vil forhåpentligvis vise hvor etatens likestillingsveg kommer til å gå.

Av Asle Persen

Nytt lokalt likestillingsutvalg

Medlemmer:

Fra ledelsen:
Per Ivar Harila (leder)
Rita Scipajærvi (sekretær)
Fra organisasjonene:
Nina Haugland(NMF)
Linda Heikkilä(ELF)
Torbjørn Mortensen(NAF)

Varamedlemmer:

Øystein Åsmul
Ragnhild Baso
Asle Persen (NITO)
Hege Anita Henriksen (NTL)
Ellen Marie Store (NAF)

NYTT •OM• NAVN

Uvær i Vadsø



31. januar advarte Fylkesmannen i Finnmark folk mot å gå utendørs. Det resulterte i mange tomme kontorer og redusert aktivitet på de fleste arbeidsplassene.

Men mange syntes ikke været den dagen var spesielt ille - og gikk på jobben, selv om det tok litt lengre tid enn vanlig.

En time brukte Torbjørn "Tabu" Pedersen på vegkontoret på å kjempe seg fram hjemmefra og til kontoret, 2.386 meter gjennom snøføyk og snøskavler. Bildet viser "den avskyelige snømann" med "skogen" i Vadsø og en lyktestolpe som så vidt skimtes i bakgrunnen.

(Foto: Tor Kaastrup)

Besøk fra vegvesenet i Finland



Besøk og vertskapet samlet på vegkontorets laboratorium. Bak (f.v.): Yngve Øverli (lab, Vadsø), Rune Lien (lab, Vadsø), Ulla Alapeieri (trafikk, Rovaniemi) og Asle Persen (trafikk, Vadsø)

Foran (f.v.): Willy Hansen (lab., Vadsø), Kari Hietala (lab, Rovaniemi), Tonje Moen (trafikk, Vadsø) og Astrid Eide (trafikk, Vadsø). (Foto: Steinar Sværen)

I fjor høst var to ingeniører fra vegvirket i Lappland, Rovaniemi, på besøk på vegkontoret i Vadsø. De to, som kom fra henholdsvis laboratoriet og trafikkavdelingen, var særlig interessert i vårt arbeid innenfor skråningstabilisering og trafikk sikkerhet. Av særlig interesse var våre erfaringer med skråningsstabilisering langs E6 i Tanadalen og hvilke trafikk sikkerhetstanker vi har med hensyn til den voksende trafikken til/fra Russland.

På disse og flere andre områder har vi felles utfordringer, hvor erfaringsutveksling er nyttig for alle parter.

Av Asle Persen

Pensjonister

Knut Kollstrøm gikk av med pensjon 1. november etter hele 33,5 år i Statens vegvesen Finnmark

Kasper Kristiansen gikk av 1. desember etter imponerende 38,5 år i vegvesenet

Samme dag hadde også Egil Henriksen sin siste dag etter 29 års tjeneste og Sonja Aspvik etter 8,5 tjenesteår.

Eilif Georg Nilsen gikk av 1. januar etter 14 år i vegvesenet

Ingrid Kristiansen hadde sin siste dag 1. februar etter 9,5 år i etaten Mens Odmund Riise har sin siste dag 1. mars etter hele 40 år i Statens vegvesen

Asmund O. Smuk slutter samme dag etter 27,5 år og

Peder Anton Johnsen slutter 1. april etter 17 års tjeneste

Ella Kristine Andersen slutter 1. april etter 19,5 års tjeneste

Trygve Jensen hadde sin siste arbeidesdag 1. juni etter 27 års arbeid i vegvesenet. Samme dag sluttet Jan Henning Larsen etter 30 års tjeneste og Nils A. Nordsletta etter 24,5 års arbeid og Martin Nilsen etter 26 år i vegvesenet.

Takk for innsatsen!

FATIMA må stoppes! (før det er/blir for sent)

Et stort vegutbyggingsprosjekt på kysten bærer i vanlig daglig tale navnet **FATIMA**.

Inntil det motsatte eventuelt er bevist, antar jeg at dette navnet er en forkortelse for «fastlandsforbindelsen til Magerøya». Forkortelsen er tilsynelatende alminnelig akseptert, uten at jeg dermed skjønner den språklige logikken i denne. For meg høres det ut som en selvmotsigelse å snakke om en fastlandsforbindelse til ei øy.

I mitt språkøre må en fastlandsforbindelse nødvendigvis føre til fastlandet.

Jeg håper derfor fortsatt på at prosjektet i ettertid (på bautaer, bompengekvitteringer m.m.) kan omtales uten bruk av forkortelsen **FATIMA**. Alternative framtidsetegnelser kan være:

FAFRAMA (fastlandsforbindelsen fra Magerøya)

MAFRAFA (Magerøyforbindelsen fra fastlandet)

MAGFA (Magerøyas fastlandsforbindelse)

VETIMA (vegforbindelsen til Magerøya)

Magerøysundvegen (uten mer eller mindre kryptiske forkortelser)

Hva synes Reflexens lesere om barnets navn? Høres forkortelsen **FATIMA** logisk eller ulogisk ut? Har leserne andre og bedre forslag? Hvem tar opp den kastede hansen?

Med språkpolitisk hilsen fra
Torgeir Strand på vegkontoret i Vadsø.

Personalnytt

Ann-Iren Baumann var 7. desember tilbake på vegkontoret etter et opphold i kommuneadministrasjonen i Vadsø. Hun er ansatt på økonomiseksjonen.

