

C

Nybrua ved Utsjoki?

JOEN SILTA
DEHTO 13



Inshöönitöistä
Suunnittelu KORTES OY

Blir nybrua over Tanaelva ved Utsjoki seende slik ut? Det vet vi ikke med sikkerhet enda, men denne brua er ihvertfall ett av de mest aktuelle brutypene. Både vegkontoret og konsulenter i inn- og utland arbeider på spreng med planlegging av dette prosjektet. Det har vært holdt flere møter både i Finland og i Vegdirektoratet. Kostnadene vil jo være av stor betydning når avgjørelsen skal tas — men dette er jo en pen bru.

REFLEXEN

BEDRIFTSAVIS FOR
STATENS VEGVESEN
FINNMARK

NR. 2 — 1987
6. ÅRG.

Målene er klar
side 4

Conexpo 87 i Las Vegas
side 6

Årsmelding 1987
side 8 og 9

Anleggsleder blant ulver
side 15



REFLEXEN

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Finnmark

Redaktør:
Bjarne Langseth

Redaksjonsråd:
Karl S. Foslund, formann
Kjell R. Johnsen, nestform.
Halvar Halonen
Per Kling Mathiesen
Anne Lise Teigen

Opplag:
1500 eksemplarer

Trykkforum A.s
Vadsø

INNHOLD

Hjernestorm på vegkontoret	3
Målene er klar	4
Pluss-samtaler — et pluss for vegvesenet?	5
Fagreise til USA — Conexpo 87 i Las Vegas	6
Årsmelding 1987	8
Gamle minner	10
Her arbeider vi i sommer	12
Mazejohka bru ferdig — raskt og billig	13
For dyktighet, troskap og pliktfølelse	14
Forbud mot kufangere	14
Anleggsleder blant ulver	15
Finnmark i dataalderen	16
Skarvberg tunnelen med ny inngang	17
Mopedopplæring for lærere	18
Personallytt	18



Hjernestorm på vegkontoret

Det stormes som aldri før på vegkontoret. «Brainstorming», også kalt «ide-dugnad», er blitt det store moteordet etter at personalkonsulenten har innført denne formen for kreativ problemløsning i to prosjektarbeider som nå er i gang på vegkontoret.

— «Han er i «brainstorming» og blir opptatt hele dagen», er et svar vi kan tenke oss er avgitt ved sentralbordet. Og hva må da ikke publikum tro om oss? Har vegsjefen innført hjernevasking av medarbeiderne i vegvesenet, eller er det enda mer dramatisk — et operativt inngrep? Noen har kanskje vært inne på tanken om at det nødvendigvis må en innvendig prosess i storms styrke til for i det hele tatt å få vegvesenansatte til å tenke.

Ide-dugnad høres bedre ut. Vi tar et skippertak for å få fram en del ideer uten tanke på å få lønn for strevet, eller lønna går i en felles kasse. Vel, lønna får vi vel som vanlig — i penger, men for vegvesenet i Finnmark kan brainstorming vise seg å bli et lønnsomt prosjekt på lang sikt. For å få bedret situasjonen med hensyn til personellmangel, interne informasjonsrutiner og andre problemer, må det nødvendigvis arbeides med ide-utvikling. Vi må tenke nye og friske tanker, og vi må sette ideene ut i livet.

Kanskje vil det vise seg å bli det største problemet — å sette tankene ut i livet, altså. Tanken er jo som kjent gratis, og det er jo en fare for at «brainstorming» kan oppfattes som ren underholdning i form av tankeflukt.

Måtte vi få den samme entusiasme og vilje til å satse når hjernene er ferdigstormet og andre av kroppens organer skal sørge for at ideene blir til praktisk handling.

BjaLa

Forsidebilde: En fornøyd brugjeng etter åpningen av Mazejohka bru.

Foto: Bjarne Langseth

Prosjekt om personalsituasjonen ved vegkontoret:

MÅLENE ER KLAR!

Som nevnt i forrige nummer av Reflexen er det nedsatt en prosjektgruppe som skal vurdere personalsituasjonen ved vegkontoret. Del 1, beskrivelse av situasjonen — forslag til mål, er nå ferdig. Rapporten ble godkjent på ledermøtet 18. mai. Vi bringer her kapittelet som heter «hvor trykker skoen». Dette kapittelet gir et sammendrag av situasjonsbeskrivelsen og de mål som ledelsen har godkjent for det videre arbeid. Det som nå står igjen av gruppas arbeid er «brainstorming», vurdering og prioritering av ideer, forslag til gjennomføring, vurdering av hvilke tiltak som kan gjennomføres og selve gjennomføringen. Det er altså enda en lang vei å gå, men vi har startet godt.

4. Hvor trykker skoen?

4.1 Avgrensning

Beskrivelsen av personalsituasjonen viser at skoen trykker mest på teknisk sektor. Det mest iøynefallende tegn på at noe er galt, er den økende avgangen siden 1984 og at det i 1987 vil bli stående ledig en god del stillinger. De målene vi setter opp vil derfor ha dette for øye. Vi må allikevel ta med de merkantiles problemer, selv om disse ikke ligger opp i dagen.

Gruppen har gjennomført en spørreundersøkelse på vegkontoret. I de målene vi har satt opp, har vi tatt hensyn til de konklusjoner vi foreløpig har



trukket. Spørreundersøkelsen vil også bli brukt i «brainstormingen».

Vi viser også til «Revisjon av NVP 1990-93» pkt. 4.1 Administrasjon — som omhandler ledelse og organisasjon, personale, rekruttering og opplæring.

Mål: Det må lages en opplæringsplan.

Mål: Det må lages en organisasjonsplan for riktig utnyttelse og utvikling av personalet.

4.2 Antall tilsatte/ledige

Beskrivelsen gir uttrykk for at utnyttelsesprosenten er lav. Dette fører til større arbeidspress på de tilsatte. Man må prioritere strengt og det blir lite tid til utviklingsarbeid. Man jobber med de daglige gjøremål, mens det kunne vært mye å hente ved administrativ utvikling og effektivisering. Det blir heller ikke tid til å planlegge opplæring.

En annen konsekvens er at det blir dårligere plandekning. For å utfylle planprogrammet, er man nødt til å engasjere konsulentfirmaer. Drifta fordyres, uten at kvaliteten nødvendigvis blir bedre.

Mål: Utnyttelsesprosenten må gå opp til minimum landsgjennomsnitt. I 1986 var den 93%. Vi må hele tiden holde øye med denne utviklingen.

4.3 Avgang

Kurven for avgang for de tekniske har nådd en topp. Denne må ned på gjennomsnittsnivå pr. 31.12. 1988. Vi har et spesielt problem med at såpass mange avdelingsingeniører slutter, dette er nærmere omtalt under punkt 4.7.

