



Statens vegvesen
Finnmark

Returadresse:
Statens vegvesen Finnmark
9800 Vadsø

C

Hvor var kvalitetssikringa?



Foto: Thorbjørn Mortensen

REFLEXEN

Bladet til Statens Vegvesen Finnmark

Nr 4 - 1998

*God Jul
og
Godt Nytt År*



Statens vegvesen
Finnmark

Innhold 4/98

- 3** Leder: Tanker på slutten av det gamle året
- 4** Administrasjonssjefens hjørne
- 5** Vi trenger din idé
- 6** Utslipp redusert med opptil 98 prosent
- 7** Menneskelig svikt årsak til trafikkulykker
- 8** Ny motorveg mellom Kemi og Tornio
- 9** Samarbeid over landegrensene



- 10** Kobbholet bru overtatt
- 11** Fotoglimt fra Kobbholet bru og siste støp
- 12** Alle tilsatte skal...
- 13** Jubileum under palmene
- 14** Arkivkonferanse på 71 Nord
- 15** Eldre arkivmaterial overlevert
- 15** Hvor er dette?
- 16** Småplukk
- 19** Nytt om navn



Reflexen
Bedriftsblad for Statens vegvesen
Finnmark

Utgitt av
Statens vegvesen Finnmark
Båtsjordvnn 18
9800 VADSØ
Telefon 78 95 01 00
Telefax 78 95 33 52

Redaktør:
Ken I. Friskilæ
E-mail: ken-ingvar.friskila@vegvesen.finnmark.no

Redaksjonsråd:
Asbjørn Anthonen (leder)
Tove Gabrielsen
Lars Chr. Stav
Gunvor Johnsen
Wenche Skorstad

Bidragstere i dette nummer:
Asbjørn Anthonen
Inge Fred Dervo
Jan Kalliainen
Bernt-Aksel Jensen
Trygve Hansen
Bjørn Betten
Thorbjørn Mortensen
Vuokko Nilsen

Grafisk produksjon:
Dagfinn Hansens Trykkeri AS
9901 Kirkenes
Opplag 1700

Forsidebilde:
Jan Kåre Monsen

Ettertrykk:
Ettertrykk er tillatt dersom kilde blir oppgitt.
Redaksjonen avsluttet 26. november 1998
Stofffrist neste nummer: 22. februar 1999

LEDER:

Tanker på slutten av det gamle året

Et nytt år er på hell og det gir nok en gang rom for refleksjoner. I første omgang går nok tankene til alle de menneskene som står oss nær, til familie og venner, til arbeidskolleger og alle de andre som på en eller annen måte føles som nære.

Vi tenker kanskje også på de målene vi hadde i det gamle året. Ble tingene som vi trodde og håpet på?

Mange har kanskje tenkt på jobben de siste månedene. I mitt arbeid kommer jeg i kontakt med mange mennesker i etaten, og den siste tiden har jeg merket at det er en del uro rundt om kring. Nye ord som funksjonsavtaler, regionalisering og spesialisering vekker uro i mangt et vegvesen sinn.

Alle disse ordene er et resultat av at det stilles større og annerledes krav til oss fra samfunnet rundt oss. Vi skal bli mer effektive og konkurransedyktige.

Regionalisering og spesialisering innebærer et samarbeid over fylkesgrensene. Vi i Finnmark skal dra nytte av andre fylkers ressurser og kompetanse. Tilsvarende skal andre fylker dra nytte av den ekspertisen vi her i fylket besitter på enkelte områder.

Hvordan etaten vil se ut etter at denne runden er over er det vel egentlig ingen som helt vet i dag. Et positivt poeng i denne sammenhengen er det som er sagt om at ingen skal sies opp i Statens vegvesen. Det er ikke vanskelig å se at etaten kommer til å endre seg de neste årene. Det er viktig at vi bevarer optimismen og står på for å forme denne etaten til en ennå bedre og mer effektiv arbeidsplass.

Det er et utrolig stort spenn i våre arbeidsoppgaver. Fra å bygge større og mindre veganlegg, vedlikeholde vegnettet sommer som vinter, uttale oss om kommunenes arealplaner, kjenne bestemmelsene for frakt av farlig gods og til dele ut refleksbrikker til barneskoleelever. Samfunnet har enorme forventninger til det vi driver på med. Ingen av de arbeidsoppgavene som jeg listet opp er mulig å gjennomføre uten at vi enkeltvis eller i grupper trives og ser verdien av det arbeidet vi gjør. Den enkelte medarbeider betyr derfor svært mye for etaten og innehar en erfaring og kompetanse som etaten ikke må miste på veien til fremtiden!

En fredfull jul og et riktig godt nytt år til dere alle sammen.

Ken



Nødvendig omstilling

Statens vegvesen er i likhet med annen offentlig virksomhet i langt større grad enn tidligere satt under lupen. Politisk er det en trend som klart går i retning av at konkurranse er et nødvendig virkemiddel for effektiv utnyttelse av offentlige ressurser.

Dette, sammen med at bevilgningene til veginvesteringer vil gå sterkt ned de nærmeste årene, gjør at vegvesenets egenproduksjon er inne i en kritisk fase.

I løpet av få år må omfanget av egen produksjon reduseres betydelig, trolig fra dagens nivå på ca. 5,5 til ca. 3,5 - 4 milliarder kr årlig på landsbasis. Den største reduksjonen vil komme innen anleggssektoren.

Det er særlig to forhold som vanskeligjør vår konkurransevne: *Dagens produktjonsressurser* (personell og maskiner) har kapasitet til å utføre mer enn forventet oppgavevolum i åra fremover, og *de administrative kostnadene* er for høye i forhold til våre konkurrenter.

Tilpasning

Produktjonsressursen må tilpasses de endrede forholdene. Med produktjonsressurser menes både de operative oppgavene ute på veggen og ledelses- og støttefunksjonene ved produktjonsavdelingene og andre avdelinger på Vegkontoret og i Vegdirektoratet.

Tilpasningen må omfatte alle grupper, og særlig viktig er det nå å tilpasse ledelses- og støtteapparatet. Overordnet målsetting er at mest mulig av pengene skal "ut på veggen".

En reduksjon av produktjonsressursene vil få stor betydning for andre avdeling-

er og da særlig for administrasjons- og utbyggingsavdelingene.

Det er viktig at støttefunksjonene og dermed de administrative kostnadene tilpasses produksjonsvolumet så langt det er mulig. Dette er nødvendig fordi vi er interessert å ha en god og konkurransedyktig egenproduksjon. Jeg tror at en konkurransedyktig egenproduksjon er en forutsetning for at vi kan beholde Statens vegvesen som en produksjonsbedrift.

Reduserte kostnader

Hvordan skal vi så kunne redusere administrasjonskostnadene? På kort sikt kan vi redusere kostnadene til reiser, utstyr, rekvisita m.v. Noe har allerede skjedd ved at vi i Finnmark har vedtatt å redusere reisekostnadene med 10% fra 1998 til 1999, en besparelse på omlag 1,5 mill. kr.

Det arbeides også med spesialisering av administrative tjenester i etaten, samt at regelverk og selvpålagte rutiner må gjennomgås og forenkles.

