



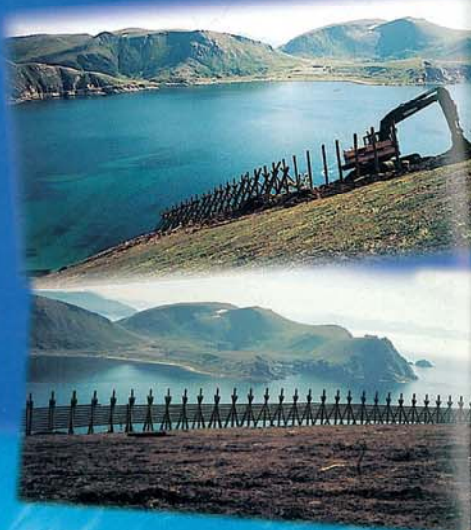
Statens vegvesen
Finnmark

C

Returadresse:
Statens vegvesen Finnmark
9800 Vadsø

Snøskredsikring på Sørøya

I sommer ble vegen og deler av
bebyggelsen mellom Vikran og Sørvær
skredsikret. Det ble bygget to skjermer på
Skåla og to i øvre del av Storlia øst på
tilsammen 947 meter.



REFLEXEN

Bladet til Statens vegvesen Finnmark

nr 4 - 1997



Statens vegvesen
Finnmark



Innhold 4/97

LEDER

- 3** Intern informasjon
- et forsømt område

4



Problematiske stuffer

Variable fjellforhold forsinket arbeidet med Nordkapp-tunnelen, mens vegbyggingen holder tidsskjemaet.

- 5** Fra DnV-95
til Økosys '98

- 6** Vellykket
storbilkurs

- 7** Usikre barn på
skolebussen

- 8** Administrasjons
konferansen 1997

- 9** Kontortilsatte på
temasamling

- 10** Vegvesenet flyttet
Tirpitz-aggregat til
museum

- 11** Resurs- eller
kunnskapsmangel?

- 12** Motiverte
kvinner på
skolebenken

20 godt motiverte
jenter kurset for
fremtidige faglige
utfordringer.



14

Riksvegen gjennom Kjøllefjord - et vanlig gateprosjekt i Finnmark

For å bedre trafiksikkerheten
ble deler av RV 894 gjennom
Kjøllefjord sentrum opprustet i
sommer.



- 16** Gjenvinning ved Statens
vegvesen Telemark

- 17** Differensiert
brøttestandard
på Finnmarksvegene



18

"Smågeologene" på Magerøya

Elevene i 5. klasse
ved Honningsvåg
skole har hatt
prosjektuke med
geologi som tema.

- 19** Steinknuser
ferdigrestaurert

Vårt bidrag til
Kulturminneåret,
steinknuseren "Dravn",
er nå ferdigrestaurert.



- 20** Kontantkassa
forsvinner

- 23** Finnmark 3. dårligst i
landet

uttrykker ikke nødvendig-
vis det offisielle synet til
Statens vegvesen.

Grafisk produksjon:
Trykkforum Finnmark As
Opplag 1700

Ettertrykk: Ved etter-
trykk av stoff bes kilde-
angivelse oppgitt.
Redaksjonen avsluttet 25.
november 1997

Stofffrist neste
nummer:
26. januar 1998

Terje Kivijervi
Signe Pedersen

Forsidebilde:
"Kjøllefjord sentrum" av Morten
Klokkeveen.
(Bildet er manipulert)

Bladets innhold står for artik-
kelforfatterenes regning og

Reflexen
Bedriftsblad for Statens vegve-
sen Finnmark

Utgitt av
Statens vegvesen Finnmark
Båtsfjordvn 18
9800 VADSØ
Telefon 78 95 01 08
Telefax 78 95 33 52

Redaktør:
Ken I. Friskilæ
Redaksjon: Trine Stålsett
Redaksjonsråd:
Magne Skjånes (leder)
Øystein Pettersen
Tove Gabrielsen
Frank K. Jensen
Lars Chr. Stav
Helen Moe

Bidragstyttere i dette nummer:
Ellen Lindseth
Ole-Martin Rasmussen
Bernt-Aksel Jensen
Morten Klokkeveen
Trond Skorstad
Ragnhild Baso
Trude Hammari
Magne Skjånes
Bjørn Betten

Intern informasjon - et forsømt område

Ledermøtet satte tidligere i år den interne informasjonsvirk-
somheten på dagsorden. Det ble oppnevnt en egen gruppe
som fikk i oppdrag å utarbeide en intern informasjonsplan
for vegvesenet i Finnmark. Gruppen skal presentere sitt for-
slag ved utgangen av 3. kvartal 1998.

Intern informasjon er, og har vært, et forsømt område hos
oss her i Finnmark. Det har lenge vært opp til den enkelte
leder å avgjøre om det skal informeres og hvordan det skal
informeres. Så lenge lederne faktisk informerer så er mye
gjort. Problemet er at det hele har basert seg på frivillighet.

Mange ledere har klart seg ganske bra og har faktisk vært
gode informatører uten at de har hatt noen plan å gå etter.
Et godt eksempel er de faste områdemøtene som arrangeres
i Vest Finnmark produksjonsområde. Her har områdelederen
tatt i bruk allmøteformen og satt av en hel arbeidsdag for å
informere alle sine medarbeidere om saker som angår deres
arbeidsdag. Dette er god intern informasjon!

Det er viktig at den interne informasjonen tas på alvor. Ved
god og riktig informasjon til rett tid settes etatens ansatte i
stand til å utføre sine arbeidsoppgaver bedre. Nå antyder
jeg ikke noe om at dere gjør en dårlig jobb, nei heller tvert
om. Det jeg vil ha frem, er at vi gjennom å informere bedre
setter organisasjonen i stand til å gjøre en ennå bedre jobb.
Dermed vil vi også lettere nå de målene vi til en hver tid set-
ter oss. I en tid der etaten stadig opplever sterkere krav til
effektivitet og måloppnåelse så bør vi virkelig anstrenge oss
i vår informasjonssatsning.

En annen viktig faktor er det såkalte psykososiale arbeids-
miljø, eller med andre ord - de mellommenneskelige relasjo-
nene på arbeidsplassen. God og riktig informasjon vil øke
trivselen på arbeidsplassen. Når et menneske trives med for-
holdene på arbeidsplassen så økes innsatsen. Undersøkelser
viser i tillegg at god intern informasjon reduserer sykefrav-
æret.

Dette bør være argumenter som setter seg hos den enkelte
leder. Informasjon - i dette tilfellet den interne
delen av det omfattende begrepet - må ikke
sees på som en utgift. Nei, virkeligheten er
nok heller det tvert motsatte. Intern informa-
sjon er en langsiktig investering som vil gi
avkastning på mange felt i framtiden - blant
annet i form av bedre og mer motiverte
medarbeidere.

Ken



Problematisk stuffer

Ikke før har tunnelgjenget jublet over ny rekordframdrift, stanser nesten inndrifta opp. Fjellforholdene i Nordkapptunnelen er høyst skiftende, kan vi konstatere. Ukeinndriften varierer fra opptil 70 meter samlet på stoffene til knapt 20!



ALLE FOTOS: BERNT-AKSEL JENSEN

Produksjonsavdelingens Knut Busk fikk tjene som "linselus" da vi skulle få et brukbart bilde over området Kobbholet bru. Her en fin høstdag.



I høst ble alle senkekassene satt på plass og forankret på havbunnen. Til våren skal stålkonstruksjonene settes opp på senkekassene. Et spennende oppdrag for prosjektet.



Vegen blir til. Her et utsyn mot Sarnes hvor Lille-Altsula dukker opp med sin spesielle form. Et vakker parti av vegen som Statens vegvesen bygger på Fatimaprosjektet.

Av Bernt-Aksel Jensen

Fra første stund av var det en kjent sak at arbeidet på Veidnes var problematisk. Slik har det vært mer eller mindre hele tiden. Men også på Vesterpollen har de fått merke at jordplatene har rørt på seg gjennom tidene. Faktisk har forholdene vært så dårlig på fastlandssiden at internt har stoffen blitt døpt til "Verstepollen".

Mye arbeid - liten framdrift

Problemen består i at det raser ut fra tunneltaket. Dermed må salvelengda reduseres til knappe to meter for å hindre utrasing. Mengden av sprengstoff er redusert og det blir mye rensking etter hver salve. Dermed blir det mye arbeid og liten

framdrift. Hele tiden bedømmes innsatsen i lys av hvor grensene går for personellet sikkerhet. Ved månedsskiftet november/desember gjenstod det å drive omlag 630 meter av Nordkapptunnelen før gjennomslag. Selv om det skrider sakte fram, gnages det stadig nye meter av Magerøysundets løsaktige bergarter.

Lokalt har Fatimaprosjektet en tippeskonkurranse gående hvor lokalbefolkningen inviteres til å tippe når det er 500 meter igjen av den undersjøiske tunnelen. Når datoen kommer vet ingen. Slett ikke med disse skiftende forhold hvor framdrifta varierer fra dag til dag.

