

MASSEKORSBÅND

STATENS VEGVESEN
JOHN ANDERSEN
POSTBOKS 2070

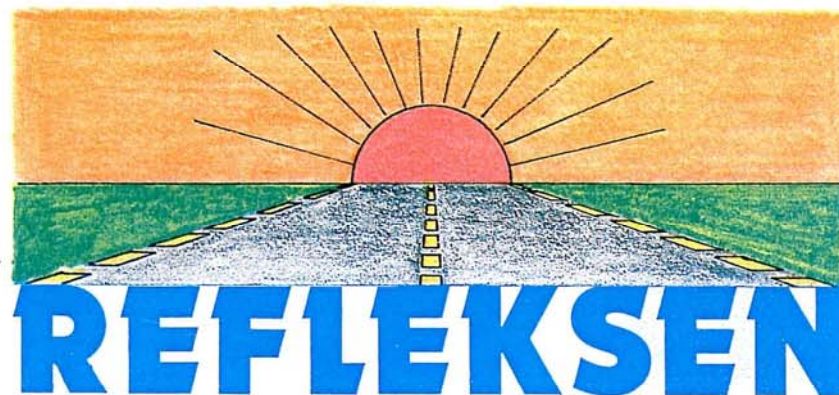
9510 ELVEBAKKEN

«Hundreogett ute»



I Hammerfest var 101 ute her om dagen. Det lyder dramatisk, men var likevel ganske trivielt. En gammel bil kom ikke gjennom Biltilsynets kontroll og dermed måtte skiltene av. Y-101 var dermed ute — av trafikken for en stund og ute av registrene for alltid. Hvis bilen blir reparert får den nemlig ZX-skilt for all fremtid og slett ikke 101.

(Tekst og foto: John Fulland)



NR. 1—1983



2. ÅRGANG



VINTER I FINNMARK



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

Vinter i Finnmark	3
Brøytesjåfør på Sennalandet	4
Meldetjenesten på samme nivå	6
Krumtappen i meldetjenesten	8
UP-Olsen setter spørsmålstegn ved fører kortbestemmelsene for snøscooter ...	10
AMU om AKAN og vernesko	12
Refleksen med avdelingskontor i Afrika ..	14
Aslak Eilertsen gikk «rundt og rundt» i 1939	16
Vegvesenet en bra arbeidsplass for de yngre	18
«Underdanigste indstilling»	19
Gamle minner	20
Biltilsynet i Alta	22
Biltilsynet i Hammerfest	24
Biltilsynet i Kirkenes	26
Biltilsynet i Vadsø	28
Uverdige tilværelse for gammel Volvo	30
Justering av vegnormalen	31
Vardøtunnelen er åpnet for trafikk	32
Stor kursvirksomhet	34
Fra vernelederen	35
Lydisolasjon i biltilsynshallen i Alta	36
Nordisk Trafikksikkerhetsår	38
Biltilsynets kontaktmøte	38

BRUK AVISA!

Nå er det på tide at også du begynner å skrive til «Refleksen». Vi trenger stoff som omhandler trivselsmessige forhold, vi trenger inntrykk fra den daglige virksomhet og vi trenger redegjørelser om rettigheter og plikter. Derfor, skriv om det positive og det negative ved å være ansatt i Statens Vegvesen i Finnmark. Kom med forslag til eventuelle bedringer. Skriv faglige artikler om ditt arbeidsområde og lag reportasjer fra reiser og oppdrag ute i felten. Organisasjonene må også bli flinkere til å bruke avisa. Redaksjonen bidrar med hjelp til utforming av stoffet. Frist for innlevering til neste nummer: **fredag 15. april.**

Forsidebilde:
Gjennombrudd.

Fra Kvalsund sentrum der fonnene var like høye som plogvingen.

(Foto: John Fulland)



Vinter i Finnmark

Det er vinter i Finnmark, med alle de ulemper det fører med seg for alle vegfarende på våre nordlige breddegrader. Vel er det problemer vi er vant til og problemer vi kan leve med. Klimaet kan vi lite gjøre for å bedre. Likevel er det mye som kan gjøres for at vinteren skal bli en sikrere årstid for vegfarende folk, også i Finnmark.

Snøscooteren er nå endelig borte fra vegene. Det tok Finnmark alt for lang tid å få gjennomslag for dette berettigede kravet. Problemet med dette terrengkjøretøyet på veier og i boligstrøk ble så stort at snøscooteren var i ferd med å bli et skjellsord i et fylke hvor antallet klart dokumenterer behovet. Men behovet ligger i terrenget ikke på vegene. Det måtte altfor mange dødsulykker til før kravet ble innfridd. Er vi så verdig med snøscooterproblemet med dette forbudet? Nepp. Det står igjen å se om loven virker etter sin hensikt, og det bør nå bli sett nærmere på fører kortbestemmelsene for beltemotorsykkel. Det er ikke riktig at 16-åringer skal kunne ha anledning til å kjøre fartsuhyrer med toppfart på 150 km/t og mer. 16-åringer er ikke fysisk og psykisk moden til å mestre et slikt kjøretøy i en slik hastighet. Ellers i fører kortforskriftene er det en sammenheng mellom førerens alder og kjøretøyets maksimalhastighet. Det bør det også bli når det gjelder snøscooteren. Vi har dessverre sett at det tar uforholdsmessig lang tid å få løst Finnmarks spesielle problemer fordi avstanden til Oslo er for stor. La oss nå få se at også de sentrale myndigheter kan oppdage problemer de selv ikke hemmes av i hovedstaden.

Uvær, snøfokk og stengte veier er vinterlige problemer som også merkes på mer sørlige breddegrader i vårt land. Alle snakker om været, men det virker som om det bare er i Sør-Norge det gjøres noe med det. Vi kan ikke stilne stormen eller stoppe snøfallet. Det vi kan, med moderne midler, er å gi alle vegfarende i værharde strøk en ganske nøyaktig beskrivelse av veg- og føreforhold og utnytte brøytemannskapene på en mest mulig økonomisk måte ved å ha nøyaktige værdata som utgangspunkt for å sende dem ut. Værradar, isvarsler, vegmeldingstelefon, er stikkord for bedring av sikkerhet og service til alle som bruker vårt veggnett vinterstid. Ni fylker i Sør-Norge har et veg- og føremeldingssystem som må bli utbygd også til å gjelde de nordligste deler av landet.

Bjala.

Brøytesjåfør Knut Eriksen på Sennalandet:

— Brøytestasjonen må også være en servicestasjon

— Når vegen er åpen må ingen føle seg usikker

Bjarne Langseth

— Det er ingen spøk å bli sittende fast i uvær på Sennalandet. Vi kan ikke la bilister bli stående igjen i snøfonnene uansett hvor «troillat» eller uforstandig de måtte være. Vi må være en servicestasjon og sørge for at ingen føler seg usikker på fjelloverganger så lenge vegen er åpen.

— Det har vært en usedvanlig god vinter så langt, men «ingen kjenner vinteren før juni er omme».

— Utstyret må nå likevel holdes i orden — det er halve jobben.

Dette sier brøytesjåfør Knut Eriksen i en samtale med «Refleks», etter en god middag på Jørgenhaugen brøytestasjon på Sennalandet. Ute er det vindstille og små snømengder. Trafikken går over fjelloverganger som om det skulle vært midtsommers. Brøytebilene kjører sine faste inspeksjonsturer morgen og kveld, ellers brukes tida til nødvendig vedlikehold av utstyret. Det er vanskelig å tenke seg at dette er en fjelloverganger i Finnmark i midten av januar. Men enda er ikke vinteren over.

— Nei, vinteren kjenner vi ikke før juni er gått. I fjor brøya jeg her rundt St. Hans-tider, da var det snø nok. Selv om det har vært uvanlig lite snø og uvær hittil, så kan vi aldri vite hva morgendagen bringer. Vi må alltid ha utstyret og beredskapen på topp.

En servicestasjon

Vegvesenets oppgave er å skape så høy grad av sikkerhet på norske vinterveger som mulig. Fjelloverganger blir

holdt åpne så lenge det er teknisk og økonomisk mulig, og ingen skal trenge å føle seg usikker så lenge vegene er åpne, eller i kolonner.

— Dette gjør at vi også må gi den hjelp som trengs til trafikanter i vanskeligheter. Enten den nå har kjørt seg fast, sluppet opp for drivstoff eller mangler kondensfjerner — vi kan ikke la folk sitte igjen på fjellet. Derfor blir vi også en servicestasjon.

— Har dere mye problemer med uvettede og vanskelige trafikanter?

— Nei, folk som ferdes på fjellet om vinteren er stort sett greie å ha med å gjøre. De fleste tar de nødvendige forhåndsregler og retter seg etter våre henstillinger. Men det finnes da «troillate» folk også, sier Knut og smiler oppgitt.

— Det var en «troillat», direkte ufin kar en gang som brukte en fæl kjeft fordi han måtte vente på kolonnen. Han skrøt av at han hadde kjørt over så mange fjelloverganger og var så

flink med bilen at noen kolonne trengte ikke han å følge. Da vi kom i gang, viste det seg at mannen lå mer i grøfta enn på vegen over fjellet, og alle de andre i kolonnen hadde mer enn nok med å skyve han opp. Gjennomvåte ble vi også. Da vi kom fram måtte jeg spørre hvor våte de ble de som fulgte han over de andre fjelloverganger.

En annen gang hadde jeg i kolonnen en tulling som drev med forbikjøringer. Han hadde det travelt, sa han. Vel, sa jeg, har du det travelt så er du på feil veg.