Bemanningen vil også måtte reduseres ved naturlig avgang. Beslutningen om at dette skal skje uten oppsigelser står fast. Vi er imidlertid ikke garantert å kunne fortsette med det samme arbeidsfeltet som vi har i dag. Når folk slutter, og ikke vi ikke foretar nyttilsetninger, vil vi være nødt til fortløpende å endre oppgavefordelinger mellom personer og enheter. Opplæring blir da nødvendig, og etaten må satse på opplæring langt mer enn i dag.

Omstilling er krevende, men gir også muligheter for den enkelte til å øke sine kunnskaper og få stadig mer interessante og utfordrende oppgaver.



Uten en positiv holdning til det å tilegne oss ny kunnskap og ta på oss nye arbeidsoppgaver vil vi stå dårlig rustet til å møte utfordringene vi vil bli stilt overfor i tiden fremover.

Ashjørn Anthonson
Administrasjonssjef



Vi trenger din idé

Forslagsvirksomheten i Statens vegvesen skal blant annet stimulere til initiativ og kreativitet, og medvirkning til nytenkning og utvikling. Gjennom forslagsvirksomheten skal de tilsattes ideer og kunnskaper brukes til blant annet å bedre arbeidssituasjonen, redusere kostnader og forbedre konkurransevnen.

Gjennom de nye retningslinjene for forslagsvirksomheten er det nå åpnet for at man lokalt kan premiere forslag opp til 20.000 kroner lokalt, noe som er en fordobling i forhold til de gamle retningslinjene. Sentralt kan en premiering økes til inntil 50.000 kroner.

- Forslagsnemda i Finnmark har så langt i 1998 ikke mottatt noen forslag fra de ansatte. Det er imidlertid ett par forslag på beddingen. Målet er at man skal komme tilbake til det nivået som var på begynnelsen av 1990-tallet da det i toppåret 1992 kom inn 19 forslag, sier Kurt Stormo, sekretær i forslagsnemda i Statens vegvesen Finnmark.

Alle tilsatte i Statens vegvesen kan fremme forslag både innen eget og andres arbeidsområder. Forslagene kan komme fra både enkeltpersoner og flere i fellesskap. Skulle forslagsstilleren av en eller annen grunn ønske å være anonym så skal det i følge retningslinjene gis anledning for det.

Hva er et forslag?

- Forslag kan presenteres i alle stadier, fra en idé til en ferdig utarbeidet skisse/tegnning, utstyr eller rutine. For vurdering og eventuell nyttiggjøring av forslaget bør det fremgå hvilken ordning/utstyr mv som er i bruk, mangel ved nåværende ordning/utstyr, nytt forslag til løsning og fordeler ved det nye forslaget, opplyser Stormo.

Han sier videre at forslagene kan fremstilles i form av beskrivelser, tegninger, fotografier, video, modeller eller på annen egnet måte. Sekretæren i forslagsnemda og eller stedlig ledelse kan hjelpe

deg med å skaffe faglig assistanse og hjelp ved utforming om dette er ønskelig.

- Dersom du har tanker eller idéer til forbedringer så ta kontakt med meg for nærmere informasjon og skjema, avslutter Kurt Stormo som til daglig er å finne på vegkontoret.

Du kan også kontakte Inge Fred Dervo ved Tana vegstasjon. Alle innkomne forslag blir belønnet med "Petter Smart koppen" uansett om de kvalifiserer til videre premiering eller ikke.



Renseanlegg vekker oppmerksomhet: Utslipp redusert med opptil 98 prosent

Overgangen fra løsemiddelbasert maling til plastbasert vegmerking har ført til et stort arbeidsmiljømessig framskritt for de som har vegmerking som sin arbeidsplass. Etter at Statens vegvesen Finnmark bygde et renseanlegg på vegmerkabilen er de helsefarlige utslippene redusert med 97 - 98 prosent.

Av Inge Fred Dervo

Da man i Stortingsmelding nr. 34 fra 1994 bestemte at man innen utgangen av 1997 skulle forlate løsemiddelbasert maling i vegmerkingen, hadde man kanskje ikke helt klare formeninger om hva erstatningen skulle bli. Det som imidlertid sto helt klart var at et årlig forbruk på 900.000 liter (på landsbasis) lettflyktige løsemidler var en for stor miljøbelastning.

Valg av metode, materialer og utstyr var ikke enkel. Den såkalte 3-komponenten, med kald plast var allerede forlatt. 2-komponenten hadde vedheftsproblemer, og den vannbaserte malingen hadde en alt for lang tørketid.

Valget falt til slutt på sprayplasten som innfridde de fleste kravene som ble stilt til det nye vegmerkematerialet.

Unik metode

Sprayplasten som i dag brukes til merking av finnmarksvegene er i følge produsenten helt ufarlig.

For å få sprayplasten ut på veien varmes massen opp til over 200 ° C. Denne prosessen skjer i store gryter som gjør at det avgis mye oljedamp med en ubehagelig lukt. Dampen består av ørsmå partikler som dannes når den oppvarmede massen nedkjøles. Over tid, fra en til tre dager, medfører dette et stort ubehag for mannskapene som står over de åpne grytene ved etterfylling av plastmassen som leveres i blokker. Ubegaget gir seg utslag i sterk irritasjon i nese og hals, og i noen tilfeller også kvalme og hodepine.

Det ble da også konstantert av Sintef

som sommeren 1997 gjorde omfattende målinger på vegmerkestyret til Sør-Trøndelag. De konkluderte med at det i denne prosessen ligger en betydelig helsefare dersom en ikke tar problemet på alvor. Og det var nettopp det Finnmark gjorde.

Etter en del forsøk og utprøving klarte vegmerkemanskapene til vegetaten i Finnmark å utvikle et helt nytt avtrekksystem med filtrering etter det såkalte "magnetiseringsprinsippet". Prinsippet er kjent i andre sammenheng, men er aldri tidligere blitt brukt på rullende materiell. Det nye avtrekksystemet er unikt her til lands og har vakt stor oppmerksomhet.

Filteret består av elektriske celler som ved 8000 V likestrøm gjør at oljedampen med mikro-partiklene som passerer i joniseringsstrålene i cellene, blir oppladdet og magnetisert. Dermed blir de slynget mot oppsamlingsplater og kondenseres til flytende væske, i dette tilfellet olje, som renner ut av filteret og samles opp.

Ubegaget forsvant

Etter en sesong med utstyret i bruk, var mannskapene som hadde utviklet utstyret selvfølgelig spent på resultatet. Mannskapene følte ikke lenger det samme ubehag av lukte, og irritasjon i nese og hals var på det meste borte. Vi ba derfor Sintef kjemi om å komme til oss for å gjøre målinger på vårt utstyr.

Det ble gjort i månedsskiftet august/sep-

tember i år, og konklusjonen var helt klar: Renseprosessen har vært vellykket! I rapporten fra Sintef kjemi heter det bl.a.: "Filterets reelle utskillingsgrad har vært minst 97 - 98 %". Dette som i utgangspunktet var et forsøk på vår kokebil har gitt så gode resultater at det nå også vil arbeides videre, og før neste sesong skal det bygges et lignende avtrekk på vår leggebil.

