



Returadresse:
Statens vegvesen Finnmark
9800 Vadso

Fallseier til Torgeir

Vegkontorets coladrikkende idrettsorganisasjon, Torgeir Strand, går og springer ikke av veien for å gjøre sine kolleger forlegne. Under orienteringsløpet Myggsprinten i Pasvik 27. juli stupte han i mål og slo sin kollega fra vegkontoret, utbyggingssjef Øistein Åsmul (som rik-



tignok er 15 år eldre) - på målstreken. I innspurten snublet Strand og klarte på den måten å fly gjennom luften slik at hans hode og brystkasse passerte målstreken hårført foran Åsmul, som krysset mål på foreskrevet, normal måte, med beina i bakken og kroppen i loddrett posisjon. Torgeirs omfangsrige midtparti ble liggende igjen på utsiden av målstreken, men han ble likevel dømt foran Åsmul. Målpasseringen ble registrert til 4,8 på Richters skala på jordskjelvtasjonen på Kjeller.

Kort

sommersesong



Det har vært en lang vinter og blir sikkert en kort sommer. Når dette leses er det allerede høst, og snøen kommer tidsnok. Av beredskapsmessige grunner må vi i vegvesenet være forberedt på alt, til og med at det må ryddes snø i begynnelsen av august. Når det skjer må vi kunne handle raskt, derfor er arbeidsvarlingskilletet på Havøysundvegen bare snudd litt til siden, slik at vi hele tiden har rød beredskap til snøen igjen faller og stenger vegene våre. (Foto: Steinar Sværen)

REFLEXEN

Bladet til Statens vegvesen Finnmark

Nr. 3 - 1996

Langs riksveg fra hytte til hytte

Dugnad for asfalt

Finnmarks flotteste hemmelighet



Statens vegvesen
Finnmark

Det har vært en lang vinter og blir sikkert en kort sommer. Når dette leses er det allerede høst, og snøen kommer tidsnok. Av beredskapsmessige grunner må vi i vegvesenet være forberedt på alt, til og med at det må ryddes snø i begynnelsen av august. Når det skjer må vi kunne handle raskt, derfor er arbeidsvarlingskilletet på Havøysundvegen bare snudd litt til siden, slik at vi hele tiden har rød beredskap til snøen igjen faller og stenger vegene våre. (Foto: Steinar Sværen)



Statens vegvesen
Finnmark

Bidragstyttere i dette nummer:

- Berns-Aksel Jensen
- Frank Rødal
- Tor Kildal
- Eliens Lindseth
- John H. Jakobson
- Nina Hengland
- Ragnhild Basso
- Lars Nibe

Utgit av Statens vegvesen Finnmark

Bilutfordringen 18
9800 VADSO
Telefon 78 95 01 08
Telefax 78 95 33 52

Grafisk produksjon

Trykkforlag Finnmark AS

Oppslag 1700

Forsidebilder:
Steinar Sværen, Frank Rødal, Herulf Nymoen og Lars Nibe

I dette nummer:

Hjundren i Gandvik	2
Leider	3
Farvel Finnmark	3
Dobbeltt så dyr som planlagt	4
Nye seismikkakki	5
Grenseløst samarbeid i Finnmark	6
Sinnsat i fjern	7
Langs riksveg fra hytte til hytte	8
Finnmarks flotteste hemmelighet	10
Akan - Kan du?	12
Dugnad for asfalt	13
Betong girler på Kvalvombreen	14
Få løstinger i Finnmark	15
Biloppø for Midtstatsen	16
Vellykket samarbeid i Alta	17
Ut på tur - aldri sur	18
Vegvesen 1996	19
Tips for pensjonistene	20
Personality	21

Takk til Astrid Elide
for alle gode ideer.

fra Sør-Varanger
vegarbeider-
forening foran
oppsynsmanns-
boligen som skal
bli klubbhytte i
Gandvik.



75 kvadratmeter hytte, fem mål sjøtomt, 70-80 meter fra riksvegen og ingen festeavgift. Det er nøkkeltallene bak Sør-Varanger vegarbeiderforenings hyttedrøm. I løpet av høsten regner klubbleder Ingeir Kristiansen med at brakkene, som skal bli foreningens hytteplass, er på plass på grunnmuren.

Med fire soverom, storstue, sauna og kjøkken blir det en idyllisk beliggende foreningshytte der anleggseieren i Gandvik i dag ligger. -Idéen om en hytte til foreningen begynte å ta form da vi i 1988 fikk overta en gammel enhetsbrakke i Perbekken. Men denne var så gammel at den var muscal, og vi fikk senere tre nyere moelvenbrakker i bytte for den, forteller Torbjørn Mortensen og Ingeir Kristiansen fra foreningen. Da var de dessuten godt i gang med å vurdere tomtesaken og det gikk rykter om at leiren i Gandvik skulle fjernes, slik at tomtene der ble frigjort.

Oppsynsmannsbolig

På tomtene i Gandvik står det i dag en anleggseier og en oppsynsmannsbolig like nedenfor. Anleggseieren skal selges, mens Sør-Varanger arbeiderforening har fått feste den østligste delen av tomta, og overtatt oppsynsmannsboligen. Sammen med de andre brakkene

foreningen har fra før skal det bli et flott tilbud. I løpet av høsten skal det støpes grunnmur og få brakkene skal på plass, forteller Kristiansen og Mortensen til Reflexen.

-Vi skal også sette på nytt veivest tak, men det er ikke sikkert vi klarer det før neste år. I alt regner vi med å investere mellom 15.000 og 20.000 kroner, i tillegg kommer selvfølgelig inventar og utstyr til hytta, forteller de.

Tilbud til alle

For vegarbeiderforeningen i Sør-Varanger er det et rent velferdstilbud, spesielt til klubbens medlemmer.

-Men vi vil regner med at det blir utleie også til andre i vegvesenet, understreker de.

-Og vi regner med at det blir attraktivt. Her er det flotte fiskeplasser, både på sjøen og i fjellet, jaktterreng og skiterring, orienterer de. -Og så russedamer, legger Torbjørn Mortensen spøkefullt til.

Liten klubb

Det blir et stort løft for klubben som i dag har 23 medlemmer og 28 pensjonistmedlemmer.

-Men kanskje dette fører til at vi får flere medlemmer, når de ser hva vi får til, spøker de.

Selv har de både hytter, campingvogner og båter, men ser fram til et samlingssted for alle i klubben.

-Vi håper selvfølgelig at dette skal øke den sosiale kontakten mellom oss som høyer til i klubben, understreker de.

Tekst og foto: Steinar Sværen

Det blir redaktørskifte i Reflexen. Etter fem år i vegvesenet i Finnmark har jeg bestemt meg for å prøve noe nytt. Jeg vet enda ikke helt hva, men reser mot sør på leting etter nye utfordringer.

Å arbeide med informasjon i en organisasjon som vegvesenet i Finnmark er i seg selv en stor utfordring. Med kontorer og stasjoner spredd over hele fylket, arbeid på veien, sommer og vinter, over alt og det siste året: En organisasjon som fortsatt forsøker å gå seg til og komme på plass. Det har vist seg at informasjonen ikke lenger flyter like lett mellom alle ledd i organisasjonen nå, som det gjorde tidligere. Informasjonsansvaret er fortsatt forankret i linjen, så formelt sett er det arbeidsledelsen som må ta et sterkere ansvar for informasjonen. Dårlig informerte medarbeidere er dårlige medarbeidere. Og det er lederens ansvar. Først da kan vi oppnå målene som ble satt i omorganiseringarbeidet.

Finnmark har vært et spennende fylke å arbeide i, med en rikdom bare vi som bor (eller har bodd) her kan forstå - og virkelig sette pris på. Med fare for å gripe til utslitte flosker, så er det kontrastene jeg vil huske best. Mellom det ytterste forrevne skjær og viddas storhet, mellom kyst og innland, sommer og vinter, den ene dagen så forskjellig fra den andre. I Finnmark kan vi bare vente det uventede.

Det som likevel vil være mitt bilde av Finnmark er ikke snøstormer eller værstemning som det aldri blir noe av, 17. mai med snøskavler alle vegger eller sommerdager på stranden. Det jeg vil huske på er geiterams på rekke og rad langs vegkantene. Etter mange mil nesten uten at det vokser noe som helst i det karrige landskapet står geiteramsen der, med knallsterke farger, og lyser opp veggrofene i august. Hvorfor har ingen skrevet hyllingsdikt til geiteramsen, slik Alf Prøysen skrev for løvetannen?

Geiteramsen er på mange vis som Finnmarkingene - fargerike, stolte, vakre og heftige. Slik vil jeg huske Finnmark.

Takk for meg!

Steinar Sværen

FORMER I FJELL

Det gjelder å ha «øyen med seg», som det heter. Forleden fant vi disse flotte tegningene i fjæra på utsiden av Bismarhallen ved Magerøysundet.