Mål: Fra 1987 skal avgangen ikke være mer enn 5-6 pr. år. (Sum tekniske og merkantile.)

4.4 søkere til ledige jobber

I Finnmark har vi svært liten søkermasse, især til stillinger der det kreves sivilingeniørutdanning. I mange tilfeller har vi i realiteten ikke noe valg, det fins bare én søker som fyller vilkårene. Det har skjedd flere ganger at stillingen må lyses ut på nytt, da det ikke var søkere eller at søkerne ikke var kvalifiserte. Dette fører til ekstraarbeid og økte annonseutgifter. En konsekvens er at vi stadig får interne søkere som håper på lønnsforbedring hvis de skifter jobb.

Mål: Antall kvalifiserte eksterne søkere bør komme opp i minimum 5 pr. utlyst stilling.

På landsbasis er 37% av de tekniske stillingshjemlene forbeholdt sivilingeniører. I Finnmark har vi 42%. Er det mulig å justere på kvalifikasjonskravene ved utlysning av enkelte stillinger? Til stillingen som juridisk saksbehandler har det ikke vært søkere med de kvalifikasjonene som kreves. Er det nødvendig med såpass høye krav?

Mål: Målet for rekruttering må være å skaffe riktig person med nødvendig kompetanse til den enkelte stilling. Ved ledighet må stillingsinnholdet vurderes nøye i samarbeid mellom ledelsen og de ansatte.

4.5 Har de nytilsatte praksis fra før, eller er vi en opplæringsinstitusjon?

Teknisk sektor: Tallene viser at i Finnmark fungerer vegkontoret som en opplæringsinstitusjon. Dette kommer andre vegkontor og bedrifter til gode. Ved full bemanning kan 11-12% av det samlede årsverk regnes som opplæringstid. Ved ledighet vil prosenten bli enda høyere. For vegkontoret vil effekten gå ytterligere ned, fordi erfarne ingeniører bruker tid på å lære opp de ferske.

Mål: De nytilsatte blir i jobben i minst fem år.

Merkantil sektor: Vegkontoret har en ordning som medfører at en ved ledighet i stilling i høyere grad som oftest lyses ut graden internt først. I de fleste tilfeller vil en med lang ansiennitet få graden, og en begynnerstilling blir lyst ut offentlig. Denne rekrutteringsmåten fører til at søkerne ofte er uten utdan-

nelse ut over handelsskolen. Behovet for opplæring og etterutdanning er derfor stort. Vi beholder folk i mange år, men har ikke gitt noen skikkelig opplæring og kurstilbud.

Mål: Vi må gi dem som ønsker det tilbud om saksbehandleropplæring. Planene må legges i løpet av høsten.

4.6 Hvor mange tekniske stillingshjemler bør være besatt av personale som ikke fyller de teoretiske kvalifikasjonskravene?

Målet er selvfølgelig at alle stillinger besettes av personale med de best mulige kvalifikasjonene. Vi viser ellers til det mål som er satt opp om å øke antall eksterne søkere.

4.7 Prosentvis fordeling av overingeniører

Avansement vil alltid være et godt virkemiddel. Siden det fins fylker med høyere prosentandel overingeniører, bør vi ligge enda høyere. Vi har sett at det særlig er avdelingsingeniører som slutter, og vi anser det som særlig viktig at denne gruppen får opprykk.

Mål: Antall ingeniører med overingeniørstatus økes med 5, slik at vi kommer på høyde med Hordaland og Rogaland innen utgangen av 1988.

4.8 Lønnsforhold

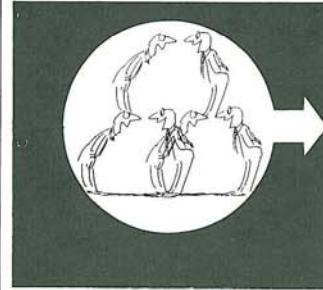
Vi er i altfor stor grad bundet av Statens lønssystemer. Vi må få større lokal handlefrihet. En har inntrykk at folk må si opp for å få hevet lønna. For å ta bedre vare på tilsatte med lang erfaring bør avdelingene og administrasjonen samarbeide om å lage lønnsutviklings- og karriereplaner.

Mål: Lønnsutviklings- og karriereplaner utarbeides. Form og innhold må være slik at de problemene som er nevnt ovenfor avhjelpes.



Pluss-samtaler — et pluss for vegvesenet?

Kan planleggings- og utviklingssamtaler (pluss-samtaler) være noe å satse på for vegvesenet i Finnmark. Ja, mener representanter for ledelse, personaleksjon og organisasjoner som var på Pluss-kurs i Kirkenes i begynnelsen av april. Det er behov for medarbeidersamtaler hvor overordnede og underordnede diskuterer samarbeid og utvikling. Plansjef Kjell Kvåle som representerte ledelsen, orienterte senere ledermøtet om kurset. Han konkluderte med at dette var meget positivt og at dette vil bli fulgt opp på planavdelingen.



MANGE FRA ORGANISASJONENE

Kurset på Kirkenes var rettet mot ledere, personalansvarlige og tillitsvalgte. De 25 deltakerne representerte forsvaret, politiet, trykdeataten og vegvesenet, men bare vegvesenet hadde prioritert tillitsvalgte.

Deltakere fra vegvesenet var:

Leif Nystrom, SBF
Svein Hagen, NTL
Vibeke Hegg Persen, ELF
Asle Persen, NITO
Gudmund Nilsen, NIF
Olav Abrahamsen, NAF
Ragnhild Baso, Personalseksjonen
Synnøve Johnsen, Personalseksjonen
Kjell Kvåle, Ledelsen

Kurset la vekt på å diskutere hvordan man innfører, planlegger, gjennomfører og følger opp medarbeidersamtaler. Det var forelesning, gruppearbeid, rollespill og video.

HVA ER PLUSS?

En planleggings- utviklingssamtale kan være en forberedt, systematisk og personlig samtale mellom overordnede og underordnede. Samarbeid, stillingsinnhold, stillingskrav og arbeidsmål er viktige temaer i en pluss-samtale. Også tiltak som kan bedre trivsel, arbeidsresultater og effektivitet kan diskuteres. Alt med utgangspunkt i den underordnede muligheter og ønsker om egenutvikling.

Hovedmålene må være å utvikle det daglige samarbeid og tillitsforhold mellom nære medarbeidere, og å sikre en systematisk og koordinert planlegging av arbeidsoppgaver med oppsett av arbeidsmål. Det er også viktig å identifisere opplærings- og utviklingstiltak, og å foreta drøfting og vurdering av arbeidsresultatene utifra stillingskrav og innhold.

Det blir presisert at en slik jobbsamtale bør være en åpen toveis kommunikasjon og ikke en samtale hvor lederen spiller «dommer» og legger fram vurdering av den ansattes prestasjoner og personlige egenskaper.