Sintef kjemi gjorde i månedsskiftet august/september 1998 målinger på vårt nye utstyr. Målingene ble gjort både med og uten det omtalte filteret. I sin rapport konkluderer de med at den nye renseprosessen er svært effektiv og vellykket og at filteret har en utskillingsgrad på minst 97 - 98 prosent.



Bjarne Malvik fra Sintef Kjemi konstanterer at filtreringssystemet på Statens vegvesen Finnmarks vegmerkemateriell er effektivt.

Foto: Inge Fred Dervo



Magnetiseringsprosessen foregår i den blå boksen plassert bak på kokebilen.

Foto: Inge Fred Dervo

Menneskelig svikt årsak til trafikkulykker

Prøveprosjektet med en ulykkeskommisjon i Sør-Varanger har vært i drift siden 1. september 1997. Fram til 24. oktober i år har det vært 22 politiregistrerte trafikkulykker i Sør-Varanger kommune. 17 av disse er ferdig bearbejdet av kommisjonen. De fleste ulykkene har funnet sted på snø- eller vinterføre, og i de fleste tilfellene er kjørerne føre til feil vurderinger i forkant av ulykken.

Av Ken I. Friskilå

I sin årsrapport uttrykker kommisjonen bekymring overfor den kulturen som hersker i en del ungdomsmiljø. Ungdommene tøyser grensene helt bevisst, også på vanskelig føre. Flere av ungdommene som har vært i de undersøkte trafikkulykkene har opplyst kommisjonen om at det kjøres veldig hardt, og at man på vanskelig føre kjører "det man tror svingen kan tåle". De legger på ingen måte inn sikkerhetsmarginer, og det sier seg selv at dette må gå galt i enkelte tilfeller, mener kommisjonen.

Det har også skjedd ulykker etter snøfall der snømengdene i vegbanen ikke har vært så stor at det i henhold til gjeldende standardkrav skulle ha vært brøytet. Snømengden har likevel vært stor nok til at dette har skapt svært vanskelige siktforhold, spesielt i forbindelse til tunge kjøretøy. Disse kover opp snøen, og biler som kommer bak blir dermed vanskelig å oppdage.

"Det er et tankekors at man fra medisinsk hold ikke i det hele tatt vurderer at personer med visse medisinske problemer burde ha førerkort"

I to av utforkjøringsulykkene har førerne hatt medisinske problemer som kan ha vært medvirkende til at ulykken

skjedde. I det ene tilfellet hadde føreren sukkersyke, i det andre psykiske problemer. Kommisjonen mener det er et tankekors at det ikke i det hele tatt, fra medisinsk hold, vurderes om personer med slike problemer bør ha førerkort.

Selv om det uten tvil er førerfeil som er hovedårsaken til alle de ulykkene som er undersøkt, mener kommisjonen at det er klarlagt at noen av ulykkene kunne vært unngått dersom de fysiske forholdene hadde vært anderledes. Kommisjonen viser her til feil doserte svinger, manglende rekkverk og generelt dårlig kurvatur på veien.

Satser på info

Under gjennomgangen av hver enkel ulykke med personskade drøfter kommisjonen eventuelle forslag til tiltak for å unngå at en tilsvarende ulykke skal skjje igjen.

Av årsrapporten går det fram at mange av de foreslåtte tiltakene går på informasjon. Forslagene har ofte gått på bedre informasjon og opplæring på kjøreskolene for blant annet å hindre ulykker der sjåføren sovner av. Andre tiltak som har vært diskutert er et utvidet glatt-kjøringskurs som også omfatter det å handle riktig i kritiske situasjoner og sterkere vekt på bevisgjøring for bruk av parkeringslys og nødblinkere ved uforutsatte stopp på veien.

Videre er det foreslått justeringer av kontrollvirksomheten som vegtrafikktilsynet gjør, blant annet på store kjøretøy og kjettingbruk. Kommisjonen ønsker en dialog for å bevisstgjøre sjåførene på dette området. Dette mener kommisjonen skal skje i stedet for, eller i tillegg til å kontrollere at riktig antall kjettinger er i kjøretøyet, slik det hovedsaklig gjøres i dag.

"Ungdommenes ønske om en egen bane der de kan rase fra seg kan helt klart ha noe for seg".



Trafikkulykke ved Strømmen bru i mars 1998 hvor to biler var involvert. Representanter for ulykkeskommisjonen er i ferd med å gjøre sine undersøkelser på ulykkesstedet.

Flere ungdommer som har vært involvert i de bilulykkene som kommisjonen har sett på har ønsket en egen bane der de kan "rase" fra seg. Kommisjonen har også drøftet disse ønskemålene, og i årsrapporten skriver de at dette helt klart kan ha noe for seg.



Også enringer på fysiske forhold er drøftet i kommisjonen. Her har bl.a. skilting for å varsle spesielle føreforhold og endring av doseringsforhold blitt diskutert. Kommisjonen påpeker i årsrapporten at høyere standardkrav til brøyteinsats vinterstid kan bidra til at ulykker unngås.



Alle fotos: Jan Kalliainen

Finland: Ny motorveg mellom Kemi og Tornio

En av Nord-Finlands viktigste og mest trafikkerte vegstrekninger, den såkalte Bottenvikvegen (E4 / E75) mellom Kemi og Tornio, skal innen år 2001 erstattes med en ny motorveg. Prosjektet er kostnadsberegnet til 390 mill. finske mark. Tiltaket blir sett på som en svært god samfunnsøkonomisk investering, og i følge prognosene er det forventet at investeringen vil gi tilbake 1,6 gang mer enn investert i løpet av en 30-års periode.

Av Ken I. Friskilæ

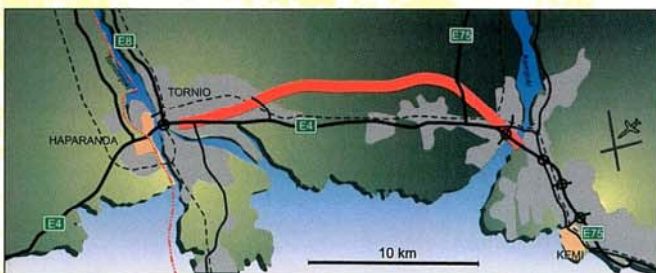
Utover selve motorvegen på 19,5 km omfatter prosjektet også opprustning av tilsammen 20 km med riks- og stamveger og 21 km private veier. Utover dette skal det bl.a. bygges 53 bruer, 38 km med belysning og 7,8 km med støyskjerming. Bottenvikvegen er en del av det internasjonale TEN-vegnettet og er Finlands sørligste fastlandsforbindelse til Vest-Europa. Den nye motorvegen vil hovedsakelig få en trase nord for dagens hovedveg.

Bottenvikvegen bygges stort sett som delentpriser. Størrelsen på entreprisene varierer fra 4 til 48 millioner mark. Det er i alt 11 delentpriser, og første delentpris ble påbegynt tidlig i 1998.

Fra tanker til virkelighet

Etter flere år med diskusjoner og påfølgende planlegging kunne de finske vegmyndighetene i 1979 presenterte grunnlinjene til en ny vegforbindelse samt prinsippene til bedringer av den eksisterende vegen.

