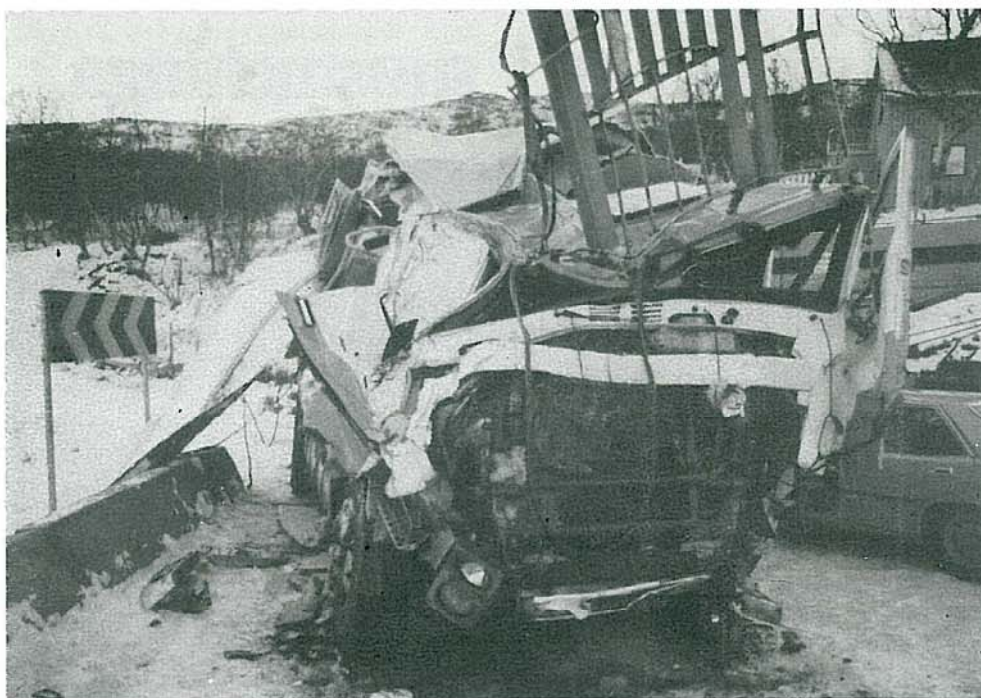
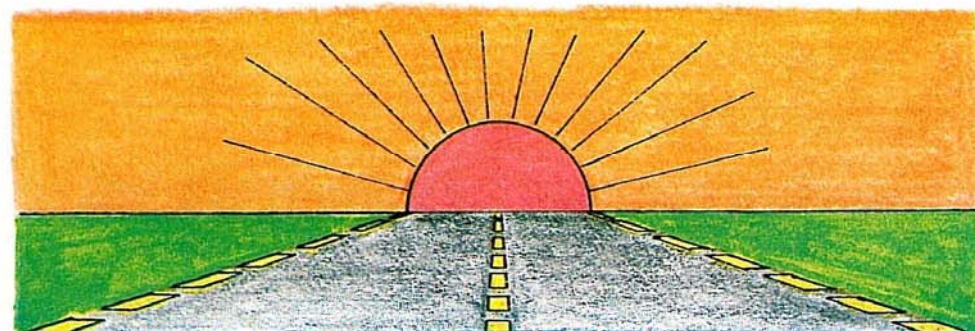


Det var en gang en trailer



Ja, dette har virkelig vært en trailer i prisklasse 600.000 kroner. Det er den ikke nå, og eventyret er kort fortalt: god fart, slitte dekk, glatt veg og Repparfjordbrua (RV 94) litt på tvers av kjøreretningen. Dermed bar det oppover brubjelken, over kanten og ned i elva der isen var ca. 60 cm tykk. Og verken is eller vann er «bløtt» å lande på fra 8 meters høyde. Isen holdt, og bilen ble vrak. Men fører og passasjer klatret nærmest uskadde ut selv om de var våte på bena, og lommeboka til den ene forsvant i dypet. Det er fristende å sitere et ordspråk fra Hedmark: «Hellet faller stølla», men slikt sier man vel ikke?

(Tekst og foto: John Fulland)



REFLEKSEN

NR. 1 — 1982



1. ÅRGANG



Vegbyggene i Vadsø:
Mulighetenes arbeidsplass

Side 4—7

Vegvesenets fortid skal registreres:
Glimt fra gamle dager

Side 19—21

Vardøtunnelen:
Under bølgene til vår
østligste by

Side 8—12

Mimmi Kling Mathiesen:
40 år i vegvesenet

Side 30



Bedriftsavis for
Statens Vegvesen
Finnmark

Redaktør:
BJARNE LANGSETH
Redaksjonssekretær:
ARNOLD KJÆRENG

Redaksjonsråd:
HÅKON KOLLSTRØM, formann
JOHN FULLAND, nestformann
KARL S. FOSLUND
HALVAR HALONEN
JOHN JOHANSEN

Opplag: 1500 eksemplarer

Trykk:
HELFIJORDS BOKTRYKKERI
Vadsø

INNHold

Intern kommunikasjon	3
Vegbyggene i Vadsø	4
«Kinesisk» flytting	7
Den første undersjøiske trafikk tunnel	8
Vår mann i Vardøtunnelen	11
Under bølger til vår østligste by	12
Vegsjefens yngste avdeling	13
Opplæringsvirksomheten	16
Lederutviklingen i vegvesenet	18
Vår museums konsulent vil grave i fortida	19
Glimt fra gamle dager	20
Da det så som mørkest ut for øvingsbane i Øst-Finnmark	22
Finnmark Arbeidsmannsforening	24
NITO avd. Varanger er dannet	25
Vernelder viser til positive tall	26
Vegen er en risikofyllt arbeidsplass	27
AMU presenterer seg	28
Mimmi feiret 40 år i vegvesenets tjeneste	30
Oppgaver og begivenheter i året som er gått	32
Viktig for trafikksikkerheten med opprustning av biltilsynet	33
Finnmark Arbeidsmannsforening med helgekurs	34
La VEIVA ta seg av din helse	35
Personalnytt	37



Intern kommunikasjon

Vi lever i et meget komplisert samfunn, der endringer skjer raskt. Det blir stadig vanskeligere å ha overblikk, se sammenhenger og å forstå. I takt med denne utviklingen øker kravet om bedre informasjon — men hva er informasjon? Et budskap som går i én retning, som regel ovenfra og ned. Det vi egentlig mener, og som det er størst behov for i samfunnet som helhet og på arbeidsplassene er, kommunikasjon. En «språklig samferdsel» av kontakt, alle veier. Det er imidlertid mange hindringer som må overvinnes før kommunikasjon kan oppnås. Det trengs blant annet ressurser og det trengs forståelse.

I arbeidet med bedring av den interne kommunikasjon i vegvesenet i Finnmark har vi nå endelig fått vår bedriftsavis. Dermed er en kontakthindring overvunnet. Nå må vi lære oss å bruke dette kontaktskapende element, mer til kommunikasjon enn til enveis informasjon.

Vår bedriftsavis, «Refleksen», skal være et reflekterende organ, som til enhver tid gir et reelt speilbilde av virksomheten i etaten. For å få det til må avisa brukes av alle grupper innen vår store arbeidsplass — uansett lønnsmessig og geografisk plassering. I tillegg til reportasjer og intervjuer fra virksomheten, vil også «Refleksen» være åpen for en fruktbar meningsutveksling. Da først oppnår vi virkelig kommunikasjon. Så ta pennen fatt, og vil den ikke helt forme dine tanker, kontakt «Refleksen»'s redaksjon. Med samarbeid skal vi få en god bedriftsavis.

Dette første nummeret av «Refleksen» er mye «østpreget». Det har sammenheng med at en snartlig utgivelse av avisa ble prioritert, med den begrunnelse at «det er lettere å motivere folk til å bruke et produkt de har sett». Vestfylket skal bli mer markert i senere nummer, når det blir tid til mer reisevirksomhet.

I rettferdighetens navn må man likevel få lov til å si at mye som angår vegvesenet har skjedd i østfylket i det siste. Innflytting i nytt administrasjonsbygg i Vadsø, Vardøtunnelen klar til bruk og påbegynnelse av øvingsbane i Nyborg. Disse begivenhetene og mere til presenteres i det første nummeret av «Refleksen» — et kommunikasjonsorgan for Statens Vegvesen, Finnmark.

Bjala

*Forsidebilde: Det nye administrasjonsbygget i Vadsø ligger vakkert til og lyser opp i mørketida.
Foto: Bjarne Langseth.*

Forsidehodet er tegnet av Birger Berg. Avisas navn, Refleksen, er plukket ut som vinner i en navnekonkurranse avholdt i 1975/76. Vinnerens navn er: Josef L. Strømgang, Karasjok.

Vegadministrasjonens og biltilsynets nybygg i Vadsø:

Har alle muligheter til å bli en god arbeidsplass

Litt utenfor sentrum, men praktfull beliggenhet

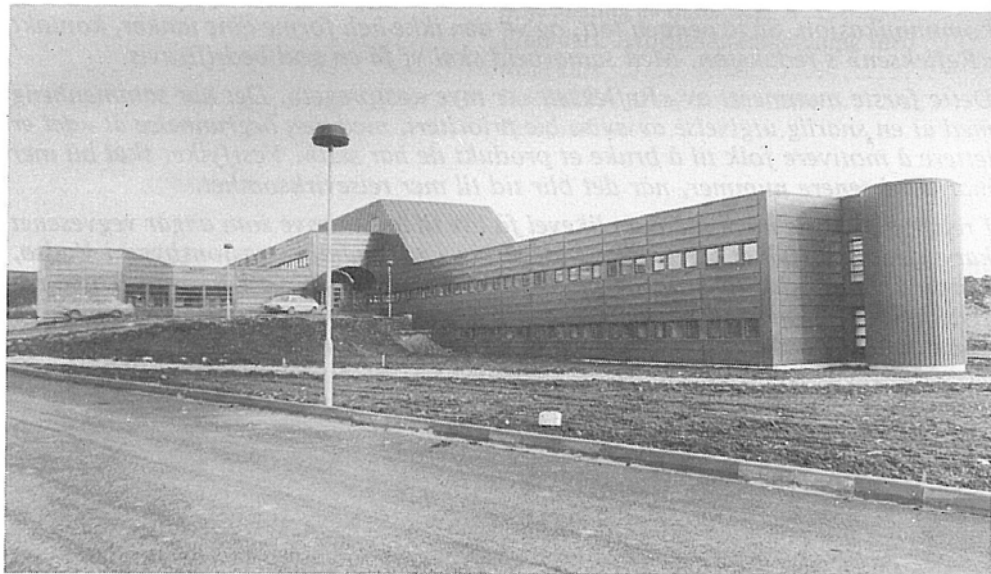
Bjarne Langseth

I en svakt skrånende sydhelling med praktfull utsikt over Varangerfjorden og fjellene på sydsiden, ligger nybyggene til Vegadministrasjonen i Finnmark og Biltilsynet i Vadsø. Selv om byggene ligger like nord for et industriområde, er det et rolig strøk 2 km vest for Vadsø sentrum. Avstanden fra sentrum kan jo skremme noen, men fordelene ved endelig å være samlet og i tillegg ha plass nok, oppveier sikkert det at vi er kommet litt ut i periferien.

«Bajonettprinsippet»

På tross av den litt spesielle arkitekturen i administrasjonsbygget, er det et pent bygg, som er godt tilpasset terrenget, og begge byggene vil nok bli gode

og trivelige arbeidsplasser. Administrasjonsbygget har en flate på nesten 4.000 kvadratmeter strekt ut i lengderetningen og bygd etter «bajonettprinsippet». Det vil si at bygget er strekt ut



Et pent og hensiktsmessig bygg, godt tilpasset terrenget og det formål det skal tjene.

Foto: Bjarne Langseth



Kantina er byggets storstue. Lyst og trivelig, med god utsikt og minst like god mat.

Foto: Bjarne Langseth

med en sentralt beliggende kjerne som inneholder heis, trapp, toaletter, arkiver og tekniske føringer, altså rom som ikke har dagslysbehov. Dette er mulig ved at man parallellforskyver bygningskroppen, og hele bygget blir da seende ut som en «bajonett».

Bygningen inneholder i all hovedsak cellekontorer med fra 10 til 20 kvadratmeter areal over en rommodul på 120 cm langs fasadene. Kontorene ligger på hver side av midtkorridor. Som følge av ønsket om terrengtilpassing, sammen med behovet for intern sammenheng mellom ulike avdelinger innenfor bygningen, er det foretatt en avtrapping langs etter terrenget slik at det i hovedsak holdes en høyde på to etasjer over terreng.

Kantine med utsikt

Kantine og bibliotek er lagt som en egen fløy, for å gi disse fellesrommene fordel av dagslys og ikke minst utsikt over Varangerfjorden. Denne fløyen vil også skjerme inngangspartiet mot vind og snødrift. De fleste kontorene

ligger i 1. og 2. etasje, mens underetasjen inneholder foruten kontorer også et laboratorium, fyrrom, transformatorrom og tilfluktsrom. I denne etasjen finnes også velferdsrom, slik som trimrom og badstu, og mulighetene er virkelig store for at byggets underverden skal bli vår nøkkel til bedre trivsel og fysisk velvære.

Det er brukt søyler, dragere og dekker i prefabrikkert betongkonstruksjoner, og utvendig er bygget kledd med stålplater.

Biltilsynets bygg

Bygget til biltilsynet i Vadsø ligger 45 meter fra vegadministrasjonsbygget, og er øst-vest orientert med en sydvendt kontordel parallelt sammenbygd med en to-løps hall. På sydsiden av bygget er det en stor asfaltert plass, som er det nødvendige trafikkarealet biltilsynet trenger. Den er plassert lengst vekk fra boligfeltet for å unngå støy.