Vegen blir til

Som det heter i diktet: "Vegen blir til mens du går." Slik har det nesten vært for vegbygginga på Sarnes i

år. Vegen har nærmest skridt fram og blitt til nye meter dag for dag. I dag kan man se hvordan den snor og svinger seg i terrenget, både vakker anlagt og tilredt. Mye tyder på at vegvesenet vil få mye ros for sin vegbygging i Sarnesfjorden. Mange av de som har vært på befaring på anlegget, har kommentert terrenget og vegen.

Ved avslutning av årets vegbyggersesong kan prosjektet tilfreds konstatere at det er gjort en svært god innsats på vegbygginga i år og at planene er fulgt - og vel så det.

Det eneste som ikke er avsluttet enda er plastring av vegen på Vesterpollen. I vinter førte uvær og store bølger til at deler av fyllingsfoten ble dratt ut. Området skal plastres med storstein og det jobbes i disse dager med dette arbeidet. Målet er å bli ferdig med dette før

de alvorligste vinterstormene setter inn. Spesielt vær fra nord eller nordøst gir tøffe forhold på vegen. Litt for tøft etter manges mening.

Ligger etter planen

Arbeidet med Honningsvåg tunnelen er ikke helt i rute. Arbeidet som entreprenøren Mika er ansvarlig for skulle etter de tidligere framdriftsplaner ha vært avsluttet. Det er de ikke. Arbeidet har dratt ut i tid. Om entreprenøren blir ferdig med sin del av tunnelen før jul, er fortsatt usikkert. Opparbeidelse av dreneringsgrøft, støping av portal, oppsett av isolasjon i tunnelmunning og vegarbeid, er blant de oppgaver som det arbeides med.

Inne i tunnelen arbeidet PEAB med ettersikring. Spesielt får området som hadde en utrasing som følge av svelleleire ekstra sikring. Den består i at det settes opp armerte stålbuer fra vegbane til vegbane. Disse blir så innsprøytet i betong. I tillegg påføres sprøytebetong i området for sikring.

Arbeidet med å sette opp en kuldeport i Honningsvåg tunnelen - Kobbhollasiden, er også i ferd med å avsluttes nå.

Store dimensjoner

Arbeidet med Kobbholet bru er en av de spennende oppgaver som blir neste år blir enda mer synlig. Arbeidet med å lage de store stålkaasene som skal plasseres oppe på senkekassene og hvor det skal støpes et betongdekke på er i full sving i Larvik. Den største enkeltkonstruksjonen blir 88 meter lang. I løpet av mars/april skal stålelementene fraktes til Honningsvåg for å bli satt sammen på brustedet.

Men før dette arbeidet tar til, må Selmers karer avslutte sitt arbeid og årets sesong. Alle senkekassene er på plass og arbeidet med å lukke og støpe en betongstøyle opp på disse er nå i slutfasen. Årets sesong har vært svært hektisk for brufolket, og byggeleder Arnt Edmund Ofstad har nok hatt mange våketimer i høst før siste senkekasse ble satt på plass. Et oppdrag som gikk uten større komplikasjoner - tross et komplisert oppdrag. Den største senkekassen, eller dunken som de ble kalt, er 37 meter høy.

Ut over dette er arbeidet med å støpe avlastningsplater i ferd med å avsluttes og plastring utført i høst.

Fra DnV-95 til Økosys '98

Statens vegvesen står foran en ny utfordring. Fra årsskiftet innfører etaten en ny versjon av det eksisterende økonomisystemet som har fått navnet Økosys '98. Forskjellen fra det gamle systemet blir at produksjonsavdelingen skal føre sin hovedbok etter regnskapsprinsippet. Myndighetsavdelingene skal fortsette å føre etter kontantprinsippet. Sistnevnte prinsipp er forøvrig det som benyttes i statsforvaltningen forøvrig. Kort fortalt er forskjellen mellom de to prinsippene ulik periodisering av inntekter og utgifter.

Av Trude Hammari

Det nye regnskapsprinsippet er lik private bedrifters praksis, og grunn tanken er at produksjonsavdelingen nå skal kunne sammenlignes med private bedrifter. En konsekvens av dette vil være at produksjonsavdelingen skal kunne dokumentere sin konkurranseevne.

En annen konsekvens er at Vegdirektoratet i større grad enn tidligere vil gi føringer. Hensikten er å oppnå mer enhetlige løsninger ute i fylkene og dermed bedre sammenlignbarhet. Konteringsveiledningen skifter navn til konteringsinstruks.

Rutinene blir forøvrig spesialtilpasset den endelige bruker.

Følge av omorganiseringsringen

Våren 1994 ble stortingsmeldingen "Nytt overordnet styringssystem for Statens vegvesen" (St.meld. nr. 41) lagt fram. Hensikten med denne var å "bedre den politiske styring ved valg av

strategier, desentralisere og øke bruk av ramme- og målstyring, samt å øke effektiviteten og styrke konkurranseevnen."

Resultatet av den videre politiske og administrative behandlingen førte til organisasjonsendringen "Det nye

Vegvesenet". Endringen ble iverksatt over hele landet fra 1. juli 1995. Hovedforskjellen ble nå et skille mellom produksjons- og myndighetssiden. Innføringen av Økosys '98 fra årsskiftet er derfor en direkte følge av dette.

Sentral styring

Innføringen styres sentralt hold, og de ulike vegkontor er delt inn i regioner. Statens vegvesen Finnmark hører til Region Nord hvor også Nordland, Nord- og Sør-Trøndelag er med. Troms er ikke nevnt da fylket har vært pilotfylke for løsningen.

Løsningen har vært utprøvd i Troms i 1997, og meningen er derfor at alle vegkontor skal dra nytte av fylkets ekspertise og anbefalinger.

bedre den politiske styring ved valg av strategier, desentralisere og øke bruk av ramme- og målstyring, samt å øke effektiviteten og styrke konkurranseevnen

Innføringsgruppa i Finnmark består av administrasjonssjef Asbjørn Anthonen i tillegg til representanter fra økonomiseksjonen og alle avdelingene på vegkontoret. Hver avdelingsleder har i tillegg ansvar for at innføring skjer i egen avdeling. Innføringsaktivitetene har vært mange. Det har blant annet vært gjennomført

opplæringsaktiviteter både sentralt og lokalt. Likevel vil hele 1998 bestå av "læring", da dette tross alt er første året vi har den nye løsningen. Det er med andre ord ikke meningen at vi skal være eksperter på systemet når det nye året tar til.



Det ble brukt flere store kjøretøy under storbilkurset i Alta. Her et av de kjøretøyene Alta videregående skole stilte til disposisjon.

Vellykket STORbilkurs

Tidligere i år ble det opprettet en Storbilgruppe som bl.a. har som oppgave å ivareta de nye minimumskravene for gjennomføring av førerprøven til storbil. Som del av dette arbeidet ble det i midten av september avholdt et storbil-kurs i Alta. Kurset hadde deltakere fra kjøreskoler, videregående skole og Statens vegvesen.

Av Ken I. Friskilæ

I tillegg til minimumskravene hadde kurset som mål at lærer og sensor skulle oppdage hvor de selv står når det gjelder kunnskap, ferdighet og holdninger i forhold til førerprøven og førerprøvenivå.

Deltakerne hadde instruktør- og sensorerfaring. - Med denne sammensetningen av kursdeltakerne var holdningene deltakerne seg imellom relativt trygge. I tillegg til krav om erfaring var det en forutsetning at deltakerne måtte være villige til å dele og delta i utviklingen og samarbeidet om storbilopplæring og førerprøven i fylket. Det sier Ole Martin Rasmussen ved vegkontoret. Han hadde det administrative ansvaret for gjennomføringen av kurset.

Ulike roller

Alta videregående skole stilte med 5 lærere, to biler med slepevogn og en

trekkbil med semi, mens Gunnars Kjøreskole fra Lakselv stilte med en bil og slepevogn. Kjøretøyene var lastet opp fra 30 til 47 tonn. Bilene og slepevognene ble brukt under den praktiske delen av kurset.

Kursdeltakerne ble inndelt i grupper med ulike roller. En var elev, en veileder og en observatør. Første øvelse var å gjennomføre klargjøring og sikkerhetskontroll av de tunge kjøretøyene. Her hadde lærerne og sensorene samme forståelse av hva kontrollen gikk ut på og hva som er akseptabelt - ikke akseptabelt.

I en av øvelsene skulle deltakerne kjøre langs landeveg. Her var egen kjøreyrte, plassering, svingkjø-

ring og økonomisk bremsing blant de momentene som ble vektlagt.

- Denne øvelsen ble imidlertid ikke slik som vi hadde tenkt. Ettersom kjøretøyene var ukjent for deltakerne gikk mye av tiden med til tilvenning, sier Rasmussen.

De to siste praktiske øvelsene var kjøring i tett trafikk og rygging. - Øvelsene viste at det er viktig at lærere/sensorer har den samme forståelsen av hva som skal vektlegges.

