



Statens vegvesen  
Finnmark

Returadresse:  
Statens vegvesen Finnmark  
9800 Vadsø



Statens vegvesen Finnmark  
Johnny E. A. Johansen  
BOKS 164  
NORIKAPPV. 4.  
-9751 HONNINGSVÅG

# REFLEXEN

Bladet til Statens Vegvesen Finnmark NR 2 - 1998

måplukk Småplukk småplukk småplukk

## Ny leiebilavtale

Vegdirektoratet har reforhandlet leiebilavtalen med AVIS bilutleie. Den nye avtalen gjelder til 28. februar 2000 og vil kunne bli forlenget ytterligere.

Direktoratet ønsker i samarbeid med Diners Club International, AVIS bilutleie og NSB Reisebyrå å forenkle papirarbeidet i forbindelse med reiser. Vegkontoret anbefaler at etatens ansatte bestiller leiebil via NSB Reisebyrå i Tromsø.

Ansatte som har Diners kort kan koble et personlig AVIS preferred kort til sine Diners Club kort.

## For prikk belastning

Vegdirektoratet støtter samferdselsminister Odd Einar Dørum's forslag om å innføre et system med prikkbelastning i førerkortet. Samferdselsministeren har flere ganger gått inn for dette, senest på Venstres landsmøte i vår.

- Det er på tide å grave fram denne saken fra arkivet, sier vegdirektør Olav Sjøteland til VegAVISA. Vegdirektoratet utredet en ordning med prikkbelastning ved inngangen til dette tiåret. Den gangen ble forslaget lagt på is.

- Vi mente allerede da at vi burde innføre prikkbelastning. Det krever imidlertid at det opprettes et sentralt register for ordningen, og at trafikkovervåkingen styrkes, sier Sjøteland.

## Kongsfjord visen!

I forrige utgave av Reflexen etterlyste vi en del opplysninger om Kongsfjord visen som vi hadde på trykk. På telefon fra Bjørnevatn kan en av våre pensjonister, Tor Kling, fortelle oss at han har en sterk mistanke om at det er Randolph Pedersen fra Vadsø som har skrevet sangen.

Kling forteller videre at dette er den samme Randolph Pedersen som skrev Vardøangen: Kongsfjord visen ble etter Klings mening skrevet i 1937-38, og han hørte visa som var melodier etter Fjellvisa i Gjest Bården for første gang i 1938.

Tor Kling forteller at "kikka" som omtales i vers 12 ble gift med smeden sin. I disse dager feirer parret i følge vår informant sin 60-års bryllupsdag.

Redaksjonen takker vegvesen-pensjonist Tor Kling for opplysningene og oversender Reflexens eksklusive kaffe-krus til Malmgrenvegen i Bjørnevatn.

## EØS - førerkortene

Innføringen av de nye EØS-førerkortene har så langt foregått uten alt for store problemer i Finnmark.

Statistikken for årets første kvartal viser at det tilsammen er utstedt 1488 EØS-førerkort her i fylker. Dette inkluderer både helt nye og utskifting av gamle førerkort.

Alta trafikkstasjon har utstedt flest førerkort; tilsammen 536. Dette er ca. 45% av alle førerkort som er utstedt i fylket i første kvartal. Etter dette følger Vadsø (289), Hammerfest (262), Lakseelv (219) og Kirkenes (182).

## NYTT OM NAVN

### Personalnytt

Svein Hagen. Kirkenes trafikkstasjon sluttet i sin stilling 17. mai 1998

Begynt i stilling: Vi har flere som er begynt, men disse er ikke meldt inn ennå. Vi kommer tilbake til disse i neste nummer.

### Pensjonister

Arbeidstakere som går av med uføre / alderspensjon:

Magnhild Nordgård, Alta, sluttet 1. mai 1998  
Einar E. Hegge, Vadsø, sluttet 1. juni 1998  
Isak Mathisen, Vestereiv, sluttet 1. juli 1998

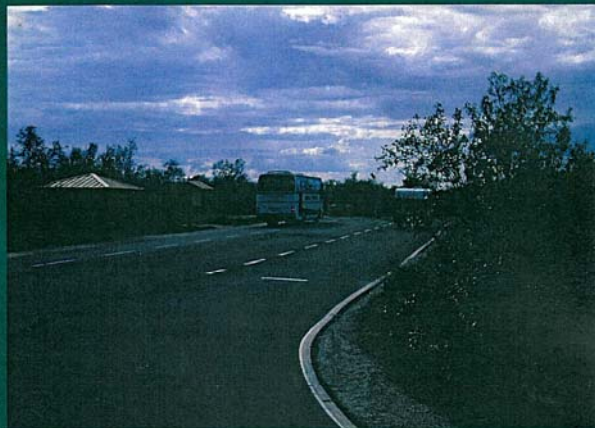
### Vi gratulerer!

#### 50 års jubilarer:

Asle Persen 21. april 1998  
Asbjørn T. Mikkelsen 9. mai 1998  
Henny Derwala 20. mai 1998  
Ove T. Arnesen 29. mai 1998  
Tore Jakobsen 8. juni 1998  
Tore Johansen 23. juni 1998  
Inger J. Romsdal 12. juli 1998  
Hans O. Paulsen 24. juli 1998  
Torbjørn Mortensen 6. august 1998

#### 60 års jubilarer:

Nils E. Olsen 25. mai 1998  
Randi M. Berg 24. juni 1998  
Kristoffer Jakobsen 17. august 1998



Statens vegvesen  
Finnmark

# Innhold 2/98

3 Leder: Intern informasjon

4 Trafikksikkerhetsplanen for Finnmark

5 Lite engasjement omkring arbeidsmiljøet

6 Med AMU for arbeidsmiljøet



Kostnadsøkning for fastlands-sambandet til Magerøya

8 Et kjempesmell på Veidnes!



10 Skjånes har sluttet



11 Riksveg 94 Stallogargotunnelen

12 Hvilket syn har du?

13 Senk farten for 6-åringene!

14 Brannøvelse avslørte kritikkverdige forhold

15 Restriktiv holdning til sponsormidler



LEDER:

## Intern informasjon

Høsten 1997 nedsatte vegsjefens ledergruppe en arbeidsgruppe som fikk som oppgave å utarbeide et forslag til en intern informasjonsplan for Statens vegvesen Finnmark. Resultatet av arbeidet resulterte i en plan som ble vedtatt i ledermøtet 8. juni. Planen trekker opp hovedlinjene for hvordan Statens vegvesen Finnmark skal arbeide med intern informasjon i årene 1998 - 2001.