Utenomhusområdet

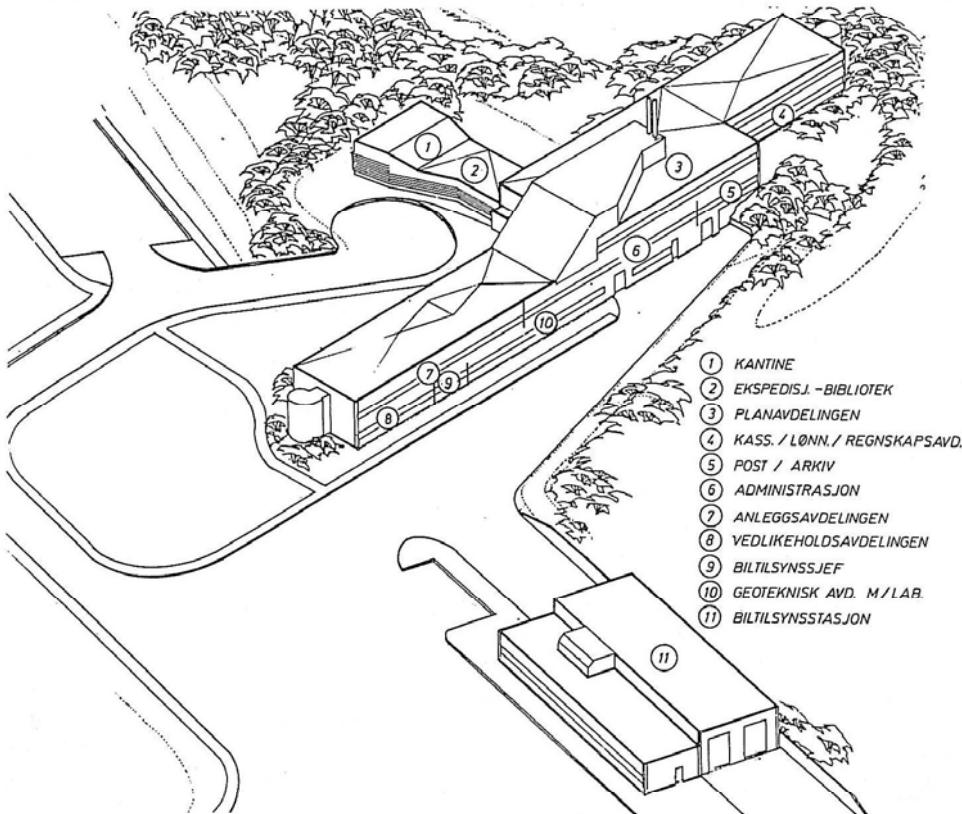
I tillegg til det asfalterte trafikkarealet og parkeringsplasser, er det anlagt

grøntområde rundt byggene. De opprinnelige planene inneholdt også såing, planting og gangveger, men på grunn av kostnadene måtte man redusere på utenomhusarbeidene. Med tida vil nok naturen med litt menneskehjelp pynte godt opp omkring disse store byggene, som glir så godt inn i naturformasjonene.

Det er selvfølgelig dyrt å bygge slike store bygg i dag, og det er også som oftest vanskelig å holde seg innenfor kostnadsrammen. Byggene var opprinnelig beregnet å koste 24 millioner kroner, men når regnskapets time kommer vil nok regningen lyde på rundt 30 millioner kroner for hele anlegget.



Nybygget til biltilsynet i Vadsø. Også et pent bygg, som har alle muligheter til å bli en god arbeidsplass. Legg merke til trafikkarealet foran, hvor bygningen virker som støyskjerm for boligfeltet på nordsiden. Foto: Bjarne Langseth



- 1 KANTINE
- 2 EKSPEDISJ. - BIBLIOTEK
- 3 PLANAVDELINGEN
- 4 KASS. / LØNN. / REGNSKAPSAVD.
- 5 POST / ARKIV
- 6 ADMINISTRASJON
- 7 ANLEGGSAVDELINGEN
- 8 VEDLIKEHOLDSAVDELINGEN
- 9 BILTILSYNSSJEF
- 10 GEOTEKNISK AVD. M / LAB.
- 11 BILTILSYNSSTASJON

Slik ser anlegget ut i fugleperspektiv. Utenomhusområdene er ikke helt slik som tegningen viser, det kommer av at pengene tok slutt. De forskjellige avdelinger er avmerket på tegningen.

Da vegkontoret kom inn i nybygget:

«Kinesisk» flytting

Bjarne Langseth

— Nå forstår jeg det kinesiske arbeidssystemet. — Det var flyttesjef «Tabu» Pedersen's spontane utbrudd etter å ha sett vegkontorets «innmat» forflytte seg fra Damsveien 1 til Båtsfjordveien 18. Når 100 personer tar hver sin kasse og går, må nødvendigvis 100 kasser forflytte seg lynraskt fra A til B.

Om Vadsø Turnforening har hatt en spion i Kina, vites ikke, men det var vitterlig noe kinesisk eller mauraktig over den innsatsen som ble gjort med flyttinga fredag den 12. november. I løpet av fire timer ble alle kontorene til vegkontoret på fylkesbygget tømt, og innholdet forflyttet til de riktige kontorene i nybygget på Vegsletta — og det uten mer kaos enn det bær være ved slike anledninger.

Nødvendig var nok også det kaoset som hersket på «gamlekontoret» i dagene før flyttinga. Pakking i esker, merking og rydding tok mye av arbeidsdagene fram mot fredag den 12. Det var ikke bestandig så lett å svare på henvendelser i den tida, svarene lå som regel godt nedpakket i en eller annen pappe. Men kaoset var ikke bare av negativ art. Det var jo mye «skøy» — og så fikk man jo ryddet på kontoret. Vi har imidlertid ikke fått bekreftet at vår museale konsulent, Arnold Kjæreng, skulle ha fått ekstra mye til sin samling etter ryddesjauen. Det er bare ondsinnede rykter.

Så kom vi da omsider på plass i nybygget. Mandag den 15. var vi samlet i den innerste indreby, for utpakking og «ny giv». De fleste fant raskt sin plass i systemet og fikk kaffetrakteren i gang før hanen galte denne høstlige vintermorgen. Litt roping og knurring var det

selvfølgelig før alt kom i de rette hyller og skap, men stort sett så gikk det bra å komme i orden. Ja, unntak må det jo alltid være. Det hevdes med tyngde at et par mann har prøvesittet alle kontorene i den østlige korridor, og at de nå har søknader inne om flyttegodtgjørelse for de to første ukene. Men det trenger jo ikke være helt i overensstemmelse med det faktiske forhold, og da kan det jo hende at ryktene om at disse to herrer måtte utstyres med mobiltelefon også bare er løse rykter, framkalt av misunnelige personer som var så uheldig å få et bra kontor ved første forsøk. Men, rykter eller ikke, vi er nå her, og her skal vi være til neste gang vi flytter — og det blir vel neppe i vår tid.

Ordspråk om

«Håndverkeren og hans arbeide»

Selv det enkleste håndverk beskytter deg mot fattigdom. (arabisk)

Tusen håndverkere, tusen planer. (kinesisk)

A force de forger, on devient forgeron. (Ved å smi flittig blir man smed). (fransk)

Man kan ikke hjelpe både den som bygger og den som river ned. (norsk)

Det er tidsnok å rose herberget når man får regningen. (norsk)

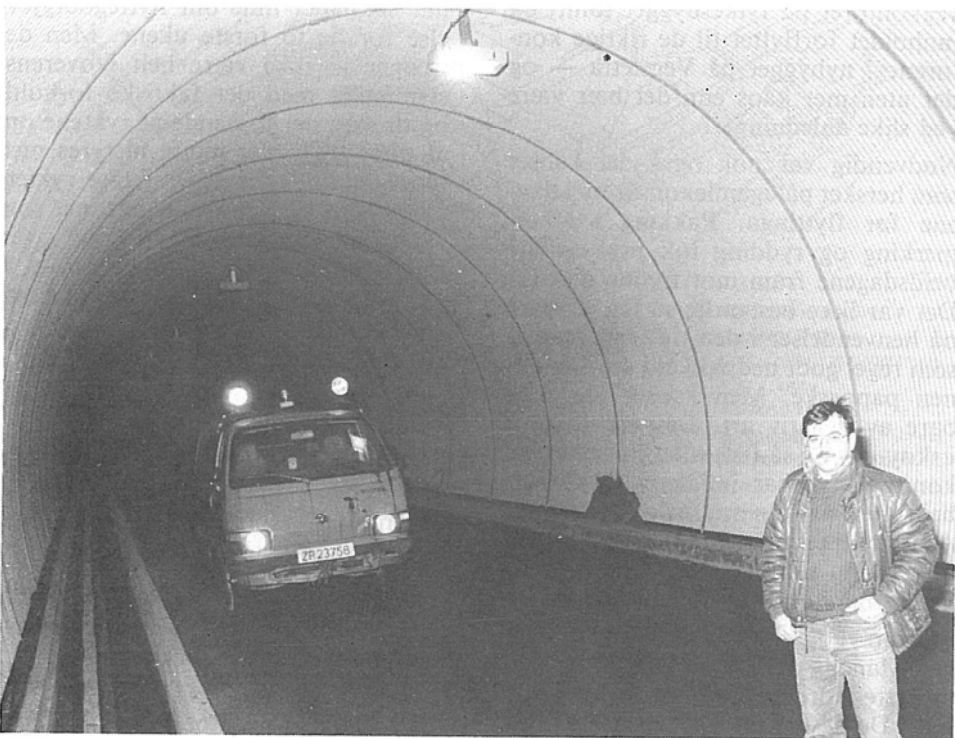
Vardø har endelig fått sin fastlandsforbindelse:

Den første undersjøiske trafikkunnel i Norge

Den totale lengde er nesten 2,9 kilometer

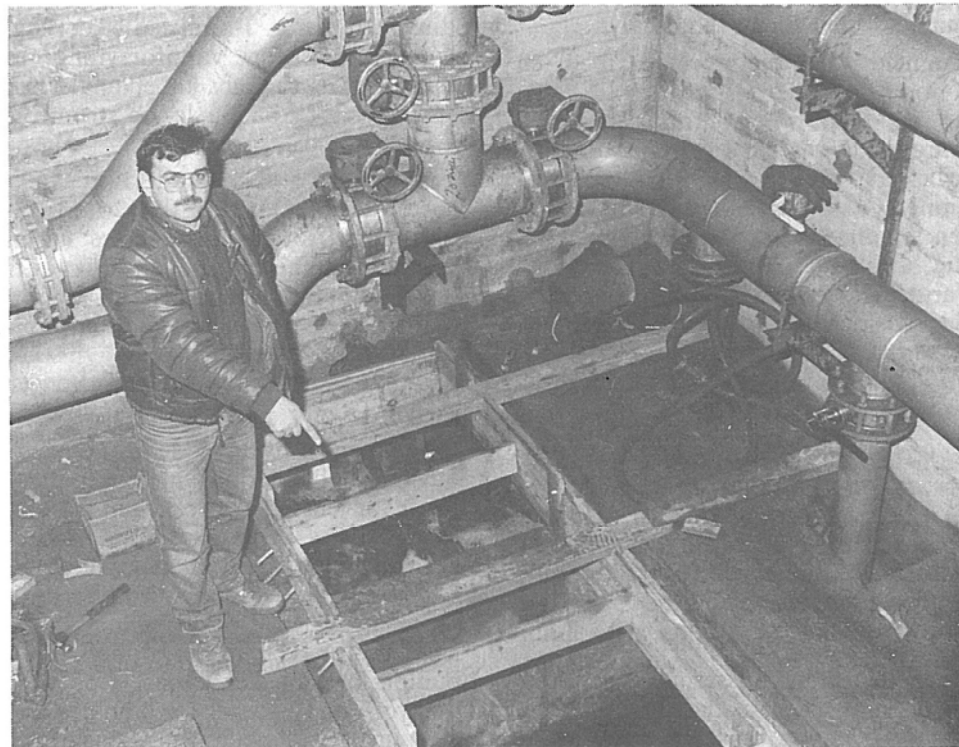
Bjarne Langseth

I disse dager åpnes Vardøtunnelen for trafikk. En historisk begivenhet, ikke bare fordi det er den første undersjøiske trafikkunnel i Norge, men også fordi landets østligste by endelig har fått sin fastlandsforbindelse. De 3800 innbyggerne på Vardøya er nå knyttet til fastlandet med en tunnel under det 1,7 brede Bussesundet. En tunnel som totalt er 2892 meter lang, hvorav 272 meter er snøoverbygg. Tunnelalternativet viste seg å ha mange fordeler framfor bru.



Dypt under Bussesundet, på en lys og god veg. Når lokkene blir lagt på kabelgrøftene på sidene, så får tunnelen gode fortau på hver side. Byggeleder Svein Roska inspiserer tunnelen i dagene før åpningen.

Foto: Bjarne Langseth



— Her ligger de seks pumpene som holder vannsaget unna, sier Roska. Dette er på tunnelens laveste punkt.

Foto: Bjarne Langseth

Historikk

Etter krigen var det spørsmål om Vardø by skulle gjenreises på øya eller på fastlandet. En folkeavstemning i Vardø gikk inn for fastlandet, men stortinget vedtok at byen skulle bygges opp igjen på øya. Samtidig ble det lovet at byen skulle få fastlandsforbindelse. I 1959 ble det satt igang bruarbeider. Et Oslo-firma skulle bygge brua for 8 millioner. Firmaet ga imidlertid opp da en av de første høststormene blåste den påbegynte brua ut i Barentshavet.