I løpet av 1980-årene ble trafikkmengden på strekningen nesten fordoblet, og prognosene den gang forutså at ca. 7 millioner kjøretøy årlig ville trafikere strekningen i år 2015. Hovedvegens vegnettmessige stilling, utviklingen i trafikk- og ulykkesmengder samt et ekspanderende jordbruk gjorde at planleggingen av en ny vegforbindelse ble intensivert.



Illustrasjonen over viser traseen for den nye motorvegen mellom Kemi og Tornio.

Selve utbyggingen tok til sommeren 1997, 30 år etter at de første planene om en ny vegforbindelse mellom Kemi og Tornio ble lansert.

Bottenvikvegen byggekostnader beløper seg i alt til ca. 390 mill. Fmk, og prosjektet er det første vegobjekt i Lappland hvor den europeiske investeringsbanken har gitt tilsagn om lån (80 mill. Fmk).

Tiltaket ansees som samfunnsøkonomisk lønnsomt fordi man forventer at investeringen vil gi tilbake 1,6 ganger mer enn investert i løpet av en 30-års periode. Prosjektet sysselsetter ca. 800

årsverk og midlertidig sysselsetting er ca. 400 årsverk. Investeringen gir i tillegg grobunn til offentlig etterspørsel og er med på å styrke det private næringsliv og den generelle sysselsettingen i området.

Høsten 1998 startet planarbeidet for en forlegning av motorvegen videre sørover fra Kemi til Simo. Går alt som de finske vegmyndighetene planlegger så vil arbeidet med en motorvegforbindelse sørover ta til straks strekningen mellom Kemi og Tornio står ferdig. Etter planen skal dette skje i 2001, men på grunn av reduserte bevilgninger kan dette måtte utsettes i ett år.



I dagene 19. - 22. november gjennomførte personalforeninga ved vegkontoret personaltur til Kemi og Rovaniemi. Befaring av motorvegen fra Kemi til Tornio sto selvfølgelig på programmet. I neste nr. av Reflexen vil du kunne lese mer om det som skjedde på Finlandsturen. Bak gruppa av Finlandsfarere kan man se traseen på den nye motorvegen.

Bak f.v.: Karl Tore Eike, Stein Brembu, Amandus Frøyseth, Willy Hansen, Klaid R. Schjetne, Willy Johansen og Rune Nordberg.
Framme f.v.: Arnljot Holder, Ellen Frøyseth, Astrid Eide, Nina Haugland, prosjektleder for Bottenvikvegen Pekka Suopajärvi og Morten Klokkersveen.

Foto: Ken I. Friskilæ

Samarbeid over landegrensene

Vegvesen i Finnmark har i en årrekke hatt et samarbeid med Vägverket i Lappland distrikt om vedlikehold av grensebruene mellom Norge og Finland. Vegsjefene i Finnmark og Lappland distrikt ønsker nå å se nærmere på om det er andre områder hvor man kan få utviklet samarbeidet til andre områder.

Av Ken I. Friskilæ

- Det har lenge vært jevnlig møter mellom vegvesenet i Finnmark og Vägverket i Lappland distrikt. Nå er det imidlertid på tide å komme vekk fra pratestadiet med gode intensjoner og over til et konkret samarbeid. Det sier distriktsleder Asle Persen i Øst-Finnmark trafikkdistrikt. Han har vært kontaktperson mot de finske vegmyndighetene i Lappland.

For å prøve å få til et mer omfattende samarbeid møtte representanter for de to landene hverandre til et seminar i finske Saariselkä tidligere i år. Her ble det oppnevnt arbeidsgrupper som fikk i oppdrag å utarbeide prosjektbeskrivelser for samarbeid innen seks hovedområder. Utover representanter fra Finnmark deltok også Troms på seminaret.

De områdene arbeidsgruppene skal se nærmere på er dekkevedlikehold, trafiksikkerhet, vegtrafikkmeldinger, vinterdrift, vegmerking samt produksjons-samarbeid. Arbeidsgruppene skal etter planen ha fullført sitt arbeid innen 15. mars neste år. Resultatet skal deretter legges frem for vegsjefene i Lappland, Troms og Finnmark.

Hindringer

- Et samarbeid vil imidlertid kunne møte enkelte hindringer som vi i dag ikke har oversikt over. Hva med toll- og konkurransebestemmelser? Hva skjer f.eks. når vi skal over til Finland med norsk utstyr for å brøyte og merke finske veier, spør Persen. Han trekker frem vegmerking som eksempel på noe Norge kan utføre på nord-finske veier. Finnmark har i dag en overkapasitet på dette området.

Et annen usikkerhetsmoment Persen trekker frem er den ulike organiseringen av vegvesenet og det finske Vägverket. Finnene har sine produksjonsavdelinger direkte underlagt Veg-direktøren i Hel-



Samelandsbrua mellom Norge og Finland vedlikeholdes av Vägverket i Lappland distrikt.

Arkivfoto

singfors. I tillegg utfører de finske produksjonsavdelingene langt mindre i egen regi enn de norske.

Trafiksikkerhetsarbeid er et område som vil være enklere å få til. I følge Persen vil mye her dreie seg om kunnskapsoverføring. Også bedre vegtrafikkmeldinger bør være enkelt å få til mener han. Her er det stort sett snakk om bedre kobling mellom de norske og finske vegmeldingssystemene og bedre meldinger spesielt for grensevegene. Disse er E 78 gjennom Skibotndalen i Troms og strekningene Kautokeino - Enontekiö, Karasjok - Ivalo, Tana bru - Ivalo over henholdsvis Utsjok og Polmak samt Kirkenes - Ivalo mellom Finnmark og Finland, sier han.

Utover dette trekker Persen frem kjøp og salg av f.eks. masse som et område man bør kunne få til et utvidet samarbeid.

- Under dekkeleggingen av Rv 93 mellom Kautokeino og riksgrensen kjøpte Statens vegvesen Finnmark masse fra

massetak i Finland. Finnene har nå uttrykt et sterkt ønske om å kjøpe tilslagsmateriale fra vårt massetak i Tanadalen, opplyser han.

Tradisjon for samarbeid

- Vi har en tradisjon for å snakke med hverandre. Tidligere har vi bl.a. drevet med kompetansutveksling og kunnskapsoverføring. Vedlikeholdssamarbeidet av grensebruene Anarjohka bru og Samelandsbrua er eksempler på et mer formalisert samarbeid, sier Persen.

I følge Persen har bruene to forskjellige vedlikeholdsavtaler. Etter avtalen for Anarjohka bru fra 1957, skal de to landene drive vedlikehold på egen side av grensen. Slik fungerer det ikke i dag. De senere år har finnene sørgt for vedlikehold også på norsk side. Vegkontoret i Finnmark ønsker nå å få til en avtale for Anarjohka bru lik den man har for Samelandsbrua. I følge sistnevnte vedlikeholdsavtale, som forøvrig er fra 1995, skal vedlikeholdet fullt og helt utføres av Vägverket i Lappland.

Kobbholet bru overtatt

Entreprenøren Selmer ASA har nå overlevert oppdraget Kobbholet bru til Statens vegvesen, Fatimaprojektet. Med denne overleveringa er Selmer ferdig med sine oppdrag i forbindelse med Fatimaprojektet. Selmer ASA har i perioden de har jobbet med bruprosjektet omsatt for rundt 109 millioner kroner.