"Intern informasjonsplan for Statens vegvesen Finnmark 1998 - 2001", tar bl.a. utgangspunkt i resultatene fra undersøkelsen om omorganisering av Statens vegvesen og i rapporten fra en arbeidsgruppe som Vegdirektoratet nedsatte for å se på den interne informasjonsvirksomheten i Statens vegvesen.

Informasjonsarbeid er samarbeid. Både vegkontorets ledelse, informasjonstjenesten og den enkelte avdeling må yte sitt i dette samarbeidet. Tilsvarende må gjelde mellom vegkontoret og distriktene/områdene, informasjonstjenesten og avdelingene.

Den viktigste forutsetningen for å gi informasjon, er å være informert. Det er derfor en oppgave for informasjonstjenesten gjennom et nært samarbeid med avdelingene ved vegkontoret, trafikkdistriktene og produksjonsområdene - å være godt informert om virksomheten i etaten. Utover informasjonstjenesten ligger det her også et ansvar på avdelingene og distriktene/områdene.

God intern informasjon fører ikke bare til opplyste medarbeidere. Den er en forutsetning for god informasjon mot våre omgivelser, med andre ord ekstern informasjon. Men minst like viktig som det nevnte er at god intern informasjon er en viktig forutsetning for et godt arbeidsmiljø. Opplyste medarbeidere trives som regel bedre på arbeid enn medarbeidere som ekskluderes fra informasjon av ulike anledninger. Medarbeidere som trives er sjeldnere borte fra arbeidet på grunn av sykdom. Ja - man kan faktisk bli syke av å ikke bli informert.

Men det hjelper ikke bare å lage en plan for å bedre den interne kommunikasjonen. Det må sterkere lut til. Derfor legger planen opp til at det gjennomføres opplæring i intern informasjon for alle nye medarbeidere, samt at det utvikles en rekke kurs i intern kommunikasjon for ledere på alle nivå i etaten.

Key



REFLEXEN - NR 2 - 1998

Reflexen  
Bedriftsblad for Statens vegvesen  
Finnmark

Redaktør:  
Ken I. Friskåle

Redaksjonsråd:  
Asbjørn Anthonisen (leder)  
Tove Gæbelien  
Lars Chr. Stuv  
Gunnvor Johnsen  
Wenche Størstad

Bidragstere i dette nummer:  
Bent-Akgel Jensen  
Ole-Martin Rasmussen  
Nini Haugland  
Vuokko Niisen

Grafisk produksjon:  
Dagfinn Hansens Trykkeri AS,  
9901 Kirkenes.  
Opplag 1700

Forsidebilde:  
Rasteplass på F6 ved Neiden.  
Foto: Jan Kåre Mønstren, Helsing

Eiterttrykk:  
Eiterttrykk er tillatt  
dersom kilde blir  
oppført

Redaksjonen avsluttet  
8. juni 1998

Stofffrist neste  
nummer:  
24. august 1998

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

## Reduksjon i antall trafikkkofre og et trygt nærmiljø

Av Ken I. Friskile

Finnmark har fått en ny trafikksikkerhetsplan som skal gjelde fra og med 1 år til ut år 2001. Et av planens hovedmål er at antall skadde og drepte i Finnmarkstrafikken skal reduseres med minimum 5 prosent pr. år i forhold til gjennomsnittet for perioden 1990 - 1995. Det årlige gjennomsnittet for denne perioden var 186 skadde og drepte på vegene her i fylket.

Videre skal utforkjøringene reduseres med 10 prosent og antall skadde og drepte pr. ulykke skal i gjennomsnitt ikke overstige 1,25.

Et annet hovedmål i planens er en økt innsats for et sikkert og trygt nærmiljø for alle trafikantgrupper. Her heter det bl.a. at barna skal ha rett til en trygg skoleveg, enten de går, sykler, er passasjer i bil eller tar buss til og fra skolen.

### Visjon

**"Det skal være trygt å ferdes i finnmarkstrafikken for alle, og ingen skal behøve å bli skadd eller drept".**

Utover dette er det også en målsetning at trafikksikkerhetskompetansen i fylket skal styrkes og at kommunene skal stimuleres til å utarbeide egne trafikksikkerhetsplaner.

### Fylkeskommunalt ansvar

I følge vegtrafikkloven er det Finnmark fylkeskommune som er ansvar for å tilrøp og samordne trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Det vil si at det har den kommunale stillingene roller og skal se til at tiltak blir gjennomført. For å kunne gjennomføre tiltak er ulike aktører avhengig av et bredt samarbeid mot felles mål.

På bakgrunn av dette vedtok Utbygging- og samferdselsstyret i februar 1997 at arbeidet med en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 1998 - 2001 skulle ganges. Arbeidet med planen startet med en møte-fidekonferanse i Lakselv. Ca. 25 deltakere som jobber med trafikksikkerhet innen ulike fagmiljøer deltok. Konferansen resulterte bl.a. i at det ble nedsatt en arbeidsgruppe som fikk i oppgave å utarbeide selve planen.