Tor Ivar Iversen er ansatt som seksjonsleder for IT-seksjonen. Tor Ivar, som har både søster og svoger på vegkontoret, flyttet hjem til Vadsø etter flere år i noen av hovedstadens edb-firma.

Ole Reidar Josefsen er ansatt på trafikkstasjonen i Lakselv i en ny stilling som ingeniør.

Alf Edvard Masternes er ansatt på trafikkstasjonen i Lakselv for å arbeide med vegsaker.

Morten Klokkeveen er ansatt som landskapsarkitekt og begynte i sin nye stilling 15. januar.

Monica Gravdal Lundal begynte 30. oktober som arealplanlegger ved planseksjonen.

Øistein Åsmul var endelig på plass 8. november som utbyggingsjef.

May Britt Dahl, bergenser og jurist på vegkontoret sluttet hos oss ved årsskiftet og har begynt i tilsvarende stilling på vegkontoret i Østfold.

Jan Stavik, økonom på vegkontoret med håndlag for fergesaker, flyttet fra Finnmark 22. november for å begynne hos fylkesmannen i hjembyen Molde.

Egil B. Hammer begynte 1. mai i et engasjement som avdelingsingeniør på planseksjonen.

Trude Hammari begynte 1. mai som økonom.

Tor Kaastrup har sluttet som produksjonssjef for å begynne i Vegdirektoratet.

Tore Johansen har fått stillingen som produksjonssjef og kommer solbrent tilbake fra Zambia 1. september for å begynne i vegvesenet igjen.

Siv Kilskar, som Reflexen i forrige nummer skrev hadde funnet drømmejobben på Hammerfest trafikkstasjon, reiser fra Finnmark allerede. Hun har fått fast jobb på Elverum trafikkstasjon og foretrekker det framfor engasjement i Hammerfest.



November:

10. Torbjørn Markussen 50 år
30. Magna A. Johansen 60 år

Desember:

5. Nils Øyvind Bakken 50 år
19. Kåre Sigfred Paulsen 50 år

Januar

11. Gunvor T. Johnsen, 50 år
20. Mary I. Larsen, 50 år
20. Erling Dikkanen, 50 år

Mars

24. Kjell I. Abrahamsen, 50 år

April

24. Aksel Simensen, 60 år

Mai

14. Johannes Dervola, 50 år
21. Per B. Johnsen, 50 år
31. Olaf D. Andreassen, 50 år

Juni

2. Isak Mathisen, 60 år
25. Signy Bendiksen, 50 år

Gratulerer med de store dagene!

ETTERLYSNING

Under 2. verdenskrig var informasjon om bruer og veger viktig etterretningsstoff. Norsk vegmuseum etterlyser nå alle som kan kjenne til hvordan materiale fra Finnmark ble samlet og eventuelt videreført til allierte etterretningsorganer under krigen.

I boka "Vegminner fra Finnmark" forteller Kristian Sørensen at det ikke tok lang tid før de fikk brutegninger for å kunne begynne oppbyggingen i Finnmark allerede før krigen var slutt. Tegningene, som han regnet med kom fra England og var på små kort, mente han var avfotografert fra bruarkivet i Vegdirektoratet.

Vet du noe om hvordan brutegningene kom til Finnmark og hvor de kom i fra, ta kontakt med Magne Skjånes på vegkontoret, som vil formidle videre kontakt med Vegmuseet.



Målebilsfører Mathis Pettersen med målestyret ved inngangen til Håkonshallen i Bergen. Vegvesenuniformen er byttet ut med vegvesens nye fritidsantrekk til ære for fotografen. (Foto: Øystein Børdal)

I det nye vegvesenets ånd!

Vår målebilsfører Mathis Pettersen var før jul i seks uker i Hordaland med målebil. Han har målt jevnhet på vegene der ved hjelp av ultralydustyr hengende på tilhenger bak bilen. Nesten 3.500 km europa-, riks- og fylkesveger er målt, og data er lagt inn i vegdatabanken. Målingene har foregått når vær og trafikk har tillatt det, noe som har medført arbeid både på kveldstid og i helgene.

Grunnen til at Finnmark har hjulpet Hordaland med disse målingene er at vi var det eneste fylke som var tilnærmet ferdig med vårt måleprogram. Her har vi utnyttet utstyr, mannskap og kompetanse på tvers av fylkesgrensene og på langs av landet, i pakt med prinsippene for Det nye Vegvesenet.

Av Trond Skorstad

Vegvesenets største

Frank K. Jensen i Alta har vegvesenets største! Det er en macho-ting å ha noe stort og vise fram og det kan gjøre inntrykk på noen og enhver når en har noe så stort som ham.

Men det er nok ikke hvem som helst som får se hva han har. De fleste må nok ta til takke med å bli betjent av personalet i skranken, som yter kundene god service, uten at de får del i det Frank kan vise fram. Er det rart han smiler lurt?

De fleste kan bli misunnelige når de får se Franks store.....kontor!



Biltilsynet blir VEGTRAFIKK-TILSYNET

Endelig er det klart! Biltilsynet skifter navn til Vegtrafikktilsynet.

Etter at spørsmålet har versert i Samferdselsdepartementet i over ett år har vi endelig fått en avklaring.

Endringen vil bli synlig på tre forskjellige steder:

- På vestene på Vegtrafikktilsynets ansatte når de er ute på kontroll
- På interskilting på trafikkstasjonene
- På takskilt og magnetskilt på biler som er ute på kontroll