Bedre utstyr

Å være brøytebilsjåfør er ikke noe lett yrke. Snø, uvær og dårlig sikt er problemer man stadig slås med for å holde vegen åpen for trafikk. Det er meget viktig å være lokalkjent — kjenne alle vegens svinger, bakker og ulumskheter og vite hvordan de forskjellige vindretninger legger snøen. Utstyret er også viktig.

— Vi prøver så langt det er mulig å hindre at vi legger opp brøytekanter. Er det først begynt å bli kant, blir problemene straks større. Før ble det kjørt for sakte, og dermed kom brøytekanterne. Nå har vi fått nye ploger med turbo. Disse er meget bra. Snøen samles opp i et rør og kastes langt ut fra bilen. Dermed får vi bedre sikt og kan holde større fart.

Knut Eriksen er bosatt i Alta og er godt fornøyd med vegvesenet som arbeidsgiver, selv om det ofte er tungt å være så mye hjemmefra. På fjellet er det nå fint å være, og på Jørgenhaugen har de det som grever. Gode bo- og arbeidsforhold.

— Vi skulle gjerne hatt en vindmåler og en nedbørmåler. Det hadde gitt oss bedre grunnlag når vi svarer på henvendelser om forholdene på fjellet — og så ønsker vi oss ny radio til stua.



Brøytesjåfør Knut Eriksen er godt fornøyd med den nye «turboen» som han her viser fram. Den kaster snøen godt unna og gir god sikt for sjåføren. Her står brøytebilen klar til innsats i den store fine garasjen på brøytestasjonen på Jørgenhaugen.

(Foto: Bjarne Langseth)

Vk's mening om vegmeldingstjenesten:

Meldetjeneste på samme nivå som dagens opplegg

Det må arbeides videre med tanke på en form for vegtelefon

Bjarne Langseth

- Et opplegg for vegmeldingstjenesten på nivå med det som er startet opp.
- Et besøks- og informasjonsopplegg for personell som deltar i meldetjenesten.
- Overføringer pr. telefon og gradvis overgang til telefax.
- Arbeid fram mot etablering av en form for vegtelefon.
- Avklaring og eventuelle avtaler med hensyn til forholdet til NAF og NRK.

Dette er en kort oppsummering av forslaget fra Vedlikeholdskontoret i Vegdirektoratet i forbindelse med vegvesenets vegmeldingstjeneste.

Ca. 1. april i fjor ble det satt i gang en systematisert innsamling av vegmeldinger fra alle fylkene til Hovedvaktssentralen. Sentralen er nå fast etablert og vil inntil videre bli drevet med dagvakt mandag til fredag, 07.00 — 15.30 (— 17.30 på fredager) i sommerhalvåret og døgnskuttet vakt i vinterhalvåret. Veg- og føremeldinger sendes daglig ved telefax til Vk, NRK, NTB, NAF m.fl.

Innstillingen om vegvesenets vegmeldingstjeneste har nå vært ute til høring hos vegsjefene, bilorganisasjonene, UP og enkelte næringsorganisasjoner. I henhold til et notat fra Vedlikeholdskontoret i Vegdirektoratet, er det gode erfaringer med det gjennomførte opplegget for innsamling og formidling av veg- og føremeldingene. NRK og da spesielt radioens P2 har fulgt opp meldetjenesten på en utmerket måte. Hver

fredag sendes programmet «Midt i trafikken» fra kl. 16.00 — 17.30. Vaktssentralen har da utvidet «åpningstid». Mer detaljerte meldinger formidles gjennom lokalsendingene, stort sett direkte fra vegkontorene.

Kritiske røster

Enkelte fylker er kritiske til opplegget. Dette gjelder spesielt Oppland og Troms, og i noen grad også Aust-Agder. Disse fylkene mener at systemet er overdimensjonert. Enkelte fylker savner en nærmere presisering av hva som skal meldes og detaljeringsgraden.

Meldeopplegg på samme nivå

Vk foreslår i notatet at det inntil videre gjennomføres et meldeopplegg på nivå med det som er startet opp. Det vil da være et krav at samtlige fylker

skal rapportere daglig (virkedager) til hovedvaktssentralen. Daglig rapportering vil gi en nødvendig trygghet mot misforståelser og forglemmelser og samtidig være en sjekk på at kommunikasjonskanalene fungerer. Rapporteringen kan gjerne være kortfattet og bare ta for seg eventuelle endringer fra tidligere melding. På lørdager og søn- og helligdager rapporteres direkte fra sentralvakten og oppsynsvakten etter behov. Innsamling av data internt i fylkene vil det enkelte vegkontor selv ha styringen over. Dette kan tilpasses de geografiske variasjoner som er beskrevet i uttalelsene.

Oppsummering

I en oppsummering av forslagene til videre arbeid, sier Vk i notatet, at det inntil videre bør gjennomføres et meldeopplegg på nivå med det som er startet opp. Det vil være krav til samtlige fylker om daglig (virkedagene) å melde

seg til hovedvaktssentralen. Personellet som deltar i meldetjenesten bør få mulighet til å delta i et besøks- og informasjonsopplegg til Meteorologiske Institutt og hovedvaktssentralen. Overføringer av meldinger kan inntil videre skje pr. telefon. Innkjøp/leie av telefax ved vegkontorene bør skje gradvis (etter behov). Det jobbes videre med etablering av en form for vegtelefon, i samarbeid med televerket og evt. MI. Forholdet til NAF og NRK tas opp på lederplan for å få avklaring og eventuelle avtaler.

Finnmark har ikke svart

Av de nord-norske fylkene har Nordland sagt seg enig i meldetjeneste for et stamvegnett, men er betenkt over innrapportering 4 ganger i døgnet fra Saltfjellet. Dette vil bety behov for økt bemanning. Troms er enig i prinsippene, men mener at problemet er overdimensjonert. Finnmark har, som det eneste fylket, ikke uttalt seg.



Vegmeldingstjenesten er svært viktig for vegfarende, spesielt vinterstid, også i Finnmark. På bildet er det oppsynsmann Ragnvald Hammari i Skaidi som betjener radorommet hvor han til enhver tid har kontakt med brøytestasjoner og brøytebiler. Veg- og føremeldinger ringes inn til vegkontoret i Vadsø, og derfra blir hovedvaktssentralen informert om forholdene.

(Foto: Bjarne Langseth)

Hovedvaktssentralen på Kjellerbru:

Krumtappen i meldetjenesten

Bjarne Langseth

På Kjellerbru vegstasjon i Akershus fylke ligger vegvesenets hovedvaktssentral — selve krumtappen i vegmeldingstjenesten. Her mottas veg- og føremeldinger fra alle fylkenes vegkontorer, og herfra får NRK, NAF og andre opplysninger om aktuelle vegstreknings tilstand til enhver tid. For 9 fylker i Sør-Norge er det et samarbeid med Meteorologisk Institutt med værradar, slik at hovedvaktssentralen kan kalle ut brøytemannskapene når behovet melder seg.



— Nå er det kolonnekjøring over Båtsfjordfjellet, sier daglig leder for hovedsentralen, Lisbeth Instanes, og merker av den situasjonen på det store kartet.

(Foto: Bjarne Langseth)

Lisbeth Instanes, som er daglig leder for hovedvaktssentralen på Kjellerbru, sier til «Refleksen» at systemet fungerer utmerket, og vegkontorene er flinke til daglig å melde om vegenes beskaffenhet. Når det gjelder Finnmark hadde hun imidlertid gjerne sett at vegmestrene ringer direkte til hovedvaktssentralen når endringer skjer om kveldene eller spesielt i helgene. Det ville forhindre at gale opplysninger går ut fra hovedvaktssentralen.

Utbygging av systemet

Det systemet med værradar og isvarsling som nå er utprøvet på østlandet, kan utbygges til også å gjelde andre deler av landet. Det er planer om utveksling av værradardata med svenskene, samarbeid med Forsvaret og utvidet samarbeid med Meteorologiske, blant annet med et nett av mindre værradar på fjelloverganger. Dette vil også komme Finnmark til gode — og behov burde vi ha.

20 Finnmark

RV. 6 Ifjordfjellet er fra i dag kl. 10.00 VINTERSTENGT.
RV. 6 Neiden - Munkefjord, anleggsarbeide pågår.
RV. 6 I Munkefjordområdet, er det en del is-svuller.
RV. 884 Hosvik - Breivikbotn glatt, strøing pågår.
Godt vinterføre i hele fylket.

Slik ser en veg- og føremelding ut for de enkelte fylker. Dette er meldingen for Finnmark slik den var registrert på hovedvaktssentralen torsdag den 2/12 1982 kl. 10.30.



Det kan ofte være et hektisk liv på hovedvaktssentralen når det er uvær med stengte veger, kolonnekjøringer og stadige forandringer.

(Foto: Bjarne Langseth)

UP-Olsen hilser snøscooterforbudet med glede, men **setter spørsmålstegn ved førerkortbestemmelsene**

Godt vedlikehold på vegene i Finnmark

Bjarne Langseth

— Snøscooterforbudet på veg hilser med glede, og kontrollmulighetene er bare et spørsmål om ressurser. Jeg setter et stort spørsmålstegn ved førerkortbestemmelsene for snøscootere når 16-åringer kan tillates å kjøre fartsuhyrer med toppfart 150 km/t og mer. Men dette er dessverre et typisk problem som ligger for langt fra Oslo.

— Vegstandarden i Finnmark ser ut til å være bra og godt vedlikeholdt. De mange milene med autovern som er kommet opp er en god sikring og virker solid.

— Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983 skal være en holdningskampanje med viktig innsprøyting i trafikksikkerhetsarbeidet.

Dette sier sjefen for utrykningspolitiet, Leif N. Olsen, i en samtale med «Refleksen», etter at han hadde kjørt vel 1000 kilometer på finnmarksveger og diskutert årets kontrollopplegg i fylket med politi og biltilsyn.

