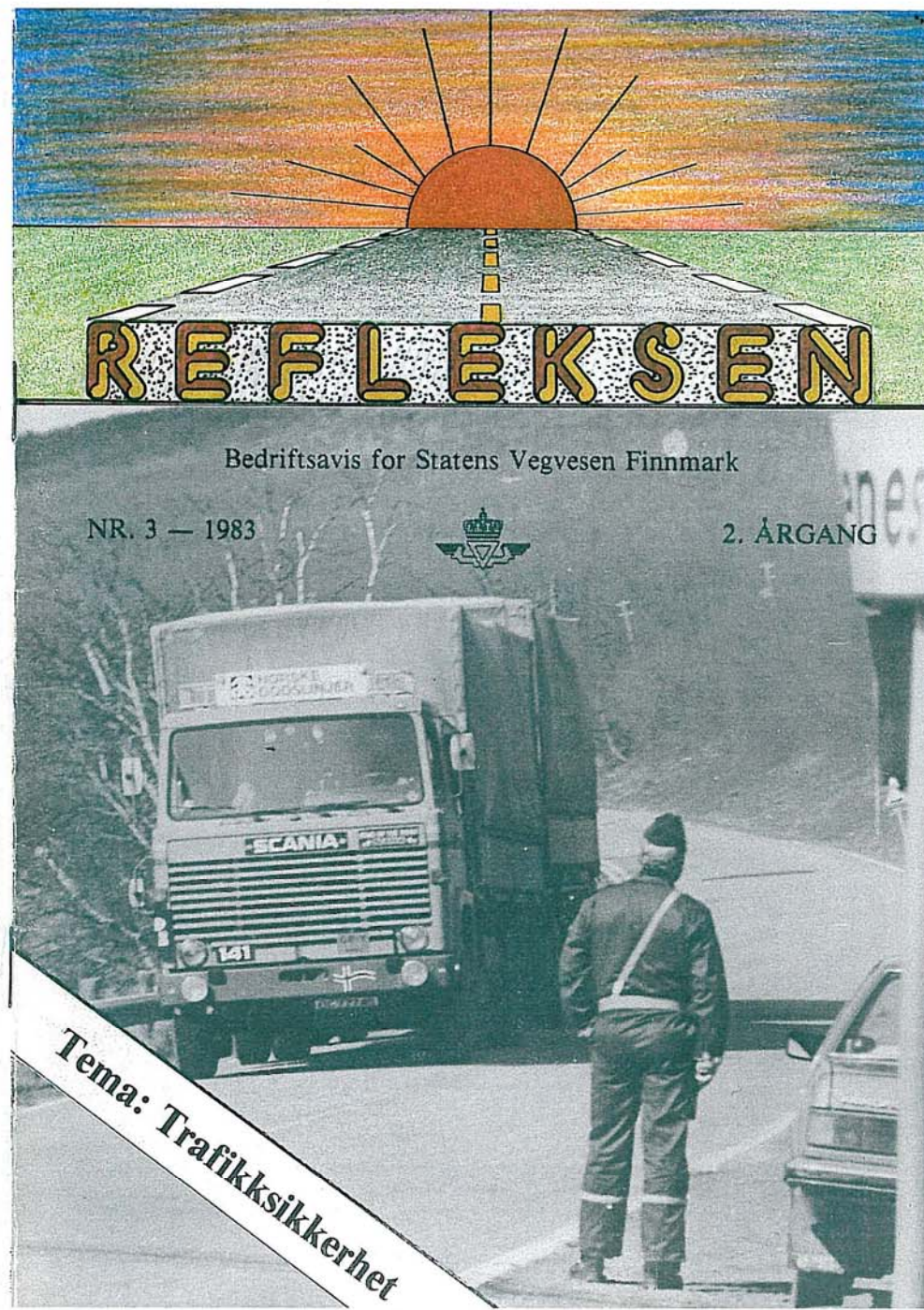


MASSEKORSBÅND

STATENS VEGVESEN
JOHN ANDERSEN
POSTBOKS 2070

9510 ELVEBAKKEN





Bedriftsavis for
Statens Vegvesen
Finnmark

Redaktør:
BJARNE LANGSETH
Redaksjonssekretær:
ARNOLD KJÆRENG

Redaksjonsråd:
JOHN FULLAND, formann
KARL S. FOSLUND, nestformann
HALVAR HALONEN
JOHN JOHANSEN
KJELL R. JOHNSEN