Fagreise til USA — Conexpo 87 i Las Vegas



Karl S. Foslund

Høsten 1986 fikk jeg invitasjon fra firma Pay & Brinck til å delta i en fagreise til USA som Pay & Brinck sammen med Myhre/Winge reisebyrå arrangerte i forbindelse med verdens største maskinutstilling — CONEXPO 87 — i Las Vegas.

Jeg, som de fleste i min situasjon ville ha gjort, meldte meg interessert og da vegsjefen ga meg tillatelse til å delta på den faglige delen av reisen med dekning av reiseutgifter og hotellopphold, var undertegnede meget takknemlig.

Det var 100 personer med i gruppen, og den faglige delen av reisen med innlagt sightseeing hadde dette programmet:

1. dag 16/2 -87:
Avreise fra Gardermoen til New York.
2. dag:
Sightseeing i New York.
3. dag:
Reise fra New York til Peoria.
4. dag:
Omvisning på Caterpillar fabrikkområde.
5. dag:
Reise fra Peoria til Las Vegas.
6. og 7. dag:
Besøk Conexpo 87.
8. dag:
Reise Las Vegas — Phoenix.
9. dag:
Besøk Caterpillars demonstrasjonsfelt.
10. dag:
Avreise Phoenix.

I tillegg til den faglige del av reisen valgte jeg å delta i en gruppe som reiste til Fort Lauderdale i Florida for noen dagers ferie. Den 16. dag (2/3 -87) var vi tilbake på Gardermoen.

NEW YORK

Som leserne vil forstå var det daglig å pakke ut eller stable i kofferten. Sightseeingen i New York kan vanskelig beskrives med ord. Denne byen må sees, alt er stort. Vår omvisning omfattet Manhattan, Battery Park, Greenwich Village, Chinatown, World Trade Center, Harlem, Central Park, Forente nasjoner og Rockefeller Center. Alt dette kjente navn, og det var en stor opplevelse å besøke disse stedene.

— **PASS DERE MASKINKJØRERE!**
I Peoria var det omvisning på East Peoria Plant — Caterpillars nyeste monte-



Det var store kontraster på utstillingen. Maskiner fantes både i maxi- og miniformat.

riingsfabrikk av maskiner i Peoria. Fabrikken ble bygget for produksjon av den nye bulldozerserien med hevet sprockethjul, og dekker et område på hele 128 mål. Vi besøkte også Technical Center — Caterpillars forsknings- og testområde for fremtidens anleggsmaskiner.

— Pass dere maskinkjørere, det er mulig at fremtidens maskiner kan programmeres slik at fører blir overflødig.

CONEXPO 87 i Las Vegas var ikke bare anleggsmaskiner. De enkelte utstillere hadde ofte engasjert akrobater og syngedamer for å trekke oppmerksomhet til sin stand. Over 100.000 besøkende så denne utstillingen, som hadde mer enn 900.000 m² utstillingsplasser. Det ble opplyst at det var samlet ca. 300.000 tonn maskiner og over 300 utstillere. Særlig de amerikanske og japanske maskinprodusentene tevlet for å vise hvem som var «biggest in the world». Det er ingen overdrivelse når jeg sier at maskinene var store som hus, og disse gigantene ble flittig besøkt og fotografert av det besøkende publikum.

RIPPER TIL BULLDOZER

Vi fra Norge var selvsagt på jakt etter nye maskiner/nytt utstyr som er egnet for våre forhold. Selv om en så mange detaljer og detaljforbedringer på mye av utstyret, står jeg igjen med følelsen av at det ikke var noen revolusjonerende endringer på vårt kjente utstyr. Jeg kan nevne at det nå leveres en såkalt slag- eller støttripper for montering på bulldozer. Ripperen — et hydraulisk slagapparat — overfører krefter til spissen av et spesialkonstruert skaft. Denne nyvinningen vil vi sikkert få glede av hos oss ved fremtidig riving av «røtt fjell» på anlegg. Dette bare nevnt som et eksempel på utstyrsdetaljer, men det vil være å gå for langt å ramse opp maskiner og detaljer jeg fikk innblikk i på utstillingen.

Kort om Las Vegas: Det var en vakkert by hvor en hadde inntrykk av at alt dreide seg om spill — alle former for hasardspill og spillecasinoene var åpne 24 timer i døgnet. Vi som besøkte byen måtte selvfølgelig prøve dette, og jeg må bare innrømme at når turen var med meg så steg spillefeber.

Den åttende dagen reiste vi til Phoenix og skulle der besøke Caterpillars demonstrasjonsfelt. Dette showet har man hørt mye om og vi var lovet en interessant presentasjon av de fleste av Caterpillars produktgrupper. Dessverre ble det et kraftig regnvær slik at busse- ne ikke kunne ta seg frem på anleggs-



Du er høyt over havet i toppen av den vel 400 meter høye World Trade Center---



---men så er det jo god utsikt over New York.

veien inn til feltet, og vi fikk ikke sett «showet».

Her i Phoenix delte gruppen seg i tre — en gruppe reiste hjem til Norge via Los Angeles, en gruppe reiste til Miami i Florida og derfra på cruise i Caribien. Den tredje gruppen, som jeg var med, reiste til Fort Lauderdale i Florida. Herfra var vi på en to dagers tur og besøkte Disney World og Epcot centeret.

Hele turen var godt organisert og det er ikke tvil om at vi som sitter i «verdens utkant» har stort utbytte av å heve blikket utover daglig rutine og bli oppdatert om det utstyr vi benytter i Florida og derfra på cruise i Caribien. Den tredje gruppen, som jeg var med, reiste til Fort Lauderdale i Florida. Herfra var vi på en to dagers tur og besøkte Disney World og Epcot centeret.



ÅRSMELDING 1987



Vegsjefens beretning

Statens vegvesen legger herved fram sin årsmelding for 1986. Meldingen skal inneholde opplysninger om hvilke midler som er brukt, hvilke resultater som er oppnådd og hvordan oppgavene er gjennomført. Opplysningene gis i forhold til målsettinger, bevilgninger og økonomiske rammer i budsjetter og langtidsplaner. Hovedmålet for Statens vegvesen Finnmark har i 1986, som i tidligere år, vært å bruke tildelte midler på en så effektiv måte som mulig under de spesielle klimatiske forhold vi arbeider under her i fylket.

Det ble totalt forbrukt 399,7 mill. kroner i 1986, herav 341,3 mill. til drifta. Dette er 25,9 mill. kroner mindre enn foregående år.

Personbilparken økte i 1986 med 4,2% i Finnmark (7,9% i -85). Landsgjennomsnittet var 5,2% (5,9% i -85).