— Vi prøver nå å formalisere samarbeidet mer mellom politi, UP og biltilsynet. Ved alle planlagte kontroller vil biltilsynet gis anledning til å være med, noe som vil styrke kontrollene vesentlig.

Snøscooterkjøring

— Snøscooterforbudet på veg hilser jeg med glede. Det er en trafikksikkerhetsmessig fordel å få helt minimalt av denne trafikken på veg, og spesielt i tettbebyggelsen gir dette forbudet en betydelig større grad av trygghet.

— Hva med kontrollmulighetene? Det er jo politiet som skal sørge for at loven overholdes.

— Det er bare et spørsmål om ressurser. Problemet er jo at snøscootere kan stikke av utenfor veg. Vi får nok ikke oppleve UP på scooter, men et samarbeid med lensmannsetaten og fjellpolitiet vil nok løse dette problemet.

UP-sjefen setter et stort spørsmålstegn ved førerkortbestemmelsene for snøscootere, eller beltemotorsykel som er den offisielle betegnelsen.

— Det er noe som må være galt når 16-åringer kan rase avgårde med kjøretøyer som kan holde en toppfart på 150 km/t og mer. Men årsaken er nok at dette er et problem som ligger for langt fra Oslo. Det må jo være helt klart at 16-åringer ikke har noen forutsetninger for å håndtere slike kjøretøyer.

Vegstandard og utforkjøringsulykker

Det UP-sjefen har sett av vegene i Finnmark virker tilfredsstillende på

ham. Vegstandarden ser ut til å være alminnelig bra og spesielt vintervedlikeholdet vil han berømme. Det høvles og brøytes ofte slik at vegbanen blir så god som overhode mulig. De mange milene med autovern som i det siste er kommet opp langs vegene, mener Olsen er god sikring, og det ser også ut som om det her er gjort godt arbeid. Autovernet sitter godt og er solid, i motsetning til andre steder hvor denne sikringen av vegkantene ofte er for dårlig, mener han.

— Utforkjøringsulykker er et spesielt stort problem i Finnmark. Er dette nå i ferd med å snu seg i riktig retning?

— Nei, dessverre. I henhold til statistikken fra forsikringsselskapene har antall utforkjøringsulykker i Finnmark steget fra 15 til 21 prosent fra 1981 til -82.

— Kan dette ha sammenheng med innføring av de mange fartssoner med 90 km/t i fylket?

— Tanken har meldt seg, men det er ikke noe som tyder på at 90 km-sonene er årsaken til denne negative tendensen.



Utrykningssjef Leif N. Olsen har tro på NTÅ 83 som en holdningskampanje for å bedre trafikksikkerheten.

NTÅ 83

— Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983 skal, i henhold til hovedmålsettingen, bedre trafikantholdningene for å skape økt sikkerhet i trafikken. Politiet har også en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Hvordan vil UP kunne bidra til å bedre trafikantholdningene gjennom denne aksjonen?

— NTÅ 83 er ikke noen aksjon i den forstand. Jeg vil heller kalle det en holdningskampanje. Det skal være en viktig innsprøyting i trafikksikkerhetsarbeidet, og her har politiet som helhet mye å bidra med. Det er fra Justisdepartementets side sendt ut et rundskriv om politiets innsats i NTÅ 83. Her går det fram at det skal legges betydelig vekt på de vedtatte fellesnordiske temaer for politiets innsats dette året.

— Jeg tror at en målrettet informasjon fra alle som driver trafikksikkerhetsarbeid vil bedre folks holdninger i trafikken og dermed redusere trafikkulykkene, sier sjefen for utrykningspolitiet, Leif N. Olsen, til «Refleksen».

(Foto: Bjarne Langseth)

AMU-møte den 21. desember **AKAN—utvalg og vernesko**

Sterk reaksjon mot negativ holdning til AKAN-arbeidet

Bjarne Langseth

Oppnevning av medlemmer til AKAN-utvalget, vurdering av verne-sommersko og skademeldinger, var saker som arbeidsmiljøutvalget (AMU) hadde til behandling under sitt møte 21. desember -82 på SAS Vadsø Hotel. AKAN-utvalg med funksjonstid på 4 år ble enstemmig valgt, men valg av stedlige kontakter til utvalget ble utsatt. AMU reagerte sterkt på den negative holdningen til AKAN-arbeidet, som synes å framgå av en uttalelse fra Finnmark Embetskontorfunksjonærforening, YS.



Fra møtet i arbeidsmiljøutvalget på SAS Vadsø Hotel den 21. desember. Rundt bordet fra venstre: Bjørnar Persen, Ivar Olsen, Else Marie Vaag, utvalgets formann Magne Skjånes og verneleder Arnold Kjæring med vernesko, Kjell R. Johnsen, Karl S. Foslund og Tor O. Lid.

AKAN

Arbeidslivets komité mot alkoholisme og narkomani (AKAN) er opprettet av Landsorganisasjonen i Norge og Norsk Arbeidsgiverforening i erkjennelse av at alkoholisme og narkomani er problemer som også griper inn i ar-

beidslivet. AKAN's formål er ved opplysning og påvirkning å være med på å forebygge alkoholmisbruk og narkomani, og å hjelpe alkoholskadde og narkomane til normalt liv.

AMU tok første gang opp spørsmålet

om AKAN-utvalg på et møte i 1980, og nå er man kommet så langt at det er laget retningslinjer, og på siste møte ble AKAN-utvalg enstemmig valgt. Dette består av:

Hovedkontakt for administrasjonen: Rolf Dahl, Alta, hovedkontakt for utedriften: Vest-Finnmark, hovedverneombud Ivar Olsen, Lakselv, Øst-Finnmark, spesialarbeider Einar Hegge, Vadsø. Som styremedlemmer ble valgt, kokke Heidi Mikalsen, Berlevåg og ingeniør Asbjørn Hagerupsen, biltilsynet, Hammerfest. Sekretær for utvalget, adm.sekretær Else Marie Vaag, Vadsø. Utvalget skal ha en funksjonstid på 4 år, og velger selv formann for 1 år av gangen.

Valg av stedlige kontakter til utvalget ble utsatt. Til neste møte vil det så bli lagt fram forslag til geografisk spredning av stedlige kontakter. Forslaget sendes deretter ut til høring hos organisasjonene. Sekretæren sørger for at AKAN-utvalgets medlemmer blir påmeldt nødvendige kurs.

Sterk reaksjon.

I forbindelse med forslag til AKAN-utvalg fra organisasjonene, mottok AMU et brev fra Finnmark Embetskontorfunksjonærforening, Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund, som det ble reagert sterkt mot. I brevet går det fram at foreningen er blitt enige om ikke å sende inn forslag på kandidat til AKAN-utvalget. Foreningen mener at til et såpass alvorlig verv som dette bør en ha en viss bakgrunn. Det blir også pekt på at det i retningslinjene ikke er snakk om forebygging men etterbehandling, og foreningen stiller spørsmål om hva man har de offentlige institusjoner til.

AMU reagerte sterkt på den negative holdning til AKAN-arbeidet som synes å framgå av dette brevet. I vedtaket heter det at AMU håper at det syn som

tilkjennegis ikke er representativt for organisasjonen, og ønsker at det fra ansvarlig hold innen forbundet gis en avklaring. Det blir også vist til AKAN's formålsparagraf, og AMU påla sekretæren og oversende utskrift av protokollen til YS med anmodning om reaksjon.

Vernesommersko

Sommersko av type Stålex og Forma 4323 har vært ute til prøving ved forskjellige arbeidsplasser, og brukerne har sagt seg meget godt fornøyd. AMU vedtok nå å gå inn for at disse typene lagerføres, og i tillegg bestilles etter behov Stålex 873 til biltilsynet. Dessuten lagerføres tøffel (tresko) type Forma 301. AMU forutsetter at det ikke innkjøpes andre sommersko, og vil på et senere tidspunkt foreta en typevurdering av støvletter og gummistøvler.

BRUK SIKKERHETSSELER!

AMU behandlet på møtet også fire skademeldinger som var kommet inn i 3. kvartal 1982. I forbindelse med to av skademeldingene presiserer utvalget at i de biler hvor det er montert sikkerhetsseler, skal disse brukes.

Under referatsaker orienterte vernelederen om arbeidsplassundersøkelsen som nå er i gang. Spørreskjema er sendt ut til oppsynstjenesten og verneombudene i fylket med svarfrist 20. desember. Svarprosent har vært svært god. Under eventuelt ble det orientert om to kurs i verne- og miljøarbeid som arrangeres i januar 1983, for ansatte i Statens vegvesen. Det ble reist spørsmål om arbeidsplassundersøkelse på vegvesenets transportable knuseverk med hensyn til steinstøv. Det ble opplyst at nye målinger i 1982 ikke er foretatt. Støvmålinger ble foretatt i 1981, som viste tilfredsstillende arbeidsmiljø på knuseverkene. AMU anbefaler at det kjøres med eksisterende utstyr inn til nye målinger blir foretatt.

Vi satser internasjonalt:

«Refleksen» har fått avdelingskontor i Afrika

Tore Johansen — vår mann i Kenya

Bjarne Langseth

Enhver storavis med respekt for seg selv har minst en utenrikskorrespondent. «Refleksen» har valgt å satse på Afrika, og vårt nyopprettede avdelingskontor ligger i Cercho i Kenya — 280 km vest for Nairobi, 80 km øst for Viktoriasjøen og 2000 meter over havet. Kontoret skal i de nærmeste to årene betjenes av Rural Acces Road Engineer, Tore Johansen, som inntil 18. januar i år var overingeniør ved Geoteknisk avdeling på Vegkontoret i Vadsø.