Av Bernt-Aksel Jensen

I kontrakten lå den store brua på 520 meter, samt to mindre bruer over Kjellkevika og Sarnespollen. Oppdragstiden har vært fra juni 1996 til 1. desember 1998.

Byggeleder Rune Martinussen sier at oppdraget har vært sammensatt og utfordrende for Selmer. Det er mange elementer som skal passes sammen slik at brua framstår som en helhet. Brua ligger naturlig til i terrenget, og knytter sammen vegforbindelsen fra Veidnes til Langstranda like ved Kobbholdalen.

Svært utfordrende

Bruas mange elementer, med senkekassene forankret ned på 37 meter under havoverflata på det dypeste punkt, en 520 meters lang stålkasse som kom i seksjoner på opptil 90 meter, og et sinnrikt forskalingssystem som støpte seksjoner på 20 meters brudekke i slengen har sammen gjort oppdraget til ett av de mest utfordrende som Selmer har løst innen denne delen av selskapets virksomhet.

- Vi er godt fornøyd med å ha klart å gjennomføre de utfordrende tekniske løsningene i kombinasjon med klima og geografisk beliggenhet, til byggherrens tilfredshet, sier byggeleder Martinussen.

I følge Martinussens anslag er mellom 8-10 millioner kroner lagt igjen i lokalsamfunnet gjennom innkjøp av varer og tjenester. Av arbeidsstokken som har vært opptil 50 mann på det meste, har omlag 10 prosent vært fra Nordkapp.

Et ytterligere pluss for Nordkapp er muligheten for "etterbruk" av området hvor senkekassene ble støpt. Den store utsprenge dokken i fjellet med tilhørende kai er overtatt av Nordkapp kommune



Statens vegvesens folk kune forleden overta Kobbholet bru fra entreprenøren Selmer. Her samlet ved brukaret på Langstranda for å foreta inspeksjon av herligheten. Foto: Bernt-Aksel Jensen

og brukes av Nordkapp Sjøfarm i deres arbeid med lakseoppdrett. I stedet for å fjerne restene av anlegget, ble det lagt penger i å utnytte området for ettertiden til alle parter beste.

Til våren skal det legges asfalt på brua. Dette i tillegg til mindre flikking på rekkverk er hva som gjenstår nå når Selmer pakker ned sitt utstyr. Brakkeriggen på Sarnes blir stående til våren 1999, før den fjernes.

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

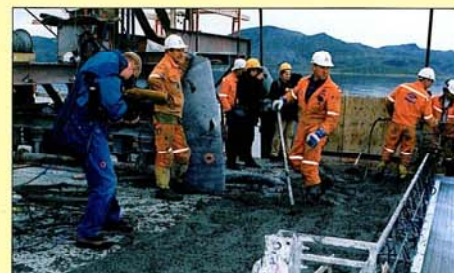
Fotoglimt fra Kobbholet bru og siste støp



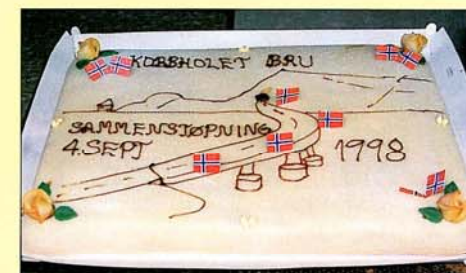
Siste støpedag for brudekket 4. september 1998.



Hurra, Champangen flommer! Jubelen var stor da siste støp på brua var unnagjort. Legg merke til de tørste blikkene.



De siste kubikk med betong er pumpet ut i forskalingsforma. Media er på plass for å få med øyeblikket.



Fatimaprojektet har holdt stilen gjennom hele perioden. Stor bløtkake ved alle milepæler til ære for arbeidsgjengen.



Svein Roska (t.h.) og Sigvald Stene pussar om kapp de siste metrene på støpen av brua.



En plass på brua ligger et lite minne etter entreprenøren.

Alle fotos: Bernt-Aksel Jensen

Avfallshåndtering i Statens vegvesen: Alle tilsatte skal....

Litt ut på nyåret settes det igang ulike tiltak i fylkene for å redusere avfallsmengden i etaten. Stikkord som returordninger og gjenvinning er sentrale. Men det dreier seg om mer enn papirinnnsamling på kontorene. Det gjelder all vår virksomhet.

Av Trygve Hansen

I håndbok 211 sier vegdirektøren det slik: "Alle tilsatte i Statens vegvesen skal medvirke til at målene innen avfallshåndtering blir nådd". Selv om ledelsen på alle nivåer har et spesielt ansvar så gjelder dette også deg og meg.

Innledningsvis igangsettes en intern informasjons- og motivasjonskampanje. De fleste fylker har oppnevnt kontaktpersoner som skal være pådriverne lokalt. I Finnmark er denne kontaktpersonen overingeniør Odd Tobiassen. I omtalte håndbok er det utarbeidet 17 ulike "Avfallsark" som beskriver hvordan det enkelte avfallet skal behandles. Og følger vi disse er både bedre økonomi og større trivsel noen av de ringvirkningene vi oppnår gjennom arbeidet for et bedre miljø.

På sikt, kanskje allerede i 1999, er det planer om å utprøve avfallssortering på noen større arbeidsplasser. Internt kan nok motargumentene være mange, men til syvende og sist vil dette bare være et spørsmål om tid.

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

Statens vegvesen



Der sto en liten løvetann...

(gjør du så godt du kan?)

Kampanje for avfallshåndtering

Statens vegvesen



Avfall

- en ressurs på avveier

Kampanje for avfallshåndtering

Jubileum under palmene

Norsk vegteknisk forening (NVF) avd. 73 feiret sitt 50 års jubileum under palmene på Grand Canarias sørkyst i oktober. Dette ble også foreningens aller siste årsmøte, for ut på nyåret slår foreningen seg sammen med avdeling 71 - vest-Finnmark til en felles avdeling for Finnmark fylke.

Av Inge Fred Dervo

Det hele startet egentlig som en spøk ut i de små timer på årsmøtefesten for mange år siden. Styret tok senere opp tråden, strikket og tråkket, og den 16. oktober satte 15 av foreningens medlemmer seg på flyet til Grand Canaria sammen med sine bedre halvdel for å tilbringe to uker i shorts i den varme solen. Med på turen var også en gjest fra NVF avd. 71.

Historikken

Alt her i livet går i bølger, og slik har det også vært med aktivitetsnivået i avd. 73 opp gjennom årene. Men i alle år siden foreningen ble stiftet den 19. juni 1948 og fram til i dag har den hatt en egen evne til å være med der noe skjer.

Foreningen og dens medlemmer har i alle år vært med på å forme vår arbeidsplass til beste for oss alle. Det har alltid stått respekt av oppsynsmannen og hans arbeide.

Da vegoppsynsmennene i Finnmark ville organisere seg rett etter krigen var nok geografien og manglende kommunikasjonsmuligheter den direkte årsaken til at det ble stiftet to foreninger i fylket. Vinterstid var Hurtigruta på kysten den eneste forbindelse mellom øst og vest i fylket. Helårlig vegforbindelse gjennom fylket kom ikke før i 1975. Det at flytrafikken var kommet på 60-tallet var ikke noe alternativ for vegfolket.