Antall skadde i trafikken vil, når de endelig tallene foreligger, antagelig være om lag 210. Dette er på det samme nivå som i 1981 og 1984, som er de høyeste tallene i fylket til nå. Sett i forhold til målsettingen på 184 skadde og drepte pr. år, har vi en negativ utvikling.

Situasjonen i forhold til konkrete mål er for en del målbare felter slik:

- Som det første fylket i landet fikk Finnmark fra 1/1-87 10 tonns akseltrykk med telerestriksjoner på samtlige riksveger. Vårt mål var innen 1989 å oppnå 96%. Målet er altså nådd — og vel så det, to år før planlagt.
- Også målet på 65% med 10 tonns akseltrykk på fylkesvegnettet innen 1989 er oppnådd. 71,1% av vårt fylkesvegnett har nå fått 10 tonns akseltrykk.
- 96,1% av riksvegnettet har fast dekke. Målet er 100% innen 1989.
- 68,9% av fylkesvegnettet har fast dekke. Målet er 75% innen 1989.

Pr. 31.12.86 hadde vi 11 ubesatte stillinger ved planavdelingen. Dette utgjør 1/3 av avdelingens totale stillingstall. Bemanningssituasjonen reduserer innsatsen på flere langsiktige arbeidsfelt, som Norsk Vegplan og trafikksikkerhetstiltak. Men det går også ut over planproduksjonen og fører i enkelte tilfeller til at veganlegg må utsettes.

På tampen av 1986 opplevde vi i Finnmark to store bvgivenheter på vegsektoren. Den 5. desember åpnet avdelingsdirektør Per Tåmb-Lyche i Vegdirektoratet den 293 meter lange Havøysundbrua. Han karakteriserte

den som verdens nordligste større bru, som nå forbinder kommunesenteret Havøysund med fastlandet.

Nøyaktig en uke etter «Havøysundfesten» var det klart for ny feiring i Øksfjord. Da ble Finnmarks lengste tunnel åpnet og kommunesenteret Øksfjord fikk sin lange etterlengtede helårsveg. Tunnelen er enfeltet med møteplasser.

Arbeidet på Havøysundvegen ble i 1986 forsert i forhold til budsjettet for 1986. Total planeringslengde er ca. 28 km og «urørt» terreng er ca. 3 km av totalt 33 km.

På E-6 mellom Varangerbotn og Kirkenes er den nye Vesterelv bru ferdig og satt under trafikk. I Neiden er det siste året arbeidet i leirbakkene i Neiden, hvor grunnforholdene er ekstremt dårlige. En parsell på 1,2 km ble satt under trafikk høsten 1986.

Vegvesenet har et spesielt ansvar for å ta vare på den kapital som er nedlagt i vårt vegnett. Vedlikeholdsbevilgningene, både for riks- og fylkesvegene, har gitt oss anledning til å gjøre dette på en akseptabel måte. Disse bevilgningene må i det minste holde tritt med prisstigningen hvis standarden på vegnettet ikke skal reduseres.

Geir Johnsen

ÅRSMELDING 1986

Lengde off. veger kommunevis og samlet for fylket pr. 31. desember 1986

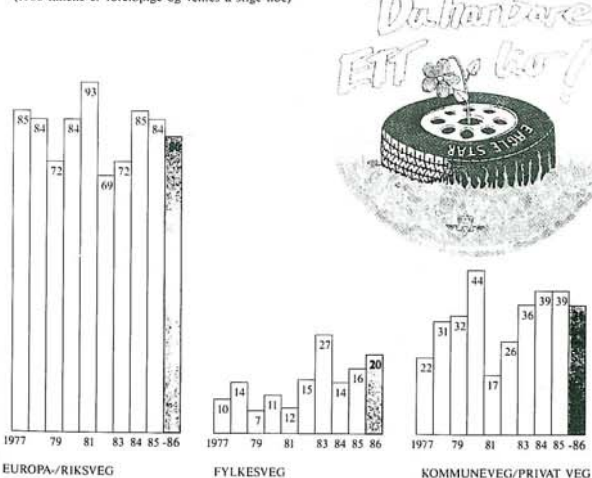
Veg nr.	Kommune	Riksveger			Fylkesveger			Kommunale veger		
		Fast	Grus	Sum	Fast	Grus	Sum	Fast	Grus	Sum
1	Hammerfest	1,446		1,446	6,400		6,400	35,1	0,500	35,600
2	Vardo	36,905		36,905	10,470	17,830	28,300	15,915	12,300	28,215
3	Vadsø	61,209		61,209	6,578		6,578	26,390	110,635	137,025
11	Kautokeino	196,800		196,800	34,160	2,250	36,410	4,740	27,560	32,300
12	Alta	234,513	0,920	235,433	64,420	17,938	82,358	47,100	131,100	178,200
14	Loppa	26,450		26,450	35,505	14,263	49,768	10,195	7,530	17,725
15	Hasvik	17,700		17,700	21,480		21,480	1,000	20,455	21,455
16	Sørøysund	13,210		13,210	7,555	59,077	66,632	7,200	19,786	26,986
17	Kvalsund	105,559	3,000	108,559	41,005	6,820	47,825	4,290	24,830	29,120
18	Måsøy	27,145		27,145	19,435	4,770	24,205	7,000	27,800	34,800
19	Nordkapp	69,206		69,206	15,505	20,840	36,345	29,700	4,900	34,600
20	Porsanger	231,414		231,414	78,142		78,142	24,312	71,200	95,512
21	Karasjok	189,239		189,239	19,445		19,445	6,830	82,770	89,600
22	Lebesby	111,279	16,744	128,023	31,865	0,240	32,105	15,055	33,200	48,255
23	Gamvik	32,113	18,225	50,338	8,195	20,400	28,595	4,000	12,600	16,600
24	Berlevåg	66,640	7,673	74,313	2,480		2,480	3,800	25,100	28,900
25	Tana	282,207		282,207	12,570		12,570	17,175	63,600	80,775
27	Nesseby	80,766	2,721	83,487	7,692	0,490	8,182	3,745	28,900	32,645
28	Båtsfjord	22,865	0,700	23,565			44,450	44,450	21,743	11,000
30	Sør-Varanger	193,107	31,836	224,943	49,058	3,660	52,718	62,180	92,515	154,695
	Fylket 1/1-87	1999,773	81,819	2081,592	471,960	213,028	684,988	347,470	808,281	1155,751
	Fylket 31/12-86	1961,478								
	Tilvekst/avgang	38,295								

Lengde offentlig veg — Fast dekke

	Riksveg		Fylkesveg		Kommunal veg	
	Km	% fast dekke	Km	% fast dekke	Km	% fast dekke
1/1-1984	2084,5	83,94	819,9	49,68	922,6	22,55
1/1-1985	2082,6	89,47	797,4	59,86	1013,4	20,25
1/1-1986	2081,6	94,2	801,4	65,04	1025,9	22,02
1/1-1987	2081,6	96,1	685,0	68,9	1155,8	30,1

TRAFIKKULYKKER MED PERSONSKADER I FINNMARK 1.1.77 — 31.12.86

(1986 tallene er foreløpige og ventes å stige noe)



Ferjedrift

I 1986 fraktet FFR i alt 418.861 passasjerer medregnet sjåfører. Dette er en økning på 6,8%. FFR fraktet også 135.940 kjøretøyer, som er en økning på 5,6% sammenlignet med 1985. Noe av økningen skyldes at det i 1986 ble trafikkert 4 1/2 måned i sambandet Øksfjord — Storvik, mot i 1985 ble samme strekning trafikkert i 21 dager. Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap står for all ferjedrift i fylket. Pr. 1. januar 1987 er det 7 samband. Ett samband er gått ut, og det er strekningen Storvik — Øksfjord.