Som vi ser har tidens- og tidevannets tann gnaget og vasket over steinen i fjæra i tusevis av år. Dermed har det avtegnet seg et flott mønster i steinhellene nede i fjæra.

Magerøya har mange flotte formasjoner som strukturgeologene nesten får ereksjon av. Sånn er det bare på Magerøya....



NYE SEISMIKSKUDD

Spørsmålet om hvordan fjellforholdene er i området utenfor Bismarhallen, er ett av de store spørsmål som stilles for Fatimaprojektet. I uke 34 ble det skutt nye seismikkudd på sørsiden av Bismarhallen for å ytterligere å avdekke fjellforholdene.

- Vi har gjort alt som skal i våre forundersøkelser. Men likevel ble det tatt en «re-skyting» for å være helt sikker på at undersøkelsen våre tidligere stemmer, forteller byggeleder Svein Roska ved Nordkapp-tunnelen. Det ble i tillegg skutt seismikk i områder hvor det ikke tidligere var skutt. Hensikten var å få avklart hvor langt fjellforholdene strekker seg.

To av landets fremste eksperter på seismikk, Ole Christian Pedersen og Arild Olsen fra GeoMap, hadde tatt turen nordover. Begge har vært på forundersøkelsen for Nordkapp-tunnelen. Arild var også med i da tunnelen under Bussesundet ble undersøkt.

Med avanserte datamaskiner og følsomme instrumenter hadde de tatt plass like over fjelldet på Bismarhallen. Karene ble assistert av Svein Roska, Hugne Hønsen og Stein Pettersen fra vegvesenet, samt Torgeir Vik fra AS Veidekke. Et par dager ble det skutt og registrert lyd-hastigheter i berglagene på utsiden av Bismarhallen,



samt at det ble skutt inne i tunnelen siste dag.

I følge GeoMap karene er det ikke noen grunn til å vente at fjellforholdene vil forandre seg så lenge arbeidet pågår inne i Bismarhallen. De foreløpige registreringer tyder ikke på at det er endringer i forhold til de registreringer som ble gjort i forundersøkelsen.

Lydbølgene forplanter seg i fjellet som om det er godt fjell - altså at det oppnås høye hastigheter. Det er i alle fall den umiddelbare konklusjonen av undersøkelsen.

Tekst og foto: Bernt-Aksel Jensen

Arild Olsen og Ole Christian Pedersen fra GeoMap gjør klar for en ny ladning seismikkudd på sørsiden av Bismarhallen. Vegvesenets Stein Pettersen benytter sjansen til et lite fem-minutt og en kaffeopp i godvær.

Dobbelt så dyr som planlagt

Kobbhollet bru på Fatima-anlegget står for en av de største budsjettsprekene på prosjektet. Når arbeidene nå har startet opp er kontrakten med entreprenøren Selmer AS på 99 millioner kroner, 44 millioner mer enn i det første kostnadsforslaget da brua var planlagt og Fatima politisk vedtatt. Kostnadsøkningen skyldes i første rekke strengere krav til konstruksjonen og forventninger om dårlig vær i området.

Brua skal stå ferdig innen 15. oktober 1998. Fram til nå har brukarbeidene gått som planlagt, og i første halvdel av august var tre av de seks senkekassefundamentene ferdig sprengt og gravd ut under vann og to var ferdig mudret til fjell.

«Golden Bridge»

Brua var opprinnelig planlagt fundamentert på frittstående stålrospeler i sjøen og beregnet å koste cirka 55 millioner kroner.

Men rett før anbudstulysning høsten 1995 måtte fundamenteringa av brua endres til senkekasser i betong. Årsaken til endringen var hovedsakelig at Vegdirektoratet forlangte at maksimal antatt vind og bølge i løpet av 50 år måtte regnes å opptrø samtidig, og at det høsten 1995 ble innført regler som forbyr strekkforankring av frittstående stålrospeler i sjøen.

Etter den store kostnadsøkningen har brua av «vonde tunger» på vegkontoret fått navnet «Kobbhollet Golden Bridge».



Ombord på mudringsbåten følges arbeidet nye av informasjonskonsulent Bernt-Aksel Jensen (t.v.), byggeleder Arnt Edmund Ofstad og kontrollingeniør Øystein Pettersen. Bak ser vi Selmers mann som styrer spakene.

Brutype

Brua har total lengde 520 meter. Bruoverbygningen utføres som stillkasse i samvirke med betongbrulplate. Overbygningen understøttes av pelefundamentert landkur i akse 1 og fjellfundamentert landkur i akse 8, samt mellomliggende pilare i sjøen. En pilar består av søyle på senkekassefundament. Senkekassene skal plasseres på inntil 32 meters dyp.

Vindforhold

Brua ligger i et område hvor vindforholdene kan være ekstreme. Høsten 1994 og vinteren 1995 ble vindforholdene kartlagt nøyaktig ved vindmålinger på brustedet. Den kraftigste vinden som ble målt i denne perioden var 42,1 m/s (over 150 km/h) - grensen for orkan er 32,5 m/s. Dette førte til at dimensjonerende vind (maksimal vind i løpet av 50 år) for brua i kast opp til tre sekunder ble satt til 56 m/s, det vil si at brua er forsterket slik at den skal kunne tåle vind opp til 200 kilometer i timen, samtidig som den

skal stå i mot 50-års bølgen.

Alternativ utførelse

Etter kontrakten med Selmer AS ble underskrevet fra entreprenøren lagt fram forslag om å produsere senkekassene på land i Stavanger. Senkekassene skal så settes på store lektre som slepes til brustedet og ved hjelp av store kranpisk plasseres senkekassene på havbunnen. Endelig avgjørelse om produksjonssted og produksjonsmåte for senkekasser er ennå ikke avklart.

For Statens vegvesen er Arnt Edmundo Ofstad byggeleder for brukarbeidene. Han har erfaring fra større prosjekter i Troms og Møre og Romsdal fylker. Videre er Øystein Pettersen fra vår egen produksjonsavdeling ansatt som kontrollingeniør. Øystein har blant annet erfaring fra bygging av fergekaier.

**Tekst: Tor Kildal
Foto: Steinar Sværen**



Det må ryddes plass på havbunnen der senkekassene skal plasseres, både med sprengning og mudring. Grunnarbeidene på Kobbhollet bru var vanskelige fordi det var uvanlig mye sand og leire som seg inn og fylte sjøen.



Noen skal hjem, andre på jobb. Karene fra Troms og Sogn møtes på «Ørneredet» hver gang noen skal hjem på fritiden, mens andre skal starte en ny arbeidsdag. Karene er godt fornøyde med oppholdet i Honningsvåg og boligkvarteret sitt.

Grenseløst samarbeid i Finnmark

Unikt! Et ord som ofte brukes om

Fatimaprojektet. Ikke bare blir den verdens lengste og nordligste vegtunnel den dagen vegen åpnes. Statens vegvesen omsetter sine vyer om å samle Norge til ett «vegrike». Mannskaper fra Sogn og Fjordane, Nordland, Troms og Finnmark fylker samarbeider om å gjøre egenregidelen av «Honningsvåg-tunnelen» ferdig. 2500 meter av den 4,4 kilometer lange tunnelen skal vegvesenets selv bygge. Resten er overlatt til entreprenøren Mika AS. Et unikt samarbeid over mange fylkesgrenser.

Vi skal ikke påstå at det råder en «ubehagelig forvirring» i Honningsvåg-tunnelen. Riktignok er det flere målføre å høre ettervert som skiftene går sin gang. Men alle på norsk.

Lettest er det for oss finnmarkinger å forstå tromsværing og nordlendingene. Mer innfløkt blir det å følge sognemalet. Der gjelder det å ha lyttesansen skjerpet, forsøke å nikke på de rette plassene, og dra til med et smil når de andre gjør det. Hintu har det gått bra.

I månedsskiftet august/september var inndrift på Honningsvåg-tunnelen passert 1300 meter. Dermed gjenstår det en drøy kilometer å drive for vegvesenets egne folk.

Finnmarkinger er med

På alle skiftene er det en finnmarkinger med. Nils Ottar Persen er oppsynsmann på skift 3, mens Bjørnar Johansen bakstufarbeider og driver på samme skift. Skift 3 er nordlandsskiftet. På skift 2, sogneskiftet, er Sigurd Nango bakstufarbeider og reparatør.

Sogningen Sigmar Natvik er oppsynsmann. På skift 1 er Jørn Olsen driver og bakstufarbeider. På dette skiftet rår tromsværing, med Viktor Bergvoll som oppsynsmann. I tillegg er finnmarkinger Birger Mathisen og Stål Pedersen reservert til tunnelarbeid.