I 1972 ble det nedsatt et utvalg som skulle se på bruforbindelse til Vardø, men i 1975—76 ble det klart at det ikke var umulig å bygge tunnel under sundet i sørenden. Tunnelalternativet viste seg å ha flere fordeler:

- betydelige kostnadsbesparelser.
- trafikkmessige-
- transportøkonomiske-
- byplanmessige fordeler.

I 1978 ble det bestemt at tunnel skulle velges som fastlandsforbindelse til Vardø, og planleggingen kunne starte.

Arbeidet kommer i gang

I september 1978 var forprosjektet ferdig, den 8. januar -79 gikk anbudsinnbydelsen ut med frist til den 22. februar, og tilbudet ble gitt til ing. Thor Furuholmen for 63 mill. kroner. Forskjæringen på Vardø-sida var ferdig sprengt høsten 1978, i april 1979 begynte Furuholmen med rigging. Drivningen begynte den 14. mai med sprenging av vannledningsgrøft, og den 21.

mai gikk den første tunnelsalva.

Tunneldriften ble foretatt med en 3-boms rigg fra Svartnes, og en 2-boms og en 3-boms rigg fra Vardø. På Vardø-sida var det i driveperioden 28 arbeidere, 4 kokker og 9 i administrasjonen. 12 av arbeiderne var i tunnelen, og disse utførte både driving, lastning, utkjøring og rensk. Av de øvrige var det 10 i tunnelen, 5 på verkstedet, 4 dagarbeidere, 3 kokker og 2 i administrasjonen.

Det offisielle gjennomslaget kom den 24. juli 1981 kl. 10.00.

I skrivende stund arbeides det på spreng for å få åpnet tunnelen for trafikk den 22. desember. Den offisielle åpningen av Norges første undersjøiske trafikkunnel vil foregå til sommeren.

Fakta om tunnelen

Tunnelen under Bussesundet er totalt 2892 meter lang. Av dette er 272 meter snøoverbygg og portaler, mens 2620 meter er i fjell og 1700 meter er under Bussesundet. Teoretisk sprengningsverrsnitt er 53 kvadratmeter, med ra-

dius 4,70 meter. I tunnelen er det lagt vannledning for vannforsyning til byen, og det er støpt kabelkanaler for framføring av både tele- og strømforsyning.

For å oppnå skikkelig utlufting av eksos er det montert kraftige vifter i taket. Disse sørger for å blåse luften gjennom tunnelen, slik at brukt luft hele tiden blir erstattet med ny. En rad lamper i hele tunnelens lengde er montert i midten av tunneltaket og vil sikre både gående og kjørende det de trenger av lys.

Like innenfor hvert av de to tunnelpåhuggene er det permanente pumpestasjoner for lensing av drensvann fra forskjæringenes avrenningsfelt. I tunnelens lavpunkt er det en pumpestasjon for lensing av den permanente restlekkasje i tunnelen. Lekkasken inne i tunnelen utgjør 1060 liter pr. minutt. Seks pumper hver med en kapasitet på 1300 liter pr. minutt sørger for å holde vannet unna. Et dieseldrevet nødaggregat sikrer kraft til ventilasjon, belysning og pumpeanlegg ved eventuelt strømbrudd.



Denne modellen av Svartnes — Vardø med tunneltraseen inntegnet står inne på vegvesenets kontor i Vardø.

Foto: Bjarne Langseth

Vår mann i Vardøtunnelen:

— Viktig å vise at denne løsningen er mulig i Norge

- har aldri vært i tvil om at det skal gå bra

Bjarne Langseth

Svein Roska heter vår mann i Vardøtunnelen. Helt fra de spede forberedelser til dette undersjøiske prosjektet i august 1978 har Svein vært med, og aldri var han i tvil om at dette skulle gå bra.

— Jeg tror det er svært viktig at vi nå får øynene opp for at det går an å bygge undersjøisk trafikkunnel i Norge, og at denne løsningen konkurrerer med bru, spesielt i værharde områder, sier byggeleder Roska i Vardø.

Fra tunnelavdelingen ved Hordaland vegkontor kom vadsøværingen Svein Roska tilbake til utgangspunktet. Etter et kort opphold ved Vadsø kommune, ble det vegkontoret, og med sin bakgrunn i tunnelarbeid ble han en viktig mann for vegvesenet da tunnelarbeidet under Bussesundet tok til.

— Det er virkelig artig å ha vært med på dette. Arbeidet har gitt meg god erfaring og impulser som kommer godt med senere. Jeg vil også si at samarbeidet med ing. Thor Furuholmen har vært meget god.

— Når tunnelen nå står ferdig, kan du si med sikkerhet at dette alternativet var det beste?

— Ja, jeg mener det. Brualternativet hadde nok vært mulig, men mange stopp i byggeperioden på grunn av dårlig vær ville gjort at bru hadde blitt dyrere enn tunnel.

— Du har tidligere vært med å bygge mange trafikk tunneler, om ikke akkurat under havet, hvordan vurderer du Vardøtunnelen i forhold til andre du har sett?

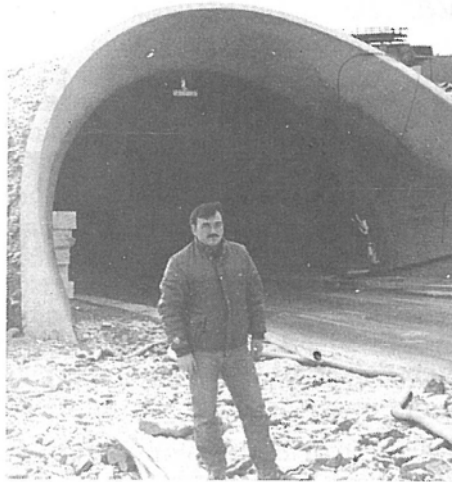
— Det er en av de fineste tunnelene i landet, lys og fin, og tørrere enn det som er vanlig.

— Vannsig inn i tunnelen, eksos, bratt og klaustrofobi-framkallende forhold. Dette er negative ting som er nevnt i forbindelse med tunnelen. Hvordan tror du brukerne vil oppleve det å kjøre under Bussesundet?

— Når det gjelder vannninsiget, så er det i dag så tett som vi kan få det med rimelige kostnader. Det vil si 1060 liter i minuttet. Dette er meget små mengder fordelt på 2600 meter, og pumpekapasiteten er sju ganger større enn innsiget. Trafikantene vil ikke få så mye som et saltvannsdrypp på bilen. Åtte vifter vil ta seg av eksosen, og det vil faktisk bli litt vind inne i tunnelen — men det er jo vardøværingene vant til. Jeg tror ikke noen vil synes vegen i tunnelen er spesielt bratt. Stigningen er 80 promille, eller 1 : 12, og det er det bratteste som tillates på riksveg. Jeg har også vanskelig for å tro at klaustrofobien vil blomstre under Bussesundet. Tunnelen er fantastisk godt opplyst, den er bred og har fortøy på hver side.

Film om tunnelen

I skrivende stund arbeides det fram mot den magiske dato, 22. desember. Da er det meningen å åpne tunnelen for trafikk. I den forbindelse vil det også bli vist en film om arbeidet med Vardøtunnelen. Fotograf Ragnar Sørensen fra Oslo, som forøvrig er identisk med fotografen i den norske filmen «Ni Liv», har vært innom Vardø 3 — 4 ganger i året og filmet tunnelarbeidet. Resultatet skal bli to filmer på ca. 30 minutter. En film av informativ art til å vise utad, og en av mer spesiell teknisk karakter. Det er meningen at en kopi av filmen skal vises i forbindelse med åpningen til jul, opplyser Roska.



Svein Roska har vært med på dette tunnelprosjektet fra den spede begynnelse.

Foto: Bjarne Langseth

Under bølgene til vår østligste by

Bjarne Langseth

«Refleksen» har tatt seg vann over hodet. Foreløpig i hvert fall, bare bokstavelig. Hele Bussesundets urolige saltvann hadde vi langt over hodet, da Vardøtunnelen ble inispisert i hele sin opplyste lengde. For man dukker sannelig ikke ned i den mørke undergrunn når Vardøs nye fastlandsforbindelse blir tatt nærmere i øyensyn. I lys og med lyst vil turen nå gå på den brede vindstille veg under bølgene til landets østligste by.

På en mørk og stormfull vinterdag kan det være en blandet fornøyelse å kjøre firhjuling retning landets østligste bysamfunn. Selv om veien er bred og bein, stjeler mørket og det vannrette snøfallet all sikt og orienteringsevne. Sakte drar man seg fram og klarer så vidt å manøvrere unna de farligste snøfonnene. Skimt av refleks på standhaftige veistikker er tegn på at du tross alt befinner deg på riksveg 98. Hvitheten svir i øynene.

Over Domen rister stormen kraftig i bilen og de siste kilometrene blir en innbitt kamp hvor sansene er til det krampaktige konsentrert om ratt og

veistikker. Toppen er nådd, nå går det nedover — rett ned mot ishavet. Vind og bølgesus fra den kalde nordpol reiser seg mot deg, liksom for å slå fast med all den tyngde naturkreftene rår over, at her har selv bilen tapt sin rett.

Da skjer et under. Bilen seiler inn i den opplyste stillhet, der ingen storm, ingen mørketid og intet snøkvang noengang skal nå fram. Du seiler på stillhetens hav — under bølgene, for så etter 2,8 kilometer å komme opp i sentrum av byen i Barentshavet. En by som er landfast under havet med en pulsåre som aldri vil slutte å slå — mennesket har nok en gang overvunnet naturkreftene.

Vegsjefens yngste avdeling:

Omlegging og sterk vekst i de siste fem årene

Biltilsynet har nå fire selvstendige stasjoner i Finnmark

Per Kr. Elnan

Biltilsynet er vegsjefens yngste avdeling, idet biltilsynet ble fullt integrert i Statens Vegvesen i 1976—77. Tidligere var denne avdelingens navn, Statens bilsakkyndige, og var inntil 1976—77 administrativt underlagt vegsjefen, men faglig direkte underlagt Vegdirektoratet. Statens bilsakkyndige var i 60 og 70 årene under jevnlig utredning, men først når «Karl Olsen-utvalget» kom i arbeide, ble resultatet til slutt Stortingsmelding nr. 79 av 1974—75. Denne har så i store trekk fastlagt biltilsynets videre utvikling i fra 75—76.

Resultatet av stortingsmeldingen ble et bredt opplagt program for opprustning av biltilsynet, samtidig som etaten skiftet navn fra Statens bilsakkyndige, til Statens Vegvesen, biltilsynet. Det ble ansatt biltilsynssjefer i alle fylker (Oslo—Akershus er slått sammen), og det ble nye stillingsbetegnelser og nye stillingsgrupper i biltilsynet. Alle fylkene ble nå egne områder underlagt fylkenes vegsjefer. Tidligere hadde distriktsgrensen vært forskjellige fra fylke til fylke. Noen steder var fylkesgrensen distrikts-grense, i andre fylker kunne det være opptil 4—5 forskjellige selvstendige bilsakkyndige-distrikter med hver sin leder. Som nevnt ble dette endret ifra 1976—77. De fire første fylkene ble underlagt vegsjefene i 1976, og så fulgte resten av fylkene i 1977. I Finnmark ble biltilsynet direkte underlagt vegsjefen i 1977.

Stagnasjonsperiode

I henhold til St.m. nr. 79 ble program for utbygging av biltilsynet utarbeidet. Utbyggingen har gått raskt i hele lan-

det i de siste år når det gjelder opprettelser av nye stasjoner og med anskaffelse av utstyr. Imidlertid er det på landsbasis stillingstilgangen som har sviktet. Etter en sterk vekst i vegvesenet i 60 og 70 årene er en nå kommet inn i en stagnasjonsperiode, og denne har også rammet biltilsynet på personellsiden. Det antydes at biltilsynet på landsbasis mangler mellom 50 og 75 stillinger for å kunne innfri målsettingen i St.m. nr. 79.

Tidligere var stillingsbenevnelse i biltilsynet Statens bilsakkyndige, og denne tittel hadde den tekniske stab i fra yngstemann til sjefen. Kontorsiden har hatt og har også nå vanlige statsstillingsbenevnelse. Etter integreringen i vegvesenet er biltilsynet også i prinsippet funksjonsdelt i følgende seksjoner: Kontorseksjonen, kjøretøy-tekniske seksjon og trafikkseksjon. Ved enkelte stasjoner ledes disse seksjonene av seksjonsledere. I enkelte fylker har alle stasjonene seksjonsledere, i andre fylker er det seksjonsledere bare ved en stasjon. Kontorseksjon-

enes seksjonsledere har minst stilling som førstesekretær, de tekniske seksjonene avdelingsingeniører. Det tekniske personalet har nå følgende stillingsbenevnelser: Stasjonssjef, avdelingsingeniør, ingeniør, inspektør. Inspektørene kan ha fagutdannelse som bilmekanikere, eller de kan være kjørelærere med utdannelse fra Statens Trafikklærerskole i Stjørdal.

Fire stasjoner

I Finnmark hadde biltilsynet før integreringen hovedkontor i Vadsø, og et avdelingskontor i Alta. Etter integreringen ble det ansatt stasjonssjefer både i Alta og Vadsø, og begge kontorene fikk status som stasjoner. Siden har en også bygd selvstendige stasjoner i Kirkenes og Hammerfest. Så nå har en bemannet 4 selvstendige stasjoner i fylket, og dette er de stasjonene en hadde planlagt for fylket. I Alta og Vadsø har stasjonene 8 faste stillinger hver, derav 4 kontorstillinger og 4 tekniske stillinger. I Kirkenes og Hammerfest har stasjonene 4 faste stillinger hver, derav 2 kontor- og 2 tekniske stillinger. I tillegg må det hvert år brukes minimum 2 årsverk tilsammen i fylket for å styrke kontorseksjonene. Dette oppnår en gjennom engasjement.