En av premisse-ene for "Trafikksikkerhetsplanen for Finnmark 1998 - 2001" har vært at den skal være så konkret som mulig, slik at den blir mest mulig nyttig og brukervennlig. Planen består av to dokumenter - en strategidel og en handlingsdel.

Strategidelen gjelder for hele perioden, og inneholder blant annet målsetninger og satsingsområder for trafikksikkerhetsarbeidet i Finnmark. Handlingsdelen gjelder for ett år og inneholder konkrete tiltak som aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet skal gjennomføre.

### Satsingsområder

6-åringene, eldre, sjansespill og kommunalt trafikksikkerhetsarbeid er satsingsområdene i planen.

Når det gjelder 6-åringene heter det bl.a. at "Vi kan ikke forvente at små barn skal mestre trafikken. Vi må derfor forsøke å få bilstene til å vise mer henyn og omsorg i trafikken. En viktig målgruppe er foreldre som er forbilder for sine barn..."

### Kontrakt

For at planen skal fungere etter intensjonene er det nødvendig at de som er pålagt ansvar har sagt seg villig til å gjennomføre tiltakene i handlingsplanen, og da innenfor de rammene som er gitt i planen.

For tiltak som skal gjennomføres er det satt opp en hovedansvarlig for gjennomføringen. Gjennom et årlig møte mellom aktørene med en tilhørende årlig berøringsrunde, får aktørene mulighet til å uttale seg om eventuelle tiltak og eventuelt godkjenne eller avvise disse.



Efter denne runden vil handlingsprogrammet nærmest betraktes som en kontrakt for gjennomføring av tiltakene.

## Lite engasjement omkring arbeidsmiljøet

- Det er lite engasjement omkring arbeidsmiljøproblematikken blant ledere og ansatte i etaten. Det hevder Thorbjørn Mortensen, avtroppende leder av Arbeidsmiljøutvalget (AMU) i Statens vegvesen Finnmark. Han mener det er det nødvendig med nytenkning for å få til et større engasjement omkring disse sakene.

Av Ken I. Friskile

Mortensen er overbevist om at det i dag er arbeidsmiljøproblemer rundt omkring på arbeidsplassene i fylket. Han trekker blant annet frem det psykososiale arbeidsmiljøet.

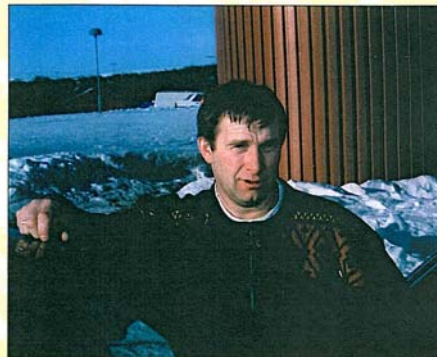
- Jeg kan ikke huske at jeg siden 1992 har vært med på å behandle slike saker i AMU. Mortensen mener at det er opplagt at det innen dette området må skule seg merketall.

- De fleste sakene som legges frem for AMU kommer fra vernelederen. I tillegg har jeg i min rolle som hovedverneombud lagt frem en håndfull saker hvert år. Så og si ingen saker kommer til utvalget fra de ansatte eller ledelsen. Dette kan jo selvfølgelig bety at problemer knyttet til arbeidsmiljøet løses tidlig, og dermed ikke trenger noen behandling i AMU. Jeg mener likevel det er saker i systemet som burde vært behandlet av utvalget, men som av en eller annen grunn ikke fremmet, sier den avtroppende lederen.

### Lokale vernegrupper

I følge forskriftene om "verneombud og arbeidsmiljøutvalg" er det anledning til å opprette lokale arbeidsmiljøutvalg i virksomheter med flere adskilte driftsenheter.

- Slike lokale vernegrupper, som jeg velger å kalle de, vil etter min mening være med på å styrke arbeidet med arbeidsmiljøet. Vernegruppene, som f.eks. kunne opprettes i de enkelte områdene kan bl.a. behandle skader og nestulykker på arbeidsplassene. Videre burde de ha ansvar for å gjøre noe for å hindre at lignende skader oppstår i fremtiden. I disse lokale gruppene ville det være naturlig at verneombudet satt i tillegg til en representant for ledelsen og en for arbeidstakerne, foreslår Mortensen.



Thorbjørn Mortensen forlater ledervervet i AMU men vil som følge av sitt verv som hovedverneombud fortsette som medlem i utvalget.

Han mener det er nødvendig å gjøre noe for å skape mer blyst omkring arbeidsmiljøet og tror en slik lokal forankring kan gjøre AMU og dets arbeid mer kjent ute på arbeidsplassene.

**Tips Reflexen:**  
Telefon 78 95 01 00

## Med AMU for arbeidsmiljøet

Av Ken I. Friskile

I Finnmark har vegvesenet hatt et arbeidsmiljøutvalg siden 1978. Utvalget, bedre kjent som AMU, behandler en rekke saker som på en eller annen måte angår arbeidsmiljøet.

Sakliste domineres av sykkefravers-statistik, skademeldinger og meldinger om nestenulykker. Det siste året har utvalget lagt ned mye arbeid med den nye tilknytningsformen til bedriftshelsetjenesten. Det arbeides for tiden med opprettelsen av et utvalg for arbeidsmiljøet. Dette utvalget, som skal være et underutvalg av AMU, skal som navnet tilsier arbeide med saker omkring utføring av arbeidsoppgaver i etaten. Fra før av har AMU Aka som et underutvalg. Aka tar opp saker omkring alkohol- og rusmiddelmisbruk. Underutvalgene er rådgivende i forhold

til arbeidsmiljøutvalget. AMU kan likevel vedta ut de enkelte underutvalg skal ha en vis avgiftsmyndighet.