Når sant skal sies, så har jo Tore Johansen andre gjøremål også på disse sydlige breddegrader enn å sende bidrag til bedriftsavis. Hans viktigste oppgave blir faktisk å lede 1000 mann til å bygge veger. Ikke vegbygging med gravemaskin, hjullaster og andre moderne hjelpemidler, men med hakker og spader.

—Jeg skal være i Kenya i 2 år i forbindelse med et Noradprosjekt, som går ut på å bygge tilknytningsveger til landsbyer. Det blir helt enkle veger bygd vesentlig ved hjelp av manuell arbeidskraft. Utenom traktor og tilhenger, blir det bare brukt hakker og spader, men en av hensiktene med prosjektet er også å gi folk arbeid. På denne måten bygges veger for 30 til 40 kroner meteren. Jeg skal lede 1000 mann fordelt på 8 — 10 anlegg.

En drøm går i oppfyllelse.

For Tore Johansen og familien er dette en gammel drøm som går i oppfyllelse. I mange år har de tenkt på å reise ut til slike oppgaver — nå er eventyret i gang. I april kommer familien etter.

Kona, Britt, har vært med på forberedelseskurs, og ungene, Lene (12) og Rigmor (8), har diskutert Afrika med venninner som har vært der — og alle ser fram til afrikaoppholdet. Hus har de fått, og det skal være ca. 100 kvadratmeter vanlig husbankstandard.



Omtrent slik som det de har nå, altså, men det er grunn til å tro at det er litt mer frodigere hage rundt huset enn det de har i Grønliveien i Vadsø.

Swahili-kurs.

Hvordan er så Tore forberedt til disse

to årene i Afrika? Et åtte ukers forberedelseskurs har gitt ham en liten plattform å stå på når han starter opp sin arbeidsdag i dette fremmede miljøet. I kursopplegget er det språkundervisning med vekt på swahili og engelsk, og det er også generell innføring i de forhold som man vil møte i dette landet. De varme breddegrader skremmer

ikke familien Johansen. Deres nye bosted ligger 2000 meter over havet, og gjennomsnittstemperaturen om dagen er rundt 20 grader — om natten 8—10. Klimaet skulle derfor være svært tilfredsstillende, både for vegbygging og for produksjon av reisebrev hjem til «Refleksen».

Yrkesbevis for maskinførere:

Enda tid for registrering av praksis og teorikurs

Fristen for opparbeidelse av praksistid er gått ut.

Håkon Kollstrøm

Fristen for opparbeidelse av praksistid etter overgangsordningen utløp 31. desember 1982. REGISTRERING av praksistid og gjennomføring av 8 timers teorikurs kan imidlertid foregå også i løpet av 1983. Den obligatoriske praksistid på 3 år og 9 måneder må altså være opptjent innen utgangen av 1982.

Det blir ansett som særlig viktig at de av våre maskinførere som har nok oppteningstid får utstedt yrkesbevis før nyordningen trer i kraft. Det vil bli stilt krav fra arbeidstilsynet om at førere av masseflyttingsmaskiner må ha yrkesbevis fra og med 1. januar 1984. Vegkontoret har i høst hatt deltakere på to av Maskinentreprenørenes Forbund's 8 timers teorikurs. Registrering av praksistid for disse deltakerne pågår for tiden. I alt 6 maskintyper er omfattet av ovennevnte, og med minimumskrav til praksis som følger:

HOVEDMASKINTYPER:

Dozer.....	750 timer
Gravemaskin.....	750 timer
Veihovel.....	750 timer
Hjullaster.....	750 timer

og i tillegg kommer:

Traktor med graveutstyr.....	300 timer
Dumper.....	300 timer

Hvis en fører har nok praksis som anleggsmaskinfører (3 år og 9 måneder) og tilfredsstiller kravene på to av hovedmaskinene, blir timekravene på de andre maskinene redusert med 50 prosent.

Dersom krav til praksistid ikke er oppnådd pr. utgangen av 1982, må den enkelte på eget initiativ gjennomgå et brevkurs på 180 timer eller ta yrkeskoleutdannelse for å få utstedt yrkesbevis.

Både utstedelse og utvidelse av yrkesbeviset koster nå kr. 60,- og må betales av maskinførerne.

Aslak Eilertsen husker tilbake til grunnboring anno 1938:

— Vi gikk rundt og rundt halve året

Aslak har gått mange skosåler skjeve for vegvesenet

Bjarne Langseth

Et vanlig bor, men med tverrstag og 250 kilos tyngde. Fire mann gikk rundt og rundt et halvt års tid. For hver femtiende runde ble det målt — noen få centimetre ned ved hver måling — flere uker på hvert hull. Det var grunnboring anno 1938/39, og Aslak Eilertsen fra Tana var en av dem som var med. Han innrømmer at den første tida gikk det litt rundt i hodet, også etter at arbeidsdagen var slutt. Nå er imidlertid Aslaks 45-års arbeidsdag i vegvesenet slutt, og han minnes mange harde tak og mange mil med beina som framkomstmiddel.

«Statens vegvesen vil få uttrykke anerkjennelse og takk for pliktoppfyllende arbeid i etatens tjeneste,» står det på diplommet Aslak Eilertsen fikk da han gikk av med pensjon like før jul. Og anerkjennelse har han fortjent, Tana-væringen som har brukt beina mer enn de fleste, enten det nå var til å «gå boret rundt og ned» eller til å sparke 7 mil på Tanaelva fra Alleknjarg til Roavvegiedde — og tilbake igjen, hver helg. Tunge bærer ble det også både av utstyr og proviant.

— Det var hardt mange ganger, men vi ble da i god form, og jeg har aldri vært sykemeldt én dag.

Fra trillebår til dumper

Aslak Eilertsen var 17 år da han begynte i vegvesenet, og begynnelsen det var «skitjobbene». Det ble sesongarbeid de første årene, men fra og med krigsårene var han fast ansatt. Det vil ta for lang tid å liste opp alle anleggene han har vært med på, men det kan nevnes stikkord som: Elvenes, Kongsfjord, Kjøllefjord og indre riksveg.

Tana bru har han vært med å bygge to ganger. Det ble imidlertid mye maskinkjøring etterhvert for Aslak. Den første «maskina» var trillebåra, deretter ble det traktor, hjullaster og dumpere. Veghøvler var også hans arbeidsplass i mange år.

7 mils sparketur på jobb

— Men det var nå ikke så mye motorsert transport før i tida, du fikk vel bruke beina av og til også?

— Om det ble? vi gikk til og fra arbeidsstedene, og vi gikk med tunge bærer av verktøy og proviant. Mens jeg var på vinterarbeid i Roavvegiedde brukte jeg sparken som framkomstmiddel til og fra jobben. Søndag kveld sparket jeg de vel 7 milene fra Alleknjarg til Roavvegiedde, og lørdag etter endt arbeidstid brukte jeg samme transport tilbake. Turen tok 5—6 timer og når det ikke var sparkeføre, så brukte jeg 8—9 timer å gå.

— All denne gåinga og bæringa, gikk det ikke på helsa løs?

— Det var hardt, ingen tvil om det, men jeg har aldri vært sykemeldt en dag i løpet av disse 45 årene i vegvesenet.

— Det har vært en voldsom utvikling på alle felter i samfunnet vårt i løpet av disse 45 årene. Trillebårer, grunnbøringsrunddansen og 7 mils sparetur til arbeidsstedet, slike ting er nå avleggs. Har det vært en utvikling av det gode, eller er ungdommen blitt for late av for mange goder?

— Det er nå jeg skulle vært ung. Nå er det så fint å kjøre maskiner, og jeg likte så godt de siste årene.

Aktiv pensjonisttilværelse

Aslak Eilertsen er 62 år og en ung pensjonist. Han har ingen planer om å tilbringe pensjonisttida i sofakroken. Til det er interessene for mange ute i naturen.

— Jeg går meg en skitur i ny og ne, senere blir det fisketurer og bærturer. Det er nok å gjøre når man bare holder seg aktiv og utendørs, sier en ung pensjonist med 45 år i vegvesenets tjeneste.



Anerkjennelse og takk fikk Aslak Eilertsen da han gikk av med pensjon like før jul. 37 år står det på diplommet, men i 45 år har Aslak vært i vegvesenets tjeneste. De første årene er ikke registrert i etatens papirer. Eilertsens arbeidsdag er likevel lang nok til at han med god samvittighet kan trekke seg tilbake og nyte sin pensjonisttilværelse i Tana.

(Foto: Bjarne Langseth)

Også de yngre trives i vegvesenet:

— Jeg kunne ikke fått det bedre

— sier Magne Persen i Lakselv

Bjarne Langseth

— Jeg blir i vegvesenet resten av livet så sant helsa holder. Det er allsidig arbeid som jeg trives med, og jeg kunne ikke fått det bedre. Viktig er det også for en familiemann å ha et så sikkert arbeid.

Dette sier en av de yngre krefter i vegvesenet til «Refleksen». Magne Henning Persen i Lakselv er 34 år gammel og begynte i etaten i 1969. Også Magne har var vegvesenmann og via han ble det innpass i etaten.

— I 1970 tok jeg handelsskolen med tanke på annet arbeid, og i en sjuårsperiode jobbet jeg på kontoret. Nå er jeg tilbake på vedlikeholdsarbeid og der trives jeg best. Jeg blir jo en del borte hjemmefra i sommermånedene, men det er bare godt å få komme seg litt ut.

Magne har som så mange andre nordboere tenkt på flytting sørover. Bedre klima, og andre forlokkende fordeler har nok fristet også ham. Mange unge i Finnmark lar seg friste og reiser.