Opplag: 1500 eksemplarer

Trykk:
HELFJORDS BOKTRYKKERI
Vadsø

INNHold

— Også ditt ansvar	3
FFTU — trafikk sikkerhet som hoved- ansvar	4
Nordisk Trafikksikkerhetsår den største saken i år	5
Hva kan du gjøre for å øke trafikk- sikkerheten?	6
Effektvurdering for bilføreroppplæring i to faser	7
Forslag til nye trafikkregler	10
Dårlige bremses — politiets håndtering ...	12
Trafikkdrepte hittil i år	13
Uoppmerksomhet årsak til utforkjøring	14
«I Norge med campingvogn»	15
Påby bruk av baksetebelter!	16
Statens Ungdomsarbeide i Finnmark 1936 — 1940	18
Gamle minner	20
Årsberetningen 1982	22
Inspirasjon fra Telemark — telefon- stolper fra vidda	28
Bilteheten	31
Gullmerket til Hammari	32
Anlegg på video	33
Personalkonferanse	33
Lastebiler med vektproblemer	34
Ras i Vestertana	36
Postmesteren går av	36
Vegvesenets søppelbeholdere misbrukes ..	37
Vegarbeid i Storsvingen	38
Hoppssann — hva var det?	39



— også ditt ansvar

De aller fleste mennesker i vårt land berøres i større eller mindre grad av trafikk og trafikkproblemer. Enten du bor i by eller bygd, er trafikkproblemer en del av din hverdag. Støyende trafikk, skremmende trafikk — drepende trafikk. Ulykkestallene er store, og spesielt Finnmark er hittil i år hardt rammet. Ni mennesker er drept i trafikken hittil i år i vårt fylke. Fem unge mistet livet i én og samme tragiske ulykke.

— Skjerp kravene til førerne, sikrere kjøretøyer, flere politikontroller, holdningsendringer. Kravene til myndighetene er store, forslagene mange. Det er likevel DU som er den viktigste brikken i trafikkspillet. Det er hos DEG ansvaret ligger. Holdninger som: «det angår ikke meg, dette må myndighetene rette på, det er et politisk ansvar», bare forverrer situasjonen. DU som ferdes i trafikken og er en del av trafikken — har ansvaret. Et ansvar overfor dine medmennesker til:

- å vise hensyn mer enn å vise fart*
- å ta vare på sikkerheten mer enn å ta sjanser*
- å være et godt eksempel mer enn å være dømmende overfor dine medtrafikanter*

Det er holdningene i trafikken vi må bedre — ikke bare hos de yngre og eldre som har høyest ulykkesrisiko. Trafikksikkerhet er alles ansvar — også ditt.

Dette nummeret av Refleksen har temasider viet trafikk sikkerhet. Ikke bare i anledning Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983, som er en viktig og nødvendig holdningskampanje for trafikk sikkerhet. Vi retter søkelyset mot trafikken fordi hvert år, hver måned, hver dag og time må være holdningskampanjer i trafikk sikkerhets navn — og fordi sommeren gjør så store og tragiske utslag på ulykkesstatistikken.

Vi ønsker alle våre lesere en
GOD OG TRAFIKKSIKKER SOMMER

BjaLa

Forsidebilde: Trafikkovervåking og kontroller er viktige våpen mot ulykkene på vegene våre. Her er det biltilsynet som sjekker tungtrafikken som går gjennom Tana.

(Foto: Bjarne Langseth).

TRAFIKKSIKKERHET — OGSÅ DITT ANSVAR

Finnmark Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg:

Trafikksikkerhet som hovedansvar

Sekretariatet hos vegsjefen

Av avd.ing. Asle Persen

Trafikksikkerhetsarbeidet i Finnmark koordineres av Finnmark Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg (FFTU). Sekretariatet er lagt til vegsjefen og sekretær er avd.ing. Asle Persen ved planavdelingen. FFTU ble opprettet i 1974 og har 5 medlemmer valgt på politisk grunnlag. Ansvarsmessig er det et underutvalg av samferdselsutvalget med trafikksikkerhetsspørsmål som hovedansvarsområde.