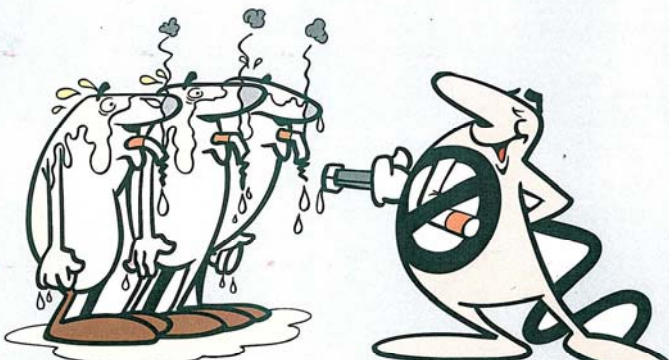
### Regler for saksgangen i arbeidsmiljøet

Det er klare regler for hvordan saker fremmes og behandles i AMU. Det skal være tydelige mønstre for hvem som henvender seg til hvem, og hvem som er ansvarlig for at saker løses.

Et generelt prinsipp er at saken behandles og forsøkes løst på et lavest mulig organisasjonsnivå, fortrinnsvis på det nivået saken gjelder. Det skal videre være bred medvirkning fra de berørte under hele saksgangen. Både arbeidsleder og verneombud er ansvarlig for dette. Når

direkte medvirkning ikke kan innpåkomes, skal de berørte holdes orientert om framdrift og beslutninger.

En hovedregel er at alle saker fremmes tjenestevet. Dersom det er nødvendig så kan faglig bistand søkes hos verne- og helsepersonell, arbeidstilsynet eller andre instanser. Hvis partene i saken ikke kan løse problemet lokalt, går den videre i linjen og til hovedverneombudet. Det er viktig å vektlegge at de lokale aktørene fortsatt skal være med i den videre saksbehandlingen. Prinsipielle saker og/eller større, sammensatte saker skal behandles i det partsammensatte AMU.



## Kostnadsøkning for fastlandssambandet til Magerøya

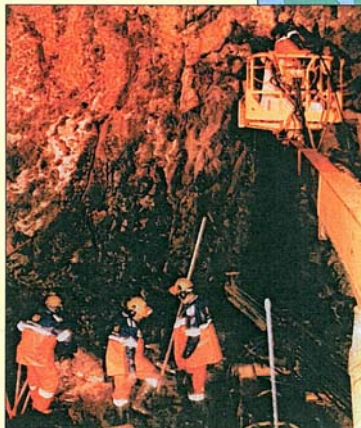
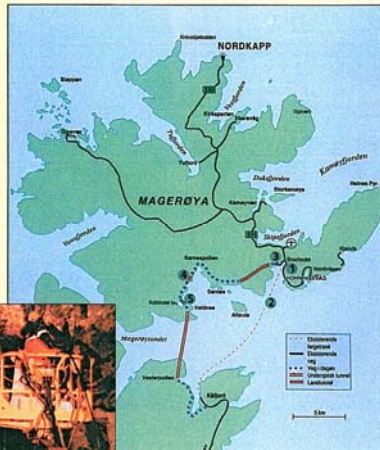
Kostnadsoverslaget for Fatimaprojektet er nå kommet opp i 1 030 millioner kroner. Dette er en økning på 94 millioner, eller 10 prosent sett i forhold til kostnadsoverslaget som ble lagt til grunn i årets statsbudsjett.

Av Ken I. Friskile

Hovedtyngden av kostnadsøkningen er kommet på Nordkapp-tunnelen og Havningsvåg-tunnelen med henholdsvis 26 og 27 millioner kroner. I kostnadsøkningen er det også innarbeidet et beløp på 35 millioner kroner til utforsking av gitter i forbindelse med fullførings av prosjektet.

Kostnadsøkningen for tunnelarbeidet skyldes mer omfattende vann- og frostsikring enn tidligere forutsatt, strengere krav til sikring og dyrere elektroarbeid.

Sammenlignet med det opprinnelige kostnadsoverslaget fra 1993 er kostnadsøkningen på 375 millioner kroner eller 57 prosent.



**Omdisponerer**  
Samferdselsdepartementet fastholder at forbindelsen blir åpnet for trafikk 1. juni 1999. For å klare dette må prosjektet tilføres om lag 80 millioner kroner ekstra i 1998. Samferdselsdepartementet legger opp til at behovet for økte bevilgninger i 1998 blir dekket ved midlertidige omdisponeringer av om lag 40 millioner kroner fra Stallogarprosjektet. Resten må skaffes til veie gjennom lån fra andre fylker, mot tilbakeføring av midlene i 1999. Samferdselsdepartementet sier i en pressemelding at de i forbindelse med statsbudsjettet for 1999, vil komme tilbake til refinansieringen av prosjektet.

# ET KJEMPESMELL PÅ VEIDNES!

**Onsdag 13. mai - klokken 14.30 ble gamle Bismarhallen rystet i sine grunnvoller nok en gang. Denne gangen var det siste salve på Nordkapp-tunnelen som ble avfyrt. Med stødig hånd fikk Fatimas far, Sigurd Berg Hansen og leder for ungdomsrådet i Nordkapp Ina Sandberg, fyre på lunta som tente siste ladning.**

Av Bernt-Aksel Jensen

Spenningsnivået var høyt og forventningene lå i lufta da nærmer 150 personer samlet seg til den historiske begivenheten. Dagen da det skulle markeres at resten av verden fikk veikontakt med Magerøya gjennom den 6,8 kilometer lange vegtunnelen under Magerøysundet var endelig kommet.

Programmet var som var stramt og inn-

holdsrikt var planlagt i samarbeid mellom Statens vegvesens prosjektlederkontor og Veidekkes anlegg på Kåfjord.