Stasjonene foretar også reiser i stasjonsområdene, og aktuelle besøkssteder er Lakselv, Kautokeino, Øksfjord, Breivikbotn, Hasvik, Honningsvåg, Karasjok, Tana, Berlevåg, Båtsfjord, Nordkynhalvøya (Mehamn, Gamvik, Kjøllefjord) og Vardø.

Stedene blir besøkt fra en gang i året til flere ganger i måneden. Lakselv er foreløpig det stedet som oftest besøkes.

I Finnmark hadde biltilsynet ingen problemer med den fulle innlemmelsen i Statens Vegvesen. Dette skyldtes nok i stor grad at etaten gjennom mange år hadde utviklet et nært samarbeide med vegetaten, slik at integreringen på

mange måter føltes naturlig. I flere andre fylker hvor det hadde vært meget liten kontakt biltilsyn—vegkontor tidligere, var nok vanskene større i integreringsfasen. Etter integreringen i Finnmark, er samarbeidet mellom biltilsynet og de andre avdelingene også utvidet, og delvis sterkt utvidet, etter integreringen.

Biltilsynets arbeidsoppgaver er meget omfattende, og det er ikke mulig her å liste opp alle. Dette håper en de forskjellige stasjonene etter hvert kan komme tilbake til i bedriftsavisen. Kort fortalt ledes biltilsynet som de andre avdelingene av vegsjefen. Til å koordinere, samordne og lede biltilsynsstasjonenes arbeide er det ansatt biltilsynssjef, og hver stasjon ledes av en stasjonssjef, og under stasjonssjefen er så de tre seksjonene, kontor, kjøretøy og trafikk plassert. Med den størrelse det er på stasjonene her i fylket arbeider de fleste på den tekniske side både ved kjøretøy- og trafikkseksjonene. Bare 2 av de tekniske stillingene er rene kjøretøytekniske stillinger (inspektører).

Kontorseksjonene

forestår registreringer av kjøretøy, utstedelse av førerkort, fornyelser av førerkort og administrerer kontormessig de andre seksjonene. Har også ansvaret for forsikrings-, løyve- og avgiftsforhold ved kjøretøyene. De forestår administrasjon av utlån og tildeling av prøvekjennemerker, og har opplysningstjenesten fra førerkort og kjøretøyregisteret. De innhenter og administrerer driftsdata, som er en utvidet statistikkføring. De har ansvaret for regnskap og oppgjør med vegkontoret. De innkaller kjøretøyene og følger opp purringer, utsettelse o.l. De følger opp etterarbeidet etter utekontroller, utsteder brukstillatelse, og innkaller til førerprøver, og administrerer og

retter den teoretiske del av førerprøven. De har all arkiv- og posttjeneste o.s.v. og o.s.v. I forbindelse med de nevnte arbeidsoppgaver, arbeider funksjonærene med et meget stort og omfattende lov og regelverk, med svært omfattende bestemmelser, og i tillegg en mengde rundskriv. Alt dette setter store krav til god oversikt. Et visst arbeide er nå i gang for å kunne databehandle endel av kontorseksjonenes arbeide. Dette kan en også evt. komme tilbake til i et senere nr. av bedriftsavisen.

Trafikkseksjonene

har som hovedoppgave arbeidet med førerprøvene, og tilsynet og samarbeidet med kjøreskolene. Det kjøres førerprøver i alle klasser, og kjøres prøver for «minibuss». De har tilsynet og godkjenningsordningen av kjøreskoler og lærere/instruktører. De følger opp undervisningen med skolene og undervisningen ved øvingsbanene og mørkekjøringsstrekningene. De tar seg av møtevirksomheten mellom biltilsyn/kjøreskoler. De arbeider også kontinuerlig for at alle våre stasjoner så langt som mulig arbeider likt med kjøreskolene og førerprøvene bl.a. I tillegg til førerprøver som avlegges med elever fra kjøreskolene, kjøres også førerprøver for tunge kjøretøyer for Alta videregående skole (yrkesskolen), og for Forsvaret. Trafikkseksjonene har i tillegg mange andre viktige arbeidsoppgaver.

Kjøretøyseksjonene

har som hovedoppgave kjøretøykontrollen, den sikkerhetsmessige tilstand av kjøretøyparken. De søker å sikre vedlikeholdet på de punkter på kjøretøyene som har størst sikkerhetsmessig betydning. De arbeider med samarbeidsfunksjonen mot bilverkstedene, og godkjenner og kontrollerer verkstedene og disses ledelse (tekniske og

administrative ledere). De legger opp kontroll og innkallingsrutinene, utfører alle typer kjøretøykontroll i hallen, ute i distriktene, planlegger og utarbeider praktiske metoder for utekontroll. De driver vanlig teknisk sikkerhetskontroll, kontroll etter samferdsloven, kontroll av farlig gods, vekt-kontroll, kjøre- og hviletidskontroll, kontroll med støy- og avgass, kontroll av km-tellere, kontroll med sikring av last og kontroll i henhold til avgiftslovgivningen bl.a. De legger opp og gjennomfører spesielle utekontrollaksjoner, så som lyskontroller, dekkkontroller, bremsekontroller, i tillegg til brukskontroller, samt kombinasjoner av alle disse typer kontroller. I de fleste utekontrollene samarbeides det med politi/lensmenn. Kjøretøyseksjonene har også i tillegg flere andre viktige arbeidsoppgaver.

Dette var en grov gjennomgang av biltilsynet og dets oppgaver, og mere detaljert kan en evt. komme tilbake ved senere anledninger.

ORDSPRÅK OM

«Arbeidsliv og verktøy»

Arbeidet gjøres av fornuften, ikke av styrken. (finsk)

Gjort gjerning har ingen vending. (dansk)

Aller Anfang ist schwer. (All begynnelse er vanskelig). (tysk)

Dårlig arbeid hevner seg på den som gjør det. (russisk)

Den som hev fleire jarn i elden, brenner sume av dei. (norsk)

There is little rust on a useful tool. (Det er lite rust på et nyttig redskap). (engelsk)

På en annens skuldre er byrden lett. (spansk)

Wie der Arbeiter, so das Werkzeug. (Som arbeideren, så verktøyet). (tysk)

Behovet er klarlagt — fire kurser er klar

Kurs i sprengning, verne og miljøarbeid, oppsynsmannsopplæring og saksbehandling

Håkon Kollstrøm

Det har vært foretatt en kartlegging av opplæringsbehovet ved vegvesenet i Finnmark i høst. Kartleggingen gjaldt både ute- og innedriften. Vi er meget fornøyde med antall innkomne besvarelser. (Svarprosenten ligger omkring 65 i utedriften og på ca. 80 ved kontoret).

De innkomne opplysninger skal nå bearbeides videre med tanke på å få til en prioritering over opplæringstiltak som skal arrangeres kommende vinter.

Det som imidlertid allerede er klart er at det vil bli arrangert sprengningskurs, kurs i verne- og miljøarbeid, saksbehandlerkurs og kurs for oppsynsmenn-/assistenter.

Sprengning

Som kjent vil tidligere sprengningssertifikat ikke være gyldig lengre enn til 1. juli 1984. Derfor må vi starte opp med å lære opp skytebasen, oppsynsmenn- og assistenter, teknisk personale til å avlegge ny prøve for å få utstedt nye sprengningssertifikat. Det er nå innført fire sertifikatklasser:

- A Alle sprengningsarbeider.
- B Sprengningsarbeider under dagen, (gruver, tunneller, bergrom og sjakter).
- C Mindre sprengningsarbeider i skog og jordbruk (grøfte-, stubbe- og is-sprengning, spretting av stein m.m.)
- D Spesielle sprengningsarbeider. (Industriell og vitenskapelig sprengning, saluttering).

Krav til sertifikat er følgende: (generelle for alle klasser)

- må være fylt 20 år
- kunne dokumentere praksis og/eller legge fram politiattest på at man er skikket til å bruke sprengstoff
- bestå en skriftlig prøve som er fastsatt av Sprengstoffinspeksjonen

Praksis for klasse A:

Deltatt i sprengningsarbeider i minst 12 mndr. de to siste år.

Praksis for klasse B:

Deltatt i sprengningsarbeider i minst 6 mndr. de to siste år.

Praksis for klasse C og D:

Vurderes i hvert tilfelle av godkjenningmyndighet.

Sprengningskursene vil bli arrangert lokalt med forelesere fra f.eks. Norsk fjellsprengningsinstitutt.

Kurs i verne og miljøarbeid

I 1978 arrangerte vegkontoret flere kurs for verneombud, oppsynsmenn, teknisk personale, tillitsmenn etc. i verne og miljøarbeid i staten. Kurset er på 40 timer og er i hovedsak basert på gruppearbeide og plenumsdiskusjoner. Det har siden 1978 vært en ny tilgang/utskifting av ovennevnte målgruppe og det er derfor aktuelt å arrangere ett eller to kurs i dette emnet. Kurset arrangeres lokalt med forelesere/instruktører fra vegkontoret.

Oppsynsmannsopplæringen

Det er under utarbeidelse et opplæringstilbud til oppsynet.

Oppløpet er delt i følgende hovedemner:

- styringsformer
- teknikk
- tekniske planer/utsetting
- kvalitetskontroll/kontroll av kunstbygg
- maskinteknikk/vinterdrift
- forvaltning/administrasjon
- personalforhold
- arbeidsledelse

Formålet med opplæringen er å gi nødvendige kunnskaper innen viktige arbeidsfelter for oppsynet.

Tilsammen vil det bli arrangert 8 enkeltkurs, med varighet en uke. Førstkommende vinter vil vi forsøke å få arrangert kurs i emnene Styringsformer, Kvalitetskontroll/kontroll av kunstbygg og Tekniske planer/utsetting for en del av oppsynet. Det er ikke tatt stilling til om disse kursene skal arrangeres lokalt eller regionalt. Vi regner med at vi vil få hjelp til den faglige gjennomføringen av kursene, men at denne oppgaven etter hvert vil tilfalle de enkelte avdelingene på vegkontoret.

Saksbehandleropplæringen

Vegkontorene i Troms og Finnmark vil arrangere saksbehandlerkurs regionalt. Kurset er en generell innføring i saksbehandling for ansatte på kontorsiden på vegkontoret, biltilsynet og vegstasjonene. Det er allerede foretatt uttak av deltakere til kurset som strekker seg over 4 internatsamlinger og en del hjemme-/gruppearbeid.

Fra vegvesenet i Finnmark er det i alt tatt ut 12 deltakere, 9 fra vegkontoret/biltilsynet og 3 fra vegstasjonene.

Første samling er berammet til 15.—16. desember på Kirkenes Rica Turisthotell. Alle de øvrige samlinger blir i Alta for å få omtrent lik reiseavstand for begge vegkontorene.

I tillegg til dette vil det også bli forsøkt igangsatt enkelte fagkurs over kortere tidsrom. Vi tenker spesielt her på ansatte i utedriften som har forholdsvis rolige tider i vintersesongen. Noen av kursene kan muligens arrangeres i brakkeleirene på dager hvor det ikke er forsvarlig å arbeide ute på grunn av været. Dette krever imidlertid en viss forberedelse for oppsynet som er tenkt som instruktører på slike «ikke planlagte» opplæringstiltak.

Ved den kartlegging som nå er foretatt vil det bli lettere for avdelingene å finne ut hvilke opplæringstiltak som vil være aktuelle kommende år.



Vi skal straffes til vi dør, for alt vi ikke gjør.
Nordahl Grieg

Den som har tenkt å gjøre noe godt, må ikke vente at folk skal rulle stein ut av veien for ham, men må ta sin skjebne med ro selvom de ruller noen flere inn på veien til ham.
Albert Schweitzer

Lederutviklingen i vegvesenet

Av personalkonsulent Svein Thorsby

Lederutvikling for toppledelsen i Statens vegvesen består av to deler:

a) Seminar i «Resultatrettet ledelse» og videreføring av dette i den enkelte ledergruppe.

b) Tilbud om emner innenfor ledelse og organisasjon etter den enkelte leders behov og ønsker (tilvalgsdel).

Lederne i vegvesenet har en solid faglig utdanning og praksis, og det er derfor naturlig i et lederutviklingstiltak å fokusere på ledelsesfunksjonene.

Med resultatrettet ledelse menes en ledelsesmåte som innebærer en oppstilling av «hovedområder som innsatsen skal styres mot for å skape de *resultater* som kreves av *den enkelte* i den jobb han/hun skal fylle». Som leder må man kunne gi presiserte uttrykk for hva man har oppfattet som egne mål og rimelige resultater. Enhver leder må kunne omformulere (konkretisere) overordnede vedtaks gyldighet i egen stilling. Dette kan imidlertid være vanskelig da målene som skal konkretiseres ofte er upresise.

I ledergruppene ved vegkontorene vil etablering av resultatområder skje i et samspill mellom underordnet (leders) forslag, sideordnede kommentarer og overordnet vurdering. Før denne diskusjonen i ledergruppen er det meningen at den enkelte leder skal få synspunkter på sine forslag til resultatområder fra de nærmeste medarbeiderne på egen avdeling.

En slik prosess ivaretar bl.a. behovet for samordning, initiativ og kontroll/styring.