Nordsjøordning

Skiftordningen er ikke spesielt sosialt lagt opp. Arbeiderne går den såkalte «nordsjøordninga», 12 dager på jobb og ni dager fri. Det er alltid to skift på jobb, mens ett har

fri. Klokken 06 på morgenen starter førsteskift sin arbeidsdag. Først klokken 16 får de avløsning. Andreskiftet fortsetter til klokken 02 på natta før de kan vrenge av seg «lompen» og stupe mot hodeputa. Slik går dagene så lenge det er arbeidsøkt.

«Arbeidsordninga» er ikke spesielt sosial. Kontakten med det andre skiftet er minimal. Kun i helga er det mulighet til å ta en prat sammen. Dessuten avreisedagen. Da møtes avtroppende og påtroppende skift, forteller Viktor Bergvoll og Sigmar Natvik. Da vi møtte de to en fredag formiddag var Viktor på hjemtur, mens Sigmar skulle starte arbeidsøkt.

Manuell rensk

Sigmar, som trives godt i Honningsvåg og med tunnelmiljøet, sier seg fornøyd med organisasjonen som er bygd opp rundt deres drift.

-Den største forskjellen er ligger

i arbeidet. Boring, rensking og rapporteringsrutinene er forskjellig her. Dessuten er det andre fjelltyper enn de vi er vant med. Vi er vant med mer «sprak-fjell» som krever mer mekanisk rensk. Her blir det mye manuell rensk, som sliter på helsen mer. HMS arbeidet blir enda viktigere da, påpeker Sigmar. For han er dette en fin erfaring å ta med seg, og han vil gjerne ta flere jobber utenfor sitt fylke om det skulle by seg en anledning.

Papirflyt mellom fylkene

-Vi hadde litt forskjellige arbeidsmetoder i startfasen. Vi fra Troms og nordlendingene var nærmest hverandre i arbeidsmetoder. Men alle har vi lært av hverandre, og tilpasset oss et slags felles system for Honningsvåg-tunnelen. Slikt sett har samarbeidet over fylkesgrensene vært positivt, sier Viktor Bergvoll.

-Vel mye papirer og rapportstykker er hans anskopunkt. Noe som

skyldes at rapporter og faktura krysser fylkesgrensene flere ganger før de endelig er ferdig på sin vandring. Og med litt forskjellige rutiner på en del av systemene blir det lett litt kryll. Men det går seg til det meste, påpeker han.

Bor i Ørneredet

Uansett hvilket hjemfylke har alle vært svært fornøyde med boligen «Ørneredet». Boligkvarteret leier vegvesenet hos kommunen, og er den tidligere stasjonsbygningen til Luftforsvarets stasjon i Honningsvåg. Tunneldriverne bor i dag på det som var offiserenes boligkvarter. Når i tillegg maten og stellet på anlegget er godt - ja da forblir de fleste problemer som bagateller å regne i en tunneldrivers hverdag.

Tekst og foto: Bernt-Aksel Jensen

Småsei i fjæra

Enkelte trekker i tvil fordelene magerøypværingene hevder de har ved å bo på øya. Som kjent er øyfolket ikke kjent for å slå av til bekjente.

En av fordelene kunne noen av vegvesenets folk, sammen med folk fra GeoMap og Veidekke erfare tidligere i høst.

I Magerøysundet, på sørsiden av Bismarhallen, ble det gjort noen seismiske undersøkelser. Været var glimrende og havet lå flatt som et stuegulv, seilfagene veltet sei i stimer av åte utenfor fjæresteinene. Det gav byggeleder for Nordkapp-tunnelen, Svein Roska, en glimrende ide. Som kjent er han en mann av handling.

På et øyeblikk hadde han fått ut dørga og sprellende sei i låten. Så for riktigg å sette en liten spis på oppholdet til et par av karene fra Oslo-gryta bid byggeleder Roska på nykøkt sei og lever - servert på en høvelig flat stein i fjæra.



Sjefskokk Svein Roska (t.v.) serverte Ole Chr. Pedersen, Hugne Hansen, Torgeir Vik og Stein Pettersen den lekreste ferske sei i fjæra.

Vi kan love at stormåsen satt med tåre i øynene like ved og så på at noen slukhalsar av menneskearten stekte i seg hvert et fiskestykke. Magerøya er herlig!

Tekst og foto: Bernt-Aksel Jensen

Langs riksveg fra hytte til hytte

Det er ikke bare gjennom Den Norske Turistforening vi kan dra fra hytte til hytte. Som ansatte i Statens vegvesen er det over hele landet en rekke bedriftshytter og overnattingssteder der vi kan bo for en rimelig sum. Med litt planlegging og flaks kan hele eller store deler av ferien legges opp som en hytte til hyttetur, i varierende vegterreng, fra sjø til høgfjell.

Vår ferie startet 22. juni med Sørlandet og Vestlandet som mål. Med vegvesenets «ferie og fritidskatalog» for hånd startet planleggingen hjemme tidlig i mai og vi tenkte vi skulle prøve utieitbudet i etaten.

Fortrinsrett for egne

Vi bestemte oss for reiseruta og tok kontakt med fylkene vi skulle til. Men selv om vi var tidlig ute fikk vi ikke bekreftet bestillinga. De fleste fylkene reserverer ikke hyttene til andre tidligere enn to uker før aktuell ledetid, fordi fylkets egne tjenestemenn har fortrinnsrett. Servicen vi fikk var imidlertid upåklagelig, selv om alt var usikkert helt til like før vi skulle reise.

Men fordi årets ferie var så tidlig på sommeren var det bare i to fylker vi ikke fikk hytta vi hadde ønsket, ellers hadde vi full klaff.

Nøkler i posten

Vi fikk nøklene og informasjon om hyttene tilsendt i posten og turen kunne starte. Bil, tog og båt ble benyttet for å komme mot sør.

Den første vegvesenhytta var Rognstranda i Bamble i Telemark. Hytta ligger fint til i utkanten av en campingplass. Vi var de første fra et annet fylke som fikk leie denne hytta. Den var velutstyrt og meget koselig, med mye uteplass. Det eneste minuset var at det ikke var innlagt vann og heller ikke avløp.

Stoppet oppussing

Dagen etter gikk turen videre til

Kvellandstrand i Flekkefjord. Her har vegvesenet innlåst et hus i like ved fergeleiet og vi fikk hele det toetasjes huset for oss selv. Huset var under oppussing, men de tok en pause med det innvendige mens vi var der.

Det hadde ikke sett så veldig forlokkende ut på bildet av huset vi fikk tilsendt før turen startet. Men vi var mektig imponert da vi kom inn. De hadde gjort en kjempejobb guttene som jobbet med oppussingen. Det var bare helt topp. Det ble til og med montert opp en parabolantenne mens vi var der.

Vi hadde også egen båt til disposisjon og vi fikk oppleve Sørlandet fra sjøsiden da vi var på en fem timers båttur i skjærgården. Vi var på Kvellandstrand i to dager og fikk høre at huset var bortleiet for resten av sommeren.

Snevør i juli

Neste vegvesenhytta var Utviksfjellet i Sogn og Fjordane. En kjempefin hytte med meget høy standard. Fra Utviksfjellet gikk turen videre til Møre- og Romsdal hvor vi hadde en overnattingsplass på Geirangerfjellet. Hytta var av en helt annen standard enn det vi var blitt vant til, men så har den også stått der fra 1880. Der var innlagt vann, men ikke strøm. Ellers var hytta velutstyrt. Vi fikk inntrykk av at den var meget populær på vinteren, og vinter fikk vi også oppleve neste morgen. Vi våknet til et skikkelig snevær 5. juli, men heldigvis tinte sneen på veien før vi startet turen ned fra fjellet.

Sogn og Fjordane rundt

I Sogn og Fjordane har vegvesenet flere hytter og hyggelige kontaktpersoner i hytteutvalgene som gjerne tar konkurransen opp med turistnæringen i hjemfylket og driver god reklame for sitt eget fylke.

Vi fikk et strålende tilbud om å få lagt opp en rundtur i Sogn og Fjordane med hele seks forskjellige hytter rundt om i fylket, så vi skulle få sett alt det de hadde å by på. Dessverre hadde vi ikke tid til det denne gangen, men med så flotte hytter reiser vi gjerne tilbake.

Dårlig hjemme

Det er et imponerende utvalg hytter vegvesenet tilbyr i de forskjellige fylkene. Det er imidlertid skuffende at vi ikke har noe å tilby her hjemme i turistfylket Finnmark. Olaustua i Karasjøen er solgt og på vegstasjonene er det stort sett fullt av våre egne folk på tjenestereise hele sommeren. Til og med Høgvala på Skaidi er helt stengt av sommerstid, både for våre egne ansatte og for reisende fra andre fylker.

Hytteferie med Statens vegvesen ellers i landet kan vi imidlertid anbefale på sterkest, og reis gjerne fra hytte til hytte.