- Vi opplevde at det er lite sprik i vurderingen mellom sensorene og lærerne. Videre er det viktig at kjørrelærers tillit til sensorens bedømming av førerprøven er så stor at den ikke trekkes i tvil, mener Rasmussen.



Før kjøring skal lasten klargjøres. Her kontrollerer Lars Sagen fra Vadsø Trafikkstasjon lasten på en av kjøretøyene som ble brukt under kurset. - Dette kan ikke aksepteres, er konklusjonen til Sagen.

FOTO: OLE MARTIN RASMUSSEN



ILLUSTRASJONSFOTO: BERNT-AKSEL JENSEN

Usikre barn på skolebussen

Omsorg- og oppvekst avdelingen i Porsanger kommune tok tidligere i år kontakt med Trygg Trafikk og Statens vegvesen for at de skulle tilrettelegge et kurs for skolebussjåfører.

Av Ole Martin Rasmussen

Bakgrunnen for ønsket fra kommunen var at Trygg Trafikk, Statens utdanningskontor og Statens vegvesen hadde gjennomført

en stor spørreundersøkelse om hvordan barna opplevde skoleveien.

Kartleggingen visste at barna var mest opptatt av selve bussturen, lys langs skolevegen, brøyting og busslommer. Videre var de opptatt av mellom-menneskelige forhold, og da spesielt forhold som gikk på mobbing av de yngste elevene. Utsagn som "store som bøller" med tegninger til, eller "de store mobber meg" gikk igjen på besvarelsen.

På bakgrunn av denne undersøkelsen og kartlegging av bussjåførenes ønske ble det igangsatt kurs i Lakselv for skolebussjåfører fra FFR (Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap AS).

Kurset var basert på stor deltakeraktivitet, hvor sjåførene måtte dele synspunkter med hele gruppa, arbeide i grupper og fremlegging av oppgaver. Skolebussjåførene på dette kurset, som forøvrig er det første i sitt slag i Finnmark, viste et engasjement som var veldig positivt.

Offentlig informasjon

Fylkesmannen er i ferd med å kartlegge hvordan kommuner og offentlige etater i Finnmark planlegger og organiserer sitt informasjonsarbeid for å møte brukernes behov.

Kartleggingen er en del av "Prosjekt bedre offentlig informasjon i Finnmark". Hovedmålet med prosjektet er en åpen og brukerorientert forvaltning. Det betyr å samarbeide på tvers av etater og forvaltningsnivå for å gi publikum bedre service.

Vegvesenet deltar i kartlegginga som er kommet i stand på lokalt initiativ. Materialet fra kartlegginga skal bl.a. gi grunnlag for å veilede kommunene og statsetatene som deltar i prosjektet.

Skarvberg tunnelen: Feil rettet opp

De mange feilmeldingene fra Skarvberg tunnelen som vi omtalte i forrige nummer ser nå ut til å være historie. Seksjonsleder Tor Kildal opplyser at feilen som utløste alarmene til Vegtrafikksentralen (VTS) i Mosjøen nå er rettet opp.

- Årsaken til feilmeldingene skyldtes i hovedsak spenningsfeil på det lokale styringsanlegget og vår egen uttesting av nodskap m.m., påpeker Kildal. Han sier videre at undersøkelsene vegvesenet har foretatt viser at kommunikasjonen mellom VTS i Mosjøen og det lokale styringsanlegget i Skarvberg tunnelen har fungert.

Skarvberg tunnelen har et meget avansert og følsomt styringssystem som består av syv mikroprosessorer (PLS-stasjoner). Det lokale styringsanlegget mottar mange signaler fra installasjonene i tunnelen. Dersom dørene til nodskapene åpnes, brannslukningsapparatene fjernes fra stativene sine og telefonene forsøkes brukt, så sender anlegget signaler om dette til Mosjøen. Også målingene av CO/NO nivåene og deres koblinger opp mot ventilasjonsvifte med påfølgende åpning av tunnelens porter blir registrert og sendt Vegtrafikksentralen.



Faksimile fra forrige nr av Reflexen



FOTO: BJØRN BETTEN

Administrasjons- konferansen 1997

Et arbeidsmiljø og person-
politikk på dagsordenen
k mange av de ansatte i
ministrasjonsavdelingen
at noen få utvalgte fra
lelingene ved vegkonto-
, ombord på hurtigrute-
pet «Richard With» den
oktober. Under turen
n gikk fra Vadsø til
nningsvåg og FATIMA
d retur, ble administra-
nskonferansen 1997
holdt.

Trine Stålsett og Ellen Lindseth

«Edtema for konferansen var
sonalpolitikk og arbeidsmiljø»,
ema som mange oppfatter som
skelig og meget ømtåelig.
dragsholder Bertha Marie
Krogstad fra Nord-Trøndelag, som
vrig aldri hadde forelest i et
hvor landskapet utenfor vindu-
stadig endret seg, er tidligere
iftssykepleier i bedriftshelsetje-
en på Stjørdal. Krogstad var

interesse for et tema som berører
oss alle.

En arbeidssituasjon med stadige
endringer og forandringsprosesser
kan være frustrerende. Likevel er
det slik situasjonen er og også vil
være i framtiden. - For å få
endringsprosessen til å fungere må
derfor alle ta et ansvar, et ansvar
hvor delaktighet står i sentrum. Det
å føle at man betyr noe er svært vik-
tig i en slik prosess. Når alle føler
seg like viktige er man kommet
langt. LÆRING gjennom GJØ-
RING er derfor den beste måten å få
ting til å fungere på, sa Krogstad.

Hun understreket at vi må bli
flinkere til å gi hverandre tilbake-
meldinger, både på godt og vondt.
Alle får en bedre hverdag dersom vi
kan si noen oppmuntrende ord til
hverandre, eller som foreleseren sa
det; «gi uttrykk for inntrykk». -
Ordtaket: «Hat meg og elsk meg -
men ikke over meg», kan være en
gylden regel for oss alle.

Vi er alle utstyrt med fire overle-
velsesmekanismer for å kunne takle
hverdagens virkelighet, dette kalles
for innvendig verneutstyr eller pri-
marfølelser - Glede, sinne, sorg og

*«Når du skal ut i verden for å finne
feil, bruk ikke kikket, men spill».*

(Bertha Marie Krogstad)

- En person som er glad eller sint
tåler det meste, men en som lever
med sorg eller angst skaper usikker-
het hos seg selv og andre, sa Bertha
Marie Krogstad.

Gylden mellomveg

Dersom vi får utfordringer som er
større enn kompetansen, kan dette
føre til angst og depresjoner. Det at
kompetansen er større enn utford-
ringen kan også føre til frustrasjon
og irritasjon. Derfor er det viktig å
prøve og finne den «gyldne mel-
lomveg». Da unngår vi psykiske
spenninger og lidelser som kan gi
seg utslag i smerter i nakke, skuldre
eller rygg. - Alle må bli flinkere til å
prate med hverandre, for jo bedre
evne vi har til å få ut våre følelser,
jo bedre evne vil vi ha til å kvitte
oss med psykiske lidelser, hevdet
Krogstad.

For å få dette til må vi prøve å få
satt i gang større samarbeid på tvers
av avdelingene, mente mange på
konferansen. Det kom også forslag
om å friske opp emnet på f.eks. sek-
sjonsmøter én gang i året. Det å
unngå konflikter, være flinkere til å
si fra tidlig ved uregelmessigheter

er viktige elementer i oppbyggingen
av et godt samarbeidsklima.

IK lite kjent

Det var få av deltakerne på konferan-
sen som kjente til internkontrollen
(IK) i etaten. Forsamlingen ga uttrykk

for at internkontroll ikke har vært pri-
oritert i den merkantile delen i
Statens vegvesen Finnmark. Det kan
virke som om fokusen ensidig har
vært rettet mot den tekniske gruppen i
fylket.

Mange bedrifter har gjort den
såkalte 20%-delen, med skrijving av

rutiner og håndbøker, til den viktigste
oppgaven med internkontroll. - Det
viktigste er imidlertid 80%-delen,
med et aktivt system for kartlegging
og egenaktivitet. Gjennom et slikt
system kan man i fellesskap sikre at
rutinene fungerer i praksis, sa
Krogstad.

Kontortilsatte på temasamling

**Tirsdag 18. og onsdag 19.
november var alle kontortil-
satte (19 personer) ved tra-
fikkstasjonene i Finnmark
samlet i Karasjok.
Bakgrunn for møtet var at
de kontortilsatte opplever
store endringer i sitt daglige
arbeid.**

Av Ole Martin Rasmussen

De kontortilsatte opplever at det stad-
dig vekk kommer nye regler og ruti-
ner. Dette opplever de som utfordre-
ne, men samtidig er det behov for
oppdatering og samarbeid over dis-
triktsgrensene. På denne måte får
publikum korrekt og lik behandling
uavhengig av hvilken trafikkstasjon
de oppsøker. Dette signalet tok sek-
sjonsleder Rolf Olsen tak i og fikk

samlet alle kontortilsatte.