— Man vet hva man har, men ikke hva man får. Stor arbeidsledighet, stress og miljøproblemer i sør virker skremmende. Jeg blir i Finnmark og i vegvesenet. Vegvesenet stiller godt med meg.

Verre før

Med bakgrunn i at Magne har arbeidet i vegvesenet, har han peiling på utviklinga i etaten når det gjelder arbeidsforhold.

— Det var nok mer slit før, og det var en kamp for å beholde jobben. I dag trenger man heldigvis ikke å slite seg ihjel for å beholde jobben og arbeidsforholdene er blitt mye bedre, sier spesialarbeider Magne Henning Persen i Lakselv, som har mye å takke vegvesenet for.



Magne Henning Persen trives godt i vegvesenet og har ingen planer om verken å slutte i etaten eller flytte sørover.

Veianlegg mellom Bossekop og Eiby i 1878:

«Underdanigste indstilling»

1878

Stl. Prp. No. 49.

7

Kong. Paabegyndelse af Veianlæg mellem Bossekop og Eiby i Finnmarkens Amt.

Hans Kongelige Majestæts naadigste Proposition til Norges Riges Storting om Bevilling til Paabegyndelse af Veianlæg mellem Bossekop og Eiby i Altens Herred, Finnmarkens Amt.

Vi Oscar, af Guds Naade Konge til Norge og Sverige, de Gotlands og Wendens

Gjøre vitterligt:

Ved at lade følge Gjenpart af den Norske Regjerings underdanigste Indstilling i Sagen med tilhørende Bilage skalde Hans Majestæt indbyde Norges Riges Storting til at fatte følgende Beslutning:

For Budgetterminen fra 1ste Juli 1878 til 30te Juni 1879 bevilges udredet af Statskassen

til Paabegyndelse af Veianlæg mellem Bossekop og Eiby i Altens Herred, Finnmarkens Amt, overensstemmende med den af Ingeniør A. Tygen udarbejdede Plan et Beløb af indtil 25,000 — fem og tyve tusinde — Kroner paa Betaling af, at Distriktet udreder Erstatning for Gjerdeslod og Grund — herunder indbefattet Erstatning for Gruslag og anden Jordflade udenfor Beilinen, som ved Anlægget maatte foranlediges, samt derhos 1/11 — en Fjendebet — af de øvrige med Anlægget forbundne Udgifter og overtager Veiens fremtidige Vedligehold.

Hans Kongelige Majestæt forbliver Norges Riges Storting med al Kongelig Naade og Yndest velbevaaen.

Givet paa Stockholms Slot den 7de Marts 1878.

Under Vor Haand og Riges Segl.

Oscar.

(L. S.)

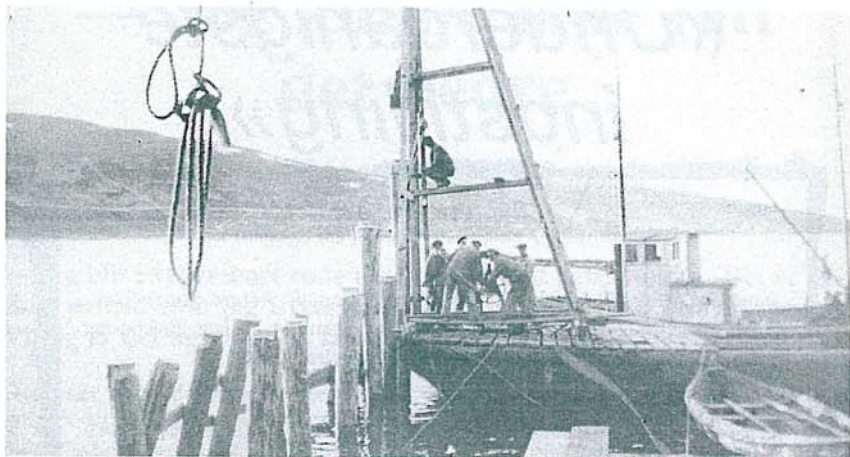
L. Rierulf.

J. Hall.

«For budgetterminen fra 1ste juli 1878 til 30te juni 1879 bevilges udredet av statskassen til paabegyndelse af veianlæg mellom Bossekop og Eiby i Altens herred, Finnmarkens Amt, overensstemmende med den av Ingeniør A. Tygen utarbejdede plan et beløb af indtil 25.000,- — fem og tyve tusinde kroner....»

Slik lyder kong Oscars (af Guds Naade Konge til Norge og Sverige) innbydelse til «Norges Riges Storting» om å fatte vedtak om vegbygging mellom Bossekop og Eiby i 1878 i henhold til regjeringens «underdanigste indstilling i Sagen».

Gamle minner



Peling pågår til det første ferjeleie i Kvalsund i ferjesambandet Kvalsund—Stallongargo. Bildet er fra midten av 30-åra.

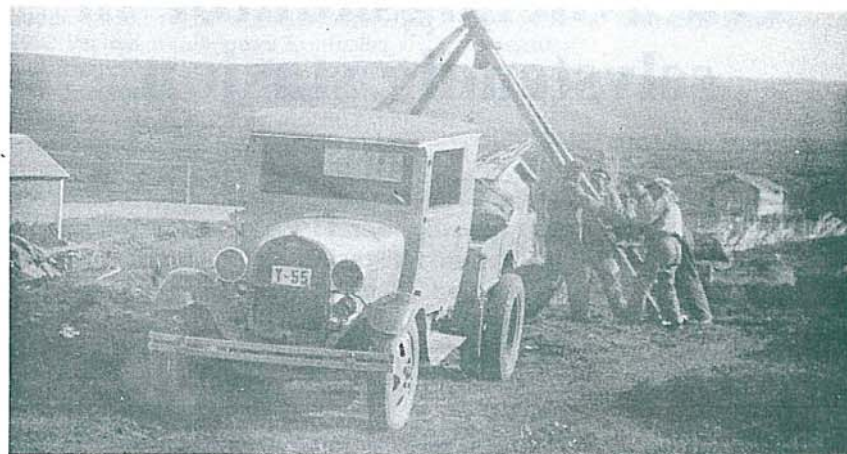


Det har jo i den senere tid vært meget populært å snakke om likestilling mellom kjønnene. Skal en tro det en ser på bildet, som er tatt i 1938, kan det aldri ha vært noen diskriminering i vår etat. Fra venstre: Jenny Johansen, Arthur Dagenborg og Nelly Furu. Det gjøres oppmerksom på at de to damene er kokker. Er de ikke deilige?



Bildet er tatt i 1937 i Langfjord og fra venstre ser vi: oppsynsmann John Svendsen, Arthur Dagenborg og Sverre Pedersen.

Gamle minner



Fra arbeidet på vegen Alta—Kautokeino i 1938/39. Bortkjøring av stikkrennestein. Legg spesielt merke til løfteredskapet den gang.



Bildet er fra anleggsarbeidet på rv. 6 (daværende rv. 50) i Langfjord i Alta i 1937. Anleggsarbeidet i Langfjord var et av de siste områdene som ble ferdig på rv. 6 i Finnmark. Høsten 1940 ble strekningen ferdig.

Biltilsynsstasjonen i Alta:

Fra avdelingskontor til selvstendig stasjon

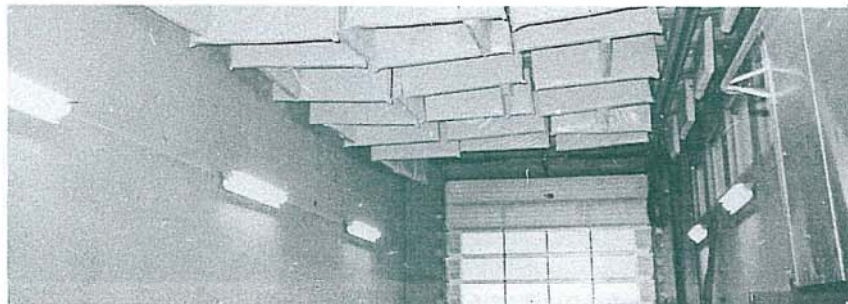
Bjarne Langseth

Biltilsynsstasjonen i Alta var tidligere et avdelingskontor for Statens Bilsakkyndige og underlagt hovedkontoret i Vadsø. Kontoret dekket Vest-Finnmark. I 1978 ble det ansatt stasjonssjef i Alta og kontoret fikk status som biltilsynsstasjon. Senere overtok en nyopprettet biltilsynsstasjon i Hammerfest en del av distriktet.



Biltilsynsstasjonen i Alta, som ligger på Elvebakken. Hallen er den bakerste delen av bygget.

(Foto: Bjarne Langseth)



Fra hallen. Legg merke til de spesielle platene i taket, som har ført til redusert støy og bedre arbeidsforhold.

(Foto: Bjarne Langseth)

Stasjonen i Alta betjener i dag kommunene Alta, Kautokeino, Loppa og Porsanger. Et distrikt som pr. 31.12 82 hadde 15.152 registrerte kjøretøyer. I 1982 var det totale antall kontroller i hall knapt 4.500 og i tillegg kom vel 1300 utekontroller, 138 brukskontroller, 71 vektkontroller og nesten 2.000 etterkontroller. Det ble foretatt 101 avskiltinger. Distriktet hadde i 1982 1575 førerprøver, herav 116 for beltemotor-syssel.

De ansatte

Stasjonen har åtte faste stillinger, fire kontorstillinger og fire tekniske stillinger. Disse betjenes av:

Frank Kjell Jensen, stasjonssjef.

Boye Yttervoll, ingeniør.

Arne Berg, ingeniør.

Stein Erik Haugland, kjøretøykontrollør.

Ole Arnesen, førstesekretær.

Kristian Arnesen, adm. sekretær.