Planlegging og grunnverv

Pr. 31.12.86 hadde vi godkjent detaljplaner for 90% av anleggsbevilgningene for 1987 og for 70% av budsjettforslaget for 1988. Dette ligger under målsettingen som var henholdsvis 100% og 90%. Pr. 31.12.86 hadde vi 11 ubesatte stillinger ved planavdelingen, dette utgjør 1/3 av avdelingens totale stillingstall. Bemanningssituasjonen reduserer innsatsen på flere langsiktige arbeidsfelt, som Norsk Vegplan og trafikksikkerhetstiltak. Men det går også ut over planproduksjonen og fører i enkelte tilfeller til at veganlegg må utsettes. Seksjon for grunnverv er også rammet av vanskelig bemanningssituasjon. Oppgavene blir delvis tatt hånd om av driftsavdelingene der tidspresset er størst. Større oppgaver, som skjønnsforberedelser etc., blir utsatt så langt det er forsvarlig.

Maskindrift

Statens vegvesen Finnmarks egen maskinpark hadde i 1986 en vesentlig lavere utnyttelse enn normalt. Dette skyldes redusert virksomhet innen anlegg og vedlikeholdsdriften. Samlet driftstimer for samtlige maskingrupper hadde en reduksjon fra 1985 til 1986 på ca. 11%. Denne reduksjon i aktivitet er sterkt medvirkende til at driftsresultat både samlet og for de enkelte maskingrupper er dårligere enn for et normalår.



Uttak av murstein til brukar. Johan Hildonen (t.v.) og Osvald Bordi.



Uttak av murstein til brukar. Johan Hildonen (t.v.) og Agnar Waaga.



Planhugging av det tredje skiftet på landkarret. Nils Erlandsen (t.v.) og Johan Hildonen.



Bruarbeid på Moslingveien i asvikdalen



Stein til bakmuren. Jens Päske med et stort trillebårelass.

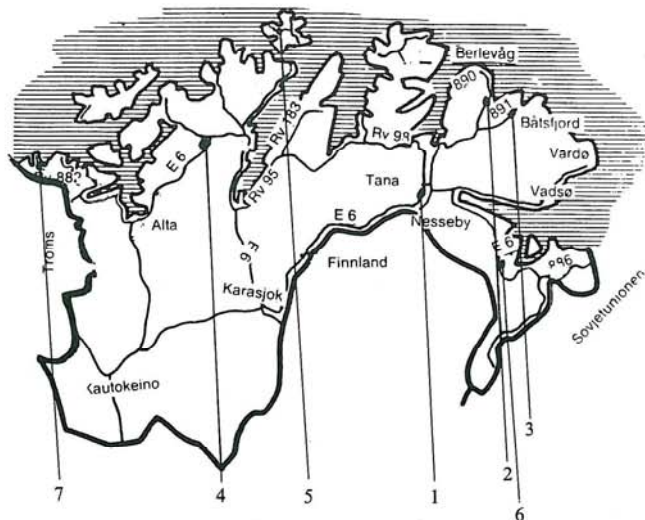


Matpause. Fra venstre: Jens Päske, ?, Erling Marken, Johan Mathisen, Nils Erlandsen.



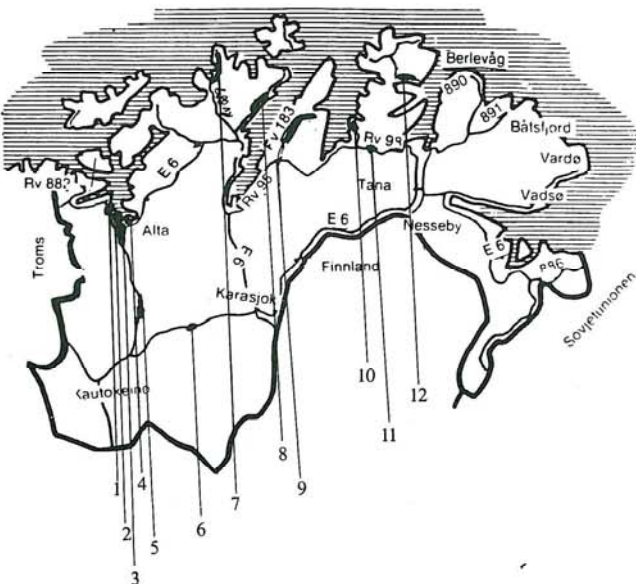
Åse Päske har vært med mat til sin ektemann.

Her arbeider vi i sommer!



Større anleggsarbeider

1. E-6 Tana bru—Gardak 1/6-1/10
2. Rv 890 Tranga—Kongsfjord 1/6-1/10
3. Rv 891 Flypl.—Strømnenkr. 1/6-1/10
Ferie 30/7—10/8.
4. E-6 Bjørnlia—Skaldi 1/5-1/10
5. Fv. 156 Veg til Gjesvær 20/6-1/11
6. E-6 Neiden 1/5-1/10
7. Fv 72 Bogen—S.Tverrfj. 1/6-1/10
Ferie 13/7—3/8.



Større dekkearbeider

1. E-6 Kråkenes—Tålvik 20/5-25/5
2. E-6 Strømmen bru—Hj.luft 2/6-8/6
3. Rv 93 Alta—Kløftan bru 9/6-18/6
4. E-6 Tørrfossen—Rafsbotn 26/5-1/6
5. Rv 93 Sillis—Masi 3/6-25/8
6. Rv 92 Jergul—Suosjavre 29/6-7/7
7. Rv 889 Krokvel—Havøysund 13/8-24/8
8. Rv 95 Sortvik—Repvåg 10/6-24/6
9. Fv 183 Leirpollen—Veidnes juni/juli
(Entreprise)
10. Rv 888 Sommerelv—Lebesby 29/6-11/7
11. Rv 98 Estur—Storelv bru 24/6-27/6
12. Fv 264 Hopseidet—Stabben juni/juli
(Entreprise)
Fellestferie 12/7—2/8.