Sittende fra venstre: Per Smelror, Kurt Stormo, Torleif Johansen, Ove Johansen, Margit Vigen og Fred Inge Dervo.
Stående fra venstre: Odd Tobiassen, Anders Mosesen, Steinar Gabrielsen, Kjell Kjærrang, Asbjørn Iversen, Jon Martin Aronsen, Åge Paulsen, Edgar Bang og Asbjørn Bernhardsen.

Etter som årene har gått, og NVF har blitt en forening som organiserer stadig flere grupper innen etaten, har også vegene blitt bedre og dermed har avstandene blitt mindre.

Hastigheten øker, kravene blir større og viktigheten av å ha en ballast har gjort at vi ser nødvendigheten i å samordne våre krefter til en slagkraftig forening. Derfor har vi som de meget oppegående mennesker vi er skjønnet det nye ordet i tiden; **fusjonere**.

Begge lag har søkt forbundet om nedleggelse og opphør fra 31. desember 1998. Begge styrene fortsetter fram til det ekstraordinære stiftelsesårsmøte finner sted i slutten av januar 1999.



Seksjon for fellestjenester var vertskap da Vegkontoret i Finnmark inviterte til den regionale arkivkonferansen 1998. Som møtested ble Honningsvåg på Magerøya valgt, og i løpet av fire hektiske septemberdager var deltakerne gjennom et faglig godt program satt sammen av seksjonsleder Kjell Johnsen.

Mest oppmerksomhet ble det kanskje omkring SVEIS, som for de uinnvidde står for Statens Vegvesens Informasjonssystem og Saksbehandlingssystem. Men deltakerne fikk også veloverveide doser med blant annet FICS, HMS, og dataproblematikken i forhold til år 2000.

Utover det faglige var det selvfølgelig også tid til andre ting, og her var nok omvisningen på FATIMA og besøket på Nordkapp med innlagt omvisning og middag de absolutte høydepunktene.



Deltakerne på arkivkonferansen samlet til gruppebilde ved innslaget til Nordkapp-tunnelen. Like før dette bildet ble tatt hadde de som de første passert Kobbolet bru i buss.

Foto: Ken I. Friskilæ



Arbeidene på Kobbolet bru pågikk ennå for fullt da deltakerne på arkivkonferansen befarte Fatima-prosjektet. Dekket på brua var imidlertid klart slik at bussen kunne passere.

Foto: Ken I. Friskilæ og Bjørn Betten



Tilsammen 112 kasser med arkivmateriale fra perioden 1944 - 1970 ble i høst oversendt fra Statens vegvesen Finnmark til Statsarkivet i Tromsø. Dette er første gang vegvesenet i Finnmark har avlevert eldre arkivmateriale til en depotinstitusjon.

Av Ken I. Friskilæ

I følge arkivloven er alle offentlige institusjoner pliktige til å avlevere eldre arkivmateriale til Riks- eller Statsarkivet. Dette skal skje hvert 25. år, men på grunn av at Statsarkivet i Tromsø ikke

har hatt lagringsplass nok har det ikke vært mulig å avlevere tidligere. Nå har imidlertid Statsarkivet fått nye lokaler med masse lagringsplass.

En avlevering av arkivsaker innebærer kort sagt at arkivmateriale blir flyttet fra en arkivskapende institusjon til en deponistatusjon, i dette tilfellet Statsarkivet i Tromsø.

- Det avleverte arkivmateriale stammer fra de gamle avdelingene i Alta, Porsanger og Varanger. Det er vanskelig å anslå hvor mye papir som ble oversendt, men det er nok snakk om ca. ett tonn, sier seksjonsleder Kjell Johnsen ved Fellestjenesten.

I alt har vi brukt omkring ett halvt årsverk på denne avleveringen. I tillegg kommer arbeidet med å katalogisere arkivmateriale som Statsarkivet har påtatt seg. Til dette vil det gå med ett halvt årsverk som dekkes over Fellestjenestens budsjetter. Tilsammen går det altså med ett årsverk på avleveringen.

- Med avleveringen er vi sikret at vår historie fra perioden 1944 - 1970 er samlet og tatt vare på for framtiden, avslutter Johnsen.

Hvor er dette?

Hvor i Finnmark har vår fotograf Thorbjørn Mortensen vært med fotoapparatet sitt denne gangen?



Dersom du vet svaret så send et postkort til: **Reflexen Statens vegvesen Finnmark postboks 608 9801 Vadso.**

Blant de riktige svarene så trekker vi ut tre premier. Svarfrist er mandag 22. februar 1999.

Vinnere av konkurransen i nr. 3/98 ble:
1. premie - Svein Solhaug, vegkontoret (førstehjelpspute)
2. premie - Leif A. Viken, Båtsfjord (caps fra vegvesenets fritidskolleksjon)
3. premie - Kjell Kjæreng, vegkontoret (Reflexens kaffe/te krus)

Riktig svar på konkurransen var Syltefjord i Båtsfjord kommune. Vinneren av 1. premien, Svein Solhaug, kunne foruten riktig svar fortelle:

".....at bildet er tatt innerst i Syltefjorden. Nettet i forgrunnen er en del av stedet Vesterelv hvor også elva med samme navn (også kalt Syltefjordselva) som har sitt utspring i Ordo renner ut. Vegen ser vi går forbi ett par hytter som ligger på Straumsnes og fortsetter rundt en odde som kalles Bergodden. Der vegen stopper heter det Hamna som hadde skoleinternat til slutten av 60-tallet. Sven Foyn, oppfinneren av harpukanonen til hvalfangst, hadde foresten en av sine første hvalstasjoner der. Ellers er det å si at ytterst ute i fjorden på vestsida er et av nordeuropas største og fineste fuglefjell, Syltefjordstauran, og at bildet er tatt på flo sjø".

Skryt 1

Statskog Finnmark skriver i et brev til Fylkesmannens miljøvernavdeling at Statens vegvesen Finnmark skal ha ros for den oppryddinga etaten har gjennomført i Brannslletta Landskapsvernområde.

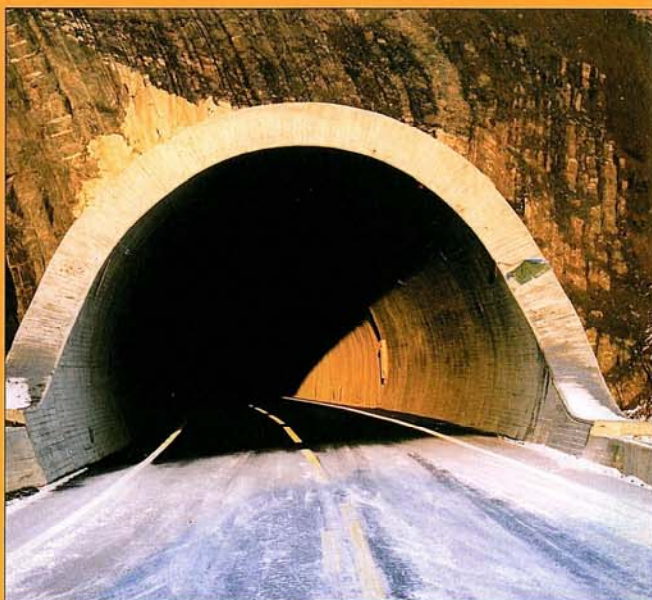
Den 6. oktober foretok utmarksfullmektig Berit Broen og Jørn Monsen en befaring i området etter at Statens vegvesen hadde ryddet vekk det skrapet etaten har hatt liggende der. De synes oppryddinga var meget bra. I brevet til Fylkesmannen skriver de at de kunne finne små rester etter rustent metall dersom de lette etter det, men det mener utmarksfullmektigen må være akseptabelt når man vet hvordan det så ut før oppryddinga.