Anne Lise Teigen, kontorfullmektig.
Aud Johansen, deltid, kontorfullmektig.

Inger Johanne Romsdal, deltid, kontorassistent.



Stasjonssjef Frank Kjell Jensen.



De fleste av de ansatte samlet ved skranken. Fra venstre: Kristian Arnesen, vikar Nina Kleven, Arne Berg, Anne Lise Teigen, Ole Arnesen, Stein Erik Haugland og Boye Yttervoll.

(Foto: Bjarne Langseth)

Biltilsynsstasjonen i Hammerfest:

Liten stasjon — stort distrikt

Bjarne Langseth

I august 1980 begynte biltilsynsstasjonen i Hammerfest å fungere, ved at det ble ansatt en stasjonssjef og to kontorassistenter. Rundt årsskiftet 1980/81 flyttet man inn i nye lokaler, og tidlig på året 1981 overtok Hammerfest alle nødvendige funksjoner fra Altastasjonen.



Biltilsynets bygg i Hammerfest. En pen arbeidsplass med gode arbeidsmuligheter.

(Foto: John Fulland)

Biltilsynsstasjonen i Hammerfest betjener følgende kommuner: Hammerfest, Sørøysund, Kvalsund, Måsøy, Nordkapp og Hasvik. Distriktet hadde pr. 31.12. 82, vel 7.000 registrerte kjøretøyer.

I 1982 ble det avholdt 1037 kontroller i hall, 848 utekontroller, 101 brukskon-

troller, 31 vektkontroller og 1100 etterkontroller. 35 kjøretøyer ble avskiltet. Det ble avholdt 512 førerprøver.

De ansatte

Stasjonen har fire faste stillinger. Disse betjenes av: John Fulland, stasjonssjef.

Asbjørn Hagerupsen, ingeniør.
Annbjørn Lilleng, kontorassistent.
Margit Løkken, kontorfullmektig.

På en så liten stasjon er det vanskelig for hver enkelt å ha spesialoppgaver.

De to på kontoret mestrer alle oppgaver der, og på den tekniske siden likedan, selv om sjefen liker seg best i hallen.



Tilsynsgjengen i Hammerfest. Fra venstre John Fulland, ingeniør Asbjørn Hagerupsen, sommervikar om vinteren Bente Samuelsen og Annbjørn Lilleng. Margit Løkken var ikke til stede da «Refleksen» var innom på besøk.

Foto: Bjarne Langseth



Stasjonssjefen liker seg best i hallen. Her er det en personbil som er kommet inn fra kulda og får en sjekk, før den slippes ut igjen — uten så altfor mange anførsler på blokka.

(Foto: Bjarne Langseth)

Biltilsynet i Kirkenes:

Landets minste biltilsynsstasjon

Bjarne Langseth

Landets minste biltilsynsstasjon ble offisielt åpnet den 10. september 1979. Stasjonen holder til på Hesseng ved Kirkenes. Når stasjonen nå har fått innredet spiserom i andre etasje, er de ansatte tilfreds med lokalene som gir god plass til biltilsynets funksjoner. Stasjonen har fire stillinger, men for tiden står det en ingeniørstilling ledig.



Biltilsynets stasjon på Hesseng. Tilfredsstillende lokale og arbeidsforhold.

Biltilsynet i Kirkenes dekker Sør-Varanger kommune, hvor det pr. 31.12 1982 var 5933 kjøretøyer. Det er en økning på 348 fra året før, og er en større økning enn ventet.

I 1982 ble det avholdt 1717 kjøretøykontroller i hall og 1036 utekontroller. Det ble avholdt 38 vektkontroller og 1017 etterkontroller. Tilsammen ble 22 kjøretøyer avskiltet, 17 ved utekontroller og 5 i hall. Det ble førstegangsregistrert 557 kjøretøyer og 1139 ble omregistrert.

566 førerprøver ble avholdt, og det er en liten nedgang fra året før. Hittil i 1983 er det imidlertid en sterk økning i antall førerprøver, opplyser stasjonssjef Erik Nerli til «Refleksen».

Av de førerprøvene som ble avholdt i 1982, var 76 for beltemotorsykkkel, og

det var ved utgangen av året 627 snøscootere i Sør-Varanger kommune.

De ansatte

Biltilsynsstasjonen i Kirkenes har fire stillinger. Det er to kontorstillinger og to tekniske stillinger. I skrivende stund er det en ingeniørstilling ubesatt, men denne ventes å bli besatt i løpet av forholdsvis kort tid. Ved stasjonen er det Erik Nerli som er stasjonssjef, og altså for tiden den eneste på den tekniske siden. På kontorsiden finner vi Svein Hagen som er administrasjonssekretær og Gunvor Johnsen som kontorassistent. På en så liten stasjon er det ingen spesialisering, så kontorsektoren gjør alt av kontorarbeid, og på den tekniske siden får nok sjefen snart hjelp til alle de forskjellige oppgaver som belastes den siden.



De ansatte ved biltilsynets stasjon i Kirkenes, fra venstre: stasjonssjef Erik Nerli, adm. sekretær Svein Hagen og kontorassistent Gunvor Johnsen. En ingeniørstilling er ubesatt.

(Foto: Bjarne Langseth)

Biltilsynsstasjonen i Vadsø:

Fra hovedkontor til stor stasjon

Bjarne Langseth

Før biltilsynet ble fullt integrert i Statens Vegvesen, var Vadsø hovedkontoret for Statens Bilsakkyndige i Finnmark. I dag er kontoret en stor biltilsynsstasjon som dekker 9 kommuner i to politidistrikter, og med et kjøretøyantall på 14.000. Stasjonen har for tiden 11 ansatte, men det er 8 stillinger som er faste.



Nybygget til biltilsynsstasjonen i Vadsø, som ble tatt i bruk 24. januar i år.

(Foto: Bjarne Langseth)

Biltilsynsstasjonen i Vadsø dekker kommunene Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Gamvik, Lebesby, Karasjok, Tana og Nesseby. Et stort distrikt, og det at distriktet også omfatter to politidistrikter gjør arbeidet ekstra omfattende.

I løpet av 1982 hadde stasjonen 6038 kjøretøykontroller. Totalt ble 36 kjøretøyer avskiltet og av disse var det hele 32 som mistet skiltene på utekontroller. Det ble bare avlagt 706 førerprøver i distriktet i fjor og stasjonssjef Rolf Olsen sier til «Refleksen» at dette lave tallet har sammenheng med at det

er svikt på opplæringssiden. Det er for få kjørelærere i distriktet, men dette vil bedre seg fra sommeren 1983. Av de avholdte førerprøvene, var det hele 103 for beltemotorsykkel.

De ansatte

Den 24. januar i år flyttet de 11 ansatte ved biltilsynet i Vadsø inn i nytt bygg ved siden av vegadministrasjonen i Båtsfjordvegen. Dette er det eneste av biltilsynets lokaler i Finnmark som eies av staten.

Stasjonen har egentlig bare 9 som er fast ansatte i 8 hele stillinger. To deler

en stilling. To stillinger er engasjement. På kontorseksjonen er det førstesekretær Arnold Dolonen som er leder. Adm.sekr. Tove Johansen Anti har ansvaret for førerkortavdelingen og Ann-Tove Holmstedt er nå under opplæring i denne jobben for å overta når Tove begynner sin svangerskapspermisjon. Åse Mosand, Randi Mikalsen og Torill Halto har med registre-

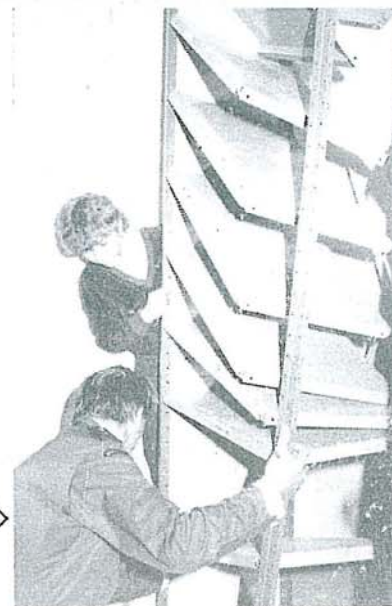
ring å gjøre, mens Finn-Roar Stock tar seg av innkalling til kjøretøykontroller. På den tekniske siden finner vi stasjonssjef Rolf Olsen, som er stasjonens leder, avdelingsingeniør Leif Nystrøm, som er leder for trafikkseksjonen, avdelingsingeniør Lars Sagen som leder kjøretøyseksjonen og inspektør Tor-Arild Malin.



Biltilsynsansatte i Vadsø samlet ved skranken i nybygget. Fra venstre: stasjonssjef Rolf Olsen, avdelingsingeniør Leif Nystrøm, kontorassistent Åse Mosand, avdelingsingeniør Lars Sagen, inspektør Tor-Arild Malin, kontorassistent Finn-Roar Stock, administrasjonsssekretær Tove Johansen Anti, kontorassistent Ann-Tove Holmstedt, førstesekretær Arnold Dolonen og kontorassistent Randi Mikalsen.

Helga før den 24. januar var en hektisk tid for biltilsynet i Vadsø. Da var det flyttesjau og kaos. Her er det Leif Nystrøm og Torill Halto som finner løsningen på et hyllepusslespill.