Siste periode har den politiske sammensetning vært 3 fra sosialistisk side og 2 fra den borgerlige.

Medlemmer siste periode har vært:

Formann: Lars Bakken, Alta.

Nestform.: Oddbjørg Mikkelsen, Lakselv.

Medlemmer: Annie Juliussen, Honningsvåg. Gustav Simonsen, Hammerfest. Olav Tessem, Rypefjord.

Videre har utvalget følgende konsultative medlemmer uten stemmerett, som bistår utvalget i faglige spørsmål: Vegsjefen, skoledirektøren, biltilsynsjefen, samferdselssjefen, fylkesreguleringsarkitekten, politimesterne, Trygg Trafikk og formannen i det kommunale Trafikksikkerhetsutvalg på møtestedet. Sekretariatet for FFTU er lagt til vegsjefen, og sekretær er avd.ing. Asle Persen på planavdelingen.

Koordinering av Trafikksikkerhetsutvalget

Trafikksikkerhetsutvalget skal stå for koordinering av trafikksikkerhetsar-

beidet i fylket, og arbeide for å gjøre trafikkforholdene sikrest mulig ved bl.a.:

- å påvirke budsjetter og aktiviteter fra offentlige instanser som har betydning for trafikksikkerheten
- søke å koordinere offentlig og privat trafikksikkerhetsarbeid
- uttale seg i saker av trafikksikkerhets art, f.eks. etablering og bruk av gang-/sykkelveger, fartsgrensefastsettelse, trafikkreguleringer, trafikkundervisning m.v.
- støtte og stimulere det kommunale og frivillige trafikksikkerhetsarbeidet
- gjennomføre analyse av sikkerhetsmessige forhold på vegene i fylket
- på eget initiativ ta opp enhver sak som anses for å være av betydning for trafikksikkerheten

Det praktiske arbeidet utvalget skal stå for gjennomføres vanligvis i samarbeid med eller av de konsultative medlemmene.

TRAFIKKSIKKERHET — OGSÅ DITT ANSVAR

Saker som behandles i FFTU:

Nordisk trafikksikkerhetsår den største saken i år

Trafikksikkerhetsmidler og Aksjon Skoleveg også store saker

Av avd.ing. Asle Persen

Siden Finnmark Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg ble opprettet i 1974, er det behandlet totalt 165 saker, med topp i 1981 med 26 saker og bunn i 1975 med 8 saker. Hittil i år er det behandlet 19 saker. Saker som er behandlet i utvalget har vært av forskjellig karakter. Fra rene uttalelser, som vanligvis avgjøres ved 1. gangs behandling til større saker som kommer igjen flere ganger. De sakene som har tatt mest tid i utvalget er: fordeling av trafikksikkerhetsmidler til fylkesvegene, Aksjon Skoleveg og forbud mot snøscooterkjøring på offentlig veg. I år ser det ut som om Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983 kan bli den største saken.

Når det gjelder fordeling av trafikksikkerhetsmidlene til fylkesvegene, har det årlige beløp vært på 1 mill. kroner. Dette blir fordelt etter søknad fra kommunene. Fra vegsjefen og utvalget er det tatt initiativ for at det årlige beløpet bør økes til 1,5 millioner kroner, men i 1983 skjedde det motsatte, beløpet ble redusert til kr. 672.000,-.

Aksjon Skoleveg

Finnmark har gjennom Aksjon Skoleveg totalt fått tildelt kr. 2.300.000,- fra staten siden 1980. I tillegg skal fylkeskommunen/kommunen bevilge kr. 1.300.000,-, slik at det totalt blir stilt kr. 3,6 millioner kroner til disposisjon til Aksjon Skoleveg-tiltak i Finnmark i årene 1980—83. Kr. 2,4 millioner er fordelt på kommunale og fylkeskommunale veger i Finnmark, mens kr. 1,2

millioner vil bli fordelt på utvalgets møte i slutten av juni.

Saken om forbud mot snøscooterkjøring på offentlig veg ble første gang tatt opp av utvalget i mai 1978, og 1. mars 1983 fikk de gjennomslag for sitt syn da det generelle forbudet mot snøscooterkjøring på offentlig veg ble innført. Altså en saksbehandling på 5 år med gjentagne purringer og uttalelser.