Tekst og foto: Ellen Lindseth



Det er forskjell på standarden på hyttene rundt om. I Finmark minner det vel mest om denne som vi fant like utenfor Molde. (Foto: Frank Rødal)



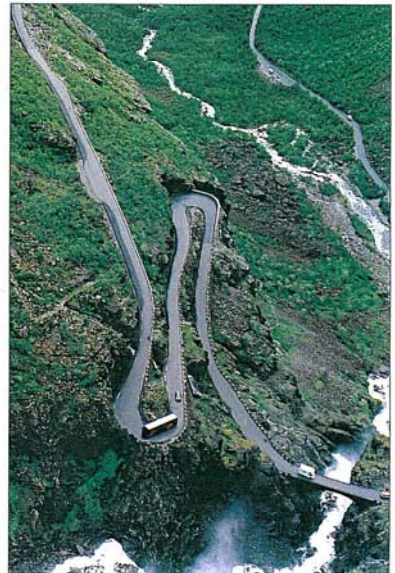
Utviksfjellet i Sogn og Fjordane var turen flotteste hytte med en fantastisk beliggenhet. Hytta var velutstyrt og klar til å ta i mot store og små selskaper.



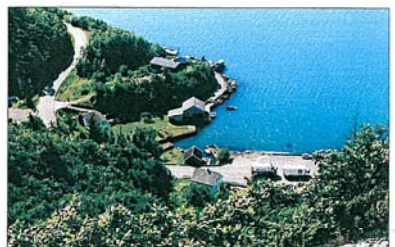
Hytta i Bamble i Telemark var fin og ny, men har ikke innlagt vann og avløp. Men nok av tulleplass utenfor og flott beliggenhet.



Hjemtjenesten ble sterk da vi våknet og alt var hvitt 5. juli. Finnmarkskamper på Geirangerfjellet i en hytte fra 1880.



De må ha vært gale de som planla og bygget Trollstigen, men for et imponerende syn!



Kvellandstrand i Flekkefjord i Vest-Agder lå flott til like ved fergeleiet. Vegvesenets hus ser vi taker på på landsiden av fergeleiet.

Akan - Kan du?

Alkoholisme og kolleger med andre alkoholproblemer er utfordringer for Akan-komiteen i vegvesenet. Når en arbeidskamerat begynner å få problemer hjelper man ingen ved å skjule problemene, verken kollegaen eller en selv. Njutnevnt komiteleder Johnny Michelsen ønsker i større grad at kolleger bryr seg og tør å vise omtanke.



Du hjelper ingen ved å skjule at en arbeidskamerat drikker for mye. Ta i stedet kontakt med Akan, det kan hjelpe. (Illustrasjonsfoto: Rune Nordberg)

Akan er arbeidslivets komite mot alkoholisme og narkotika og en viktig del av det forebyggende helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet i vegvesenet i Finnmark.

«Mange oppfatter Akan som en avholdsorganisasjon, noe som er langt fra hva vi er! Vi arbeider for å opprettholde et rusfritt arbeidsmiljø og hjelpe hvis noen får alkohol- eller rusproblemer, forteller komiteleder Michelsen.

Klare holdninger

«Det skal ikke være noe hysjysj med alkoholproblemer. Jo før vi blir oppmerksomme på at noen har eller er i ferd med å få problemer, jo før kan vi begynne å hjelpe. Jeg skulle ønske at Statens vegvesen gjennom sine ledere opptrer mer konsekvent i slike saker og følger retningslinjene for Akan-arbeidet, sier Johnny Michelsen.

Han håper at det kan være med å forebygge problemene og gi signaler til alle ansatte, ikke bare i forhold til misbruk i arbeidssituasjon.

Akan Finnmark rundt

Det er din nærmeste Akan-kontakt

- Vegkontoret:** Solbjørg Johansen
- Øst-Finnmark:** Ingeir Kristiansen, Kirkenes vegstasjon
- Midt-Finnmark:** Edgar Bang, Lakselv vegstasjon
- Vest-Finnmark:** Oddvar Ongamo, Alta vegstasjon

ner, men også i forhold til å møte på jobb i bakrus.

Alles problem

Det er ikke bare arbeidsledere som har et ansvar overfor ansatte som er i ferd med å få problemer. Møter en arbeidskamerat på arbeid beruset eller i bakrus går det ut over arbeidsmiljøet.

«Andre må gjøre arbeidet for den som er ute av stand til det. Skjer det flere ganger blir det fort et problem for hele arbeidsplassen, ikke bare for misbrukeren, forklarer Michelsen.

«Å dekke en arbeidskamerat fører til rusmisbruket får utvikle seg i fred. Det er ukollektialt å ikke si i fra, det er negativ omsorg og misforstått solidaritet, er budskapet fra komiteen.

Tekst: Stelmar Sværen

Bråstopp for Midnattssol

Trafikksikkerhetskampanjen som de siste tre årene har vært arrangert i Nordland, Troms og Finnmark er nå avsluttet. Kampanjen skal nå evalueres, ved at Polar fakta a/s skal gjennomføre en spørreundersøkelse om kjennskap til kampanjen og eventuell endring i holdninger og atferd.

Kampanjen i Finnmark startet i år rekordtidlig. 2. mai var det oppstart i Hammerfest, i samarbeid med Vest-Finnmark politikkammer og redningstjenesten i Hammerfest. På torget ble det demonstrert bruk av «Bråstoppen» og «Velte-Petteren.» Mange var innom og fikk seg en overraskelse og alvorlig påminner om hvor viktig det er å bruke bilbelte.

Radio og TV

Aksjonstarten ble omtalt i lokalradio og TV, men det som skapte et virkelig engasjement var at NRK sendte et innslag fra åpningen i Nordnytt, den nordnorske nyhets-sendingen.

Foreningen for Trafikkakademi i Salten reagerte på at vi brukte kollisjonsimulator i det ulykkesforebyggende arbeidet og gikk kraftig og formidrende ut i Nordnytt dagen etter. Etter vegvesenets mening uttalte de seg imidlertid på sviktende og feilaktig grunnlag. Trygg Trafikk i Finnmark gikk ut



Lars Sagen fra Vegtrafikktilsynet på utebistjon for Bråstopp i Midnattssol 1. juni.

med støtte til bruk av simulator, men understreket selvfølgelig hvor viktig det er å bruke utstyret riktig.

Debatten døde etter dette raskt. Vegkontoret ønsker fortsatt at både kollisjons- og veltsimulatoren skal brukes, men har innskjerpet instruks for bruk av utstyret slik at vi skal være helt sikre på at utstyret brukes riktig.

Nordnorsk aksjonsdag

Over hele Nord-Norge ble det 1.

juni holdt en aksjon rettet mot ungdomsbilistene, som en påminning om kampanjens budskap. Sammen med politiet var vegtrafikktilsynet ute på veien og hadde informasjonsstopp av unge bilførere.

Det var planlagt en del andre aktiviteter også i løpet av sommeren, men p.r. i dag har vi ikke fått tilbakemelding om hva som har skjedd.

Kampanjen ble avsluttet 20. august.

Arbeider i det stille

Arbeidet i Akan er ikke så synlig og er et forhold mellom utvalgt og dem som er registrert med problemer. Alle saker behandles anonymt og bare hovedkontakten kjenner detaljene i en sak. I møtene referes det bare til saken, aldri til personer.

Referatene fra Akan-møtene publiseres ikke som de fleste andre referater, og først hvis en klient, som det kalles, ikke klarer å endre kurs eller kommer i gang med behandling blir det personalsak.

Personlig kontakt

Hovedkontaktene i områdene har ansvaret for kontakten med en klient. Der som denne ønsker det kan det i tillegg oppnevnes en personlig kontakt, som en kollega man stoler på. Det er klienten selv som velger denne kontakten, som vil få ansvaret for den daglige oppfølgingen.

«Den personlige kontakten skal ikke være noen støttekontakt 24 timer i døgnet, men en som skal bryr seg og følge litt med vedkommende, forklarer Johnny Michelsen.

Ikke EU-fart

Selv om EU tilpasningene går i racerfart, vil ikke en EU-standard om 120 km/t som standard fart på motorveier få stor betydning i Norge, mener Vegdirektoratet.

Forslaget skal gjelde alle EU-land, også Tyskland som i dag har fri fart på motorveiene. Norge er gjennom EØS-avtalen forpliktet til å følge opp.

Men det vil fortsatt være adgang til å skille lavere fartsgrense der veitforming eller trafikale forhold tilsier det.

«Vanligvis bør fartsgrensen på motorveg være 10-20 km/t lavere enn det veien er bygget for. Ut fra en slik vurdering vil høyeste fartsgrense være 100-110 km/t i Norge, heter det fra direktoratet, men det er vel også en økning?

Finnmars flotteste hemmelighet

Når hver minste severdighet (og kafeen i Veidnesklubben) er skiltet - eller har satt opp sine private skilt - er den kommunale rasteplassen i Åsébakti i Karasjok den best bevarte hemmeligheten i Finnmark. I de mest idylliske omgivelser en kan tenke seg, ligger den like ved elven. Med fiske-muligheter, ferdige bål- og grillplasser og toaletter.