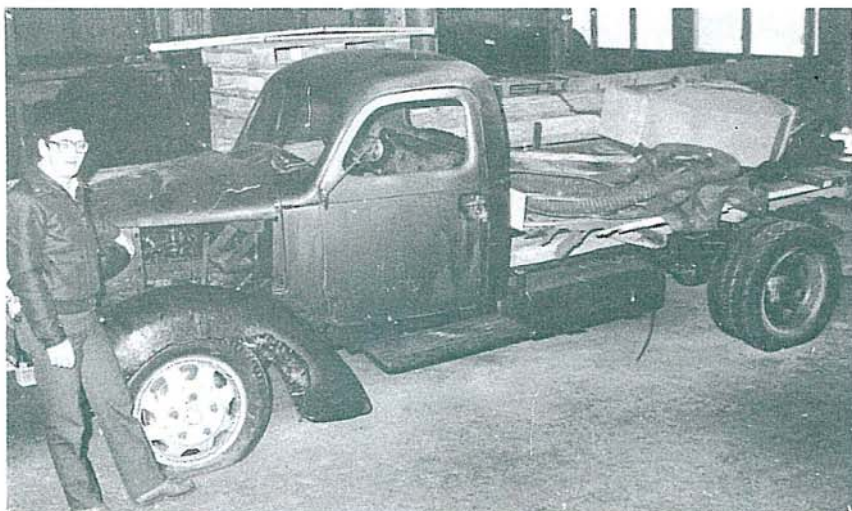
(Foto: Bjarne Langseth)



Gammel Volvo lastebil i Skipagurra:

Uverdige tilværelse

Trenger penger til oppussing



Denne ærverdige kjøredøning har fullført sin arbeidsdag. Dessverre er ikke pensjonisttilværelsen blitt slik som den og andre hadde håpet. I vegvesenets garasje i Skipagurra står den stuet bort og mangler det meste av sin forums glans.

Om akkurat denne Volvo lastebil type 110, modell 1940 er brukt i vegvesenet, vites ikke, men etaten benyttet denne typen kjøretøy, og det ligger mye veghistorie i denne bilen. Den tar 2600 kg netto last, har en 6-sylindret motor og handtipp med sveiv.

Verkmester Inge Fred Dervo ved vegsentralen i Skipagurra kunne godt tenke seg å pusse opp denne stolte «skute» til det den engang var. Da må den imidlertid plukkes helt fra hverandre og settes sammen igjen. Mye må repareres og lages nytt — til det trengs penger. Men kan «herr Volvo» få en glansfull pensjonisttilværelse?

(Tekst og foto: Bjarne Langseth)

Justering av vegnormalene med sikte på utbedringsarbeider:

Vil bety besparelser i anleggskostnader

— fastslår en arbeidsgruppe i Utvalg 22 av NVF.

De eksisterende vegnormaler passer dårlig for utbedringsarbeider. Det er et klart behov for retningslinjer på dette felt, særlig når stadig mer av vegbevilgningene brukes på opprusting av vegene. En justering av normalverket med sikte på utbedringsarbeider vil kunne bety besparelser i anleggskostnader. Det slår en arbeidsgruppe i Utvalg 22 av Nordisk Vegteknisk Forbund fast i sin rapport: Opprustning av veger. Geometrisk utforming, som er offentliggjort høsten 1982.

Arbeidsgruppen har tatt for seg følgende tre felter:

— Oversikt over hvilke data som finnes om eksisterende vegers tilstand.

— De ulike grunnparametrene bestemmer de geometriske minsteverdier. De enkelte parametres betydning for minsteverdiene og deres sikkerhetsmessige betydning er vurdert.

— Alternative geometriske minsteverdier som kan danne grunnlag for fastsetting av geometriske minstekrav ved vegutbedring.

Arbeidsgruppen har konsentrert sitt arbeide vesentlig om de to siste punktene. Gruppen har lagt frem noen gjenomregnede eksempler som viser hvordan ulike kombinasjoner av grunnparametre påvirker minstekravene for de forskjellige geometriske elementer. Av de ca. tyve grunnparametre som bestemmer de geometriske minsteverdiene, har arbeidet vært konsentrert om hinderhøyde, maksimal overhøyde, reaksjonstid, total friksjonsfaktor,

bremsfriksjonsfaktor og sidefriksjonsfaktor, fordi disse betyr mest i forbindelse med vegutbedring. Gruppen mener at de geometriske minsteverdier i tillegg til å gjøres avhengig av en hastighetsreferanse, også bør varieres med trafikkmengde. Relativt små justeringer i grunnparametrene får etter gruppens oppfatning, betydelig virkning på de geometriske minsteverdiene, uten at dette går ut over de sikkerhetsmessige aspekter ved veggeometrien.

Norske representanter i utvalget har vært Gerhard Hjelbak, formann, og Jan Erik Engsstrøm, sekretær. Øvrige arbeidsutvalgsmedlemmer har vært William Wellis, Danmark, Pekka Jokela, Finland og Lars-Ingvar Larsson, Sverige.

Rapporten kan bestilles ved henvendelse til Veglaboratoriet, Vegdirektoratet, Postboks 6390 Etterstad, Oslo 6, tlf. 46 69 60.

Vardøtunnelen er åpnet for trafikk:

— Gammel tradisjon å åpne ferdsselsårer snarest mulig

— sa vegsjef Geir Johnsen

Bjarne Langseth

—Det er gammel tradisjon i vegvesenet i Finnmark å åpne en ferdsselsårer for trafikk så snart det er trafikkmessig forsvarlig. Vardø får nå ta i bruk sin fastlandsforbindelse, men helt ferdig blir ikke tunnelen før til sommeren, og da skal den offisielt innvies.

Det sa vegsjef Geir Johnsen under den kommunale lunsjen i forbindelse med at Vardøtunnelen ble åpnet for trafikk den 22. desember 1982. Johnsen presiserte også at i Finnmark aksepterer man ikke ferjetrafikk der hvor annen forbindelse er mulig.



Et historisk øyeblikk for Vardø. «Tunnelens far», Hjalmar Halvorsen kommer i bil ut fra tunnelen, for å motta vardøværingenes hyllest og for å være med å markere at Vardøs fastlandsforbindelse kan tas i bruk.

Sola hadde snudd bare noen timer før. Et tusentalls vardøværingene, som øynet lysere tider, gnidde mørketid og drømmer ut av øynene mens de strømmet til tunnelåpningen på Vardøya.

Mildvær, kuling og småregn skremte ikke folk fra å være med å markere det som av mange blir karakterisert som den største dagen i Vardøs historie. En person sto klart i sentrum under åp-

ninga den 22. desember. Det var tidligere ordfører Hjalmar Halvorsen. Han ble hyllet som «tunnelens far», og vardøværingene viste sin takknemlighet til mannen som aldri ga opp kampen for fastlandsforbindelse til Vardø. Selv takket Hjalmar alle som var med å gjøre fastlandsforbindelsen mulig, og han nølte ikke med å si at denne dagen var den største i hans liv.

Ordfører Tor Kofoed betegnet tunnelen som århundrets gave til Vardø, en gave han mente ville markere en ny tid for Vardø kommune.

Et pionerarbeid

Tunnelutvalgets formann, Magne Jensen, sa i sin tale at Vardøs befolkning er en stor takk skyldig til anleggsarbeiderne som har slitt hardt for å få tunnelen ferdig, og som har utført et pionerarbeid. Jensen rettet også søkelyset mot ferjemannskapet, som i årevis har trafikkert Bussesundet med passasjerer, gods og biler. Jensen takket dem

for mange års tjeneste i en lang og slit-som fergetrafikk.

Et historisk skille

Tunnelutvalgets formann mente at denne dagen ville markere et historisk skille for Vardø og dets befolkning.

Mangelen på fastlandsforbindelse har i lang tid vanskeliggjort en utvikling i kommunen. La oss derfor håpe at tunnelen kan bli ei pulserende åre, som kan gi støtet til en utvikling i kommunen, slik at vi kan skue lyset i enden av den mørke tunnelen vi så lenge har arbeidet for å komme ut av, sa Jensen.

Dermed ble Norges første undersjøiske trafikk tunnel tatt i bruk, og Vardø har sin fastlandsforbindelse. Enda står det en del arbeid igjen, men til sommeren vil tunnelen stå helt ferdig og den offisielle åpningen vil finne sted. Da er sola kommet så høyt at vardøværingene klart kan se at drømmen nå er blitt virkelighet.



—Århundreders sagasky seg senker over Vardø by, sang vardøværingene under tunnelåpninga og gnidde drømmen ut av øynene. Et tusentalls mennesker, gamle og unge, var møtt fram for å markere at fastlandsforbindelsen endelig var et faktum.

Saksbehandleropplæringen i gang:

Første samling holdt i Kirkenes

Håkon Kollstrøm

Den regionale saksbehandleropplæringen for vegkontorene i Troms og Finnmark startet på Kirkenes Rica Turisthotell 15. desember 1982. Den første internatsamlingen, som strakk seg over 2 dager, inneholdt emner om vegvesenets historie, styringssystemer, samarbeid og offentlig forvaltning/forfatning.

Konsulent Arnold Kjæreng foreleste engasjerende om vegvesenets historie og la særlig vekt på lovverket, administrasjon, utførelse av anleggs- og vedlikeholdsarbeide og Biltilsynet.

Vegsjef Geir Johnsen la i sitt foredrag vekt på å klarlegge betydningen av og forskjellen på Norsk Vegplan, Grunnlag og hovedmål, langtidsplanen og arbeide med disse plandokumentene.

Under emnet, samarbeid, som ble foredratt av konsulent Trond Larsen fra vegkontoret i Troms, ble det gitt en kort innføring i organisasjonsteori. Videre ble det emner som: grupper — effektive og ineffektive, kommunikasjon og holdninger til konflikt, tillagt størst vekt.



Fra arbeidsmiljøkurset i Alta.