Temaer som førerkortforskrifter,
nye forskrifter om periodisk kon-
troll, løyvebestemmelser, bestem-
melser om fartsrigger og ADR ble
tatt opp under samlingen. Videre ble
rutinene ved registrering av vraket
kjøretøy, bruktimporterte kjøretøy
og leaset kjøretøy gjennomgått.

Inspirert

Kursdeltakerne mente at dette
møtet hadde vært med på å inspirere
til ny arbeidsinnsats. Videre opple-
ver de at det vil være lettere å få lik
behandling uavhengig av hvilken
trafikkstasjon som blir oppsøkt av
publikum. Det som også var positivt
var at kursdeltakerne ble bedre kjent
med hverandre, og dermed lettere
kan ta kontakt over distriktsgrense-
ne for å dele fortolkninger av regel-
verk som de må forholde seg til.
Dette vil helt klart føre til en bedre

FOTO: OLE MARTIN RASMUSSEN



Roy Willy Opperud (Vegdirektoratet) og
Sølvi Berg (Molde trafikkstasjon) var til-
stedt på samlingen som to av tilsammen
syv forelesere. De fem resterende var
fra vegvesenet i Finnmark.

hverdag på arbeidsplassen.

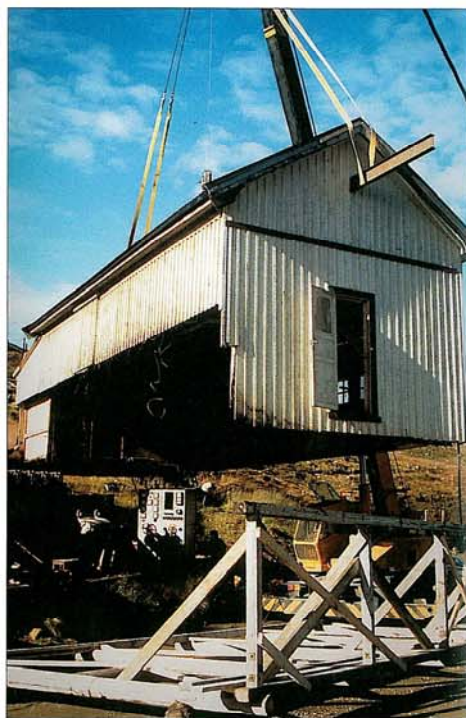
Vi må heller ikke glemme hva
den sosiale faktoren ved en slik
samling har av positiv betydning.

Kursdeltakere og forelesere samlet til ære for fotografen.



IN RASMUSSEN

Vegvesenet flyttet Tirpitz- aggregat til museum



Det måtte muskler til for å flytte det gamle dieselaggregatet. Her løftes huset hvor aggregatet sto inne i vekk. På fergeleiet i Honningsvåg er det reist et lite hus til den gamle kraftstasjonen.

FOTO: BERNT-AKSEL JENSEN

Da slagskipet "Tirpitz", som var den tyske marines stolthet, ble senket av britiske fly i november 1944 ble deler av skipet liggende over vann. Mye av skipets utstyr som lå over vannlinjen ble berget, bl.a. flere store dieselaggregat.

Av Ken I. Friskilæ

Et av disse aggregatene ble i 1951 kjøpt av Repvåg Kraftlag i samarbeid

med Honningsvåg Elektrisitetsverk. Aggregatet som er på 500 KW tjente i en årrekke som kraftstasjon for Honningsvåg og Nordvågen, og ble sist brukt i 1964. I tillegg til å være

lokal strømleverandør leverte aggregatet også strøm over Samkjøringen, bl.a. til Oslo.

Nordkappmuseet i Honningsvåg overtok tidligere i år aggregatet, som

fra neste sommer skal stilles ut ved fergeleiet på stedet. I tillegg til selve aggregatet, skal bilder og tegninger av slagskipet "Tirpitz" utgjøre utstillingen.

Overtakelsen ble muliggjort etter at Statens vegvesen tok på seg jobben og utgiftene med å flytte aggregatet inn til Honningsvåg. Aggregatet sto tidligere plassert utenfor byen, like ved den nye vegen som bygges i forbindelse med Fatimaprojektet.

Statens vegvesen gjorde en god og viktig jobb i forbindelse med flyttinga av kraftstasjonen inn til fergeleiet, sier museumsbestyrer Harald Singstad.



Torvald Tretteskog (foran) og Bernt-Aksel Jensen (bak) fra Statens vegvesen overleverer kraftstasjonen til museumsbestyrer Harald Singstad ved Nordkappmuseet.

FOTO: RONALD ANDERSEN, FINNMARKSPOSTEN

Resurs- eller kunnskapsmangel?

Er det mangel på kunnskap eller resurser? I alle fall var det en slik skilting trafikantene møtte etter at savalcoen hadde vært ute å lappet vegen på strekninga Stallogargoflågan - Repparfjord bru i sommer.

Disse to skiltene var de eneste på hele strekningen på ca. 25 km som varslet steinsprang.

Terje Kivijervi
Alta vegstasjon



Motiverte kvinner på skolebenken

Likestillingsutvalget arrangerte for en tid tilbake et motivasjonskurs for kvinnene i etaten. Kurset som gikk over to dager hadde kvinner som ønsket å motivere seg til nye faglige utfordringer innen nåværende og fremtidige arbeidsoppgaver, som målgruppe. Som så mange av likestillingsutvalgets glimrende tiltak ble kurset godt mottatt.

Av Ragnhild Baso

Det var 20 godt motiverte jenter fra Statens vegvesen Finnmark som møtte til motivasjonskurset. De fleste var spent på hva som ventet dem, og deltakerne stilte med forskjellige forventninger til kurset. Interessen for å være med må sies å være upåklagelig. Til de 20 plassene meldte det seg hele 32 søkere. Det sier seg selv at det ble en komplisert oppgave å plukke ut deltakerne, og helst hadde vi vel sett at vi kunne tatt med alle. Foreleser og faglig ansvarlig var bedriftsveileder Synnøve Christensen. Hun ble anbefalt på det sterkeste etter sin opptreden ved sekretærkurs i Alta i mars 1996.

Kvinner - en ressurs

Hvilke egenskaper har kvinner som er til stor nytte i arbeidslivet? Dette spørsmålet ble belyst da temaet "Kvinner en ressurs i organisasjonen" ble diskutert.

Temaet hadde bl.a. som mål å gi en større forståelse for hvilken rolle kvinnen har i samfunnet, og da spesielt i arbeidslivet. I følge Christensen utvikler kvinnen egenskaper som kan være til stor nytte når de brukes på rett måte i arbeidslivet.

Ofte føler kvinnelige arbeidstakere at de ikke blir verdsatt som den ressursen de i virkeligheten er. Utford-

ringen for våre ledere blir derfor å gripe fatt i denne ressursen. Christensen la da også vekt på å bevisstgjøre deltakerne på sin rolle og at kvinner virkelig er en gruppe å satse på.

Endringskompetanse

Christensen tok også opp et annet viktig poeng - nemlig endringer av de ytre forhold i etaten. Mental innstilling og holdninger til eget arbeidsområde, nye pålagte oppgaver og eget ansvar for faglig oppdatering var faktorer hun belyste under denne sekvensen. Egenutvikling og hvordan den enkelte kan oppøve egen trygghet sto sentralt ble spesielt vektlagt. Disse temaene gikk rett hjem hos deltakerne. Det var en lydhør forsamling som

fulgte med Christensens beskrivelse av situasjonen som mange av oss opplevde under omorganiseringen av Statens vegvesen i 1995.

Her kom hun inn på hvordan den enkelte arbeidstaker må være innstilt på at det skjer endringer på arbeidsplassen. - For ettertiden må man være forberedt på at utviklingen går i en rivende fart, og de ansatte må være forberedt på stadig nye utfordringer. Den enkelte medarbeider må være villig til å gå inn i prosessen og til å bidra med sitt, sa Synnøve Christensen.

Eksempel på en øvelse der deltakerne måtte samarbeide for å få et godt resultat. Denne øvelsen gikk ut på å bygge et tårn ved hjelp av bare å bruke ark, binders og tape. Denne gjengen løste oppgaven med bravur. Samarbeidet og miljøet i gruppa var usedvanlig godt, og da var det ikke så viktig at de ble diskvalifisert for å ha festet tårnet i taket - noe som ikke var lov (fra venstre: Grethe Jakobsen, Linda H. Nilsen, Nina Haugland og Vuokko Nilsen). FOTO: SIGNE PEDERSEN



Bakerst fra venstre: Nina Haugland, Sissel K. Dragnes, Ann Iren Baumann, Ellen Lindseth, Wenche Skorstad, Rita Iversen, Signe Pedersen. Midterste rekke: Tove Akerhei, Marit Hoel, Tonje Moen, Mary Larsen, Vuokko Nilsen, Annbjørg Sjursen, Tove J. Anthi. Foran: Ellen Larsen, Linda Heikkilä Nilsen, Grethe Jakobsen, Marit Gagnat, Vibeke Hegg, Ragnhild Baso. Liggende foran ser vi foreleser Synnøve Christensen.