Mazejohka bru ferdig — raskt og billig



En vakker bru som vil stå imot alle forsøk fra vårens voldsomme krefter i Mazejohka.



Så snart nybrua ble åpnet startet arbeidet med å rive den midlertidige brua. Her er det Nils Turi fra vedlikeholdet som har begynt å fjerne brudekket.

Det gikk bare 354 dager etter at vårflommen rev med seg Mazejohka bru til en ny og flomsikker bru igjen fører E-6 over elva ved Maze. Den 94 meter lange og 9 meter høye betongbjelkebrua ble også rekordbillig med en pris på 3,4 mill. kroner. I tillegg kommer 2 millioner for tilførselsveger og 390.000 kroner til elveforbygging og opprensning av elvebunnen. Tirsdag den 5. mai kl. 10 ble brua åpnet med gaveutdeling til de første trafikantene og presseoppbud. Kulda har vært ekstrem i vinter med kvikksølvet helt nede på - 47 gr. I 14 virkedager har da også kulda satt helt stopper for arbeidet — men likevel ble brua ferdig i tide.
BRA JOBB!



En glad og fornøyd gjeng etter at brua er åpnet. Fra venstre: Kjell Abrahamsen, Svein Kristoffersen, Johan Bueng, Ragnvald Johansen, Terje Kivijervi, Osvald Bårdsen, Asbjørn Johannesen, Henry Mikkelsen, Per Inge Pedersen og Torbjørn Johansen.



Avd.ingeniør Gunnar Haugen fra Vegdirektoratets bruavdeling kom til Maze med ansvar for å fjerne Baileybrua. Den jobben gikk raskt og greit — for det har han gjort før.

For dyktighet, troskap og pliktfølelse



To glade vegveteraner med sine diplomer, medaljer og blomster fra NAF som synlige bevis på at de har gjort en god jobb for trafikantene. Fra venstre: Formann i NAF avd. Hammerfest, Willy Gjetmundsen, Åge Thomassen, William Mikalsen og nestformann i NAF avd. Indre-Vest-Finnmark, Astrid Hogseth.

To vegveteraner fra Finnmark ble den 26. mai hedret av Norges Automobilforbund for dyktighet, troskap og pliktfølelse under sin lange tjeneste i Statens vegvesen. Det var også en tredje hedersmann som skulle fått sitt synlige bevis på æren fra NAF.

Åge Thomassen fra Kviby har 49 års tjeneste på vegen. Som brøytesjåfør har han gjort en imponerende innsats for trafikantene. William Mikalsen, også han fra Kviby, har ikke vært noe dårligere vegmann. I 32 år har han vært et kjennemerke på pliktfølelse i vedlikeholdet og alltid har den kjente vegvokteren hatt et smil til sine trafikanter. Den tredje hederskaren fra Kviby som skulle hedres, men som ikke kunne møte var Sverre Mikalsen. Han har 20 års innsats i vegvesenet. Sverre Mikalsen er 93 år og sitter i rullestol. Han vil få overrakt prisen fra NAF senere.

Formann i NAF avd. Hammerfest/Karasjok, Willy Gjetmundsen, overrakte hedersmerke med diplom, og nestformann i avd. Indre-Vest-Finnmark, Astrid Hogseth overrakte blomster til hedersguttene. Informasjonskonsulent Bjarne Langseth hilste fra vegsjefen med takk for den innsats de to har gjort og for at NAF har valgt å vise sin takknemmelighet på denne måten.



Avis «Nordlys» overrakte sin sommerrose til de to hederskarene. Her har journalist Arne Hestvik overtatt riva, mens Mikalsen og Thomassen hviler på sine laurbær (les: rose).

Tekst og foto: Bjarne Langseth

Forbud mot kufangere

Vegdirektoratet har med øyeblikkelig virkning vedtatt et generelt forbud mot de omstridte kufangerne. De som har dette trafikfarlige ekstraplystyret montert foran på bilen sin er derfor nødt til å fjerne det.

Etter Vegdirektoratets syn har de generelle kjøretøysforskriftene aldri gitt adgang til å montere slikt utstyr, og nå skulle all tvil være feid til side.

Følgende tekst blir innarbeidet i Bestemmelser om kjøretøy:

«Anordning av rør- eller flatjernskonstruksjon som er påmontert kjøretøyet, originalmontert eller ettermontert, for beskyttelse av eget kjøretøy, f.eks. ved kollisjon mot dyr skal ikke tillates. Bare slikt utstyr som er typegodkjent kan godkjennes. Vedtaket om å forby slike anordninger skal gjelde straks.»

Avd.ing. Finn Larsstuen ved kjøretøyteknisk kontor i Vegdirektoratet sier at det er hensynet til trafikksikkerheten som er årsaken til dette forbudet.

— Kufangerne øker risikoen for personskader ved påkjørsel av myke trafikanter. Også ved frontkollisjoner mellom biler, kan påmonterte kufangere øke skadeomfanget, sier han.

Vegdirektoratet er innforstått med at det i enkelte tilfeller vil være nødvendig å gi dispensasjoner fra det generelle forbudet. Slike dispensasjoner kan gis av fylkenes vegkontorer når det kan dokumenteres et reelt behov, eventuelt knyttet til bruk utenfor offentlig veg.

Prisene for kollektiv transport øker mest

Prisene på kollektiv transport øker betydelig mer enn bilutgiftene. Dette fører til økt bruk av personbil, slik at trafikken på vegene øker raskere enn forventet. Dette merkes spesielt i de større byene der forskjellen i prisutviklingen har vært størst, heter det i årsberetningen for 1986 fra Statens vegvesen. Med 1979 som basisår er prisindeksen 1986 for reiser og transport generelt på 177, mens den for kollektivtransport er på 229. For sporveier og forstadsbaner er den på 311.

Anleggsleder blant ulver



En hubro i taket og en på radioen sammen med rypen.

Tekst og foto: Bjarne Langseth.

Det er vel sjelden at en anleggsleder er utsatt for ulver ute i felten, ihvertfall firbeinte. Men anleggsleder Torbjørn Johansen i Alta omgir seg ihvertfall med dem på fritida. Og ikke bare ulver.

I et spesialbygd museum på eienommen har han samlet sin kjæreste hobby på ett gulv. Her finnes ulver, bjørner, gaupe, jerv og mange andre kjente nordiske dyrearter. Og fugler svever under taket eller sitter på hyller blant gamle bruksgjenstander, som også er samlet inn til det private museet.