Nordisk Trafikksikkerhetsår

Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983 (NTÅ 83) er vedtatt gjennomført av Nordisk Ministerråd. Aksjonen er en holdningskampanje som først og fremst går ut på å bedre trafikantenes holdninger til trafikken. Fylkestrafikksikkerhetsutvalget skal koordinere aksjonen i fylket og i denne forbindelse er det utarbeidet en rammeplan for

TRAFIKKSIKKERHET — OGSÅ DITT ANSVAR

Finnmark. Det er også planlagt en konferanse til høsten med NTÅ 83 som hovedtema. Utvalget vil ellers delta aktivt i de aksjoner som settes igang på lokalplanet.

Av øvrige saker kan nevnes, uttalelser til forskjellige trafikkreguleringssaker, ulykkessituasjonen samt diverse saker vedrørende organisering og arbeidssområde.

Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983:

Hva kan du gjøre for å øke trafikksikkerheten

Av avd.ing. Asle Persen

Som ansatt i Statens Vegvesen har du et spesielt ansvar og store muligheter til å påvirke trafikksikkerheten i positiv retning. Vi tenker da spesielt på små tiltak som ikke krever spesiell behandling og bevilgning.

Turistsesongen er kommet i gang og trafikken på mange av Finnmarksvegene vil øke adskillig i noen måneder framover. Perioden juni — september er vanligvis den mest ulykkesbelastede og vi er nå i begynnelsen av denne.

Små tuer kan velte stort lass — er et ordtak som i høy grad gjelder i trafikken. Det er små marginer å gå på og små forandringer ifra det en forventer kan føre til ulykker.

Nedenfor er nevnt noen faremomenter som kan fjernes eller utbedres med en liten innsats.

- Steiner eller andre fremmedlegemer i vegbanen
- Sikthindringer (kratt) langs vegen og/eller foran skilt
- Tilsølte trafikkskilt
- Fremmedlegemer i eller utenfor vegen, som tar sjåførens oppmerksomhet bort fra trafikken
- Dårlig arbeidsvarsling

Dersom du oppdager trafikkfeller som nevnt ovenfor, eller lignende, og selv ikke kan få gjort noe med det, ta kontakt med rette vedkommende og orienter om saken.

På et FTU-seminar på Kolbotn den 21. — 22.4.83 ble det fra flere representanter tatt til orde for at FTU-ene må få større ansvar, arbeidet må organiseres etter en samlet trafikksikkerhetsplan og mot et bestemt mål. For ettertiden bør en også satse mer på informasjon og veiledning enn tidligere.

TRAFIKKSIKKERHET — OGSÅ DITT ANSVAR

Bilføreropplæring i to faser:

Effektvurdering er nå igangsatt

Av biltilsynssjef Per Kr. Elnan

Gjennomføringen av bilføreropplæringen i to faser er en betydelig reform. Norge er blitt et foregangsland på området, og mange land viser meget stor interesse for ordningen. Både av hensyn til vår egen videreutvikling av ordningen, og til alle andre land som følger utviklingen, er det viktig å følge opp gjennomføringen med vitenskapelige effektvurderinger.

I utredningen om fase-2 ordningen ble det pekt på nødvendigheten av oppfølging i form av forskning, og det ble foreslått både ekstern og intern evaluering av ordningen. Vegdirektoratet har nå satt igang forskningsprosjekt på begge disse områdene.



Norge er blitt et foregangsland i forbindelse med bilføreropplæringen. Mange land viser meget stor interesse for bilføreropplæring i to faser. Øvingsbanene er viktige i denne opplæringa, her fra banen på Latharimoen i Alta.

(Foto: John Fulland)

TRAFIKKSIKKERHET — OGSÅ DITT ANSVAR

Ekstern evaluering av fase 2

Et prosjekt om ekstern evaluering av fase 2 er igangsatt ved Transportøkonomisk Institutt. Hensikten med dette prosjektet er å vurdere hvilken virkning fase-2 ordningen vil få på ulykkesne. Prosjektet vil måtte vare i flere år for å kunne skaffe tilstrekkelig stort datamateriale. Dette er også en meget vanskelig forskningsoppgave når vi tenker på hvor mange forhold som påvirker ulykesbildet samtidig. Problemene blir å kunne skille virkningen av fase-2 ordningen fra alle de andre påvirkninger. Det blir interessant å følge dette forskningsprosjektet.