Men ikke et eneste skilt ute på vegen viser at her er rasteplass og toaletter, fordi kommunen ønsker skilting med både norsk og samisk tekst, noe som avvies fra vegkontoret.

Ved en tilfældighet så Reflexens utsendte en gang at det sto noen biler inne på plassen og bestemte seg for å undersøke hva dette var. Og for en overraskelse!

Det er blitt en rasteplass med særpreget. Med bålplasser ute, gode bord å sitte ved og med en tømmerhytte bygget etter inspirasjon fra låvvoene, med bålplass dersom noen heller vil sitte inne. Det er nesten blitt en bosetningsplass og burde vært fylt av yrende liv, men forblir en hemmelighet bare de innvidde kjenner til så lenge skiltene mangler.

Egen fiskeelv

Mens kaffevannet koker opp kan en uforstyrret studere elva Geaimmejohka, som like nedenfor rasteplassen glir stille forbi. Følger vi elveløpet oppover avsløres den ene idyllen etter den andre. I elva kan en med litt fiskekykke få laks, girret, røyse, harr og sik.

Fra rasteplassen går turveien gjennom området med skulpturer utplassert etter det nordiske skulptursymposiet i fjor.

Mordermygg

Det eneste som kan ødelegge noe av gleden over en slik fin plass er hordene av mordermygg. I høysesongen for mygg er det ideelle forhold for de blodstørste hordene akkurat i dette området. Men er en klar for litt årling byr ikke myggen på problemer.

Kultursti

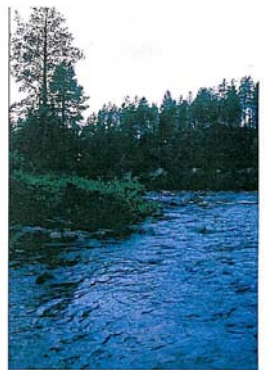
Rasteplassen er også utgangspunkt for flere store opplevelser. Her starter kultur- og naturstien fram til Karasjok kommunes bidrag i det kulturhistoriske 'Fotefar mot Nord-prosjektet. Men først går vi gjennom et terreng fylt av skulpturer etter skulptursymposiet i september i fjor i Karasjok. Det fører til spennende møter med nye kulturuttrykk før turen går videre i lett terreng til det første utgravningsområdet i Finnmark, med hemmeligheter som arkeologene fortsatt ikke har klart å fralste historien.



FOTEFAR
MOT NORD

-Men vegvisningsskilt reguleres kun av Vegvesenets retningslinjer, som bare Vegdirektoratet kan gi dispensasjon fra. I løpet av høsten vil saken derfor sendes direktoratet for avgjørelse og endelig avklaring, forteller Gunnar Pettersen.

John Aslak Johansen ved kulturkontoret i Karasjok håper imidlertid at det kan åpnes for en mindre restriktiv praksis ved skilting. -Mange turister er spesielt interessert i det samiske når de kommer til Finnmark. Derfor håper vi å kunne vekke litt ekstra interesse for området ved å bruke samisk i skiltingen og at vegvesenet viser forståelse for at det i et samisk kjernområde som Karasjok bør være samisk tekst også på slike skilt og ikke bare på stedsnavnskilt, sier John Aslak Johansen til Reflexen.



Finnmarks flotteste hemmelighet har også egen fiskeelv, Geaimmejohka, som går like nedenfor rasteplassen. Godt kaffevann er det også.

Skilt-nei

I følge saksbehandler Gunnar Pettersen på vegkontoret skyldes "hemmelighetskremmeriet" og den manglende skiltingen av rasteplassen en prinsipiell uenighet mellom Statens vegvesen og kommunen som eier plassen. Kulturkontoret ønsker at serviceskiltet skal ha teksten kulturminner både på norsk og samisk (Kulturminut) siden det ligger i et samisk kjernområde og har anket vegkontorets avgjørelse om at skiltet bare skal ha norsk tekst.

Retningslinjene for serviceskiltning åpner derimot ikke for flerpråklige serviceskilt, sannsynligvis fordi det ikke har vært aktuelt tidligere.

Stedsnavnloven regulerer vegvisningsskiltene og gjør at vi skilting med tospråklige stedsnavn der dette finnes, forklarer Pettersen.

Åsébakti rasteplass er også begynnelsen på kultur- og miljøstien som fører inn til kulturminner fra gammel samisk tid. «Mytiske Åsébakti» kalles det i det kulturpolitiske prosjektet Fotefar mot nord



Ikke et eneste skilt på vegen forteller at til høyre her ligger den flotteste rasteplassen i Finnmark.



Betonggeiter på Kvalsundbrua

40 meter over sjøen går Bent Bones Olsen på plattformen, bort til stigen og blir borte. Når jeg endelig får «krøpet» ut der stigen begynner er han allerede nede på neste nivå - 10 meter under. En smal, loddrett stige er eneste farbare veg for å komme ned og etter en klatretur som føles som om den aldri tar slutt klarer jeg til slutt å komme meg ned. Vi er under Kvalsundbrua som i sommer har fått betongen banket, boret og shinet opp.

Lette på foten som geiter springer de opp og ned stigen, bruker fjellklaringsutstyr for å komme til på brukerne for å lete etter betongskader og bryr seg ikke om de store høydene i det hele tatt - nær det ut til. Men med nærmere ettersyn viser det seg at sikkerhetslina alltid er festet nær situasjonen krever det.

Hengebruer er alltid vanskelige å komme til. Utstyret vi bruker må utnyttes fullt ut for å få jobben gjort skikkelig, forklarer arbeidsformann Bent Bones Olsen fra Betong Renovering som utfører arbeidet.

Rustskader

Betongbruer som Kvalsundbrua, kan få rustskader ved at salt trenger gjennom betongen og angriper armeringsjernet. Arets vedlikeholdsarbeider koster rundt en million kroner og vil bidra til å forlenge levetiden for brua.

Der det er synlige rustflekker på brua går man inn og fjerner betongen. Deretter sandblåses armeringsjernet, så all rusten fjernes.

I tillegg sjekkes brua ved at man «bombanker», det vil si går over brua og banker på betongen og hører på lyden hvor det kan være betongskader.

Sikrer fjellet

Samtidig som Kvalsundbrua fikk sin overhaling, var et annet lag fra Betong Renovering i gang med å renke fjellet ved Skjølholmen for løse steiner. Fjellet spyles med vann for å fjerne jord, grus og de løseste steinene, før de siste steinene fjernes ved å gå over fjellet med spett og få lempet dem ufor før de faller på egenhånd. (Foto: Steinar Sværen)



Betongen skal være hard og fast, men der det er hulrom, og lyden er «bom», kan den kan ha smuldrert opp eller fått skjulte rustskader.

-Skadene her på Kvalsundbrua skyldes vær og vind, men en del steder er det også lite overdekning forteller Bent Bones Olsen og faren Kjell-Arne Olsen, som også er firmaets gründer og daglige leder.

Ut mot havet

Det er ute ved havet, der vind og sjø angriper bruene, rustskadene oppstår. Tidligere har Havvysundbrua i Finnmark fått overflatebehandling for å stoppe saltinntrengningen. Renoveringen av Kvalsundbrua var beregnet til tre ukers arbeid med 13 mann i toskiftsordning. Men vær og vind kan fort stoppe arbeidet når en henger under ei brua.

-Vi har sikkerhetsforskrifter som følges nøye, men værret kan vi gjøre lite med. Da vi var på Gimstøystraumen bru i Lofoten blåste uventet opp til storm og vi måtte bare surre oss fast på arbeidsplattformen og vente til det gikk over, det var ikke mulig å klatre opp, forteller Bent Bones Olsen.

Både oppdragsgirerne våre og vi tar sikkerheten svært alvorlig og her vil vi ikke ha folk som sier de ikke er redde når de arbeider i store høyder, undertrekker han.

Tekst og foto: Steinar Sværen



Få lærlinger i Finnmark

Vegvesenet i Finnmark ser ikke ut til å klare å oppfylle vegsjefens målsetning om å tilby plass til alle lærlinger fra høsten. Mens det i de andre vegvesenfeltene blir betraktet som en ressurs å få inn lærlinger, er det i Finnmark mangelen på veiledere som stopper inntaket. For lærlingene står kø og mangler plasser når de nå kommer ut i fra skolen etter Reform 94.

I dag er det bare to lærlinger i vegvesenet i Finnmark, Jon-Erling Varsi på verkstedet i Skippagurra og Raymond Bjørnstad på verkstedet i Alta. Begge utanner seg til anleggsmaskinreparatør.

Stort ansvar

-Jeg føler det er et stort ansvar å være veileder for Jon-Erling Varsi og Raymond Bjørnstad på verkstedet i Skippagurra.