Den såkalte tilvalgsdelen — den enkelte leders mulighet til å velge emner etter eget behov og ønsker — har et mer individuelt siktemål enn resultatrettet ledelse.

Framdriften av tiltakene

Mens resultatrettet ledelse er godt i gang rundt om på vegkontorene og i vegdirektoratet, er tilvalgsdelen bare kommet til behovsregistreringsstadiet. Etter vegsjefmøtet i mars i år har vegdirektøren blant annet konkludert med følgende angående resultatrettet ledelse:

«Arbeidet må nå føres videre, og de enkelte fylker må finne fram til sin form. Resultatrettet ledelse må dessuten føres videre nedover i organisasjonen og vegdirektoratet bør føle et ansvar for at dette skjer og hjelper fylkene med å legge forholdene til rette.»

Status for Finnmark

Vi er her ved vegkontoret godt i gang med oppfølgingen av resultatrettet ledelse. Etter tre-dagers seminaret i vår med ekstern konsulent fra Hartmark — Iras, ble det første oppfølgingsmøte i toppledergruppa avholdt den 27. september. Her ble hver enkelt resultatområde tatt opp til diskusjon, herunder hvilke resultater som var oppnådd og om de gitte tidsfrister var oppfylt. Nye resultatområder ble også drøftet. Neste oppfølgingsmøte skal finne sted i desember. På dette møtet er det meningen at hele tiltakets videre «skjebe» skal drøftes — om det er verd å satse på for framtida.

Vår museumskonsulent vil grave i fortida:

Trenger hjelp til å gjenskape «gamle dager»

Registrering av vegvesenets fortid et viktig arbeid

Bjarne Langseth

Bilder fra anleggstida i gamle dager — merker etter gamle postveger, vadesteder, gamle «ferjesteder», faste vegmerkinger — en gammel bru som står igjen og ber om å bli vernet — rekonstruksjon av gammelt utstyr.

Dette er eksempler på hva konsulent Arnold Kjæreng ved vegkontoret i Vadsø går rundt og er interessert i for tiden.

— Bruk øyne og ører, slik at vi kan få samlet mest mulig av ting innen etaten som kan ha museal interesse, sier vår museumskonsulent.

Ved raseringen av Finnmark i 1944/45 ble veger og bruer ødelagt og i enda større utstrekning ble brakker, lagrer, verksteder og lignende jevnet med jorden. Dette gjorde sitt til at mye av det gamle utstyret som den gang ble nyttet i vegvesenet er borte. Det er likevel grunn til å tro at noe finnes, og nå har vegsjefen gjort det kjent at koordineringen av dette arbeidet med å registrere alt som har museal verdi skal forestås av konsulent Arnold Kjæreng.

Hjelp fra pensjonister

Pensjonister kan bidra med svært viktig hjelp i denne sammenheng. Det kan være de har bilder fra anleggstida i gamle dager, eller de kan bidra med hjelp til rekonstruksjon av utstyr og annet som ble benyttet innen vegvesenet før i tida. I et rundskriv som vegsjefen nylig sendte ut til samtlige ansatte og pensjonistene i vegvesenet i Finn-

mark, heter det også at en kjenner til at det er tatt vare på materiell av interesse som ikke er registrert. De som har slike ting av vernemessig verdi, må vennligst gi beskjed snarest til Kjæreng.

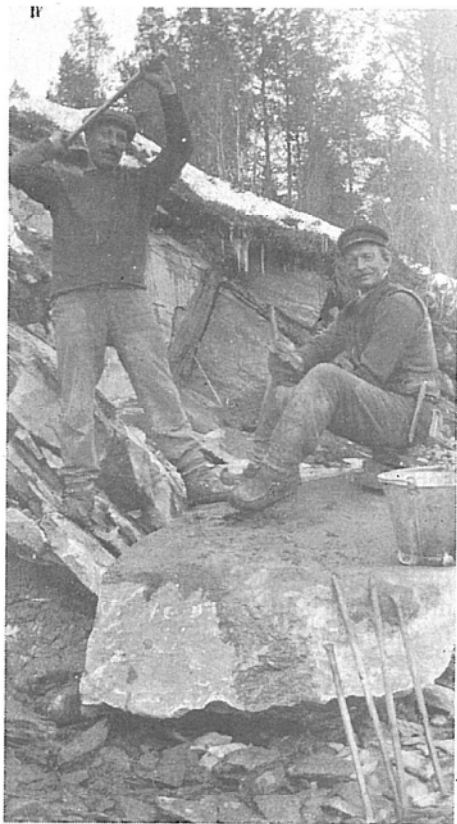
Bruk øyne og ører også med tanke på museumsarbeidet i vegvesenet, så vil vi få samlet det som samles kan.



— Det pudsige er, at om hundrede år er denne onde tid blevet til gode gamle dage.

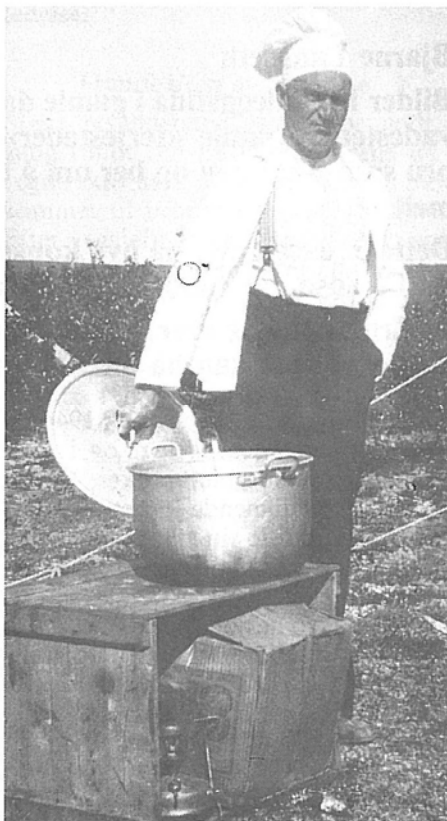
Eksempler på bilder av museal interesse:

GLIMT FRA GAMLE DAGER



Gamle dagers boremaskin...

Bildet er tatt omkring 1923 og viser måten man i den tiden laget hull for sprengning. Senere utviklet man metoden til å bruke borenøkkel til «å snu» boren, og dermed spare seg for skade i tilfelle han som slo bommet på borknakken. Merk fottøyet. Det er ikke mye som ligner på dagens vernesko.

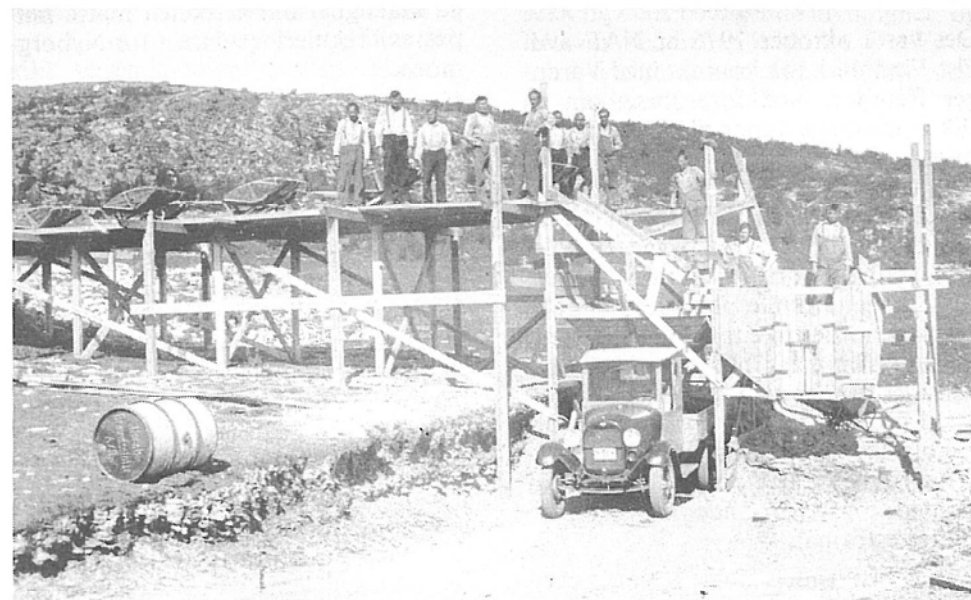


Uten mat og drikke...

Fra anlegget «Alta—Kautokeino» omkring 1934. Dette er kokk Frits Fredriksen fra Alta med kasserollen som inneholder den herligste ertesuppe. Merk taustagene som holder kokketellet oppe.



Første gang det ble prøvet med dregleanlegg. Dette bildet er tatt omkring 1934 ved Biggeluobbal fjellstue, og er fra den første vegen Alta — Kautokeino.



Utkjøring av grus til vegdekke. Visstnok 1937 i Olderfjorddalen. NB: merk trillebårene (sluskebårene) på brua. Likeså «ristmannen», for ikke å snakke om lastebilen av siste modell.

Da det så som mørkest ut for øvingsbanene i Øst-Finnmark:

Rask reaksjon og gode argumenter reddet helårsbanen i Varanger

Arbeidet er nå i gang, og banen står ferdig til sommeren

Bjarne Langseth

Takket være rask reaksjon og god planlegging da det så som mørkest ut, er NAF nå i gang med å bygge øvingsbane for Øst-Finnmark i Nyborg. Etter at Nyborgmoen ikke lenger var aktuell, ville NAF gå bort fra sine opprinnelige planer, og bygge bare en vinterbane i Varangerområdet. Et møte i Vegdirektoratet den 18. mars 1981 ble avgjørende. Biltilsynssjefen i Finnmark, Per Kr. Elnan og formann i NAF avd. Øst-Finnmark Arvid Knudsen, la fram så mange og vektige argumenter for en helårsbane i Varangerbotn, at NAF-direktøren ble stående alene, og klarsignal ble gitt. Deretter skjedde alt i stort tempo, og via befaringer og gassfunn er arbeidet nå igang slik at til sommeren står Finnmarks andre øvingsbane ferdig.

Nyborgmoen

Det var i oktober 1976 at NAF avd. Øst-Finnmark tok kontakt med Varanger Bataljon med forespørsel om en slik øvingsbane kunne plasseres på Nyborgmoen til felles nytte. Vegdirektoratet hadde da innledet forhandlinger med Norges Automobilforbund (NAF) som hadde tilbudt seg å bygge, finansiere og forestå drift av i alt 28 baner. Disse banene skulle plasseres i rimelig avstand fra de enkelte opplæringssteder, og i Finnmark ble Alta- og Tanaområdet utpekt som egnede byggsteder. I henvendelsen til Varanger Bataljon ble det vist til at Forsvaret her kunne være med på et positivt samarbeid til glede og nytte både for sivile og militære formål.

Denne henvendelsen gikk tjenesteveg via 6. divisjon til Forsvarets Overkommando og havnet til slutt i Forsvarsdepartementet. Det var ingen innvendinger fra forsvarshold, og departementet

ga klarsignal om at banen måtte innpasses i reguleringsplanen for Nyborgmoen.

Det var imidlertid her problemene oppsto. Etter purringer fra Nesseby kommune vinteren 1981, ble det etter hvert kjent at Varanger Bataljon ikke klarte å passe inn denne banen på reguleringsplanen. I tillegg til det antydte NAF at den store prisstigningen og stram kredittsituasjon var årsaken til at man nå vurderte å etablere banen i Varangerområdet bare som vinterbane — naturis.

Finnmark vinner

Det ble lagt opp til et avklarende møte i Vegdirektoratet. Foruten representanter for direktoratet, deltok direktøren og prosjektsjefen i NAF, formannen i NAF avd. Øst-Finnmark, Arvid Knudsen, biltilsynssjefen i Finnmark, Per Kr. Elnan, og biltilsynssjefen i Oppland.

De to Finnmarksrepresentantene hadde forberedt seg godt. Argumentene var mange og gode.

— Vinterbane i Varangerområdet er en uakseptabel løsning fordi:

— Det området banen skal dekke i Finnmark har dårlig vegforbindelse med kolonnekjøring og stengte veger vinterstid.

— Høy aktivitet i bl.a. fiskerinæringa vinterstid gjør at mange vil ha vansker med å kunne ta denne opplæringa på vinterbaner.

— Svak skolekapasitet gjør det vanskelig for kjøreskolene å greie glattkjøringen dersom den må gjennomføres konsentrert og på samme årstid som mørkekjøringen må foregå.

— Etablering av isbaner vil mange steder i fylket være vanskelig på grunn av verneinteresser o.l.

Dette var noen av argumentene Finnmarksrepresentantene førte i marka på møtet, og som førte til at Finnmark gikk seirende ut av duellen. Konklusjonen ble at banen i Varangerbotn

skulle bygges som helårsbane, mens Valdres fikk sin vinterbane.

Nesseby reagerer raskt

Nå var det klart at banen skulle bygges i Varangerområdet, men hvor? Forsvaret hadde sagt nei til Nyborgmoen, og nå måtte andre alternativer finnes. En befaring i Karlebotn og Vesterelv førte til at man kom fram til et område i Vesterelv. Dette skulle ikke vise seg å være brukbart — grunnborene fikk gass i hullet og avisene stoff til sine spalter, men ellers var det verdiløst som øvingsbane.

Nesseby kommune ga ikke opp, og en effektiv varaordfører og lensmann fant snart fram til et egnet område i Nyborg. Grunnerverv ble ordnet på rekordtid, og i august 1982 ble arbeidet med banen påbegynt. Til sommeren står Finnmarks andre øvingsbane ferdig, og vil dekke Øst-Finnmark — den delen av Kongeriket Norge som er lengst unna den hovedstadelige penge-sekk og dens bevilgende myndighet, og lett var det heller ikke for Øst-Finnmark å bli innlemmet i NAFs banenett til trafiksikkerhetens fremme.