Kos med misnøye - KMM

Noe som mange til daglig opplevde under omorganiseringen i 1995 var noe foreleseren kalte "kos med misnøye" - eller KMM. KMM har gjennom de mange omorganiseringene i Norge på 90-tallet blitt et begrep. I slike situasjoner blir det lett slik at de ansatte flokker seg sammen og klager over hvor ille de har det.

Det kan være godt å få høre at andre har det like ille som én selv, men dette er svært skadelig for den enkelte medarbeider og arbeidsplassen som helhet. Christensen synliggjorde ganske godt at

forhold til egenutvikling og å tilegne seg faglig kompetanse. Ikke minst må vi "tørre og våge". Men skal det være muligheter til å heve kompetansen, vil det i enkelte tilfeller være behov for hjelp fra ledelsen i form av fritid og økonomisk støtte. Til en hver tid er det viktig at kompetanseheving er rettet mot fagområdet slik at etaten har nytte av den.

Kurset var lagt opp med en god del gruppearbeid og diskusjon i plenum. Det var også tid til praktiske øvelser, der formålet var å vise hvordan den enkelte fungerte i en samarbeids-situasjon. Dette var et morsomt og svært lærerikt innslag. Mange oppdaget nok nye sider av seg selv etter disse øvelsene.

Sliten men fornøyd

Det var en sliten men godt fornøyd forsamling som avsluttet kurset etter to intensive arbeidsdager, der hver enkelt var med på å gjøre kurset til en positiv opplevelse for seg selv og hverandre. Etter mange positive til-

bakemeldinger fra deltakere, både under og etter kurset, og ved å oppleve den positive forsamlingen under kurset, er det ikke tvil om at flere av jentene i Statens vegvesen bør få et liknende tilbud. På sikt vil etaten tjene på en slik satsning. Dette er en tanke ledelsen bør ta opp - sats på kvinnene.

Oppskrift på et lite trivelig arbeidsmiljø

2 gr. samvittighet
blandes med
6 to. skyldfølelse
Endel kritikk og endel triumf ristes sammen
5 gr. urettferdighet hakkes sammen med misunnelse
og røres sammen med en anelse maktkamp

Deretter tilsettes:

100 gr. anklager og 50 gr. usikkerhet
Alt blandes til slutt sammen med en halv kilo personmotsetninger.
Formen smøres med hardt margarin.
Retten dykkes med tårer og settes i en sikt over et halvt år!

LYKKE TIL!

Riksvegen gjennom Kjøllefjord:

- et vanlig gateprosjekt i Finnmark

I år har vegvesenet opprustet deler av riksveg 894 gjennom Kjøllefjord, for å bedre trafikksikkerheten. Det er bygget gate, parkering og fortau. Dette er ingen "miljøgate" - bare et vanlig gateprosjekt i Finnmark.

Av Morten Klokkeveen

70 % av Finnmarks befolkning bor i byer og tettsteder. Tiltak på disse stedene er viktige fordi de er med på å bedre miljøet og trafikksikkerheten der folk bor. I Kjøllefjord er det utbedret en gatestrekning på 550 meter.

Gata er senket betraktelig, for å tilpasse den til høyden på innganger og avkjøringer. Det er bygget fortau for å bedre framkommeligheten for fotgjengerne. Dermed er et meget utflyttende trafikkelement begrenset. Tidligere foregikk bilkjøring, parkering, varelevering og fotgjengertrafikk på samme store flate. Langs gata er det anlagt parkeringslommer for å dekke behovet for parkering for de handlende.

Positive ringvirkninger

Det ble inngått et plansamarbeid med Lebesby kommune i 1996, der kommunen utarbeidet reguleringsplan for tettstedet. Samtidig utarbeidet vegvesenet byggeplan for riksvegen.

Samarbeidet fungerte rimelig godt, slik at anleggsarbeidene kunne starte som planlagt i juni i år. Vegvesenets arbeider førte til at kommunen og innbyggerne tok tak i sine egne områder og bygninger. Kjøllefjord er enkelte bygninger i ferd med å bli pusset opp. Reguleringsplanen har utløst flere planer om nybygging. Kommunen skal opparbeide torg og parkeringsplasser neste år. Disse

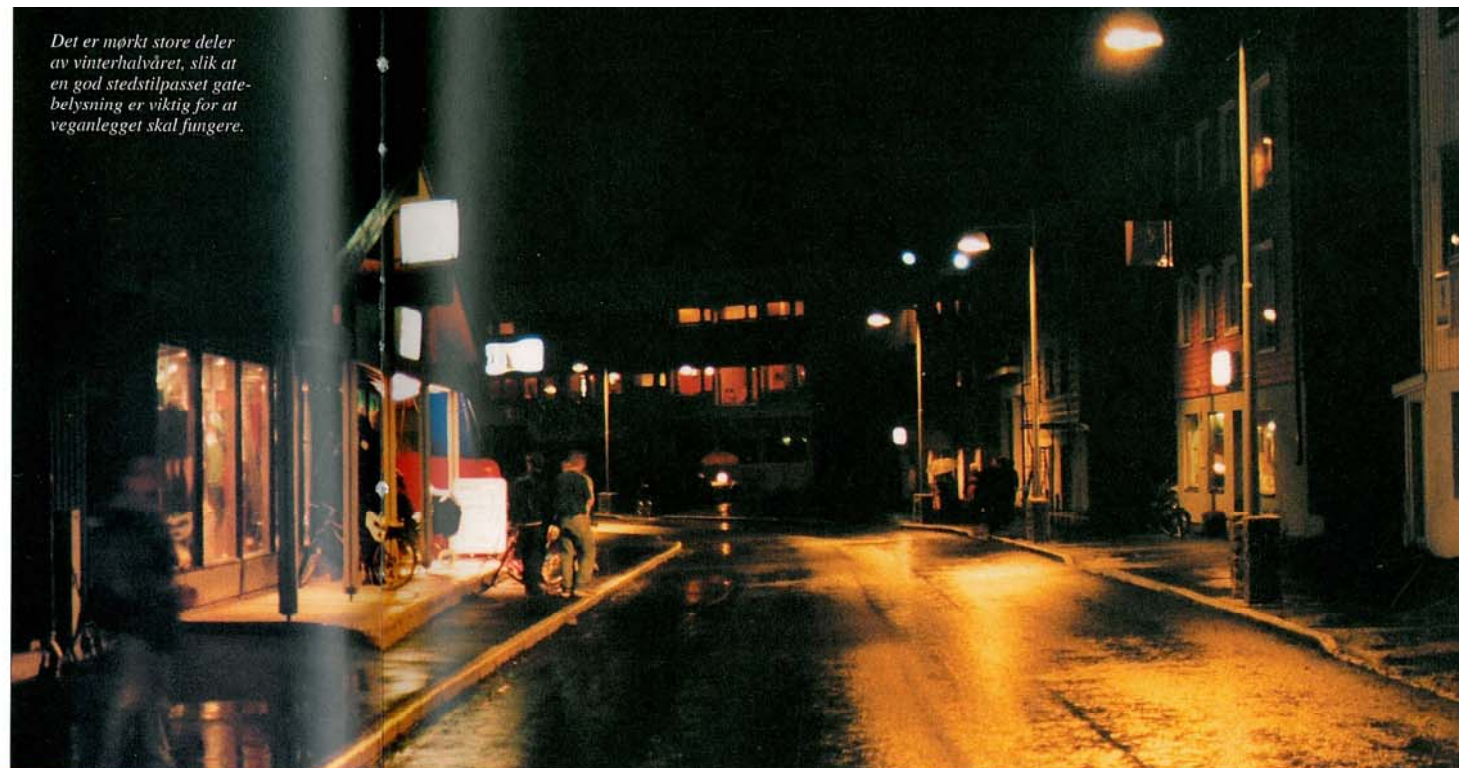
positive ringvirkningene er et resultat av at kommunen aktivt tok del i planarbeidet.

Trivelig men nøkternt

Det er valgt en nøktern standard på materialene i Kjøllefjord. Det er lagt asfalt på gate, parkering og fortau. Granitt er valgt som kantstein fordi den er mer motstandsdyktig mot maskinelt vedlikehold enn betongkantstein.

Ved å gjøre opplevelsen av gaterommet trangere er belysningen plassert langs kantsteinslinja. Dette forsterker gatas føring og reduserer farten. Granittpullerter er satt opp i forbindelse med hvert lyspunkt. Dermed beskyttes masta og vi får et enkelt gatemøbel som du kan sette baken inn til.

Ettersom fargebruken ellers i tettstedet er sterk og livlig er bruken av farger i veganlegget nøytralt og avdempet. Det har ikke vært noe mål at veganlegget skal konkurrere uønskelig om oppmerksomheten i tettstedet, men heller underordne seg tettstedets form og karakter.