Intern evaluering av fase 2

SINTEF avdeling 63 — Samferdselsteknikk, har etter oppdrag fra Vegdirektoratet utarbeidet et system for vurdering av kursene i fase 2. Hensikten med dette prosjektet er å vurdere eventuelle forbedringer av fase-2 kursene. Leder for dette prosjektet har vært psykolog Terje Sten, et kjent navn i trafikkopplæringsforskning. I samband med utarbeidelsen av dette systemet er det også gjennomført en prøveundersøkelse i Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal. Vegdirektoratet tar sikte på at innsamling av data tar til ca. 20. august i alle fylker, og datainnsamlin-



Stasjonsjef Rolf Olsen orienterer her om fase 2 opplæringa og viktigheten av denne.

TRAFIKKSIKKERHET — OGSÅ DITT ANSVAR

gen er ment å foregå kontinuerlig over en årrekke slik at en også kan måle effekten av iverksatte forbedringer.

Hensikten er å registrere hvordan ordningen oppleves av og virker på elevene som gjennomgår den. Videre skal det foretas innsamling og systematisering av de erfaringene instruktørene og biltilsynspersonell får ved gjennomføringen av kursene. Resultatene vil være nyttige hjelpemidler i kartlegging av spesielle problemer som oppstår, kvaliteten på kursene i ulike distrikter og nyttige til å peke på virkemidler til forbedringer.

Det skal benyttes spørreskjema som besvares av elever som har gjennomgått fase-2 utdanningen, og rapporteringsskjema for instruktører som driver fase-2 undervisning og instruksjon.

Systemet er tilrettelagt for databehandling i hvert fylke, men på grunn av manglende datautstyr i fylkene vil all databehandling foregå i Vegdirektoratet inntil videre.

Om elevenes spørreskjema og instruktør-rapporteringsskjemaet skal databehandles, og om det skal utføres en samkjøring/samordning av disse, er i skrivende stund ikke klart. For elevenes spørreskjema er systemet for databehandling imidlertid utarbeidet.

Prøveundersøkelsen

Prøveundersøkelsen, som altså ble foretatt i Sør-Trøndelag og Trondheim, frambragte ting dels av generell interesse og dels av spesiell interesse for de distriktene undersøkelsen gjelder. Prosjektlederen kan ikke uten videre gå god for at resultatene er gyldige for hele landet. Så det er derfor viktig at den bebudede undersøkelsen kommer igang over hele landet.

Prøveundersøkelsen indikerer fase-2 ordningen som helhet blir vurdert som både nyttige og betydningsfull av de den omfatter. Det er imidlertid rom for forbedringer.

Kunnskaper om og holdninger til trafikkspørsmål synes å være tilfredsstillende for de som har gjennomgått kursene. Teorikurset er det som krever størst oppmerksomhet ved den forestående forbedring av kursene.

Motivasjonen for undervisningen er for svak, og det er spesielt unge bilførere, spesielt menn, som vurderer nytten lavest. Det ser også ut til at øvingsbanene har sine problemer og mangler.

I løpet av 1984 vil vi begynne å få tilbake data som kan brukes også i Finnmark for oppfølging av videreutvikling av ordningen.



TRAFIKKSIKKERHET — OGSÅ DITT ANSVAR

Trafikkreglene forenkles

— Antall ord er halvert

— Det høringsutkast til nye trafikkregler som nå foreligger, er mer en forenkling, både språklig og innholdsmessig, enn realitetsendringer, sier kontorsjef Johan Mellbye ved vegtrafikkavdelingen i Vegdirektoratet. Det er Mellbye som har stått for det omfattende arbeidet med trafikkregelverket. — Starten gikk for omlag ett år siden, og nå har vi fått frem et forslag som betyr en reduksjon fra 35 paragrafer til 23. Antall ord er omtrent halvert, fra over 6.000 til godt og vel 3.000.