De ca. 110 forskjellige dyre- og fuglene som finnes her verken kvitrer eller uler. De er alle utstoppet, og Torbjørn Johansen har hatt som hobby å samle på utstoppede dyre- og fuglearter siden 1967. Han presiserer imidlertid at han har tilegnet seg disse helt lovlig. De er vesentlig kjøpt i Sverige og Finland, og de fredede artene har vært felt eller har omkommet som følge av at de var spesielle skadedyr eller har vært utsatt for ulykker.



Den ser nok ikke helt ufarlig ut denne karen, men han lar seg villig trække på, som den skinnfellen han er.

EDB — ER DET BRA?

Driftsgruppen på vegkontoret har vist seg å være svært aktiv. Gruppen har bl.a. utviklet et «brukermiljø» som er det første i sitt slag ved et vegkontor her i landet. Styringsgruppen har nå også gått inn for at driftsgruppen får en person ekstra til EDB-arbeidet.

EDB-LANGTIDSPLAN

En langtidsplan for EDB-utviklingen i vegvesenet i årene 1987—1990 har vært ute til høring hos organisasjonene og på vegkontorene. Noen uttalelser er kommet inn til den, og de fleste ønskene går på å få flere og større datamaskiner så fort som mulig, og helst for det. Halvparten av vegkontorene ønsker å få en minimaskin nr. 2 i 1988. De fleste vegkontor har i dag en egen minimaskin for biltilsynet, og halvparten av vegkontorene ønsker en ND (Norsk Data)-500 maskin som hovedmaskin for fylkets biltilsynsstasjoner. I flere fylker er det også ønske om ND-500 anlegg også for vegstasjonene.

FINNMARKS STILLING

Når vi her i fylket hører med blant dem som ligger lavt i terrenget når det gjelder nyinvesteringer så har det flere årsaker. En av dem er at vi var blant de siste fylkene som fikk eget ND-500 anlegg. Det at fylket er stort og ligger langt fra de sentrale stormaskinene i Østlands-området, gjør at mye penger brukes til kommunikasjon. Biltilsynet betaler over 1000,- kr. pr. dag til televerket for sine fire datalinjer til Statens Datasentral i Oslo. Disse utgiftene vil nå bli forsøkt redusert ved at små svar-telefonboksene blir montert på linjene som en prøveordning. Boksene vil koble ut sambandet når linja ikke er i bruk og koble det opp når en tast blir trykket. Dette vil føre til at en kun betaler for virkelig brukt tid, og ikke for at en skal holde oppe en linje som ikke er i bruk. Biltilsynet vil kunne få en egen ND-100 maskin ettersom biltilsynet i de andre fylkene bytter sine ND-100 med ND-500 maskiner. Egne 500-maskiner på vegstasjonene i Finnmark synes lite aktuelt. Da er heller en datalinje mellom utedriftens PD'er og vegkontorets minimaskin mer aktuelt. Her står vegavdelingen i Alta i en særstilling, ettersom en her i tillegg til utedriften finner deler av vegkontorets plan-, administrasjon- og anleggsavdelinger. Pr. i dag har planavdelingen på Aronnes en terminal koblet opp mot ND-530

Finnmark i dataalderen

maskina i Vadsø. Ved hjelp av multipleksere (s.d.) kan en anskaffe flere terminaler uten å fordyre kommunikasjonsutgiftene tilsvarende.

DATASIKKERHET

Fra den store verden hører vi stadig om småtasser som sitter på gutterommet og med sine PD'er greier de å få tak i informasjon fra de strengest bevoktede dataanlegg. Trenger så vi i vegvesenet å bekymre oss for «datasnoker»? Vi er kanskje ikke de som har de mest sensitive data liggende på platelager, men etterhvert som personalopplysninger, bruregister o.a. blir lagt over på EDB, er det nødvendig med begrensninger av hva den enkelte bruker får tilgang til. Blant annet for å høyne nettopp datasikkerheten har en på vegkontorets minidatamaskin innført «Brukermiljø». Bm (=brukermiljø) fungerer slik at hver enkelt bruker på dataanlegget får sitt navn knyttet til ett bestemt passord som han/hun benytter ved innlogging på maskina. Når så passordet er godkjent av maskina kommer det opp en meny på skjermen. Menyen inneholder alle de programvalg denne brukeren har bruk for under sitt daglige arbeid.

Det eneste brukeren trenger å gjøre er å stille markøren (s.d.) på det menyvalget han/hun ønsker å foreta og trykke tasten for ny linje. Er en i tvil om hva som ligger «skjult» bak de enkelte menyvalgene trykker en på tasten HJELP, og en hjelpetekst kommer opp på skjermen. Det er driftsgruppen på vegkontoret som har laget menyene, og Finnmark er det første vegkontoret i landet som har innført systemet. Det eneste minus ved bruk av brukermiljøet er at det stjeler endel av maskinressursene, og dette merkes ved at beregninger går tregt og at skjermbildet blir sent fornyet.

KAPASITETSUTVIDELSE

Vi er nå ett av fire vegkontor som ennå ikke har utvidet kapasiteten på ND-530 etter innkjøp. Ved anskaffelse hadde vi 14 terminaler mens vi pr. idag har ca. 30 terminaler, 4 mikromaskiner, 3 plot-

tere og 3 skrivere tilkoblet. Vegkontoret kjørte i april en enkel belastningstest på anlegget og en kom der fram til samme resultat som vegdirektoratet gjorde under sin mer grundige test. Konklusjonen var at før maskina ble mer belastet måtte maskinhukommelsen utvides. Vegdirektoratet benyttet jula i fjor til å leke nisse og delte ut 8 julepakker til de snilleste (?) fylkene. Pakkene besto av oppgradering av maskina til ND-550, ett ekstra platelager på 450 MB (=450.000.000 tegn), magnetbåndstasjon og en kjøper prosessor i 100-delen av maskina. Finnmark sto ikke på gavelista sist, men håper nå sterkt på en virkelig stor pakke kommende jul.

DATAPERSONELL

Ved vegkontoret er det idag formelt kun driftsgruppen for ND anlegget som har EDB utvikling som en del av sin arbeidsoppgave. Driftsgruppen arbeider idag langt mer enn de forutsatte 1/4 stilling hver med EDB-arbeid. For å kunne gi avdelingene støtte i deres valg av EDB-utstyr, samordne avdelingenes EDB-behov og ta seg av korrespondansen innenfor felles datatjenester går styringsgruppen for EDB ved vegkontoret nå inn for at en femte person blir trukket inn i EDB-arbeidet ved vegkontoret.

VIPS

Vegvesenets Interaktive Planleggings-System er siste nytt innen vegplanlegging ved hjelp av EDB. Planleggeren vil på en enklere måte enn før kunne prøve ut forskjellige alternativer for trasévalg o.l. uten å måtte bruke lang tid.