-Men jeg har vært heldig med kandidaten, ler han, og forteller at han selv fikk velge Jon-Erling Varsi og at det selvfølgelig har hjulpet. -Tonen er god mellom lærling og veileder, som arbeider sammen med å reparere en hjullaster den dagen Reflexen er innom verkstedet.

-Vi synes det er artig å arbeide sammen, forteller de.

-Bruk instruksjonsboka!

-Det viktigste han skal lære i løpet



Er alt på riktig plass? Veileder Johan Aslak Store (med ryggen til) følger med, mens Jon-Erling Varsi setter den siste delen på hjullasteren. -Flere bør bli veiledere oppfordrer Johan Aslak Store.

av de 15 månedene læretida varer er å søke etter feil og bruke instruksjonsboka for å finne rett framgangsmåte, forteller veilederen.

Men i løpet av læretida skal Jon-Erling Varsi litt om alt og kunne vise at han behersker hydraulikk, transmisjon, motor, elektro, drøining og måling. Og ikke minst lære å bruke riktig verktøy.

Han hadde pause fra utdanningen noen år Jon-Erling Varsi før han i fjor høst fikk tilbud om lærlingeplass på verkstedet i Skippagurra. Den tidligere maskinlæreren, som hadde lært å ødelegge anleggsmaskiner, fikk en ukens betykningsstid og tok i mot plassen.

-Å ha en lærling er et stort ansvar, men også spennende. Jeg må skjerpe meg og bli dessuten sikrere på mine egne kunnskaper, sier Store og oppfordrer andre til å begynne som veiledere.

Tekst og foto: Steinar Sværen

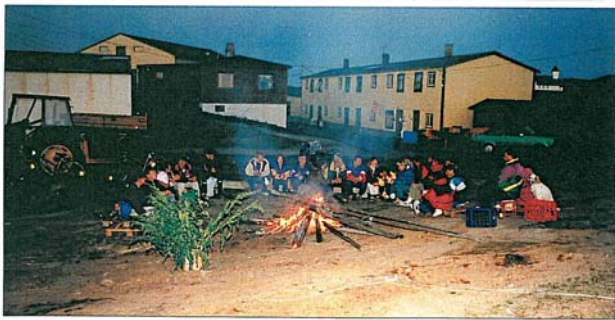
VEILEDERMANGEL

-For mange vegrer seg mot å være lærlinger og vi finner derfor ikke veiledere til alle lærlingene vi ønsker å ta inn, forteller Oddaug Betten på personalseksjonen ved vegkontoret.

-Vi vurderer nå å ta inn kontorlæringer for å oppfylle vegsjefens målsetning, forteller hun.

Flere lærlinger har tatt kontakt med vegkontoret, men blitt avvist på grunn av veiledermangelen.

-Vi forsker nå å motivere flere for å bli veiledere og skal i nærmeste framtid ha 22 av våre ansatte med fagbrev på instruktørkurs. Dette håper vi vil gjøre det lettere å ta inn lærlingeplasser neste år, men for de første Reform 94 elevene ser det ikke ut til at Vegvesenet i Finnmark kan hjelpe. Men samtidig må det undertrykkes at når det er det første kullet som skal ut etter reformen, så vet vi alt for lite om den faglige bakgrunnen fra skolen og mange vegrer seg nok derfor, sier Betten.



Dugnaden ble avsluttet med bål og fest for alle som hadde vært med.

Dugnad for asfalt

-Det var som å være på vegarbeid i Tanzania!, forteller Jan W. Knudsen om dugnadsinnsatsen da lokalbefolkningen på Ingøy, ei lita øy i havgapet i Måsøy kommune, fikk lagt asfalt på fylkesvegen gjennom bygda.

Alle de 35 fastboende på øya og et par hundre hytteiere var engasjert i vegarbeid i sommer. Med grafer, hakker og spader og en gammel vegskrape ble fylkesvegen på 1,4 kilometer klargjort for asfaltering. Samtidig fikk også de kommunale vegene en sårt tiltrent ansiktsligning, ny grus og færre humper. Med arbeidsintensiv innsats, det vil si mye folk og få maskiner, slik det også gjøres på vegprosjekter i Afrika, fikk de mye ut av lite penger.

Lars Nibe, som driver butikken på Ingøy, forteller at han først trodde det var en vits da forslaget om å prøve å få fast dekke på veien kom opp, og at han nærmest ble lamslått da det faktisk gikk i orden.

Nå eller aldri

Vegvesenet hadde i sommer engasjerte Veidekke Asfalt i Alta til å legge dekke på naboyra Rolvsøy og Jan W. Knudsen, stedlig leder i Veidekke Asfalt, foreslo da å legge

asfalt på den fylkeskommunale veien på Ingøy.

-Det var nå eller aldri, forteller han.

-Det kan ta 20 år før det skal legges ny dekke der ute i havgapet, så dette var eneste sjansen.

Fra årsskiftet blir fylkesvegen på Ingøy nedklassifisert til kommunal veg. Ved hjelp av dugnadsinnsatsen fikk vegvesenet, som allikevel måtte pusse opp veien før overlevering til kommunen, mye for pengene.

Kronerulling

Måsøy kommune hadde i utgangspunktet ikke penger til å få gjort noe på Ingøyvegene. Da avtalen med vegvesenet var i havn startet de imidlertid på Ingøy kronerulling for å få penger til en gruslast. Etter en uke var det samlet inn 35.000 kroner. Da de fikk nesten like mye fra kommunen var det sikret grus nok.

-Vi fylte i de verste hullene med masse vi tok ut her på Ingøy, mens den innkjøpte grusen brukte vi som kanel på grøten, forteller Lars Nibe.



For første (og kanskje siste) gang var det asfaltlegger og vals i gatene på Ingøy.



Maskinene lastes av, dugnaden kan begynne!

-Jeg har aldri sett en slik dugnadsinnsats her noen gang før, og tviler på at jeg får se det igjen noen gang. Jeg tror alle var med i løpet av de godt og vel tre ukene vi holdt på. Hver dag var det cirka 20 mann i sving på vegene, forteller en stolt Lars Nibe.

Tekst: Steinar Sværen
Foto: Lars Nibe

Trafikksikkerhet har vært det store samtaleemnet ved lunch- og middagsbordene i Alta og prosjektet «Samarbeid i trafikken» har ført til mange initiativ i arbeidet for å gjøre trafikken i Alta tryggere.

Vellykket samarbeid i Alta

Tom Frode Hansen var engasjert for å arbeide med prosjektet. Nå har han fått fast arbeid i kommunen for å fortsette arbeidet som det i prosjektperioden ble lagt et godt grunnlag for.

-Vi måtte gjøre oss kjent og gi folk tro på at noe kan skje når de tok kontakt med meg, forteller han. -Vi var tidlig ute og fikk publisitet rundt de tiltakene som ble satt i verk, noe som førte til at vi igjen fikk mye benvedelser. Alle som kom med forslag til tiltak fikk svar og beskjed om hvor saken var oversendt. Som koordinator hadde jeg mange samarbeidspartnere som var nødvendige for å utrette noe, forklarer Hansen.

Fysiske tiltak

Innspillene som har kommet har i stor grad vært forslag til fysiske tiltak, noe prosjektgruppen regnet med ville skje.

-Det som virkelig nytter er å arbeide med folk og deres feil, men det er lettere for oss alle å gripe fatt i det fysiske miljøet rundt oss, mener han.

-For å lykkes med trafikksikkerhetsarbeidet må vi ha en filosofi bak det vi gjør. Vi kan ikke dele ut refleksbrikker, bære for å føle at vi har gjort noe, hevder Hansen.

Nye aktører

Planlagte tekniske tiltak og sentrale holdningskampanjer vil alltid ha sine begrensninger når det gjelder å redusere trafikksikkerheten. Mye tyder på at en styrking av den lokale innsatsen er nødvendig for å

komme videre. I prosjektperioden i Alta ble det brukt mye tid på kontakt med idrettslag, velforeninger og andre, for å engasjere nye aktører i trafikksikkerhetsarbeidet.

80 ulike lag og organisasjoner ble invitert til å medvirke og vel 60 personer deltok på et folkemøte i oppstartsfasen av arbeidet.

Kommunal t/s-plan

Arbeidet med den kommunale trafikksikkerhetsplanen pågikk samtidig med prosjektarbeidet og gjorde at det ble stilt tilstrekkelig med ressurser til disposisjon. Statens vegvesen bidro med 75.000 kroner, Finnmark fylkes trafikksikkerhetsutvalg med 100.000 og Alta kommune med nærmere 700.000 i tillegg til de 130.000 som Trygg Trafikk bevilget til selve prosjektet.

Ønskeliste

Et bedre kollektivtilbud, hyppigere kontroller fra politi og vegvesen, bedre belyste fotgjengeroverganger og sperre for kjøretrekk på gang- og sykkelvegen er høyt oppe på Altafolks ønskeliste for bedre trafikksikkerhet.