En av grunnene til reduksjonen er riktignok at en del bestemmelser foreslås flyttet over i andre forskriftsverk hvor de mer naturlig hører hjemme. Det gjelder bruksbestemmelser for kjøretøy, vegoppmerking og trafikksignaler.

— Det er et allmenpolitisk ønske om å forenkle regelverket som ligger til grunn for arbeidet. Og det er særlig lagt vekt på å søke å komme frem til forståelige og presise uttrykk, opplyser Mellbye, som legger til: — Det betyr ikke at de tidligere trafikkreglene var dårlige. Men de ble til i en annen tid enn vår, helt tilbake i 1957. Den gangen var det mer vanlig å gå i detaljer og være ordrik enn tilfelle er idag. Men også nå er det grenser for hva vi kan og bør få til av reduksjoner. Trafikantene må få skikkelige rettledninger til å kunne opptre sikkert og fornuftig. Dessuten må våre regler stort sett samsvare med internasjonalt regelverk.

Mellbye forteller i samme forbindelse at det samtidig er foretatt en viss ombløring av stoffet, selv om den ikke er særlig radikal.

Av de realitetsendringer som er foretatt, nevner Mellbye at kjørende, etter høringsutkastet, får vikeplikt for gående i gågate. Det gjelder ved all slags kryssing av fortau, gangveg eller gangbane.

— Også den som kjører ut fra gågate får vikeplikt for andre trafikanter, sier Mellbye.

Han peker ellers på at parkeringsforbudet på forkjørsvegs kjørebane endres fra å gjelde «utenfor tettbygd strøk» til der fartsgrensen er høyere enn 60 km/t.

— Vi foreslår at det generelt ikke skal være tillatt å stanse/parkere nærmere enn 5 meter foran gangfelt eller foran vegkryss.

— En annen nyhet er den såkalte «fletteregelen» når antall vanlige kjørefelt reduseres. Kjørende fra hvert felt skal slippe frem annenhver gang. Slik som vi allerede skal gjøre ved innkjøring på motorveg fra akselerasjonsfelt.

— Under arbeidet er det lagt vekt på å ta hensyn til vesentlige innvendinger mot eksisterende regler. Dette har blant annet ført til at den store venstresvingen for syklende ikke er gjort obligatorisk i forslaget til nye regler, understreker Mellbye.

— Jeg understreker at det så langt bare dreier seg om et utkast som etater og organisasjoner nå skal behandle og uttale seg om. Det er Kongen i statsråd som skal treffe vedtak om hvilke trafikkregler vi skal ha i årene fremover, sier kontorsjef Mellbye.

TRAFIKKSIKKERHET — OGSÅ DITT ANSVAR

Forslag til nye trafikkregler:

Endringer i parkeringsbestemmelsene

I Vegdirektoratets utkast til nye trafikkregler blir det foreslått visse endringer i parkeringsbestemmelsene.

Om utkastet, som nå skal ut til høring, blir vedtatt, vil regelen bli at stans eller parkering ikke tillates nærmere enn fem meter foran gangfelt eller fra vegkryss. Denne regelen er ment å gjelde både i og utenfor tettbygd strøk.

Det foreslås videre at parkeringsforbudet på forkjørsveg endres fra å gjelde «utenfor tettbygd strøk» til der fartsgrensen er høyere enn 60 km/t. En slik regelendring vil gjøre håndheving betydelig enklere.

Motorvogn med tilhenger kan få lov å kjøre i 90

Den særlige fartsgrense på 80 km/t for motorvogn med tillatt totalvekt 3.500 kg eller mer, og for motorvogn med tilhenger er foreslått opphevet i Vegdirektoratets utkast til nye trafikkregler.

Dette betyr at dersom høringsrunden ikke skulle bringe frem nye momenter, vil slike kjøretøy bli likestilt med andre trafikanter på 90 km-vegene.

Kjøring etter glidelåsprinsippet

I Vegdirektoratets utkast til nye trafikkregler blir det foreslått innført bestemmelser om kjøring etter glidelåsprinsippet, når antall kjørefelt reduseres.

Om denne regelen blir innført, vil ikke kjørende i noen av feltene lenger ha

Syklistenes venstresving blir ikke obligatorisk

I Vegdirektoratets utkast til nye trafikkregler er det tatt hensyn til syklistenes innvendinger mot at den store venstresvingen skal være obligatorisk.