Det er mørkt store deler av vinterhalvåret, slik at en god stedstilpasset gatebelysning er viktig for at veganlegget skal fungere.



Vegarealet i Kjøllefjord var utflyttende før arbeidet kom igang. Kjøring, parkering, varelevering og gangtrafikk fløt over i hverandre.

ALLE FOTOS: MORTEN KLOKKEVEEN

Erfaringer

Tatt i betraktning av den korte tida vi hadde til rådighet fungerte arbeidene teknisk sett tilfredsstillende på både prosjekterings- og byggestadiet. Vegvesenets folk har stått på og gjort en god jobb. Folk i Kjøllefjord er gjennomgående fornøyd med det vi har gjort i tettstedet.

Mye av tida og kostnadene ved



Under anleggsperioden var det tidvis dårlig framkommelighet for alle trafikkanter, noe som medførte omkjøringer og økt belastning for sidegatene. Holdningen blant de næringsdrivende har derimot vært positiv i hele anleggsperioden.

prosjektet er gått med til grunnarbeider, og å flytte og samlokalisere kabler for Kraftlaget og Telenor. Det er i tillegg gjort noe supplerende arbeid med det kommunale vann- og avløpsnett.

Samarbeidet med Telenor har fungert godt. Oppfølgingen fra de kommunale etatene har vært kritikkver-

dig, da disse etatenes arbeid har forsinket våre arbeider.

I løpet av vinteren skal det gjøres en evaluering av hele prosjektet. Evalueringa skal ta for seg planlegging, prosjektering og bygging av anlegget. Samtidig vil den bli et viktig erfaringsgrunnlag for liknende prosjekter i Finnmark.



Dagen situasjon viser et ryddigere trafikkbilde hvor kjøring, parkering og gangtrafikk skjer på adskilte flater. Dette gir et mer oversiklig og sikkert trafikkbilde.

Erfaringene så langt tilsier at det bør gjennomføres flere liknende trafikksikkerhetstiltak i fylket. Dette betinger imidlertid at føringene i NVVP 1998-2007 følges opp, og at det sentralt bevilges tilstrekkelige midler til trafikksikkerhet.

Som et apropos til oss i Finnmark: Ved Statens vegvesen Telemarks anlegg i Morgedal på E 134 arbeides det med ny trasè. Produksjonsleder Tiseth og anleggsleder Tenngren følger pålegget fra Miljøvern-departementet og gjenvinner materialet.

Treavfallet som består av grener, røtter, tretopper osv. samles sammen i hauger klart for kverning. Materialet blir så kvernet/knust og revet opp til en ideell fraksjon for kompostering (bildet over).



Gjenvinning ved Statens vegvesen Telemark



Etter en ukes tid damper det allerede godt fra haugen med det knuste materialet, noe som viser at kompostprosessen er igang.

Når haugen så har ligget en stund blir dette materialet et godt tilskudd til de kubikkmeter med dekkmasse som behøves langs nye vegskråninger m.m. Utstyret som kverner opp materialet er også ideelt til å knuse og minimere alt over-skuddsmateriale når man rydder vegkantene.



Her rydder man bort krattet og legger det i små hauger for så å laste det opp i kvernen. Materialet blir nå knust ned til 1/6 av volumet og lagt til kompostering, som etter en tid blir fin kompostjord til plener, rabatter, skråninger osv.

Differensiert brøytestandard på Finnmarksvegene

Statens vegvesen i Finnmark bruker i dag en langt større del av sine budsjetter til brøyting enn noe annet fylke. Dette gjør at etaten har mindre penger igjen til annet vedlikehold av vegnettet i fylket. - Dersom denne utviklinga fortsetter, så vil vi oppleve en betydelig forringelse av vegstandarden i Finnmark, sier vegsjef Geir Johnsen.

For å frigjøre penger til asfaltering og annet somrervedlikehold har Statens vegvesen sett seg nødt til å redusere brøytekostnadene. For å få dette til har vegvesenet nå innført retningslinjer om en differensiert brøytestandard.

- Brøytestandaren på de fleste av Finnmarksvegene vil ikke reduseres som følge av de nye retningslinjene. På en del av de minst trafikkerte strekningene har det imidlertid vært en for høy standard i forhold til trafikkgrunnlaget. Her vil man kunne oppleve en senkning av standarden på brøytinga, sier Johnsen.

Finnmark har i dag en langt bedre brøytestandard på lavt trafikkerte distriktsveger enn andre fylker. - Vi bruker i tillegg langt mer til brøyting enn det vi får bevilget fra sentrale myndigheter. I tillegg er bevilgningene blitt mindre de senere år. Vi har også fått signaler om ytterligere reduksjoner i årene som kommer. Dette er fakta som gjør at vi er nødt til å prioritere annerledes enn tidligere, sier vegsjefen.

Bevaring av vegkapitalen

All erfaring tilsier at et godt somrervedlikehold av vegnettet er nød-



FOTO: KEN I. FRISKILÆ

vendig for å bevare vegkapitalen. En høy standard på vegnettet vil på sikt komme bilistene til gode. - Etter vår mening gjør vi dette best ved å bruke mer penger til somrervedlikehold. I tillegg vil et godt vedlikeholdt vegnett bedre trafiksikkerheten, mener Johnsen.

Differensieringen av brøytestandarden går i korte trekk ut på at de fleste fylkesvegene ikke vil bli brøytet etter klokken 21, mot tidligere klokken 23. Samtidig starter brøytinga på morgenen opp senere enn før i helgene. På riksvegene vil brøytinga stort sett pågå til klokken 23 som tidligere. På enkelte mindre viktige strekninger vil imidlertid brøytinga starte opp noe senere i helgene.

Samtidig med dette vil vegvesenet vente lengere med å sette inn tyngre brøytestyr etter at vegene har vært stengt. Dette utstyret vil først settes inn når det er liten risiko for at vegen fyker igjen like etter den er åpnet.

**Tips
Reflexen:**
Telefon 78 95 01 08
eller 78 95 01 26



ALLE FOTOS: BERNT AKSEL-JENSEN

"Smågeologene" på Magerøya

For utenforstående kan det ofte fortone seg slik at folk fra Honningsvåg er "steingale". I ordets rette forstand. Og det er de. Det ligger latent helt fra fødselen av. Folk som blir født og oppvokst på en øy utstyrt kun med stein samt en og annen gresstust - om ikke reinsdyra har gomlet den i seg - blir steingale.

Av Bernt-Aksel Jensen

Som nok et eksempel på at myten lever videre bringer vi med det store bildet.

Her er 5. klassen ved Honningsvåg skole på befaring på Fatimaprojektet. Bildet er tatt i området Vesterpollen - i nærheten av innslaget for den undersjøiske tunnelen. Som vi ser er alle korrekt antrukket med vegvesenets gule hjelm på hodet. I dette området er stein fra tunnelen deponert. Elevene har hatt prosjektuke med geologi og forsøkt å fastslå hvilke stein/bergarter som finnes på Magerøya. En meget spennende uke hvor det ble lagt ned stor iver og entusiasme i arbeidet. Mer enn i de vanlige fagene, kan lærerne berette om.

På det lille bildet ser vi en av

Fatimas geologer, Torkild Åndal i full gang med å rettlede elevene og finne ut hvilke bergarter de hadde funnet. Lærer Kjell Aule Sagen følger også interessert med.

Elevene fikk også en tur ned i tunnelen - til stor glede. En tur med litt skrekkblandet fryd, skal vi tro kommentarene etterpå.

I alle fall er dette et eksempel på at Fatimaprojektet kaster mer av seg enn bare å bygge forbindelsen mellom fastlandet og Magerøya. Et eksempel på samarbeid mellom skole og næringsliv som kan være til etterfølgelse for andre prosjekter eller oppdrag Statens vegvesen driver med i fylket.



Kulturminneåret 1997:

Steinknuser ferdigrestaurert

Steinknuseren Dravn - vårt bidrag til kulturminneåret 1997 - er nå ferdigrestaurert. Etter at "Reflexen" omtalte restaureringsprosjektet tidligere i år har det omfattende restaureringsarbeidet pågått for fullt ved verkstedet på vegstasjonen i Tana.

Av Ken I. Friskilæ

- Restaureringsarbeidet har vært svært omfattende på grunn av den dårlige tilstanden knuserverket var i. Blant annet var stålplatene så rustne at de rett og slett kunne betegnes som flatbrød, sier Inge Fred Dervo som organiserte restaureringsarbeidet.

Til å utføre selve restaureringsar-

beidet ble brødreparet Knut og Ingvar Tautra engasjert. De to har siden arbeidene tok til i juli vært fulltidsbeskjeftiget med å restaurere knuserverket. I tillegg til brødrene Tautra har Dervo selv bidratt i arbeidet.

Steinknuseren Dravn ble levert Finnmark i 1946 og har siden vært brukt ved en rekke massetak her i fylket. De siste 20 - 30 årene har den imidlertid stått ubrukt utenfor Honningsvåg. Da det tidligere i år ble bestemt at knuseren skulle være vårt bidrag til kulturminneåret ble den flyttet til Tana, hvor den nå er gjen-skapt til det den en gang var.