Klokken 12.30 startet ferden fra Honningsvåg til Veidnes - gjennom anlegget. På Veidnes ventet en kulturell aperitif på flere vis. Veidekkes kokke hadde laget en utmerket lapskaus, mens jentene fra 8. klasse i dansegruppa "Tunneltrubel" og vokalgruppa "Storm" underholdt.

**Siste salve**  
Så kom øyeblikket de inviterte gjestene hadde ventet på. Nærlig avfyringen av siste salve. Tjærlunta ble tent og medligninga startet. Tre minutter etter braket det skikkelig i europas lengste undersjøiske vegtunnel og folket jublet. Etter salva bar det nedover tunnelen i store staver, verneveste og hjelmer på snø. Det hele akkompagnert med hommusikk fra et lite 5 manns korps som spilte så det riktige jønnet.



Fatimas far, blir han kalt Sigurd Berg Hansen og lederen for ungdomsrådet i Nordkapp, Ina Sandberg, fikk øren av å tenne på lunta som markerte gjennomslags salven. Her intervjues de av Radio Nordkapps kringkastingsjef.

Vel nede på røysa delte Veidekke ut "skålustyr med innbøt". Etter at alle hadde fått sitt, kunne "skålkameratene" Svein Roska og Bergljot Skonord fra Statens vegvesen, samt Jonar Berg, Ingrid Dahl Hovland og Ole Arnfinn Opsahl fra Veidekke heve glassene til den berømtelige "skål på røysa". Eller som Bergljot sa det: "Velkommen til G-punktet i dette berømtelige hullet våres - og skål!"

Etter at arbeidere, gjester og pressefolk hadde fått sine bilder og sett seg om på G-punktet, startet Veidekke opp sin store hjullaster og banet veg gjennom tunnelen ved å laste ut den siste røysa. Dermed var det åpnet opp for at bussene, som

kom fra fastlandssiden, kunne kjøre gjennom laste opp, snu og returnere til fastlandet igjen.

### Tårer i øynene

Da bussene nærmet seg innslagsstedet på Vesterpollen, og passasjerene "fikk se lyset" ble det stor jubel, klapsalver og tårer i øynene på flere av de gamle styremedlemmene i Fatima AS. Gjennomslaget var et faktum. Folket hadde startet turen på Magerøya og kom ut på fastlandet. Utrolig! Etter disse begivenhetstrekkene gikk turen til idylliske

Repvåg. På Rorbussenteret der ble servert mat og drikke etter alle kokkekunstens regler, med den ikke ukjente Odd Einar Usti som toastmester ved bordet. Med sine poetiske evner og små limerick, ble måltidet en festforestilling.

Programmet for dagen ble avsluttet med underholdning der lokale revykrefter fra Magerøya spilte opp. Her var både Finn Arild Selnes og Torger Samuelsen, samt den nye vokalgruppa "Storm" som hadde flere spesielle tekster for gjennomslagsmarkeringa. Etter latter og jubel å bedømme falt underholdninga i smak både hos de lokale personene og Veidekkes ledelse som ikke er like vant med revykretene i Finnmark. Kommentarene etterpå var at denne markeringa var den flotteste og beste de hadde vært med på noen gang. Både Veidekke og vegvesjen sluttet opp om dette. Endelig en fjær i hatten til Fatimaprojektet!



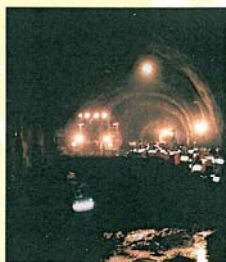
"Skålkameratene på røysa" Svein, Jonar, Bergljot og Ingrid klar til å bringe den store skålen for gjennomslaget.



Spenningen var stor blant de inviterte da de ventet på det store smellet. Her er alle samlet utenfor innslaget på Veidnes.



Folket samlet seg nede på gjennomslagsstedet, stemninga stiger. Korpsmusikken jønnet i tunnelen. Ordfører Bjørnar Pettersen i forgrunn.



Hjullasteren klar til å laste bort siste rest av røysa og dermed åpne opp for gjennomslaget i Nordkapp-tunnelen og fastlandforbindelsen.

Alle fotos: Bernt-Aksel Jensen  
REFLEXEN - NR 2 - 1998

## Skjånes har sluttet

Kunnskapen om Finnmark og Vadsø var nok heller mangelfulle hos den unge Magne Skjånes da han i januar 1963 gikk i land fra Hurtigruta i Vadsø. For det er ikke mange som møter Finnmarks vinteren med hatt og paraply, men det gjorde Skjånes. Bakgrunnen for reisen fra det langt mer naturvennlige Trøndelag til værharde Finnmark var en ny jobb - i Statens vegvesen.

Av Ken I. Friskilte

Noen ventet kanskje at han snart skulle gi opp og sette nesa sørover igjen. De tok feil, skammelig feil. Magne Skjånes ble i Vadsø og i Statens vegvesen. I januar gikk han av med pensjon etter 35 år i etaten. I løpet av disse årene skaffet han seg, naturlig nok, mye kunnskap om sitt nye hjemfylke og sin nye arbeidsgiver.

For å takke Skjånes for lang og tro tjeneste inviterte vegvesjen til middag med den nye pensjonisten og hans kone som bedestgjester.  
- Det er vemodig at du nå har bestemt deg for å gå av, men jeg ønsker deg selvfølgelig lykke til i tilværelsen som pensjonist, sa vegsjef Geir Johnsen i sin tale til pensjonisten. Vegvesjen dro fram en rekke historier fra Magnes virke i etaten.