Utkastet, som nå går ut på høring, legger opp til at syklisten kan velge mellom stor og vanlig venstresving.

Den obligatoriske venstresvingen ble innført ved trafikkregelendringene i 1978.

Utgangspunktet for protesten fra syklithold var at den store venstresvingen i mange tilfelle virker urimelig for den syklende.



I utkastet til nye trafikkregler er det tatt hensyn til innvendingene mot stor venstresving.

prioritet, hvis det ikke er særskilt skiltet. Meningen er at de kjørende skal komme inn i det nye felles kjørefelt annen hver gang, slik vi allerede skal gjøre ved innkjøring på motorveg fra akselerasjonsfelt.

TRAFIKKSIKKERHET — OGSÅ DITT ANSVAR

Svake bremses:

POLITIETS HÅNDTERING

Vegdirektoratet har nå klargjort hvordan politiets reaksjoner bør være når de stanser biler med mistanke om dårlig bremsevirkning på driftsbremsen. Det har vært vanlig at bremsevirkningen også blir kontrollert av politiet, vanligvis med et trykk på bremsepedalen. Er vandringsen på bremsepedalen ved slike kontroller mer enn 2/3 av mulig vandringsen, har dette av mange innen politiet blitt oppfattet som avskiltningss grunn.

Vegdirektoratet påpeker overfor politiet at bilutviklingen har gjort at en slik kontroll bare gir visse holdpunkter for å si om kjøretøyet bør avskiltet. For biler med automatisk etterjustering av bremsebelegglitasje gjelder jo heller ikke kravet om maksimalt 2/3 av mulig vandringsen.

Forhøyet aksel-/boggitrykk for busser med luftfjæring

Undersøkelser viser at luftfjæring er mer skånsomt for vegger og bruer enn mekaniske fjæringssystemer når en tar hensyn til de dynamiske belastninger. Vegdirektoratet har derfor bestemt at busser som er utstyrt med luftfjæring kan kjøre etter veglisten med følgende belastninger på luftfjærede aksler/boggier:

Bruksklasse	Største tillatte aksel-/boggitrykk
Bk 9	10000/16000
Bk 9*	10000/16000
Bk T8	9000/14000
Bk 8	9000/14000

Vegdirektoratet anbefaler derfor følgende fremgangsmåte ved kontroll:

1: Kjøretøyer hvor bremsevirkningen er minimal eller null når bremsepedalen presses helt ned, bør avskiltet. NB! Motoren skal være igang p.g.a. bremseservoens betydning for bremsevirkningen.

2: Er en mer usikker bør følgende gjøres:

- enten prøvetur for å fastslå faktum,
- eller mangellapp med korte tidsfrister for å møte opp til biltilsynet for bremsekontroll. Mangellappen skal samtidig fungere som en advarsel til bilførere om å være forsiktig

Som det framgår er tilleggset 1000 kg for enkel aksel og 2000 kg for boggi-aksler.

Med luftfjæring menes her et fjærings-system der hele fjæringsbevegelsen opptas av luftbelger.

En av årsakene til endringene er også at busser som nyttes i persontransporten selv på vegger i 8 og 9-tonns nettet ikke har de samme muligheter for å overbelaste vegger og bruer som gods-kjøretøyer.

Endringene er trådt i kraft.

TRAFIKKSIKKERHET — OGSÅ DITT ANSVAR

23 trafikkdrepte i mai

Halvparten var unge motorførere/passasjerer

Trygg Trafikks foreløpige oversikter viser at 23 personer mistet livet i trafikken i mai. Det tilsvarende (foreløpige) tall for samme måned i fjor var 25. Dette steg til et endelig tall på 32. I årets første 5 måneder er det registrert 131 drepte mot 135 i samme periode i fjor.

I de 5 foregående år er det i mai i gjennomsnitt omkommet 34 mennesker.

Det omkom 1 barn i mai — ved en traktorulykke. Hittil i år er det registrert 11 omkomne barn (5 ved akeu-

lykker, 3 som fotgjengere og 3 som bilpassasjerer).

Fortsatt viser registreringene en meget klar nedgang m.h.t. drepte syklist, mens det motsatte er tilfelle når det gjelder akende og motorsyklist.