Til våren skal hele knuserverket flyttes til Langvasseid i Sør-Varanger. Her blir den en naturlig del av den museale samlingen Statens vegvesen Finnmark er i ferd med å etablere.

Råoljemotor

I tillegg til selve knuseren består

knuserverket av et sorterverk og en motor. Motoren er en råoljemotor av type Trygg 35 R (35 Hk) og den ble levert av Øveraasen motorfabrikk den 4. januar 1946. Som en kuriositet tar vi med at den ble levert Oslo veivesen med vareadresse Finnmark veivesen, Hamnbukt (i Porsanger kommune).

Da vi gikk i trykken var det ennå uvisst om det nyrestaurerte knuserverket virker som det skal. - Målet vårt er helt klart. Vi skal stå på 100 % helt til vi får dette klenodiet til å virke, garanterer Dervo.

Det nyrestaurerte knuserverket på verkstedet ved Tana vegstasjon hvor det omfattende arbeidet ble gjennomført. Fra venstre: sorterverket, knuseren og motoren.



FOTO: MAGNE SKJÅNES

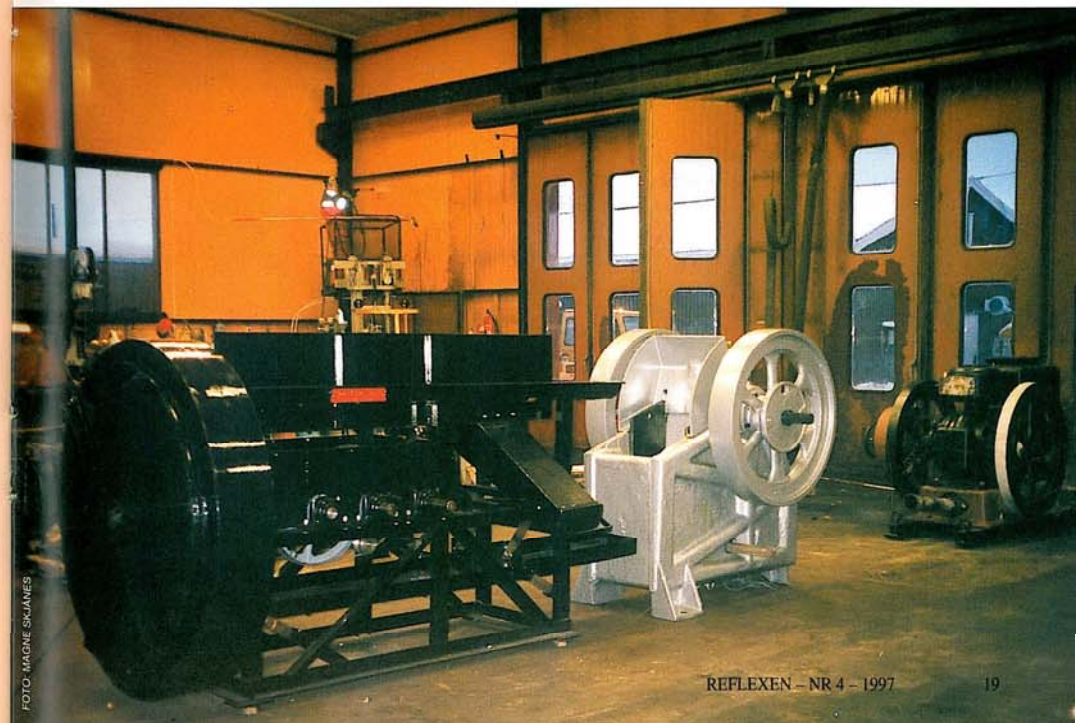


FOTO: MAGNE SKJÅNES

KONTANTKASSA forsvinner

Fra 1. januar 1998 skal kontantbeholdningen hos kassieren ved vegkontoret opphøre. Det vil derfor ikke lenger bli anledning til å få utbetalt forskudd eller godtgjørelser av noen art kontant over kassa.

Av Trine Stålsett

Forskudd og andre godtgjørelser skal i følge den nye rutinen overføres til den ansattes lønnskonto. Dette vil som regel ta mellom tre og fire dager. I tillegg kan kassierer også utstede en sjekk som den ansatte kan heve på et postkontor.

- Anskaff kredittkort

De som reiser ofte blir oppfordret til å vurdere å anskaffe kredittkort fra ett av de selskapene

staten har avtale med. Statens forvaltningstjeneste har for tiden rammeavtale med American Express Company A/S og Diners Club Norge A/S om rabbert kredittkort til tilsatte i staten. Denne avtalen gir tilsatte i staten mulighet til å søke om medlemskap i ett av disse to selskapene til en gunstig pris.

Kredittkortet er et tilbud til samtlige tilsatte i staten og vil kunne brukes både på tjenestereiser og på private reiser. Den enkelte må selv søke ett av de to kortselskapene om et slikt kort. Kortselskapene vil foreta en vanlig kredittvurdering av hver enkelt tilsatt som søker.

På tjenestereiser kan kredittkortet brukes på ulike tjenester som f.eks. hotell, restauranter, bilutleiefirmaer, bensinstasjoner m.v. Reiseregning skrives på vanlig måte og kortinnehaveren vil hver måned motta faktura fra sitt kredittkortselskap med forbruk registrert i løpet av forrige måned. Ved rettidig betaling påløper ingen rente i kredittiden og heller ikke fakturagebyr.



**Diners Club
International**

JULE-

VANNRETT:

1. Norsk Veg- og
11. Uro
12. Fisk
13. Ukjent
14. Like
15. På låven
16. Sted på Rv 889
19. Trygve Nilsen
20. Renske
22. Interjeksjon
23. Tre
24. Hente
25. Tiltente
27. På ungdommens føtter
31. Rommet
32. Tullebukk
34. Leker
35. Lege
37. Riktig (omv.)
38. Hyrte
40. Eng. m.navn
42. Omtåket
43. Være sikker på
44. Søvnige
46. Like
47. In
49. By i USA
51. Øv
52. Stillhet
54. Dø
55. Avsats

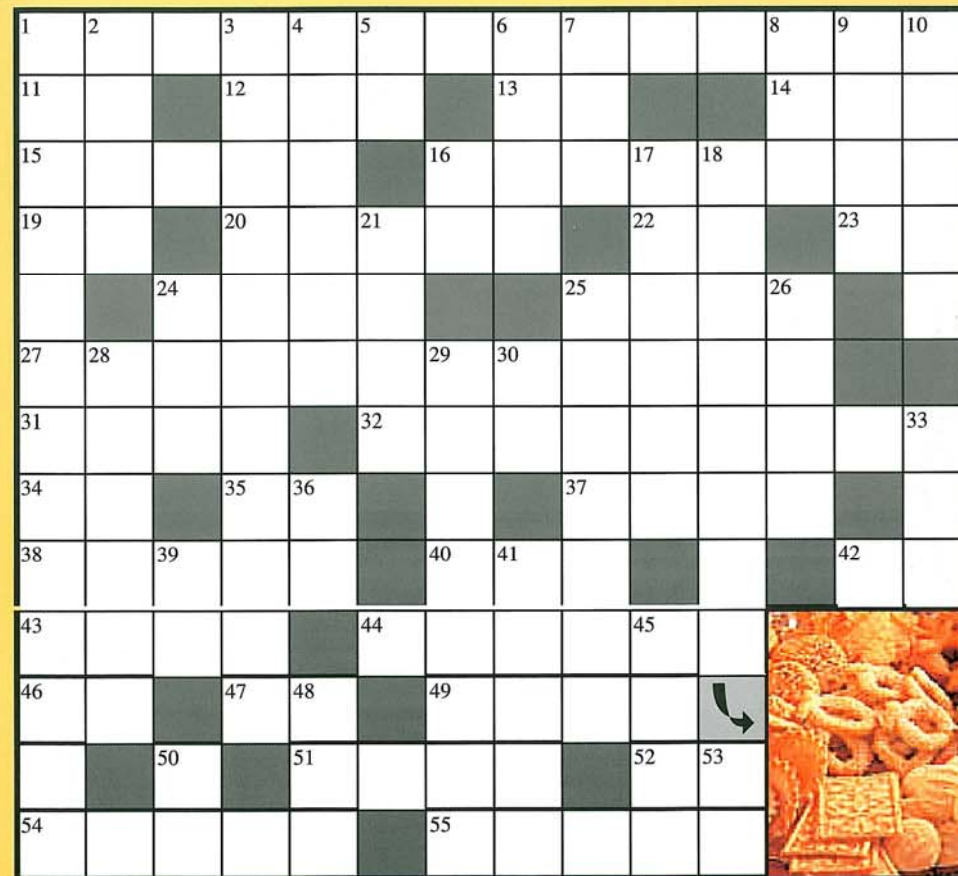
LODDRETT

1. Skjer ca. 22/12
2. Grønn øy
3. Han blir i Finnmark
4. Virkelige
5. Mål
6. Ikke ute
7. Ledd
8. Pave
9. Forstavelse
10. Ikke øvre
16. Neste
17. Mellom jul og påske
18. Se bildet
21. Øverst (dial.)
24. Snikete
25. M. navn
26. Gud
28. Driver AVIS med
29. Er en i en kolonne
30. Ikke fastland
33. Navn
36. Ordne
39. EDB
41. Elve-munningene
45. Se bildet
48. Gi
50. Øk
53. Damp

Kryssordet er laget av Trond Skorstad

PREMIER:

Vi trekker ut 3 vinnere som alle får tilsendt et kaffe/tekruke i premie.