Med en koordinert innsats i kommunen kan de nå bedre ressurstilgangen fra samarbeidspartnere som politi og vegvesen og effektivisere dette arbeidet - ikke bare ved å skaffe mer penger, men like viktig ved å kunne utnytte de menneskelige ressursene som er tilgjengelige.

Tekst og foto: Steinar Sværen



Trafikksikkerhetsmedarbeider Tom Frode Hansen i Alta kommune har mange tiltak klar når trafikksikkerhetsplanen for kommunen skal iverksettes.



Det sosiale er en viktig del av turmarsjene. På bildet er det samling ved Hammerfest trafikstasjon etter «Grillmarsjen», en marsj med noko antd.

Ut på tur - aldri sur

Hver mandag samles

Hammerfests blideste menn, kvinner og barn på trafikstasjonen. Om de er så blide fordi de skal ut og gå turmarsj eller om det er fordi de etter marsjen samles i kontrollhallen til vaffer, kaffe og en prat - vites ikke, men i to år har trafikstasjonen vært et innstekt i Hammerfest og fast startsted for Hammerfest turmarsjklubb mandagsmarsjer.

Marsjgeneral er John H. Jakobsen. Sammen med blant annet Gunnlaug Skoglund fra trafikstasjonen bliser han værgudene en lang marsj og har

engasjert hammerfestingene og gjort turging til en organisert lokal folkesport. Sommer som vinter samles de til tur, vansest vær.

Naturlig samlingssted

Trafikstasjonen i Hammerfest var fødested for Hammerfest turmarsjklubb og har blitt et naturlig samlingssted; litt utenfor bykjernen, men nær turmardene. Kveldsmarsjene er organisert i en sommer- og en vinterserie som starter fra stasjonen. Hammerfestingene trives best i dårlig vær og klubben har derfor flest deltagere på turene vinterstid.

-Den første vinteren var det i gjennomsnitt 149 deltagere på de 14 marsjene vi hadde, mens det nå sist vinter var 123 i snitt på 16 marsjer. Til sammenligning samlet sommerferien det første året rundt 70, mens vi sist vinter hadde om lag 90 deltagere. Forskjellen skyldes nok ferietid og slik, men også at det ikke er så populært å gå på asfalt, forteller John H. Jakobsen. Turmarsjklubben arbeider nå for

å få merket turloyper i terrenget og håper på den milten å få enda flere deltagere.

Turmarsj i vinterstort

Kveldsmarsjene fra trafikstasjonen er populære og innarbeidet hos deltagerne. I vinter var det 55 gale hammerfestinger som stilte opp for å turmarsj selv om det var storm. Men da gikk turen nede i sentrum slik at ingen skulle blåse bort.

Turmarsjklubben står også bak seks større turmarsjer, blant annet arrangeres det turmarsjhelg i forbindelse med Hammerfestdage i juli. Til årets marsjhelg var det deltagere fra nær sagt hele verden, den mest langveisfærende kom fra Sør-Afrika for å besøke hjembyen og gå turmarsj etter at hun året før fikk blod på tann og gnagsår på beina. Da kom hun fra Argentina for å delta.

Ellers var det deltagere fra Finland, Nederland og Sverige, og ikke minst en hel busslast med marsjglade turglere fra hele Troms.

Også de fikk oppleve det lunefulle finnmarksværet, med kuling og regn da 160 turglere skulle gå Storjullet kveldsvandring med start på trafikstasjonen, mens Hammerfest neste dag åpenbarte seg med sol og vindstille - også kontrastene er en del av opplevelsene.

Tekst: Steinar Sværen

Vegcupen 1996

Årets vegcup i fotball i Trondheim, hvor det deltok 18 herrelag og 14 damelag, ble heller ikke i år noen suksess for Finnmark. Tross strålende solskinn, ankomst en dag før arrangementet og nok av tid til den siste finpussen av tekniske detaljer og avgjørende strategier, ble det ingen finaleplasser. Herrelaget ble likevel ubeseiret og var det eneste laget som tok poeng fra VC-mesterne Nordland.

Damelaget gikk heller ikke videre, men oppnådde brukbare resultater. Vinnere her ble Akershus.

Det ble med stor trist bekreftet at de ikke allfor oppløftende resultatene nok skyldtes en lang vinter, liten

tid til utetrening og det uvante ved å spille på en grønn gressmatte.

Det sies at veien til Ullevål er både lang og tung, og det samme begynner også veien til Trondheim å bli. Tidligere om årene har reisen i sin helhet blitt finansiert av Vegdirektoratet, men i disse økonomisk trange tider, ble det (kun få uker før avspark) kunngjort at ingen av vegkontorene kunne forvente å få dekket mer enn 80 prosent av reiseutgiftene. Dette førte til at egenandelen for deltagere økte betraktelig. Nedskjeringene gjør også gjeldene på

de andre sportslege arrangementene, noe som igjen bidrar til dårlig oppslutning blant utøverne. Veiva vil imidlertid kjempe for en retterdigg fordelingsnøkkel ved tildeling av midler til reise, slik at vi fortsatt kan være med og kaste glans over arrangementene.



Jentutten fra Finnmark mister ikke motet fordi det ikke ble fotballplass denne gangen heller. Sportslig framgang førte gang det spilles på gressbane er ikke å forakte.

Tekst: Nina Haugland



Klart for forberedelser til pensjonisttiden etter kurs i Alta. (Foto: Ragnhild Baso)

Tips før pensjonisttiden

En stor del av de ansatte i vegvesenet i Finnmark vil i de nærmeste årene gå av med pensjon. For å forberede dem på pensjonisttilværelsen inviterte personaleksjonen og Ragnhild Baso alle pensjonister in spe, til et kurs i forberedelser til denne nye tilværelsen. 24 av de 41 inviterte deltok og fikk mange interessante ideer.

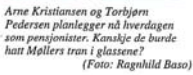
Mange pensjonister har funnet ut at overgangen fra arbeidsdag til pensjonist er vanskeligere enn vi forestiller oss. Det er en del som ikke klarer å nytte den nye hverda-

gen, men sløver hen og føler seg isolert uten arbeidskamerater og uten mening med hverdagen. Kurset som i juni ble holdt i Alta tok opp nettopp denne hansen og utfordret deltakerne til å skaffe seg hobbyer, holde på rutiner og dyrke vennskap.

Viktige tips

Kursleder Ivar Wigaard gikk direkte inn på hver enkelt for å høre hva de forskjellige drev med av fritidsysler og hvordan de lever. -Det er viktig å forberede oss på hvordan vi kan bygge opp tilværelsen som pensjonister, skape rutiner i dag som vi kan holde på når vi pensjoneres. Ikke minst er måltidene viktige, samtidig som vi ikke kan overvurdere hvor viktig det er med sosialt samvær, understreket Wigaard.

Fysioterapeut Jørn Tore Johansen fra Alta ga klar beskjed om hva vi



Arne Kristiansen og Torbjørn Pedersen planlegger nå hverdagen som pensjonister. Kanskje de burde hatt Møllers tran i glassene? (Foto: Ragnhild Baso)

må gjøre for å hindre at kroppen forfaller. Fysisk aktivitet og riktig kosthold kan gjøre hverdagen som pensjonist til gode dager.

Økonomi viktig

Men det som tydeligvis fanget interessen sterkest var økonomien i pensjonen. Etter en innledning om pensjonistøkonomi inviterte kursleder Ivar Wigaard fra Seniorinstituttet og Ragnhild Baso alle til å få beregnet pensjonsutbetalingene nøyaktig om kvelden, utenfor kurstid. Køen var lang og de to satt til nesten midnatt og regnet på hva hver enkelt vil få.

-Økonomien er viktig for å ha frihet, også når en er pensjonist. Det viser den store interessen for dette på kurset, forteller Ragnhild Baso til Reflexen.

-Også tema som arv, skifte og testamentarier var mange tydeligvis opptatt av å forberede seg på.

Vi hadde et tilsvarende kurs for en del år siden før vegvesjen bestemte at det skulle være et slikt kurs før sommeren. Nå blir det nok noen år til neste gang, forteller hun.

Av Steinar Sværen

Stemningen var på topp etter at de hadde fått regnet ut pensjonsutbetalingene. Per E. Andersen har tatt et godt titt i Roald Uglebakken, mens Mathilde Thomassen (boks) og Magna Gustavsen følger med. (Foto: Ragnhild Baso)

NYTT OM NAVN

Vi gratulerer

Juli:
24. Karl S. Foslund 60 år
25. Lars Chr. Stav 50 år
August:
11. Frank K. Jensen 50 år
11. Svein H. Seljenes 50 år
11. Ole E. Nedredal 50 år
September:
16. Hans Arne Johansen 50 år
Oktober:
3. Eilert S. Kvivesen 50 år
13. Harald Mathisen 60 år
31. Odd Tobiassen 50 år
November:
4. Trygve E. Ballo 60 år
13. Åsta Abrahamsen 60 år
Desember:
29. Arne M. Fjellidal 50 år



Gratulerer med de store dagene!