Nå skal også bilførere i østfylket få høste nyttige erfaringer og bli sikrere trafikanter ved å få opplæring på en slik øvingsbane. Dette er fra NAFs øvingsbane på Latharimoen i Alta, som har vært i bruk siden 26. september 1980. (Foto: John Fulland)

Full oppslutning om etatens største forening

Kjemper for å bevare arbeidsplassene

Edvald Svendsen

Etatens største gruppe arbeidstakere, tjenestemenn og bakkepersonell i driften, vil ønske bedriftsavisa velkommen. Denne gruppe arbeidstakere som er organisert og tilsluttet Norsk Arbeidsmandsforbund, har en organisasjonstilslutning på nære 100% av arbeidstakerne. Vår viktigste oppgave i framtida er kampen for å bevare arbeidsplassene for våre medlemmer.

Tidligere var foreningene i fylket direkte tilsluttet forbundet, men i 1971 ble det dannet «storforening» fylkesforening med navn Finnmark Arbeidsmandsforening med formann Knut Arnesen, Skaidi.

Foreningen har kontor på Elvebakken, Alta med forretningsfører og kontorassistent på heltid.

Foreningen har 21 klubber og 5 grup-

per nemlig 12 klubber i veg — 4 i hamn — 2 i gruver + 1 i skifer — 1 anleggsmaskin og Vardøtunnelen.

Gruppene er i rengjøring, maskin Honningsvåg, Kvalsundbrua, asfalt og N.V.E. forbygning.

Foreningens medlemstall var den 1. januar 1982, 1090 medlemmer totalt, hvorav 580 tilhører vegarbeiderklubbene, medtatt de med hvilende rett.

Klubbene

Vegarbeiderklubber i fylket og valgte klubbformenn etter årsmøtet i Honningsvåg den 24. april 1982:

Alta vegarbeiderklubb	form. Odd Olsen, Alta
Berlevåg Ishavsvegklubb	form. Torbjørn Olsen, Berlevåg
Breivikbotn vegarbeiderklubb	form. Torbein Gamst, Breivikbotn
Børselv vegarbeiderklubb	form. Agnar Johnsen, Børselv
Indre-Laksefjord vegarb.klubb	form. Ivar Persen, Kjøllefjord
Nordkapp vegarbeiderklubb	form. Kristian Lilleng, Russenes
Lakselv vegarbeiderklubb	form. Ivar Olsen, Indre-Billefjord
Nordkyn vegarbeiderklubb	form. Olaf Andreassen, Kjøllefjord
Karasjok vegarbeiderklubb	form. Sigurd Skøglund, Karasjok
Skaidi vegarbeiderklubb	form. Ulf Arnesen, Skaidi
Sør-Varanger vegarbeiderklubb	form. Olav A. Abrahamsen, Jakobsnes
Øst-Finnmark vegarbeiderklubb	form. Edvald Svendsen, Vadsø

I 1973 fikk vi i vegsektoren hovedtilitsmannsutvalg på 5 medlemmer, med formann på heltid.

Utvalget i denne periode består av Odd Olsen, Alta, Ivar Olsen, Indre-Billefjord, Torbjørn Olsen, Berlevåg, Kasper Kristiansen, Vestre Jakobselv og formann Edvald Svendsen, Vadsø.

Ellers kan nevnes at organisasjonen aktivt, både faglig og politisk slåss for bevaring av arbeidsplassene og for nye arbeidsplasser.

Arbeidsplassene må bevares

En rekke vedtak er gjort i løpet av årene, bl.a. kan nevnes: Krav om økte

midler til både kommunale og statslige oppgaver, og økt investering til anleggsvirksomheter til Kvalsund Kraftverk — til Alta utbyggingen til oljevirkosomhet.

Vi har gjentatte ganger henvendt oss til forbundet, til stortinget og regjeringen, til fylkestinget og andre for å få forståelse for viktigheten av å ha arbeide og inntekt samtidig som vår landsdel i høy grad må videreutbygges.

Kampen for å bevare arbeidsplassene for våre medlemmer må intensiveres i årene framover, og vi må nok ta i bruk nye kampmidler for å få større gehør hos myndighetene.

Norges Ingeniørorganisasjon avd. Varanger er dannet:

A. Frøyseth fra vegkontoret ble avdelingens første formann

Det siste området innlemmet i NITO

Den 25. november 1982 var 21 NITO-ingeniører samlet på SAS Vadsø Hotel for danning av NITO-avdeling i Varanger-området. Tilstede var også hovedstyremedlem Tore Sandemose fra Andøya og seksjonssjef Vidar Lian fra NITO's sekretariat.

Navnet på den nye avdelingen er «NITO-avdelingen Varanger». Denne avdelingen skal samle de ca. 100 private og offentlige ansatte, direkte medlemmer i kommunene Tana, Nesseby, Vadsø, Vardø, Båtsfjord og Berlevåg. Varanger-området er det siste området der NITO ikke hadde avdeling.

Det har tidligere vært gjort forsøk på å danne NITO-avdeling i Vadsø. Første gang i 1957 av tidligere generalsekretær Sommerhein i NITO. 20 år senere

forsøkte A. Frøyseth å danne avdeling i Varanger-området. Han var da formann i vegingeniørenes organisasjonsgruppe i Vadsø. Ingen av disse forsøkene førte fram. Initiativtakerne i 1982 var J. Synnevåg, Kjell A. Zahl, A. Varsi, og medlemmene i det første styret for NITO-avdeling Varanger er:

Formann: A. Frøyseth, vegkontoret, Vadsø.

Nestformann: K.A. Zahl, Forsvaret, Vadsø.

Styremedlemmer: P.E. Samuelson, fylkesmannen, Vadsø. L.T. Sommer, Vadsø kommune. K.H. Bendiksen, Televerket, Vadsø.

Varamenn: S. Venning, Forsvaret, Vardø. L. Haabet, fylkesmannen, Vadsø.

Vernelederen viser til positive tall i 1981, men

«Tilbakefall» til det mer normale dette året

Arnold Kjærøng

I 1981 hadde vegvesenet i Finnmark 13 yrkesskader, med 88 fraværsdager. Tallene synes meget positive, men vi er redd for at det forholdsvis lave antall skader og fraværsdager ikke gir et helt riktig bilde av forholdet. Det er grunn til å tro at det heller har med flaks å gjøre. Bakgrunnen for en slik antakelse er tallene for 1980 og de foreløpige tallene for 1982.

De siste 5 årene har vegvesenet i Finnmark hatt følgende yrkesskader:

1977 15 yrkesskader med 344 fraværsg.
1978 16 yrkesskader med 238 fraværsg.
1979 23 yrkesskader med 383 fraværsg.
1980 16 yrkesskader med 269 fraværsg.
1981 13 yrkesskader med 88 fraværsg.

Inntil 3. kvartal 1982 har det vært 10 yrkesskader med 146 fraværsg.

Av de 13 skadene i 1981 var 5 ved vedlikeholdet og anlegg og maskin hadde 4 hver.

Skadene fordelte seg slik:

Hode	1 skade
Øyne	1 skade
Kropp	3 skade
Armer	2 skade
Hender	1 skade
Ben	4 skade
Tær	1 skade

De skadede arbeidet med:

Bæring	1 skade
Kjøring, brøyting	1 skade
Manuell løfting	2 skade
Maskinell lossing	1 skade
Sprengning	1 skade
Reparasjoner m.v.	5 skade
Gang fra — til	2 skade

Skadene er fremkalt slik:

Klemming, skjæring m.v.	4 skade
-------------------------	---------

Snubling, gliing m.v.	5 skade
Fallende gjenstander	3 skade
Sprut av væske i øyet	1 skade

Forannevnte skulle vise at de fleste skadene skyldes glatt underlag og uoppmerksomhet, forhold som går igjen fra år til år.

«Tar sjanser»

Hvorfor skadene har inntrådt kan føres tilbake til:

Handlet i feil rekkefølge	1 skade
Nyttet farlig fremgangsmåte	5 skade
Inntatt farlig arb.stilling	4 skade
Uoppmerksomhet	3 skade

Dette viser at man fremdeles «tar sjanser».

Man bør bruke litt tid på å planlegge arbeidsoppgavene.

Onsdag er største skadedag med 5 skader, og 11 av skadene har skjedd i vinterhalvåret.

Når det gjelder rapportering av yrkesskader, henstilles det på nytt til oppsynstjenesten og verneombudene om nøyaktig utfylling av skademeldingene. Jfr. vegsjefens rundskriv nr. 29 av 18. oktober 1982.

Det er fremgang å spore i vernearbeidet og vernelederen håper på god innsats i tiden fremover.

Vegen er en risikofyllt arbeidsplass:

Vegarbeideren jobber i risikofyllt miljø

Selv om trafikkulykker med personskaade i forbindelse med vegarbeide er få, viser intervjuer med vegarbeidere at de selv mener de har en utsatt arbeidsplass. Det er særlig trafikken forbi arbeidsplassen de opplever som risikofyllt. Farene for påkjørsel ved at bilistene kjører for fort forbi arbeidsstedet, skaper utrygghet. Dessuten er støy og forurensninger fra bilene med på å forringe arbeidsmiljøet.

Dette fremgår av en rapport som en arbeidsgruppe innen Nordisk Vegteknisk Forbund nylig har lagt frem. Arbeidsgruppen som har bestått av en representant fra Danmark, Finland, Norge og Sverige, har siden 1978 arbeidet med å klarlegge arbeidsmiljøet ved vegarbeide. I alle disse land karakteriseres arbeidsmiljøet på vegene som utilfredsstillende.

Det største problemet synes å være at bilistene ikke respekterer arbeidsvarslingen og følger de påbud som gjelder. Vegarbeide betyr en begrensning i trafikantens frie ferdsel og skaper ofte irritasjon og konflikter som går ut over dem som arbeider på vegen.

Av de forskjellige typer vegarbeide er de bevegelige arbeider som utføres manuelt, ansett som de farligste. Det gjelder for eksempel vegoppmerking og reparasjon av sporslitasje etter piggedekkbruk. Trafikkregulering forbi arbeidsplassen må også ofte skje manuelt, noe som i seg selv innebærer en risiko for vegarbeideren.

For at en vegarbeiderplass skal kunne oppleves som noenlunde trygg, trenges

det beskyttelse eller avstand fra trafikken. På mange av våre vegar kan det være umulig å få gjennomført fordi de ganske enkelt er for smale. Dessverre finnes det sjelden omkjøringsmuligheter, og reparasjon av vegen må derfor vanligvis foregå mens trafikken avvikes forbi arbeidsstedet.

For å komme uvetting kjøring forbi vegarbeide til livs, bør det satses mer på bedre oppmerking, skilting og regulering forbi arbeidsstedet, og trafikantene må læres opp til å vise hensyn ved passering av arbeidsstedet. Rapporten peker på at farene ved vegarbeide kan minskes ved å vurdere arbeidsmetoder og eventuelt erstatte manuelle metoder med bruk av maskiner. Også når det gjelder støy, kan arbeidsmiljøet bedres ved å ta i bruk støyskjermende maskiner og utstrakt bruk av personlig hørselvern, likesom fartsbegrensninger vil gi mindre støy.

Arbeidsmiljø og vegarbeide
Nordisk Vegteknisk Forbund
Utvalg 41. Rapport nr. 1:1982.

Rapporten kan fås ved henvendelse til Vegdirektoratet, Veglaboratoriet, Oslo.

AMU presenterer seg:

Arbeidsmiljøloven danner grunnlaget

35 saker behandlet hittil i år

Else-Marie Vaag

Arbeidsmiljøutvalget i Statens Vegvesen, Finnmark ble opprettet i 1978 og har som oppgave å arbeide for gjennomføring av arbeidsmiljølovgivningen i vegvesenet. I utvalget sitter 7 medlemmer, 3 fra arbeidsgiversiden og 3 fra arbeidstakerne, pluss vernelederen. Hittil i år har AMU hatt tre møter og behandlet 35 saker.

Lov om arbeidervern og arbeidsmiljø ble iverksatt 4. februar 1977. Arbeidsmiljølovens § 23 sier at hvor det jevnlig sysselsettes minst 50 arbeidstakere skal det være arbeidsmiljøutvalg, der arbeidsgiver, arbeidstaker og verne- og helsepersonalet er representert.

AMU i Finnmark

Arbeidsmiljøutvalget i Statens Vegvesen, Finnmark startet opp 27. juni 1978, og er et besluttende og rådgivende organ som skal virke for gjennomføringen av arbeidsmiljølovgivningen i vegvesenet. I utvalget sitter 7 medlemmer, 3 fra arbeidsgiversiden og 3 fra arbeidstakerne + vernelederen som er fast medlem av utvalget. Representanter for verne- og helsepersonale har ikke stemmerett i utvalget. Det er vegsjefen som til en hver tid bestemmer antallet i utvalget, og peker ut representanter fra arbeidsgiversiden. Arbeidstakerne velger sine representanter ved flertallsvalg. Medlemmene velges for 2 år av gangen. Lederen for utvalget velges vekselvis av arbeidsgiverens og arbeidstakernes representanter med funksjonstid på 1 år. Arbeidsgiversiden har formannsvervet i år — drifts-

sjef Magne Skjånes ble valgt med overingeniør Karl S. Foslund som nestformann.