(Foto: Bjarne Langseth)

Administrasjonssjef Arild H. Johansen avsluttet denne internatsamlingen ved å forelese i emnet offentlig forfatning/forvaltning. Han innledet med å klarlegge forskjellen mellom forfatning og forvaltning. Forelesningen kom senere blant annet inn på grunnloven, storting, kongen, domstolene, som er det vi i dag kaller for statsforvaltningen. Johansen tok videre for seg forvaltningens oppbygging både sentralt, regionalt og lokalt.

Kursdeltakerne ble gitt gruppeoppgaver i emnene, samarbeid og forvaltning/forfatning, som skulle være hjemmelekse til neste internatsamling i Alta 12.—13. januar 1983.

Arbeidsmiljø- kurser

I uke 1 og i uke 3 ble det avholdt opplæringskurser i Arbeidsmiljøloven. Kurset i uke 1 ble holdt i Kirkenes og i uke 3 i Alta. Tilsammen 28 ansatte deltok. Deltakerne kom fra de tekniske avdelingene og fra oppsynstjenesten, det var nye verneombud og medlemmer av arbeidsmiljøutvalget.

Fra vernelederen:

— I 1983 må vi skjerpe oss

Liten nedgang i antall fraværsdager

Arnold Kjæreng

De siste tre årene har antall skader ligget mellom 13 og 16. Antall fraværsdager viser en liten nedgang uten at vi skal legge for mye i dette. Vernelederen vil imidlertid vise til at de fleste skadene har inntrådt ved at det har vært nyttet «farlig fremgangsmåte» og «inntatt farlig arbeidsstilling». Det er opplagt at det kan gjøres noe her, men da må arbeidstakerne skjerpe seg. La oss prøve å få 1983 til å bli et år hvor vi kan merke forbedring både til glede for arbeidstakere og arbeidsgiver.

Altså: I 1983 SKJERPER VI OSS. Skadene er fremkalt slik:

I 1982 hadde vi 14 skader med 208 fraværsdager. Dette utgjør om lag kr. 90.000,- i utbetalt lønn ved skader. Beløpet kan synes lite, men det er stort nok når en vet at effektivt arbeid ikke er utført for beløpet.

Fordeling:

De 14 skadene i 1982 fordelte seg slik:

Hode	2 skader
Øyne	1 skader
Kropp	6 skader
Hender	2 skader
Ben	3 skader

De skadede arbeidet med:

Boring	1 skader
Kjøring, brøyting m.v.	2 skader
Manuell løfting	1 skader
Maskinell lasting/løfting	1 skader
Reparasjon, montering etc.	3 skader
Sveising	1 skader
Diverse	5 skader

Skjæring, klemming	3 skader
Snubling, gliing, fall	3 skader
Fallende gjenstander	2 skader
Utforkjøring	2 skader
Forbrenning, eksplosjon	3 skader
Annen årsak	1 skader

Hvorfor skadene har inntrått:

Handlet i feil tempo	1 skader
Uhensiktsmessig bruk av redskap, utstyr	3 skader
Gal bruk av utstyr	1 skader
Nyttet farlig fremgangsmåte	4 skader
Inntatt farlig arbeidsstilling	2 skader
Uoppmerksomhet	2 skader
Ikke brukt verneutstyr	1 skader

8 av skadene skjedde i vinterhalvåret og 6 skader i sommerhalvåret.

Også i 1982 var onsdag største skadedag.

Med dette ønsker vernelederen alle et godt nytt år med håp om fortsatt godt samarbeid.

Støyproblemer i biltilsynets kontrollhaller:

Forsøk med lydisolasjon i Alta ga gode resultater

Arnold Kjæreng

I kontrollhallene til biltilsynet i Finnmark har det vært en del støyplager, og det er derfor gjort et forsøk med lydisolasjon i hallen på Elvebakken i Alta. Den 17. september 1982 ble det foretatt støymåling i denne hallen. Senere er det så foretatt isolering med Glava hygieneabsorbent (lydabsorbent) m/hvit plast.

Absorbentene, som har en størrelse på 135 x 56 cm og er 10 cm tykk, er hengt i taket i ulike retninger. Senere vil også en del av veggene påhenges absorbenter. Det viser seg ved ny støymåling den 20. januar 1983, at forsøket må sies å være vellykket.



Hallen ved biltilsynet i Alta etter lydisoleringen. Hvorvidt det isolasjonsmaterialet som her er nyttet er det beste, har man ingen formening om, men hvor om allting er, så har man i hvert fall oppnådd en stor forbedring.

Med forholdsvis enkle og ikke for kostbare midler, er det oppnådd et resultat som de ansatte sikkert setter pris på. Støykontroll vil også bli fulgt opp i de øvrige hallerne.

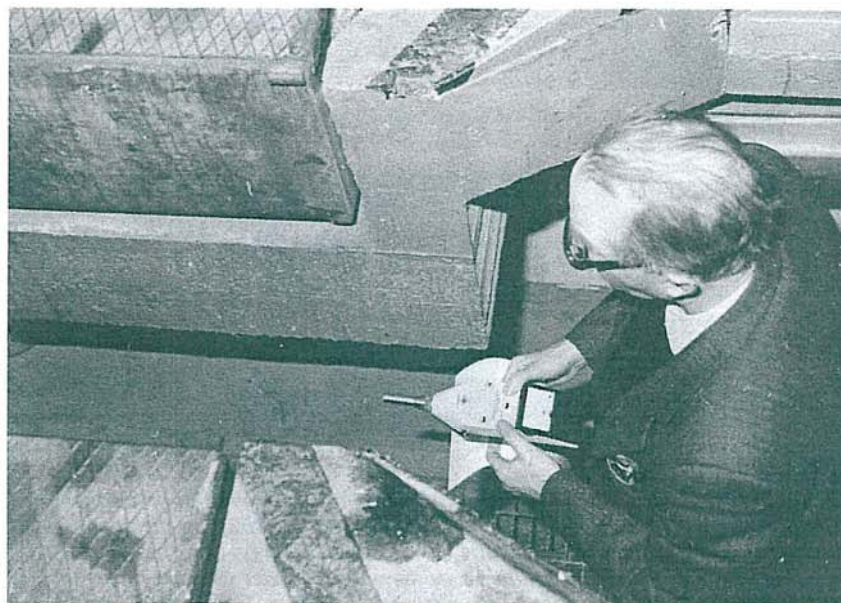
(Foto: Bjarne Langseth)

Måleresultater

Begge målinger er foretatt fra samme punkter:

	MÅLINGER		
	17/9 -82	20/1 -83	Diff.
Punkt 1	88	76	÷ 12
Punkt 2	88	73	÷ 15
Punkt 3	78	69	÷ 9
Punkt 4	76	70	÷ 6
Punkt 5	78	72	÷ 6
Punkt 6	80	73	÷ 7

Ved begge målingene var hallen uten kjøretøyer, men alt utstyr var koblet inn og begge portene var lukket. Støyen fra bremsekontrollen ble målt ekstra både fra gulvet og fra kontrollgraven, og i en avstand av 50 cm. Disse viste 17/9 -82 henholdsvis 81 og 87 dba og 20/1 -83 var tallene 81 og 81 dba. Likeledes ble støyen målt inne i en personbil under bremseprøve. Da viste støyen seg å være 69 dba.



Verneleder Arnold Kjæreng under den siste målinga ved biltilsynets hall i Alta. Målingen viste at lydisoleringen hadde gitt gode resultater.

(Foto: Bjarne Langseth)

**Nordisk Trafikksikkerhetsår
1983:**

Rammeplanen for Finnmark er klar

Bjarne Langseth

Finnmark Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg (FFTU) har i et vedtak sluttet seg til det utkast til rammeplan om Nordisk Trafikksikkerhetsår (NTÅ) i Finnmark som sekretæren har utarbeidet. De enkelte etater og organisasjoner bør nå yte sitt bidrag innenfor etatens naturlige arbeidsområde i tilknytning til rammeplanen, heter det i vedtaket, og utvalget vil på neste møte komme tilbake til oppfølgingen av aksjonsåret.



Rammeplanen for NTÅ 83 i Finnmark inneholder den nasjonale planen, organiseringen av NTÅ 83 i Finnmark, en oversikt over sentrale kontaktgrupper og kontaktpersoner, samarbeidspartnere på lokalplanet og en tiltaksplan hvor tidspunkter for aktuelle tiltak i Finnmark er plottet inn. Etter at kommunene nå får avholdt sine møter om NTÅ 83, vil også tiltakene innen de enkelte kommuner bli fylt ut.

Biltilsynet i Finnmark samlet i Skaidi:

Kontakt og samarbeid



Bjarne Langseth

Det var et svært nyttig kontaktmøte biltilsynet i Finnmark avholdt på Repparfjord Turisthotell i Skaidi i tida 9.—11. februar. Det var foredrag og diskusjoner om viktige spørsmål for etaten. Direktør Leif A. Ellevseth i Trygg Trafikk var tilstede og holdt foredrag om trafikksikkerhetsspørsmål. På bildet ser vi kontaktutvalget for biltilsynet i Finnmark, som hadde ansvaret for møtet. Fra venstre Arnold Dolonen, Vadsø, Arne Berg, Alta, Svein Hagen, Kirkenes og Annbjørg Lilleng, Hammerfest.

(Foto: Bjarne Langseth)

«Stormsikkert»



Hva gjør man når man er på jakt etter et utendørs askebeger, og dette ikke finnes i forretningene? Jo, da ofrer man noen timers nattesøvn og grubler. Dagen etter rabler man ned noe som ligner en arbeidstegning. Denne bringes til danske Marius i Breivikbotn og han utformer sakene i (forhåpentligvis) norsk aluminium. Så henges det hele opp og tømmes etter 2 år. Til askebeger å være ble dette dyrt, men så er det også motstandsdyktig mot hærverk, rustfritt og stormsikkert.

(Tekst og foto: John Fulland)