Personalnytt

Odd Hammari på Alta trafikkstasjon giftet seg endelig med sin Gunn Britt Mikkelsen i Alta 13. juli. Vi slutter oss til rekken av gravtønder.

Odd Nasvik, stedlig leder for Kirkenes trafikkstasjon, hadde sin siste tjenestetid i Finnmark 18. august. Han har reist til mer hjemligstrakter for å bli daglig leder på Sundalsøra trafikkstasjon i Møre og Romsdal.

Steinar Sværen, informasjonskonsulent de siste fem årene, har sagt opp og drar i første omgang til Oslo på lykke og fromme. Siste tjenestetid er 8. oktober.

Kurt Stormo har permisjon fra 1. juli i år til 30. juni 1997 for å være vegvesenets mann i et utvekslingsprogram med Norges Tekniske Naturvitenskapelige Universitet (tidl. NTH) i Trondheim.

Per-Ivar Larsen begynte i hans vikariat som avdeling, på areal- og transportplanseksjonen 7. august.

Terje Svendsen sluttet 31. juli på verkstedet på Skaidi for å begynne i vegvesenet i Troms.

Rune Johan Jensen er ansatt i stillingen etter Svendsen.

Ellen Marie Store på Kirkenes trafikkstasjon ble fredag 19. juli smidt i hynnens lenker med sin kjære Frank Rune Olsen.

14. april fylte Øystein Pettersen 60 år. På grunn av at fornavnet begynner med en Ø falt han ut av datalisten vi bruker for å lage denne oversikten. Vi mistenkte heller ikke unge Pettersen for å være en dag over 43, så vi dobbeltsjekket ikke listen grundelig nok. I stedet får vi nå gratulere med dagen - seint, men godt.



60-åring som ikke ser ut til å være en dag over 43: Øystein Pettersen fylte 60 år 14. april. (Foto: Steinar Sværen)

Pensjonister

Aslak Per Varsi ble pensjonist 1. september etter 20,5 år som vegvesenansatt.

Karin Høgseth ble 10. september pensjonert etter 19 års tjeneste. **Eilif Bakkevoll** pensjoneres 1. oktober etter 33 år i vegvesenet. Samme dag går også **Dagny Henriksen** over i pensjonistenes rekke etter 16 år i Statens vegvesen.

Johan Olsen takker etter 28,5 år av og blir pensjonist 1. november. Den 1. desember takker **Martin Eriksen** 36 års tjeneste. **Ingeborg Reiersen** (12 års tjeneste) og **Anders Gutorm** (8 års tjeneste) for seg og pensjoneres.

Takk for en lang og god innsats!

NYTT OM NAVN

NYTT OM NAVN

NYTT OM NAVN

NYTT OM NAVN

NYTT OM NAVN

NYTT OM NAVN

NYTT OM NAVN

NYTT OM NAVN

NYTT OM NAVN



Ambassadør

John H. Jakobsen, fargerik leder for trafikkstasjonen i Hammerfest, turmasjener og mye mer er hedret med en utnevning til ambassadør for Hammerfest by. Det er et eksklusivt selskap innflytteren er havnet i. I år var det første gang byen utnevnte slike ambassadører og bare sju borgere ble denne æren til del.

Ordfører Tormod Bartholdsen foretok den høytidelige utnevningen og begrunnet den med at Jakobsen har gjort en ekstra innsats for Hammerfestsamfunnet og bidratt til å styrke stoltheten over byen og er med og skaper et godt bilde av byen utad.

Vegvesenet har vel ingen stillingskode for ambassadører, så fortsatt skal ambassadør Jakobsen lønnes som overingeniør. Men hva han svarer i telefonen? Prøv da vel!

Trafikksikkerhetsrevisjon innføres

Det skal innføres trafikksikkerhetsrevisjon i Vegvesenet til høsten. Vegkontorene har vist stor interesse for opplegget som nå skal prøves ut på et utvalg av prosjekter. Det er utarbeidet et utkast til håndbok for slikt revisjonsarbeid, med et sett av sjekklister som revisorene kan benytte.

-Går vi nye veganelegge nøye etter i sømmene, vil vi se at de ofte har en rekke styrer og mindre feil og mangler som har negativ innvirkning på trafikksikkerheten, sier Henrik Hvoslef til VegAvisa. Han legger til at dette gjelder både sannsynligheten for at ulykker skal forekomme og konsekvensen av disse ulykkene. Feil og mangler er mye rimeligere å rette opp hvis de oppdages tidlig istedenfor etter at anlegget er ferdigstilt og eventuelt åpnet for trafikk.

I England ble det allerede for 10 år siden etablert et opplegg for systematisk oppfølging av plan- og anleggsprosessen for veg- og trafikanlegg spesielt med tanke på trafikksikkerhet. Andre land, blant annet Danmark, har senere fulgt i samme spor, og nå er det laget et eget opplegg tilpasset norske forhold. Det går i korthet ut på at én eller flere eksperter får i oppdrag å gå igjennom prosjektet på visse stadier i plan- og anleggsprosessen, for å avdekke feil og mangler før de kommer til utførelse.

I Danmark viste evalueringen av deres prøveprosjekter at kostnadene ved revisjonen langt ble overgått av den gunstige virkningen de foreslåtte endringene ville få for trafikksikkerheten.

Til forskjell fra vanlig kvalitetsrevisjon, der man sørger for at byggherrens krav blir fulgt, innebærer trafikksikkerhetsrevisjon at man ivarsetter hensynet til brukerne. Tilsvarende opplegg er også aktuelt når det gjelder hensynet til miljøet.

Lene studiesjef

Lene Mürer, med fartstid som plansejfer og noen måneder som utbyggingssejfer for organiseringen i Finnmark, har fått ny jobb. Etter ett år som plan-, nærings- og miljøsejfer i Skedsmo kommune skal hun nå begynne som studiesjef i NIF.



Tunnelalternativ?

Gratis ferje til alle passasjerene og bensin for 70 kroner med på veien er hva Transportøkonomisk institutt nå lanserer som et alternativ til det planlagte Eiksundsambandet på Sunnmøre.

Tunnelen under Eiksundet vil bli 6,5 km lang og hele 300 meter dyp. Ikke bare er den planlagte tunnelens dybde i rekordklasse, tunnelen vil også bli rekordbratt med hele 10 prosent stigning. For de tyngste bilene vil dette føre til en kjøretid gjennom tunnelen på inntil 20 minutter. Selv lettere biler vil bare spare noen minutter sammenlignet med innkortet ferjesamband fremgår det av bladet Samferdsel som utgis av TØI.

15 mill. i overskudd

Prislappen på sambandet er 525 millioner kroner. 400 av disse millionene kommer fra statlige riksvegbevilgninger. Samferdsel har satt opp et regnestykke der de tenker seg at de statlige millionene blir brukt til innkjøp av en ny ferje til 800 millioner kroner. Resten settes inn på et fond med avkastning på sju prosent. De sparte vedlikeholdsutgiftene på tunnelen ville totalt beløpe seg til 7-8 millioner i året. Disse pengene kunne dermed finansiere utbedringene i ferjesambandet. Selv med økt ferjekapasitet med anganger hvert kvarter, kunne passasjerene reise gratis og likevel ville overskuddet utgjøre 15 millioner kroner i året.

Bedriftsinternt atføringsutvalg

Nytt utvalg under AMU Statens vegvesen Finnmark har tatt første skritt til danne av et «Bedriftsinternt atføringsutvalg» (BIA).

Atføringsutvalget har sitt utgangspunkt i Arbeidsmiljølovens målsetning, med krav til bedriften (arbeidsgiveren) om et arbeidsmiljø som sikrer arbeidstakerne full trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger. Utvalget består av produksjonsejfer, som er leder for gruppen, verneleder Dag Sommer, hovedverneombud Torbjørn Mortensen og Ragnhild Baso fra personaleksjonen.

Utvalget har innledet et samarbeid med Arbeidstilsynet for å bygge opp et system som er tilpasset vårt etat. Et av målene for utvalget skal være å bidra til å redusere sykefraværet i Statens vegvesen. Etaten skal forsøke å være en bedre støtte og mer behjelpelig for ansatte i sykdomstilfeller. I forkant av dette har Trafikkavdelings distrikt øst og vegkontoret i samarbeid med Arbeidstilsynet startet et arbeid med å bygge opp et system for bedriftsinternt atføring.

NYTT OM NAVN

NYTT OM NAVN

NYTT OM NAVN

NYTT OM NAVN

NYTT OM NAVN

NYTT OM NAVN

NYTT OM NAVN

NYTT OM NAVN

NYTT OM NAVN