Forbedringen vil også kunne merkes for de som skal bygge vegen ved at en unngår linjebrydd og en vil kunne nå flere typer utskrift for utsetting av linja. Dagens planer er ofte vanskelige å forstå for meningsmann når planen legges ut til offentlig ettersyn. Også her har VIPS en fordel ettersom perspektivtegninger med ny veg og eksisterende bebyggelse/beplantning vil kunne følge med planen.

Skarvberg tunnelen med ny inngang

— Det var et ukjent arbeidsopdrag for oss. Vi påtok oss dette med en del usikkerhet, men også som en utfordring.

Dette sier oppsynsmann Øystein Pettersen i sin rapport om arbeidet med betongoverbygging og sikring av Skarvberg tunnelen.

Arbeidet ble satt igang i uke 2/87 med 7 arbeidere, oppsynsmann og kokke. Det så ikke så helt enkelt ut med barfrost og mye tele. Uvær førte også til en ukens forsinkelse helt i begynnelsen. Denne forsinkelsen ble imidlertid tatt igjen etter en måneds tid.

Fra rapporten leser vi ellers at sideveggene ble forskalet med systemforskaling, og det ble foretatt støp av en seksjon pr. uke. Det var noen ganger det såvidt holdt med tiden, men med god felles planlegging og stor arbeidsinnsats ble det støpt hver fredag.

FORSINKELSE

Spesialforskalingen til å støpe «buen» i taket ble bestilt fra Aspelin/Stornbull i uke 2 til levering i Skarvberg tunnelen i uke 7. Dette ble lovet fra Tromsø-avdelingen, men det viste seg at systemet var i bruk på annet hold og det ble derfor ikke levert før i uke 9 og 10. Dermed ble arbeidet 2 uker forsinket.



Arbeidsplanen måtte legges om. Det ble da inngått en avtale om at det skulle tas sikte på å få til et takstøp hver uke.

To mann skulle ha fyringsvakt i to døgn etter utstøpt betong for å få revet forskalingen på mandag uka etter. Det ble hengt opp presenninger foran åpningen med mulighet for å heise disse

tilside når det kom biler. Om nettene var tunnelen stengt for trafikk.

Den omlagte arbeidsrutinen fungerte og det ble utført en fantastisk arbeidsinnsats. Frontpartiet var arbeidskrevende og det viste seg at brystningen over det buete taket måtte gjenstå til etter påskeferie, men ellers ble 18 meter betong tunnel støpt.

E-6 i Lismajok blir bedre



Et vanskelig vegparti på E-6 i Tana er nå under utbedring. Den gamle Lismajok bru i et kraftig lavbrekk er borte og en ekstra lang betongkølvert er snart ferdig. Deretter vil vegen bli hevet med ca. 7 meter over kulverten.

Anleggsleder, avd.ing. Evald Jakola sier til Reflexen at vårløsningen i 17.mai-tida ødela mye for framdrifta. Det kom så mye vann inn i området at demningen brast og vannet måtte ledes inn i kulverten. Alt er klart til støyping, men man må vente til vannmengden er redusert.

Jakola presiserer at dette ikke fordrer prosjektet og at vegstrekningen snart blir betydelig bedre, selv om det bare blir grusveg i år.

Mopedopplæring for lærere:

— Overraskende høyt nivå

— Kandidatene har et overraskende høyt nivå, alle besto teorien, noe som er høyst uvanlig.

Dette sier stasjonssjef Frank Kjell Jensen ved biltilsynet i Alta etter at alle de 14 lærerne som gikk opp til mopedeksamen hadde bestått med glans. Normalt styrker 30 — 40 prosent av de som prøver å ta motorsykkelsertifikat.



Stasjonssjef Frank Kjell Jensen (t.h.) er godt fornøyd med «mopedlærerne».

Foto: Ole Magnus Rapp, Finnmark Dagblad.

Bakgrunnen for at 14 lærere i Finnmark satte seg på skolebenken for å gå opp til mopedprøve, er at det fra årsskiftet kreves mopedførerbevis for 16 åringer som vil kjøre moped. Den opplæringen kan skje i skolen, men da må lærerne være mopedinstruktører.

Det er skoledirektøren som har tatt initiativet til dette kurset for lærerne, og i første omgang er det lærere ved utkantsskoler i Finnmark som blir instruktører. Ungdom på de større stedene har lettere tilgang til kjøreskoler.

Mopedister har alltid vært en utsatt gruppe i trafikken. Dette skyldes kan-

skje mangelfull opplæring og forståelse. Alle håper at ulykkesstatistikken kan bli bedre nå når kravet om mopedførerbevis er kommet.

Undervisningen for denne gruppen av lærere har skjedd over to samlinger, hver på tre dager. Gruppen tok førerkort for tung motorsykel samtidig som de kvalifiserte seg som mopedlærere i grunnskolen.

Biltilsynet sto for eksamenen og stasjonssjef Frank Kjell Jensen var positivt overrasket over at alle de 14 kandidatene besto prøven.

PERSONAL-
NYTT

NYANSETTELSE, FAST

Arnmod Bjørnstad er ansatt som ingeniør ved Alta vegstasjon, grunnseksjonen.

Anne Henriksen er tiltrådt som ingeniør ved trafikkseksjonen på vegkontoret. Hun vil også være sekretær for fylkestrafikksikkerhet-sutvalget.

Lars O. Hatlen er tiltrådt som overingeniør og leder av grunnseksjonen på planavdelingen.

Ove Arnesen tiltrer som overingeniør med utredningsoppgaver på planavdelingen 1. juli.

Trygve Nilsen tiltrer 20. juli som ingeniør på trafikkseksjonen.

Odd Hammari er overflyttet fra vegkontoret til Alta vegstasjon hvor han er avd.ing. i hoved- og detaljplanseksjonen.

Geir Sellstrøm tiltrer 3. august som førstekonsulent/pedagog ved biltilsynsavdelingen.

SLUTTET

Ann-Iren Baumann sluttet som puncheleder 2. juni.

Sverre Heggeli, Alta vegstasjon er gått av som overingeniør etter oppnådd aldersgrense.

Turid Johansen som var vikar for kontorfullmektig på biltilsynsstasjonen i Hammerfest fratrådte 30/4.

Iver Kristensen gikk av som oppsynsmann 31/5 og over på invalidepensjon.

Arne Berg slutter som ingeniør ved biltilsynsstasjonen i Alta i juli.

MIDLERTIDIG TILSATTE
KONTORFULLMEKTIGER

Anne-Lise With, lønn, 16/3-87 — 1/7-88.

Linda Heikkilæ, lønn, 6/4—1/9-87.
Solbjørg Pettersen, sentralbord, 21/4 — 1/11-87.

Solveig Hansen, puncheoperatør, 11/5-87 — 1/4-88.

Aud Marit Faldaas, skrivestua, deltid, 2/1 — 1/7-87.

STATENS VEGVESEN FINNMARK — ORGANISASJONSKART