### Glemmer aldri

- De første 8 årene hadde du en omflakkende tilværelse. Du arbeid bl.a. på Jærfjordfjellet, i Karasjøk og du gikk opp

den første linja for hellsåvegen over Senjalandet. Jeg glemmer aldri da vi sammen utførte siktingsarbeidet på Skjærbegattunnelen. Etter fullendt arbeid returnerte vi til Høusa. Da vi skulle gå i land, var du litt tidlig ute og havnet i sjøen med planer og alt. Det eneste vi i farten registrerte var hatten din som lå i flat i vannet. Utrolig nok så berget du planene, foralte vegsjefen.

Under og etter middagen vanket det mange varme ord til det nye medlemmet av pensjoniststanden. Det vanket selvfølgelig gaver fra tidligere kollegaer og en påskjønnselse fra vegvesenet for lang og tro tjeneste.



To veteraner i en konsentrert studie av en av de gamle den nye vegpensjonisten mottok under tilstelningen. Foto: Ken I. Friskilte

I sin takketalte trakk Skjånes som vegsjefen frem historier fra både før og etter at denne journalisten ble født. Magne Skjånes, som på papiret har avsluttet sin tid i etaten, avrundet sin vegvesenskarriere som stabilisator i vegvesens stab og ansvarlig for museale saker.

Og stikkordet "museale" gjør underutvirkende oppmerksom på at veteranen ikke helt er ute av systemet. Han sitter ennå i Rådet for Norsk vegmuseum og i Statens vegvesen Finnmarks museumsutvalg. Vi får alle håpe at Magne i mange år blir å se i korridorene på vegkontoret oppatt med å ta vare på etatens historie.



Magne Skjånes (tv), hans kone Solaug og vegsjef Geir Johnsen. Foto: Ken I. Friskilte

## Riksveg 94 Stallogargotunnelen:

# Opprinnelige overslag basert på usikre planforutsetninger

Planleggingsarbeidet i forbindelse med rassikring av Stallogargoflågan startet høsten 1994. Ulike alternativer ble utredet, og det ble valgt en tunnelloosning som ville gi den ønskede høy sikkerhet mot snøskred. Antatt total kostnad for prosjektet, som ville gi en 1170 meter lang tunnel, var 65 millioner kroner.

Reindriftra fikk imidlertid sterkt imot denne løsningen fordi vestre tunnelpåbygg kom i konflikt med reiness flytveien. Med bakgrunn i dette startet vegvesenet i 1996 planlegging av en lenggere tunnel på 2283 meter, der vestre påbygg var flyttet vekk fra reiness trekkvei.

I det siste kostnadsoverslaget på ca. 110 mill. kr. inngår i tillegg til tunnelen, 700 meter veg, nedlegging av dagens riksveg utenom tunnelen og nedlegging av masseleponi.

I forhold til opprinnelig kostnadsoverslag på 65 mill. kr. til dagens overslag er tunnellengden forlenget fra 1770 til 2283 m. Videre baserte det opprinnelige overslaget seg på erfaringspriser fra lavkonjunktur i anleggsbransjen. I dag er det høykonjunktur. Nye bestemmelser for helse, miljø og sikkerhet fra januar 1998 medfører i tillegg at det ikke er tillatt å bore og lade samtidig. På toppen av dette avdekkte en geologisk kartlegging utført i 1996 vanskelige fjellforhold enn først antatt. Dette har medført økt planlagt sikring av tunnelen.

Det grunnlaget Statens vegvesen hadde før det opprinnelige overslaget var således mangelfullt. Opprinnelig kostnadsoverslag var basert på usikre planforutsetninger og ikke dagens høykonjunktur i anleggsbransjen.

## Tryggere sykkeltrafikk

Etter at de nye sykkelreglene trådte i kraft 1. mai er det fortsatt lov å sykle på fortau. Men sykling på fortau, gangveg eller i gangfelt er bare tillatt når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller hinder for gående.

Syklister som nyter fortau og andre gangområder må dessuten passere glønde i god avstand og i tilnærmet gangfart. Reglene sier ellers fast at oppretting av eget sykkelfelt i kjørbanen skal skje ved skilting og oppmerking i asfalten.

Slik skilting og oppmerking er viktig for å synliggjøre at arealet er forbeholdt de syklende.

### Færre konflikter

- Disse bestemmelsene kan være med på å legge til rette for færre konflikter mellom syklist og andre trafikanter, og dermed færre ulykker der syklist er innblandet, sier samferdselsminister Odd Einar Dørum. Men for å oppnå positive

resultater som monner, vil vi følge opp med andre tiltak, blant annet utforming og bygging av mer trafikkikre gang- og sykkelveger, vegr og kryss. For de dårligste og mest trafikkfrie sykkelanleggene vil det bli laget planer med sikte på ombygging for å bedre sikkerheten.

- Statens vegvesen vil i tillegg gjennomføre kontroll- og utredningsarbeid, bedre skilting og informasjonstiltak, i samarbeid med Trygg Trafikk og andre organisasjoner sier Dørum.



REFLEXEN - NR 2 - 1998

## Hvilket syn har du?

Onsdag 11. mars gjennomførte trafikkkavdelingen en frivillig synstest på de ansatte ved vegkontoret. Grunnen til denne "syns-aksjonen", er at synet er den viktigste sansen i forbindelse med bilkjøring. Vi vet også at synet svekkes med alderen, og det skjer så gradvis at vi selv har problemer med å oppdage det.

Av Ole-Martin Rasmussen

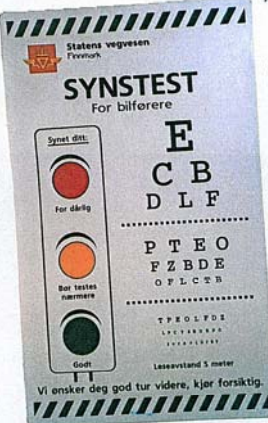
Hensikten var at alle som arbeider på vegkontoret skal bli bevisst på hvordan eget syn er, og at det ofte svekkes med alderen. I tillegg ble det informert om hva som børskall gjøres når en oppdager at synet svekkes.