I brevet fra Statskog går det fram at vegetasjonsdekket var fjernet, men at dette nok var nødvendig for å få skrotet vekk. Ellers så ser matjordlaget ut til å være intakt og det er heller ingen nevneverdige spor etter maskinene ut og inn av områdene.

Skryt 2

Ordfører Leif A. Viken i Båtsfjord kommune er svært så godt fornøyd med Statens vegvesen Finnmark.

I et brev til Reflexen skriver han bl.a.: *"...Forøvrig vil jeg hilse til Statens vegvesen Finnmark og gi uttrykk for at vi i Båtsfjord kommune er meget tilfreds med det arbeidet vegvesenet har utført i Båtsfjord de to siste årene. Det gjelder både gang- og sykkelbanen og vegen opp til den nye flyplassen. Det er ikke vanskelig å se at det satses på kvalitet og kvalitetssikring i etaten nå",* skriver altså ordføreren i Båtsfjord kommune.



TUNNELEN - til glede og nytte

kilometerne som Fatimaprojektet utgjør.

Tekst & foto: Bernt-Aksel Jensen

En tunnel skulle man tro var en tunnel - uansett hvor den måtte være. Men slik er det ikke. For eksempel har tunnelene forskjellig lengde, bredde, høyde, porter, utstyr - ja i det hele tatt så er de forskjellige.

Her en av tunnelene som er på Fatimaprojektet, nemlig inngangen på den korte tunnelen med det lange navnet: "Tunnel Ole Arnsavika - Studentervika" - eller motsatt.

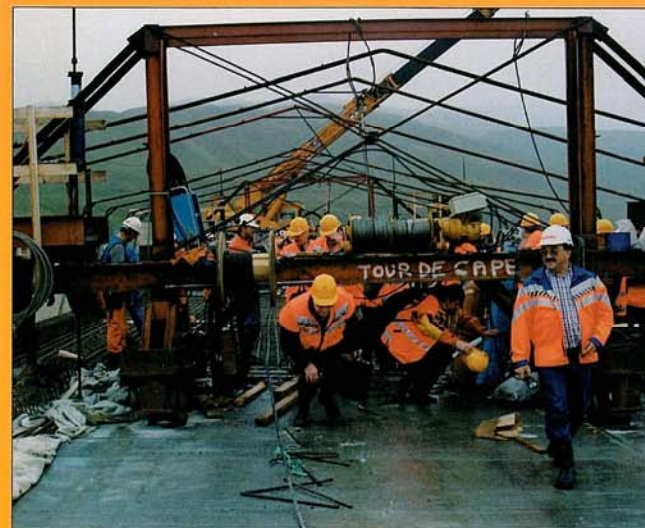
Forleden, under en befaring på anlegget, slo det oss at tunnelen vil være en lettelse å komme inn i for eksempel en vinterdag. For se nærmere på bildet. På utsiden av tunnelen er det snø og isdekk på vegbanen. Innenfor portalen er det snøfritt og tørr fin asfalt. Slikt sett tror vi at Fatimaprojektet blir en lettelse for mange yrkessjåfører når vinterstormene hylter som verst. For det kan være greit å kjøre i et innelukket snøfritt og opplyst miljø i droyt 11 kilometer av de vel 28

Vegsjefen bøyde seg

At vegsjef Johnsen er en mann med solid ryggrad, er det ingen tvil om. Noen mener nok at ryggraden er så solid at han har vanskeligheter med å bøye seg på flere måter. Dette er nok en utbredt misforståelse.

Reflexen kan nemlig avsløre at Johnsen virkelig kan bøye seg. For se bare på bildet!

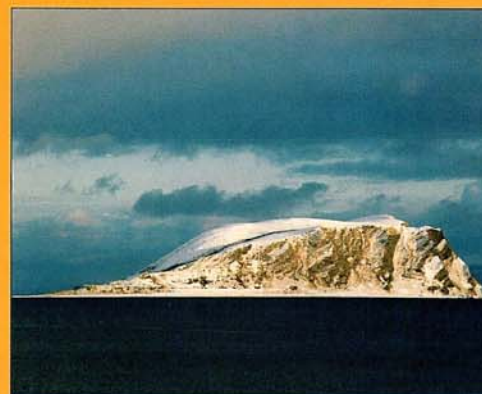
Riktignok bøyer han for det meste knærne og har en spesiell knekk i hofta, men flere i følget påstod de så han bøye ryggen også. Deriblant FATIMAs prosjektleder Svein Roska som smiler så lurt framfor Johnsen, der han leder an en befaring over Kobbholet bru. Hermed skulle det være slått fast en gang for alle. Vegsjef Johnsen er en



mann med en solid ryggrad og oppreist holdning - dog ikke ubøyelig!

Bajazz

Altsula - Et syn for øyet



En av momentene i kritikken mot Fatimaprojektet var at turister vil se Norge fra utsiden - ikke innsiden. Noe sikkert mange er enig i.

opp for nye området og gjør kjøreturen til en aktiv naturopplevelse. Så får man heller bære over med at man må bruke omlag 10 minutter for å kjøre gjennom en knapt 7 kilometer lang undersjøisk tunnel. En opplevelse i seg selv det også!

Tekst og foto: Bernt-Aksel Jensen.

190 tonn skrapjern fjernet



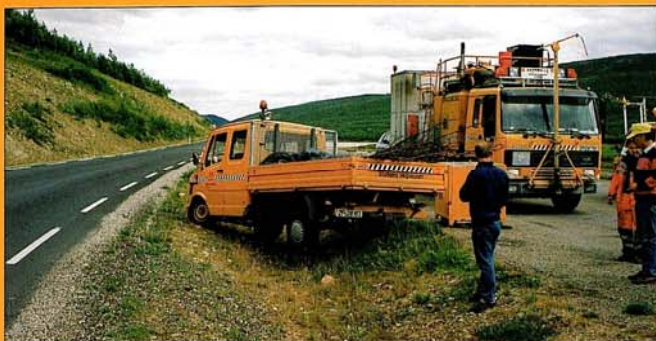
Området til Tana vegstasjon har i mange år vært en oppsamlingsplass for jernskrap. Så ille var det blitt at det ikke lengere var parkeringsplass for utstyr som er i bruk. Det var absolutt på sin plass å få ryddet opp i skrapet.

Onsdag 26. august kom S. P. Maskin fra Harstad med saks, presse og kvern for å starte oppryddingen. Noen dager senere, mandag 31. august, var alt ryddet og ca. 190 tonn skrapjern kjørt vekk for transport til Mo i Rana. Til neste år kan vi kjøpe skrapjernet tilbake som spiker og armeringsjern.