Viktigste oppgaver

Av arbeidsmiljøutvalgets viktigste oppgaver kan nevnes:

Delta i å utarbeide handlingsprogram for verne- og miljøarbeidet i vegvesenet. Behandle spørsmål som angår bedriftshelsetjenesten og den interne vernetjeneste, opplæring, instruksjon og opplysningsvirksomhet som har betydning for arbeidsmiljøet. Gjennomgå alle rapporter om yrkessykdommer og arbeidsulykker, søke å finne årsaken og treffe tiltak for å hindre gjentakelse. Utvalget skal også gjennomgå alle rapporter om yrkeshygieneundersøkelser og måleresultater.

Arbeidsmiljøutvalget har hittil i år hatt tre møter og behandlet 35 saker. I

forbindelse med møtene ute i distriktet har AMU foretatt befaringer på anlegg og brakkeinspeksjoner. Noen av de viktigste sakene utvalget har behandlet i år er: Retningslinjer for rusmiddelomsorg ved Statens Vegvesen i Finnmark. Disse har vært ute til høring hos de berørte organisasjoner og er nå godkjent av vegsjefen. Retningslinjene skal deles ut til alle ansatte i etaten, og på neste møte vil AMU nedsette et AKAN-utvalg som skal koordinere opplegget videre.

Program for bedriftshelsetjenesten har også vært oppe til behandling. Utvalget har nå satt igang en kartlegging som omfatter opplysninger om virk-

somheten, organisert vernetjeneste, verne- og helsepersonale og plassering av bedriftshelsetjeneste på virksomhetens organisasjonsplan. Ut fra denne undersøkelsen, håper en å kunne få satt igang en bedriftshelsetjeneste som ikke omfatter helsekontroll alene, men som også tar for seg medisinske, yrkeshygieniske og vernetekniske oppgaver med hovedvekt på forebyggende arbeid.

Arbeidsmiljøutvalget tar ellers opp spørsmål på eget initiativ, eller med anmodning fra et av verneombudene. Det er også full anledning for enhver arbeidstaker å henvende seg til utvalget med et arbeidsmiljøproblem.

C-moment på Hatter



Vår og høst er vanskelige perioder for trafikantene. En kald natt og litt nedbør på morgenen gjør vegene overraskende glatte og da kan det gå som på bildet. Noen timer senere gjør solvarmen at vegen er tørr og fin som i sommerferien, men hvordan er det bak neste sving? Et godt råd må være å foreta en rask bremseprøve en gang i blant hvis du tviler på om temperaturen er over eller under frysepunktet ... men kikk i speilet først.

(Tekst og foto: John Fulland)

Bløtkakefest på vegkontoret den 9. november:

Mimmi feiret 40 år i vegvesenets tjeneste

Har egentlig fulgt etaten i 60 år

Bjarne Langseth

Tirsdag den 9. november var det bløtkake å få på vegkontoret i Vadsø. Ingen sensasjon kanskje, heller ikke var det noe nytt at Mimmi Kling Mathiesen var så spandabel av seg. Men hun vil gjerne ha en unnskyldning for å kunne bake kake til sine medarbeidere, og på denne dagen hadde Mimmi vært nøyaktig 40 år i vegvesenet.

— Bløtkaka er til dere fordi dere har holdt ut med meg i alle disse årene, sa Mimmi.

Egentlig har Mimmi fulgt vegvesenet i 60 år. Pappa var smed i vegvesenet fra Mimmi var 3 år, og senere ble han oppsynsmann. Det ble oppvekst i brakke og blant arbeidsfolk.

— Jeg hadde egentlig ikke tenkt å begynne i vegvesenet. Det var arbeid med barn som tiltalte meg mest. Jeg har likevel hatt det godt i denne etaten alle disse årene, og har ingen grunn til å beklage at det ble vegvesenet som ble min arbeidsplass.

— Hva vil du si om vegvesenet som arbeidsplass før, sammenlignet med hva det er i dag?

— Det er jo stor forskjell i arbeidsforholdene selvfølgelig. Etter dagens målestokk hadde vi det trangt og kummerlig i brakker. Men vi var ikke vant til noe annet, og det skulle liksom ikke være annerledes. Arbeidstempoet, mener jeg er det samme som før. Vegvesenets folk er, nå som da, ansvarsbevisste mennesker, både unge og eldre, de arbeider for sin etat og man trenger ikke vente på at noe skal bli gjort. Alt

har jo selvfølgelig vokst, og dermed mister vi også den nære kontakten vi hadde før med arbeidere på alle plan. Jeg savner den intime kontakten vi hadde med arbeidet ute, og det å kunne følge så nøye med i alt som skjedde innen etaten.

Hjelpsom og trivelig

Hele vegkontorets «Mimmi» er kjent for å være et ualminnelig hjelpsomt og trivelig menneske. Er det noen som trenger hjelp, så er det som om Mimmi aldri har hørt ordet nei. Arbeidsviljen er det såvisst ikke noe å si på, men trakk henne ikke for nær når hun feier arbeidet unna. Tøffe mannfolk omgås hun med den største selvfølgelighet av verden — og det skulle da bare mangle. Fra hun var 3 år gammel fulgte hun sine foreldre rundt på forskjellige an-



Mimmi Kling Mathiesen har vært 40 år på vegkontoret, og spanderte bløtkake i den anledning — som takk for at dere har holdt ut med meg i alle disse årene, sa Mimmi.

Men hva ville vegkontoret vært uten Mimmi i disse 40 årene?

Foto: Bjarne Langseth

legg, bodde i brakker og delte livet til arbeiderne. 23 år gammel var hun da hun selv begynte i etaten, ved vegkontoret i Vadsø. Hun fulgte også med under evakueringa i 1944, først til Alta så til Oslo og Moss. Tilbake til Alta kom hun med vegkontoret i mai 1945, så Lakselv, og i 1953 var hun igjen i Vadsø. Der har hun i alle disse årene satt sitt preg på vegkontoret, og det er ikke

få medarbeidere hun gjennom årene har lært opp i vegvesenets tjeneste. Mennesker har kommet og gått i etaten, tider har forandret seg, men Mimmi har holdt skansen.

— Det er en ting som irriterer meg med den nye tida, og det er all den sløsinga. Det gjør meg ondt å se hvordan det sløses med papir, og vi trenger ikke å få så mye nytt bestandig.

Oppgaver og begivenheter i året som er gått

Av Geir Johnsen

Endelig skal også vi her i Finnmark få vår bedriftsavis. Vi er dessverre nok så sent ute med å følge resten av landet på dette området. Enkelte fylker har allerede hatt 10-års jubileum som utgiver av slik avis. Jeg må nok ta størstedelen av skylda for at vi ikke har vært tidligere ute.

Som kjent har vi i mange år vært underbemannet når det gjelder teknisk personell til planlegging og vegarbeidsdrift. Som vegsjef har jeg derfor hittil prioritert disse områdene ved tildeling av nye stillinger til fylket. Det synes nå som om stillingsantallet på de forskjellige tekniske avdelingene er kommet opp på et akseptabelt nivå og derfor har jeg funnet det forsvarlig å ansette en informasjonsmedarbeider som bl.a. har fått ansvaret for utgivelsen av bedriftsavisen. Et annet forhold som også har gjort det aktuelt å ansette en slik person er at avtalen om ansattes medbestemmelse pålegger administrasjonen plikt til å informere de ansatte om visse forhold innen bedriften.

Vegvesenets hovedoppgaver i fylkene er å forstå planlegging, bygging og vedlikehold av riks- og fylkesveger. Disse arbeidsoppgavene skal løses på den mest effektive og økonomiske måte innenfor de til enhver tid gjeldende lover, avtaleverk og retningslinjer. Det er store summer som årlig «omsettes» gjennom etatens drift.

I år har vi til disposisjon ca. kr. 176 mill. til anleggsdrift og ca. kr. 134 mill. til vedlikehold. Av disse midlene medgår ca. kr. 48 mill. til entreprisarbeide, resten omsettes gjennom arbeide i egen regi.

Dessverre har bevilgningen til anleggs-

driften — både på riks- og fylkesvegene — vist synkende tendens siden 1978. Dette gjenspeiler seg også i antall fast ansatte tjenestemenn ute i distriktet. Antallet av vår totale arbeidsstokk har sunket fra 450 til 380 i år, d.v.s. en nedgang på 70 helårige arbeidsplasser. Heldigvis har reduksjonen foregått ved naturlig avgang og ikke ved oppsigelse. Selv om vi har brukt mange millioner kroner til anleggsdrift i år, har dette kun ført til vegutløsning for ett lite lokalsamfunn, nemlig Lille Lerresfjord i Alta med sine 130 innbyggere. Bevilgningen har i hovedsak gått til arbeider på vegstrekninger som allerede er under trafikk. En god del midler er bl.a. gått til legging av faste dekker.

De største begivenheter i året som snart er omme er:

1. At vegadministrasjonen vil være innflyttet i eget bygg i Vadsø. Etter å ha vært spredt på flere forskjellige kontorsteder i over 11 år, vil vi gå inn i 1983 med hele staben under samme tak. Dette vil lette samarbeidet avdelingene imellom samtidig som følelsen av å være ansatt i samme etat vil bli styrket.

2. At landets første undersjøiske vegtunnel — Vardøtunnelen — vil bli åpnet for trafikk tett før jul, samtidig som den tradisjonelle ferjedriften over Bussesundet blir innstilt.

Det vil bli spennende å se hvilken innvirkning denne forbindelsen vil ha på utviklingen av landets østligste by i årene som kommer. Det vil også bli spennende å se om dette pionerprosjektet kan gi grunnlag for å realisere liknende prosjekt i andre fylker.

Viktig for trafikksikkerheten med opprustning av biltilsynet

Bjarne Langseth

— Biltilsynet makter i dag bare å foreta første personbilkontroll etter 9 år, og deretter hvert tredje år. Stortinget har vedtatt at første kontroll skal skje etter 4 år og deretter hvert annet år. Den eneste måten å løse dette problemet på, vil være å ruste opp biltilsynet ut fra et rent trafikksikkerhetsgrunnlag. Det vil koste om lag 10,5 millioner kroner, eller det som tre trafikkdrepte koster det norske samfunn.

Dette sa direktør Leif Agnar Ellevset i Trygg Trafikk på en distriktssekretærkonferanse for T.T. i Trondheim nylig. Med bakgrunn i disse tallene reiste Ellevset spørsmålet om vi har råd til å la være å ruste opp biltilsynet sett fra en samfunnsøkonomisk synsvinkel. Det arbeides nå relativt aktivt for økt sikkerhet i biler, og innføring av påbud og montering av bilbelter i baksetet neste år er viktig, sa Ellevset og fulgte opp med spørsmålet — hvorfor vil ikke myndighetene påby bruken? Han var også inne på sikringsutstyr for barn i bil — godkjenning og merking av utstyret, og den flommen av farlig bilutstyr som selges og brukes. I den forbindelse nevnte han bryterpanel i taket, takluker, kaffekanner, stereoanlegg og rettet en advarende pekefinger mot alt som er unødvendig og som trekker oppmerksomheten bort fra kjøringen.

Gang- og sykkelveger

Trygg Trafikk-direktøren kom også i sitt foredrag inn på spørsmålet om gang- og sykkelveger, og henviste i den sammenheng til Norsk Vegplan hvor behovet er fastsatt til 5000 km.

— Vi har nå temmelig nøyaktig en femtedel av målsettingen. Fortsetter utbyggingstakten som nå, vil vi i år 2000 fortsatt mangle 870 km i henhold til behovet, sa Ellevset.

Han pekte også på viktigheten av å gjøre gang- og sykkelvegnettet mer sammenhengende og mer brukervennlig når det blant annet gjelder stigningsforhold og vedlikehold. Ellevset minnet også om viktigheten av de 30 nye omkjøringsvegene som skal bygges innen 1985. Disse vegene vil gi bedre sikkerhet i tettstedene.

Kritisk vendepunkt

— I år vil vi for første gang på mange år oppleve en markert negativ utvikling i antall trafikkdrepte, med en økning som trolig vil ligge på 40 — 50 personer, sa direktør Ellevset. Dette karakteriserte han som et kritisk vendepunkt i norsk trafikksikkerhetsarbeid, som i de senere år har kunnet vise til meget positive resultater. Han så likevel det positive i at det er registrert at antall vegtrafikkulykker med personskade og antall skadde i trafikken fortsatt viser nedadgående tendens. Et typisk trekk ved ulykkesutviklingen den senere tid er at det er spesielt bilførerne og bilpassasjerene som er de to dominerende faktorer i negativ retning.

— Vi har fått en vegtrafikk som har et risikonivå som ligger over det vi finner på de fleste arbeidsplasser. For de fleste av oss er det blitt farligere å reise til eller fra jobben enn å oppholde seg på arbeidsplassen, sa direktør Leif Agnar Ellevset på distriktssekretærkonferansen i Trygg Trafikk i Trondheim nylig.

Finnmark Arbeidsmannsforening med helgekurs i Lakselv:

Rettigheter og plikter, og forbundets historie

*Kokker, rengjøringspersonale og kontorpersonale
på skolebenken*

I tiden 19. — 21. november 1982 arrangerte Finnmark Arbeidsmannsforening helgekurs for sine medlemmer for kokker, rengjøringsassistenter og kontorpersonale. Det var 25 deltakere, av disse var det 16 kvinner og 9 menn. Fordelingen var 6 fra private bedrifter og 19 fra vegvesenet og havnevesenet. Kursleder var Halvard Halonen. Emnene på kurset var: Medlemmenes rettigheter og plikter, foreningens/forbundets historie, foreningens/forbundets arbeidsoppgaver, og det var

gruppearbeid.