Det var nesten 100 % oppslutning, 26,8 % av disse fikk beskjed om at de burde kontrollere synet sitt. 3,5 % tilfredsstillte ikke kravet til førekort. Ingen av disse personene var klar over at synet var svekket, og de fikk orientering om hva de må gjøre.

For at bilistene skal bli bevisst på, og kunne kontrollere eget syn, er det i Finnmark plassert ut synstesttavler i Alta



Tre av de ansatte ved vegkontoret i full gang med synstesten. Fra venstre ser vi: Asbjørn O. Store, Egil B. Hamner og Johan Egil Utst. (Foto: Ken I. Friskilæ)



(Nærskog), Kautokeino, (samisk tekst, v/Statsti), Porsanger (Bjørnes), og Vadsø (Andersby).

Selv om vi har godt syn i dag, men oppdager at det er anstengende å kjøre i mørke bør vi sjekke synet. Det kan være at dagsynet er

bra, mens nattsynet er svekket. Dette vil vi ikke kunne avsløre ved hjelp av synstesttavlene. Dette bør bilførere være oppmerksom på. En annen mulighet bilførere har for å kontrollere synet, er at de må kunne lese et bilskilt på 20 meter. Om de skulle oppdage at det er problemer må de oppsøke optiker for å få undersøkt synet.

Fire slike synstavler er plassert rundt om i fylket. Her kan bilførere sjekke om synet tilfredsstillende kravene for å innhale førekort. Hvorfor du på veit lys så er synet for dårlig. Gult indikerer at du bør oppsøke optiker. Grønt lys betyr som ellers i trafikken: KJØR.

(Foto: Ken I. Friskilæ)

## Senk farten for 6-åringene!

Også denne høsten gjennomfører Statens vegvesen en omfattende kampanje for å få bilistene til å ta hensyn til 6-åringene som begir seg ut i trafikken på veg til og fra skolen. Kampanjen er stort sett lik den kampanjen som ble gjennomført i fjor. Den gang klarte vegvesenet å få fokus på den nye gruppen med mye trafikanter.

Av Ken I. Friskilæ

Vegvesenet samarbeider med Trygg Trafikk og Politiet i gjennomføringen av flere av tiltakene i kampanjen.

Kampanjen retter seg først og fremst mot bilistene. 6-åringene har ikke utviklet den nødvendige trafikksikkerheten. Derfor må de voksne ta ansvar og hensyn til denne trafikantgruppen, sier avdelingsingeniør Astrid Eide ved trafikksikkerhetssesksjonen på vegkontoret.

### Ingen fysiske tiltak

I fjor brukte Statens vegvesen Finnmark en million kroner på å bygge 57 nye buss- og ventelommer i forbindelse med Reform 97. Lommene ble bygd over hele fylket og skal sikre skolebarnas på- og avstigning fra buss samtidig som de får en trygg plass å vente på skolekysken.

Vegvesenet planlegger ingen fysiske trafikksikkerhetstiltak (ts-tiltak) i forbindelse med at et nytt årskull av 6-åringer



starter på skolen, opplyser Eide. Årets ts-midler var imidlertid utrettelig rettet mot 6-åringene. Det vil derfor bli gjennomført en del tiltak rundt om i de kommunene som fikk utdeling fra disse midlene.

### Caps og reflekvest

Kampanjen "Senk farten" som er rettet mot bilførere blir videreført i år. Videre vil det i år som i fjor bli hengt opp bannere ved innfartsråene til de større tettstedene og byene i fylket. Samtidig vil skolebussene bli utstyrt med klistermerker og plakater.

For å gjøre 6-åringene mer synlige i trafikkbildet vil vegvesenet like etter skolestart, dele ut gratis caps til samtlige 1. klassinger i Finnmark. Senere, når høstmørket gjør sitt inntog, vil etaten med støtte fra ts-midlene, utstede de samme barna med reflekvest.

Gjennom Statens utdanningskontor vil vi rette en innsats mot skoleverket. I tillegg vil skolene motta en henvendelse fra oss hvor vi ber de ta kontakt dersom de ønsker at

vegvesenet skal stille på foreldretrær med informasjon. Eide opplyser videre at det vil bli gjennomført trafikkgrestringer ved en del skoler som ligger ved sterkt trafikkerte riks- og fylkesveger.

### Satsningsområde

6-åringene er et satsningsområde i fylkeskommunen. "Trafikksikkerhetsplan for Finnmark, 1998-2001". I denne planen understrekes det bl.a. at forholdene på Finnmarksvegen med lange, mørke vintre må vektlegges ved gjennomføringen av tiltak. Fjorårets storinvestering på buss/ventelommer og årets utdeling av reflekvest er av de tiltakene som følger opp dette kravet.

På bakgrunn av 6-åringenes manglende trafikale evner og ferdigheter har Transportkonkommisn institutt utarbeidet kriterier for hva som er farlig skoleveg for denne trafikantgruppen. Kriteriene dreier seg om risikofaktorer ved ferdel langs veg, kryssing av veg og særskilte forhold på og ved veg. Kriteriene er knyttet opp til trafikktype, reguleringer, fartsgrenser og forhold som kan avlede barns og førers oppmerksomhet.

## Brannøvelse avslørte kritikkverdige forhold

Om formiddagen torsdag 12. mars kimte brannalarmen i korridorene på vegkontoret. Denne gangen var det bare en øvelse hvor målet bl.a. var å se om vegkontorets "innbyggere" benyttet rømningsvegene.

Det tok ikke lang tid før de fleste var ute av bygget. Dette var kanskje det eneste positive med hele øvelsen. For øvelsen avdekket at ikke alle ledere og ansatte kjente branninstruksen. Noen ansatte hadde engang ikke fått utdelt instruksen.