Klipp ut eller ta kopi av siden og send svaret til:

Reflexen
Statens vegvesen Finnmark
Postboks 608
9801 Vadsø

Navn: _____

Adresse: _____



Redigert av Trine Stålsett

Personalnytt

Stein Brembu ble den 13. oktober tilsatt som avdelingsingeniør ved planseksjonen.

Tor Erik Tobiassen har sagt opp sin stilling som jurist og sluttet den 16. november.

Rita Steen Rasvik har fått innvilget 1 års permisjon.

Liss Ranveig Hansen er tilsatt som vikar på sentralbordet og biblioteket.

Torunn G. Stock er tilsatt i vikariat på personalseksjonen.

Rita Seipajervi har 1 års utdanningspermisjon.

Følgende er ansatt med stasjoneringssed Lakselv: **Harry Larsen**, lagerformann, **Aleksander Jolma**, lager/vaktmester, **Kåre Roseneng**, anleggsmaskinreparatør og **Rolf-Erling Jessen**, fagarbeider innen sveisefag.

Stein Wiggo Thomassen har fått engasjement som anleggsmaskinreparatør i Skaidi, **Willy Iversen**, formann for bru- og betongarbeid i område vest, **Viggo Klausen**, verkstedformann på verkstedet i Skippagurra, **Oddvar Ongamo**, formann ved vaktentralen, **Ulf Haldorsen**, lagerformann i Børselvområdet og **Knut Oddvar Oppgård** er ansatt som fagarbeider innen sveisefag med stasjoneringssed i Alta.

Pensjonister

Magne Skjånes siste arbeidsdag er 31. desember 1997. Han går over på alderspensjon fra

1. januar 1998. Han begynte i Statens vegvesen 22. januar 1963, og har arbeidet nesten 35 år i etaten.

Få bilbranner

Det er få bilbranner i norske vegtunneler. Det er konklusjonen etter en undersøkelse Vegdirektoratet har gjennomført. Undersøkelsen viser at de fleste bilbrannene oppstår som følge av problemer i bilen, ikke som følge av kollisjoner.

Ingen av brannene var så alvorlige at de ga personskader. I enkelte tilfeller har imidlertid brannen oppstått etter kollisjoner som ga personskade.

Undersøkelsen bygger på erfaringer fra vegkontorene og vegtrafikksentralene, samt statistikk fra forsikringsselskapene.



Ubønnhørlig er sommeren over. De fleste av oss har merket det. I Honningsvåg sentrum, nærmere bestemt i Posthuskrysset hvor verdens nordligste (og minste) rundkjøring finnes, markeres overgangen fra høst til vinter ved at Statens vegvesen demonterer de flotte markorene som er satt opp i sentrum og som skiller fortau og vegbane. Sammen med lystolpene og de brosteinslagte fortauene utgjør de et meget dekorativt innslag i byens sentrum.

Hvem av vegvesenets mannskaper som står med ræva i været, vet vi ikke. Men de har tydeligvis god trening. Den samme stillingen inntas nemlig når man plukker bær eller ber om å bli kysset en viss plass. Hva vedkommende har mest trening i - bærplukking eller... kan man jo bare lure på.

Tekst & foto: Bernt-Aksel Jensen

Sykefraværet:

Finnmark 3. dårligst i landet

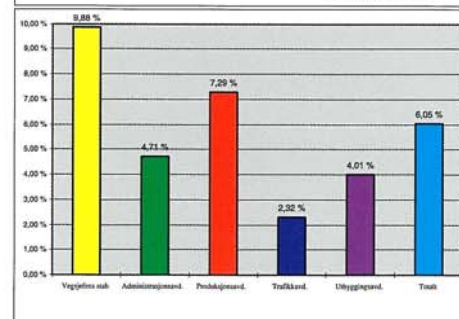
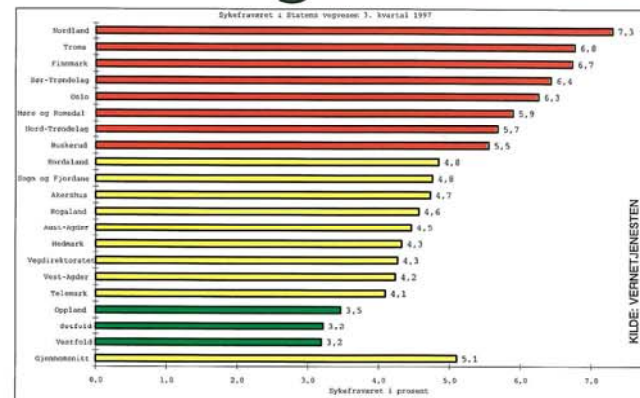
Finnmark hadde ved utgangen av september det tredje høyeste sykefraværet i Statens vegvesen. Med et totalt fravær på 6,7 % er det bare Troms og Nordland som har en verre sykefraværs-statistikk å vise til.

Av Ken I. Friskilæ

Troms og Nordland hadde pr. tredje kvartal et sykefravær på henholdsvis 6,8 og 7,3 %. Dermed topper de tre nordligste fylkene sykefraværsstatistikken for Statens vegvesen. Årsaken til dette kan være vanskelig å fastslå. Skal man legge tidligere undersøkelser som har vært gjennomført til grunn, kan imidlertid noe av årsaken ligge i levekår og klima.

Best i klassen - for å bruke dette uttrykket - var Østfold og Vestfold. Begge disse fylkene hadde et sykefravær på 3,2 %.

Sykefraværet hos oss pr. tredje kvartal er fremdeles langt høyere enn de målene vegsjefen hadde i sin årsplan (4,6 %). Med de siste tallene fra verneetjenesten på vegkontoret er det liten grunn til å tro at vegsjefens målsetning kan nås i inneværende år.



1746 tapte arbeidsdager

Dersom vi kun ser på sykefraværet for tredje kvartal og holder resten av året utenfor, hadde Finnmark et sykefravær på 6,05 %. Dette tilsva-

rer 1746 tapte arbeidsdager. Når vi vet at en fraværsdag koster mellom 1000 og 1200 kroner pr person, så har fraværet her i fylket kostet etaten en plass mellom 1,7 og 2,1 millioner kroner bare i det siste kvartalet.

Av avdelingene hadde vegsjefens stab det klart høyeste sykefraværet med ca. 9,9 %. Best ut i tredje kvartal kom trafikkavdelingen med et fravær på ca. 2,3 %.

Det er et forholdsvis lavt forbruk av egenmeldinger blant våre ansatte. Det er med andre ord lite korttidsfravær (1-3 dager) i etaten. Forbruket av langtidssykemeldinger (over 8 uker) er imidlertid høyt, og står for noe i overkant av halvparten av det totale sykefraværet.

I forbindelse med vernelederens arbeid med årsplan for 1998 har ledermøtet bedt om at tiltak som kan medvirke til en reduksjon i sykefraværet vektlegges. Ledergruppen har i tillegg registrert at ordningen med aktiv sykemelding fungerer godt i private bedrifter. De har derfor bedt vernelederen se på om denne ordningen kan være aktuell for vegvesenet i Finnmark.

AMU bekymret

Arbeidsmiljøutvalget (AMU) er bekymret over at sykefraværet fortsatt er over 6 % til tross for at oppfølgingstiltak har vært gjennomført i 1996 og 1997. HMS-arbeidet må bli bedre ivarettatt i avdelingene, både på det forebyggende plan og gjennom bedriftsintern atferd, mener utvalget.

AMU påpeker at tilrettelegging av oppgaver og arbeidsforhold for de som av forskjellige årsaker har problem i sitt arbeid, er spesielt viktig. De HMS-poster som er beskrevet i internkontrollbokas fellesdel kap. 9.4 må følges bedre opp på møter på alle nivå. De kvartalsvise sykefraværstatistikken vil være viktig i dette arbeidet, heter det i et møtereferat fra utvalget.

Bedriftshelsetjenesten og deres kompetanse bør i større grad enn i dag benyttes til kartlegging og oppfølging av sykefravær. Utvalget understreker imidlertid at hovedansvaret fremdeles ligger hos ledelsen på de forskjellige nivå.



Statens vegvesen
Finnmark

C

Returadresse:
Statens vegvesen Finnmark
9800 Vadsø

*Vi ønsker alle
våre lesere en
riktig god jul
og et godt nytt år!*