Tekst og Foto Inge Fred Dervo

Hastverk er lastverk



Det er ikke alltid den korteste vegen er den raskeste. Ved Valjoka bru var under-tegnede vitne til en noe spesiell manøver. Etter at en av våre karer hadde tømt søppeldunken på rasteplassen like ved og skulle kjøre videre, ja da tok han like godt korteste veg tilbake ut på hovedvegen.

Nå var det jo dessverre slik at det ikke var noen avkjørsel akkurat der han kjørte ut, og det hele endte som vist på bildet.

Tekst og foto: Inge Fred Dervo

Veiva har fått logo!

I Reflexen nr. 2/98 utlyste bedriftsretttslaget Veiva en logokonkurranse. Etter å ha eksistert i 31 år hadde ikke laget en logo som det nåværende styre mente var verdig et så oppgående bedriftsretttslag som Veiva.



På lagets jubileumsfest for en tid tilbake ble resultatet og vinneren av konkurransen offentliggjort. Riktignok så kom det bare inn ett forslag, men det var imidlertid så godt at styret ikke hadde noen problemer med å bestemme at forslaget fra Trond Skorstad på vegkontoret skulle være Veivas offisielle logo.

Bedriftsretttslaget Veivas nye logo laget av Trond Skorstad.

Vardøtunnelen får sikkerhetsutstyr

Arbeidet med å utstyre Vardøtunnelen med sikkerhetsutstyr har startet. Tunnelen skal utstyres med syv nødtelefoner kombinert med brannslukningsapparat og fem separate brannslukningsapparat. Prosjektet er kostnadsberegnet til tre millioner kroner. Det er Elektro AS Bodø som skal utføre arbeidene for vegvesenet.

- Med det nye sikkerhetsutstyret vil tunnelen bli sikret på et forsvarlig nivå og oppfylle kravene til sikkerhet, sier prosjektansvarlig Bjørn-Erik Thorsen ved Finnmark vegkontor.

Sikkerhetsutstyret skal kobles over nett og vil sende signaler til vegtrafikksentralen (VTS) i Mosjøen.

- Når brannskapdørene åpnes vil dette bli registrert og sendt direkte til VTS. Også nødtelefonene i tunnelen vil være koblet direkte opp mot sentralen i Mosjøen. På sitt datasystem vil mannskapene ved VTS bl.a. kunne se hvor i tunnelen varslet kommer fra, sier Thorsen.

Parallelt med den direkte oppkoblingen til VTS i Mosjøen vil en PC bli plassert i daghuset i tunnelen. Fra denne pcen kan opplysninger om hendelser i tunnelen hentes ut når det er ønskelig.

Samtidig som sikkerhetsutstyret kommer på plass skal det foretas en oppgradering av styresystemet for viftene i tunnelen. Etter oppgraderingen vil viftene kunne styres manuelt fra begge sidene av tunnelen. I dag kan dette skje bare fra Svartnes siden. Vegvesenet vil også bedre skiltingen i tunnelen og vurdere om det skal gjøres noe med belysningen i begge endene av tunnelen.

NYTT • OM • NAVN

Personalnytt

Per-Ivar Harila begynte 4. august 1998 som utbyggingssjef
Bjørgunn Johansen begynte 17. august 1998 som konsulent ved produksjonsavdelingen
Hege-Anita Henriksen begynte 15. september 1998 som økonomisk saksbehandler
Lars Sagen begynte 1. oktober 1998 som overingeniør ved trafikkavdelingen
Per B. Johnsen begynte 1. oktober 1998 som leder av planlegging og samordningsseksjonen ved produksjonsavdelingen
Sten-Kristian Berg begynte 5. oktober 1998 som avdelingsingeniør ved Hammerfest trafikkstasjon
Ingunn Foslund begynte 2. november 1998 som leder av personalseksjonen
Raymond Siiri begynte 23. november 1998 som overingeniør ved trafikkavdelingen
Alf-Edvard Masternes begynte 19. oktober 1998 i 1-års vikariat ved vegkontoret, trafikkavdelingen
Torsten Larsen har fått fast tilsetning som inspektør ved Vadsø trafikkstasjon
Thor Fagertun har fått fast tilsetning som avdelingsingeniør ved Alta trafikkstasjon
Leif-Even Andersen har fått fast tilsetning som avdelingsingeniør ved Hammerfest trafikkstasjon
Marja-Leena Basso har fått konsulent stilling ved produksjonsavdelingen
Ann-Iren Baumann har fått konsulent stilling ved utbyggingssjefavdelingen
Hanne B. Jakobsen har fått vikariat ved sentralbordet og biblioteket på vegkontoret
Tom Erik Ukvitne er tatt inn som lærling i kontorlag ved fellestjenesten
Svein Arne Mortensen har fått engasjement i vernetjenesten

Pensjonister

Jorunn P. Kristiansen og **Harald Mathisen** gikk av 1. oktober.
Kåre Bruun og **Jan Nikolai Johansen** ble pensjonister 1. november, **Øystein Pettersen** den 1. desember.

Vi gratulerer...

Vegsjef Geir Johnsen som 1. desember kunne feire 25-års jubileum som vegsjef i Finnmark

50-års jubilarer

Kirsti Joks 24. september
Svein Roska 15. november
Magne Persen 28. november

60-års jubilarer

Kristoffer Jakobsen 24. september





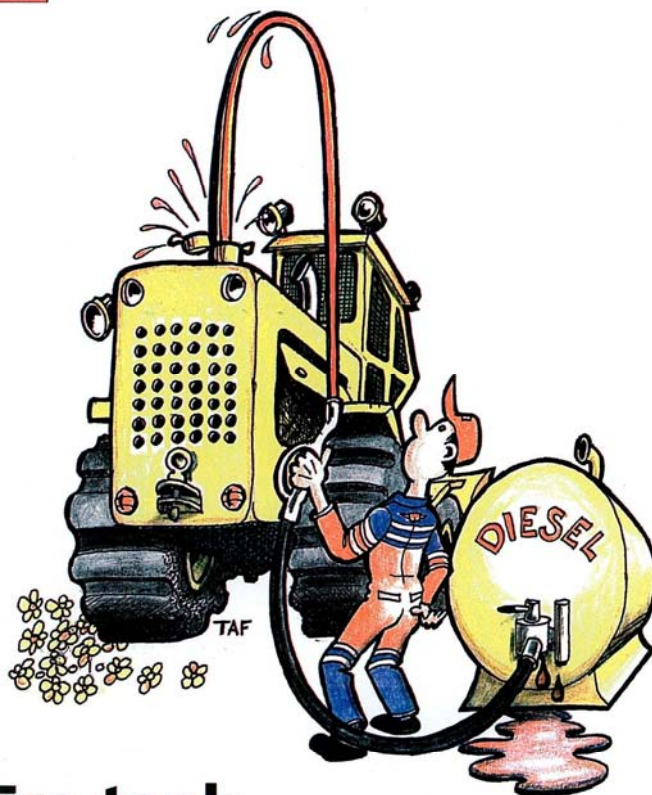
Statens vegvesen
Finnmark

Retur-dresse:
Statens vegvesen Finnmark
9800 Vadsø

C



Statens vegvesen



**Fra tank
til tank i felten**
kan bli rene pesten

Kampanje for avfallshåndtering