Under punktet, medlemmenes rettigheter og plikter, var overenskomsten for de forskjellige gruppene og likestillingsloven, det viktigste. Der ble det stilt en god del spørsmål til de to hovedtillitsmennene fra veg og havn, samt kurslederen og forretningsføreren i foreningen. Sistnevnte svarte for de private gruppene. Oppgaver til gruppearbeid var medlemmenes arbeidssituasjon og spørsmål som de var opptatt av til daglig.



Kursdeltakerne samlet i Lakselv.

Foto: Edvald Svendsen.

Bedriftsidrettslaget vårt:

La Veiva ta seg av din helse

Kurt Stormo

Bedriftsidrettslaget VEIVA fungerer, og laget kan ikke bli mere innholdsrikt enn det vi gjør det til. Vi, det er alle oss ansatte på vegkontoret her i Vadsø. Ingen må klage.

Det er bare å innse at ingen ting kan bli som før i tiden, med deltakelse i flere håndball-divisjoner og kamp om plassene på fotball-laget. Nå må det slites for å få folk med til Gol. Storsamfunnet og utviklinga har innhentet oss på idrettsfronten.

Aktiviteten kan få en oppsving når vi alle kommer inn i nybygget. All tidligere misnøye med VEIVA bør derfor strykes nå. Klikker og festligheter har derfor ikke forekommet, og det er bare sunne og friske folk på vegkontoret.

Styret gjør en god jobb, og møter opp. Enkelte ganger er det vanskelig å fatte vedtak, men vi stemmer og greier. Prinsipielle ting utsettes til årsmøtene. Det er da den store massen utelir.

VEIVA har alt. Skytevåpen, håndball-lag, fotball-lag, skigruppe, Golturneringer og Veccup. Vi har et fotball-lag som med trening kan vinne veccupen. Vi har også god økonomi. Vi har et helt gjeng med dyktige medarbeidere som f.eks. flyttet anleggsavdelingen inn i nybygget.

Willy Johansen og Amandus Frøyseth snakker om en ny og fristende giv i bedriftsidrettslaget. De skal nemlig ar-

rangere swingkurs i kantina på nybygget.

Utad er også VEIVA aktivt representert i Vadsø. I høst tok VEIVA initiativet til å få arrangert bedriftshåndballserien, med Willy Johansen i spissen.

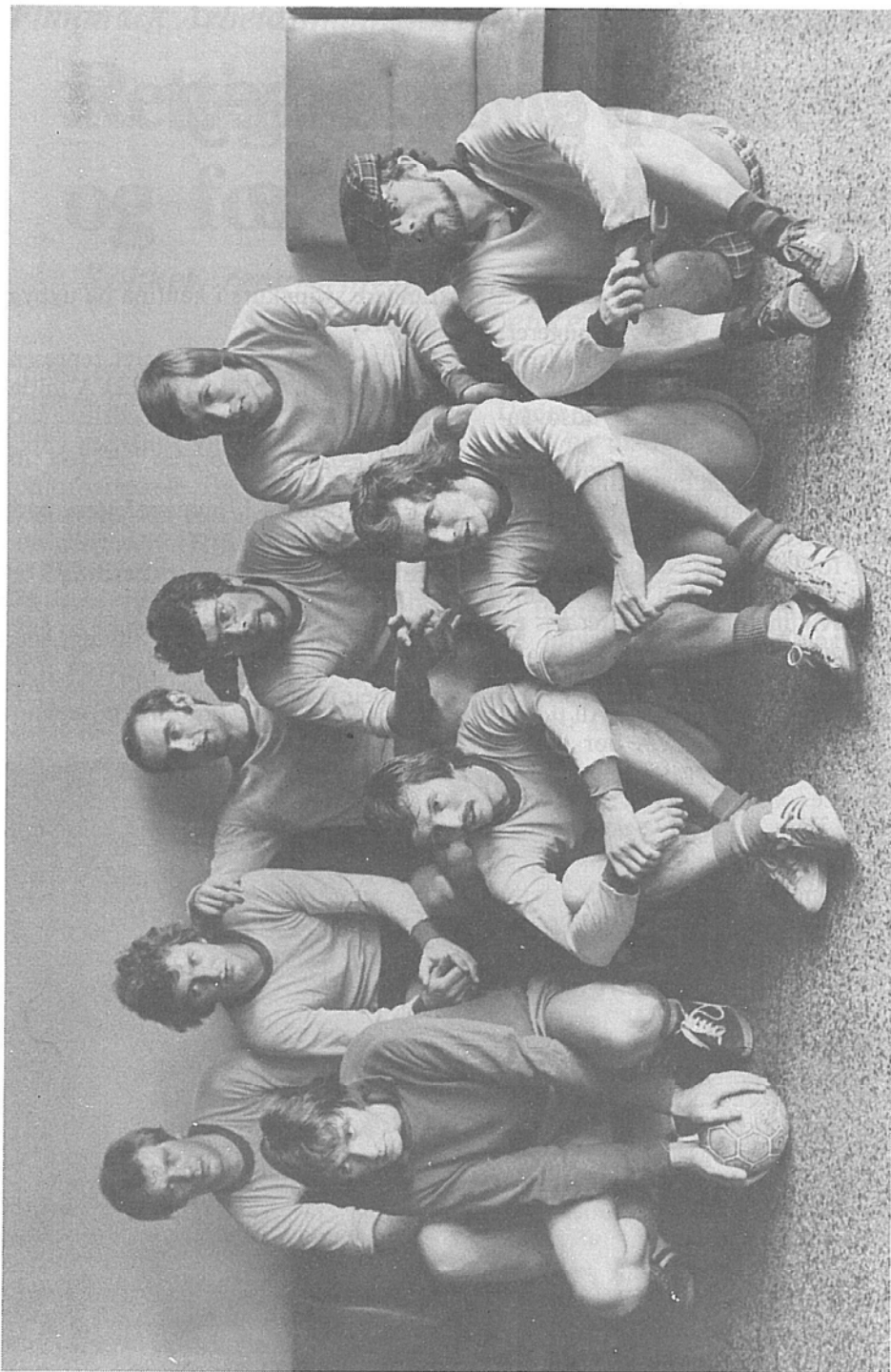
VEIVA deltar i 17.mai stafetten, både damer og herrer, hvert år.

VEIVA deltar årlig med flere lag i bedriftsstafetten på ski.

VEIVA arrangerer årlig skidag, med en aldri så liten fest etterpå fore premieutdelingens skyld.



*La VEIVA ta seg av din helse.
Look to Olga.*



Et av Veiva's tidligere storlag, her i forbindelse med Gol-turneringen.

Foto: Finnmarken



PERSONALNYTT

Følgende har tiltrådt/ vikarierer/permisjon/sluttet i vegvesenet i 1982

Anleggsavdelingen:

Håkon Thomassen tiltrådt som overingeniør 11.1.82.

Svein Kaski tiltrådt som avd.ing. 11.1.82.

Leif Kjølen fikk permisjon fra sin stilling som avd.ing. fra 1.1.82. *Kjølen* gjeninntreder i stilling som avd.ing. ved anleggsavdelingen her, den 5.5.82.

Avd.ing. Kjell Åge Andreassen permisjon i forbindelse med utdanning fra 1.9.82 og i 1 år.

Oppsynsmann John Nils Karlsen pensjonert fra 1.6.82.

Åge Paulsen, tilsatt som oppsynsmannsassistent fra 10.9.82.

Oppsynsmannsassistent Sigmund Leer permisjon fra 1.8.82—1.8.83.

Oppsynsmannsassistent Mai-Lise Eilertsen permisjon fra 9.8.82—9.8.83.

Oppsynsmann Torbjørn Torgersen permisjon fra 5.10.82—5.10.83.

Oppsynsmann Per Kling Mathiesen permisjon fra 1.10.82—1.10.83.

Oppsynsmann Osvald Johansen, død 25.10.82.

Vedlikeholdsavdelingen:

Ingeniør Terje Gunnarsen fratrudd 1.7.82.

Nils Ottar Persen tiltrådt som oppsynsmannsassistent fra 19.4.82 i vedlikeholdsområde 4.

Julius Strifeldt tiltrådt som oppsynsmann 15.11.82.

Vegmester Randulf Emaus, død 15.10.82.

Arne Nikolaisen tiltrer som avd.ing. 1.12.82:

Svein Roska tiltrer som avd.ing. som oppgavene med Vardøtunnelen opphører.

Maskinavdelingen:

Johan W. Pettersen tiltrådte som avd.ing. fra 1.4.82.

Planavdelingen:

Johannes Henriksen vikariat som avd.ing. fra 1.1.82.

Kjell-Ivar Hansen fratrudd som tegneassistent (vikar) fra 8.3.82.

Bjørnar Larsen midlertidig tilsatt som avd.ing. ved konstruksjonsseksjonen fra 8.3.82. Vikar som avd.ing. ved samme seksjon til 1.1.84.

Knut Bakkejord fratrudd stilling som avd.ing. og leder av geotekniskseksjon den 26.3.82.

Vibeke Hegg Persen tiltrådt som tegneassistent (vikar) fra 13.4.82. Midlertidig tilsatt som tegneassistent fra 23.10.82 til 1.1.83.

Tor Kaastrup tilsatt som overing. og nestleder ved planavdelingen fra 19.4.82.

Svein Are Hansen fratrudd vikariat som tegner 20.6.82.

Wenche Iversen permisjon fra stilling som tegner fra 20.8.82 til 15.6.83.

Nils A. Skum permisjon fra stilling



Et av Veiva's tidligere storlag, her i forbindelse med Gol-turneringen.

Foto: Finnmarken

som oppsynsmann fra 1.10.82 til 1.10.83.

Per Kling Mathiesen tiltrådt som oppsynsmann (vikar) fra 1.10.82 til 1.10.83.

Hermod Biti permisjon fra stilling som avd.ing. fra 4.10.82 til 4.10.83.

Dag Skram tiltrådt som avd.ing. (jordskifte kandidat) den 8.9.82.

Sigrd Pedersen tiltrådt som ingeniør, den 13.9.82.

Bjørn Erik Thorsen tiltrådt som ingeniør den 1.11.82.

Asle Persen tiltrådt som ingeniør, deltid, den 8.11.82.

Dagfinn Johansen gjeninntrådt etter endt permisjon som tegneassistent fra 18.10.82. Vikar for tegner fra 18.10.82 til 23.6.83.

Torgeir Solli tiltrådt som ingeniør fra 8.11.82.

Kåre Furstrand overing. tillagt ledelsen av hoved- og detaljplan fra 1.12.82.

Signy Bendiksen vikar for tegneassistent fra 1.11.82.

Kassererkontorer:

Oddvar Baumann fast tilsatt som førstesekretær (hovedkasserer) fra 1.4.82.

Lønningskontoret:

Hermann Nilsen midlertidig tilsatt som kontorassistent fra 18.5.82, fast fra 1.8.82.

Randi Didriksen fratrædt som kontorassistent fra 14.6.82.

Helene Andreassen permisjon fra stilling som adm.sekr. (deltid) fra 14.6.82 til 14.6.83.

Sissel Kosnes fratrædt stilling som adm.sekr. — deltid — fra 31.7.82.

Aud Langås vikar som puncheleder (adm.sekr.) — deltid — fra 23.8.82.

Ann-Iren Baumann permisjon fra stil-

ling som puncheleder (adm.sekr.) fra 20.9.82.

Personalseksjonen:

Håkon Kollstrøm tiltrådt som kontorassistent etter endt permisjon den 1.6.82.

Rita Iversen den 22.6.82 tilsatt som førstesekretær med virkning fra 1.10.82.

Svein Thorsby tiltrådt som førstesekretær (personalkonsulent) fra 9.8.82.

Michael Claussen fratrædt som juridisk saksbehandler 30.10.82.

Bjarne Langseth tiltrådt som førstesekretær (informasjonsmedarbeider) fra 1.11.82.

Ekspedisjon/skrivestua:

Anne-Marie Niska tilsatt som adm.sekr. fra 1.6.82.

Liv Vikstrøm tilsatt som adm.sekr. fra 1.8.82.

Kirsti Søreng kontorassistent fast fra 1.8.82.

Tove Angell kontorassistent fast — heltid — fra 1.9.82.

Biltilsynet:

Asbjørn Hagerupsen ingeniør ved biltilsynet i Hammerfest fra 1.3.82.

Arnold Dolonen tilsatt som førstesekretær/leder for kontorseksjonen ved biltilsynet i Vadsø fra 19.4.82.

Randi Mikalsen tilsatt som kontorassistent ved biltilsynet i Vadsø fra 1.6.82.

Stein-Erik Haugland inspektør ved biltilsynet i Alta fra 14.6.82.

Tor-Arild Malin inspektør ved biltilsynet i Vadsø fra 28.6.82.

Utedriften:

Kokke, Gednje/Kongsfjord: *Oddlaug*

Kristoffersen begynt 1.8.82.

Lagerformann, Skipagurra: *Arild Garvo*, begynt 1.6.82.

Laborant, deltid: *Sissel Kosnes*, begynt 1.8.82.

Maskinfører: *Knut Gærne*, begynt 1.11.82.

Maskinfører: *Karl O. Haldorsen*, begynt 1.11.82.

Maskinfører: *Ragnar Knutsen*, begynt 8.11.82.

Maskinfører: *Rolf M. Reisænen*, begynt 15.11.82.

Maskinfører: *Trond A. Gustavsen*, begynt 15.11.82.

Maskinfører: *Torbjørn Mortensen*, begynt 15.11.82.

Tåspissdans i snøsmeltinga



På Sørøya sto denne tilhengeren i vegkanten, og den hadde nok stått der en stund. Naturen er underlig, for hvem andre ville påta seg å lage en snøball som kan bære to tonn?

(Tekst og foto: John Fulland)