Det var videre en del forvirring blant lederne om hvem de skulle melde fra til dersom seksjonen/avdelingen hadde savnede. Under evalueringen i kantina etter brannøvelsen ble det påpekt at dette kan

løses ved at den brannansvarlige synliggjøres, f.eks. ved å utstyre denne med en god synlig vest.

Noe som må betones som svært alvorlig var at enkelte ignorerte brannalarmen. De ble værende igjen på kontoret til tross for at de kunne høre alarmen som kimte i korridorene.

Brannøvelsen avslørte videre dårlige rutiner i forhold til å vite hvor mange som

til en hver tid oppholder seg på bygget. Hvem er sykk i dag, hvem er på tjenestereise og hvem er bare ute en tur? I tillegg var det ingen som fant det for godt å ta med seg besøksprotokollen. Denne skal gi en oversikt over hvem som til en hver tid er på besøk. I å igjen i resepsjonen.



## Logo konkurranse!

3. mai 1967 ble bedriftsrettslaget Veiva offisielt medlem i Norges bedriftsrettsforbund. Det vil si at Veiva hadde 30-års jubileum i fjor, noe som gikk både styre og medlemmer hus forbi. Men, om det ikke ble markert i 1997, så skal vi sørge for å markere det i 1998. Og hvorfor ikke starte med å gi Veiva en offisiell logo?

Etter å ha pløyd gjennom gamle permer fra Veiva's morgen, kan man trygt si at kjert barn har mange ansikter. Diverse utforminger og layouter har vært brukt, men ingen som dagens styre i Veiva fant bedriftsrettslaget verdig. Vi utlyser herved årets logokonkurranse, og logoen må inneholde følgende:

- B.L.L. Veiva (små eller store bokstaver i Veiva)
- Stiftet 3. mai 1967
- Ellers kan både Vadsø, Finnmark og Statens vegvesen nevnes i logoen. Vegvesenets etasmerke - den velkjente "kråka" - må ikke brukes.



Til slutt kan nevnes at jubileet vil bli markert ytterligere i løpet av året, så følg med.

## Mange med sommerdekk i februar

Nesten hver femte svenske bilist (17 prosent) kjører med sommerdekk om vinteren, viser en svensk undersøkelse.

Undersøkelsen ble gjennomført ved en tilfeldig kontroll av parkerte biler, hvor høyre fram- og bakdekk ble undersøkt på 2100 biler over hele Sverige.

Undersøkelsen avdekket store forskjeller mellom sør og nord-Sverige. I Skåne

kjører nesten halvparten på sommerdekk, mens nesten alle i de nordlige delene av landet brukte vinterdekk da undersøkelsen ble gjennomført i slutten av februar, melder svensk tekst-tv.



## Restriktiv holdning til sponsormidler

Statlige forvaltningsorganer er nå pålagt å følge en restriktiv holdning når det gjelder å yte og motta sponsormidler. Slik virksomhet skal i det enkelte tilfelle forelegges det enkelte fagdepartement for avgjørelse. For Statens Vegvesen innebærer dette at eventuelle søknader må forelegges samferdselsdepartementet.

Av Vuokko Nilsen

Bak det hele ligger en utredning fra Arbeids- og administrasjonsdepartementet. Et slikt samtykke skal innhentes i hvert enkelt tilfelle.

Departementet viser til at forvaltningsbedrifter som befinner seg i en monoposistilling, ikke kan begrunne sponning utfra hensynet til konkurranse. Sponning med den begrunnelse at dette kan ha positive virkninger innad f.eks. i form av økt lagid i virksomheten, aksepteres heller ikke. Ordinære forvaltningsorganer kan verken yte eller motta

sponsormidler uten samtykke fra fagdepartementet. Et slikt samtykke skal innhentes i hvert enkelt tilfelle.

Det foreligger ikke noe formelt regelverk som regulerer statlige virksomheters adgang til å motta sponsormidler. Retningslinjene for mottak av gaver skal derfor anvendes så langt disse passer. Adgangen til å motta sponsormidler må likevel anses for å være snevrere enn adgangen til å motta gaver, ettersom det ved sponning stilles krav om gjensjtelser.



## Bedriftsrettslaget Veiva: Stor aktivitet i 1997

Veiva har etter hvert opparbeidet seg en stødig økonomi, og hadde i fjor 46 aktive medlemmer og 28 støttemedlemmer. Dette er det største medlemstallet på flere år. I følge årsberetninga til laget kan årsaken til dette være at det er flere idrettsgrenser enn tidligere. I tillegg er det nye trimrommet ferdig oppusset og tatt i bruk.

Av Vuokko Nilsen

Laget deltok i fjor i "sykle til jobben"-aksjonen. Veiva har også fått muligheten til å være med på bedriftsbowling i velferdsbusset til forsvaret.

Det kan også nevnes at Veiva deltok i de årlige aktivitetene håndball på Gol, fotball i Oslo og orientering i Akershus. Dessuten arrangerte Veiva innendørs seire i fotball for menn.

Damehåndball - sesongen startet rett etter sommerferien i fjor. Treningen begynte i aulan ca. 26. august med Hallingkastet på Gol som mål. Resultatmessig gikk det ikke så bra; to tap endte med sifrene 22-2. For gutta gikk det bedre i Hallingkastet. I første kamp ble det tap, men i de to øvrige kampene ble det seier. Det ble likevel ikke plass i finalen.

I fjorårets bedriftsfootballcup kom gutta heft frem til finalen, som desverre endte med tap. Jentene som også stilte lag, måtte se langt etter en finaleplass.

Under vegmesterskapene i ski og orientering var veiva godt representert. Til VM på ski på Lillehammer i februar og til VM i orientering i Akershus i september deltok tilsammen 18 aktive Veiva-medlemmer.