Mer enn halvparten (12) av de drepte i mai var ungdom. Av disse omkom 5 i samme ulykke.

Antall drepte ved singelulykker (utford) var 7 — alle unge.

Fylkesvis fordeler de trafikkdrepte seg slik: (Endelige tall i parentes).

	Mai		Hittil i	
	1983	1982	1983	1982
Østfold	0	3 (4)	8	12
Akershus	3	1 (1)	11	8
Oslo	3	4 (4)	13	10
Hedmark	1	0 (0)	12	7
Oppland	2	2 (2)	5	12
Buskerud	1	1 (1)	10	8
Vestfold	0	2 (2)	8	5
Telemark	0	1 (1)	3	6
Aust-Agder	0	1 (1)	3	5
Vest-Agder	1	3 (3)	7	7
Rogaland	2	1 (1)	6	7
Hordaland	0	1 (1)	6	6
Sogn og Fjordane	2	0 (1)	4	9
Møre og Romsdal	1	1 (2)	2	7
Sør-Trøndelag	1	0 (2)	5	9
Nord-Trøndelag	1	3 (3)	8	5
Nordland	0	0 (1)	8	6
Troms	1	1 (2)	3	5
Finnmark	5	0 (0)	9	1
	23	25 (32)	131	135

TRAFIKKSIKKERHET — OGSÅ DITT ANSVAR

Kjør konsentrert i sommertrafikken

Uoppmerksomhet ofte årsak til utforkjøringsulykker

Eneulykker eller enslig kjøretøy som kjører utfor veien er den mest utbredte trafikkulykkestype her i landet. Av 8.072 trafikkulykker i 1981, var 1.785 eller 22 prosent utforkjøringsulykker. Av 310 døde, var hele 103 utforkjøringsulykker, opplyser Trygg Trafikk.

Det virkelige antall trafikkulykker er betydelig høyere enn det som er oppgitt her. Undersøkelser fra Norge og andre nordiske land har vist at bare fra 40 til 60 prosent av alle personskadeulykker blir registrert av politiet.

Hvordan skal du unngå utforkjøringsulykker? Vær konsentrert! De fleste utforkjøringsulykkene skjedde på en rett veistreking, med god sikt og opphold. Hvordan kunne ulykkene skje?

Det vet vi ikke med sikkerhet, men mange skyldtes ukonsentrert oppførsel. Bare i de fire sekundene det tar å tenne en sigarett, kjører du med 80 km/t 90 meter i blinde.

Her er noen eksempler fra Danmark på hvorfor førere kjørte utfor veien: Bilist veltet, fordi han ville tenne pipen og kom til å slippe rattet. Bilist kjørte ut fordi hun mistet en glo fra sigaretten og ville børste den vekk. Motorsyklist kjørte på en lysmast da han ville fjerne et insekt fra øyet. Bilist kjørte i grøften fordi han underholdt en baksetepassasjer.

Det kunne også stått: Bilist kjørte ut fordi han var opptatt av omgivelsene.



Kjør konsentrert i sommertrafikken, men konsentrasjonen må være rettet mot trafikken.

TRAFIKKSIKKERHET — OGSÅ DITT ANSVAR

Ny utgave av «I Norge med campingvogn»

I Norge med campingvogn

Caravanning in Norway
Wohnwagen-Urlaub in Norwegen

1983

En ny utgave av kartet «I Norge med campingvogn» utgis av Vegdirektoratet i disse dager. Kartet viser hvor vegmyndighetene fraråder kjøring med campingtilhengere og hvor kjøring kun anbefales for øvede kjørere.

Kartet, som er trykt i et opplag på 70.000 og ajourføres hvert år, synes å være populært.

Det gis også gode råd til bilførere med campingtilhengere, og trykkes på norsk, engelsk og tysk.

Vegdirektoratet er igang med å lage en børsjyre som er rettet mot nye campingvogneiere. Den vil foreligge tidlig på forsommeren.

Politiet sjekker også sykelistenes adferd

Har du tatt ut sykkel etter vinterdvalen? Da er det sikkert behov for en vårpuss på redskapen.

Trygg Trafikk ber deg spesielt sjekke sikkerhetsdetaljene. Sykkelen skal ha brems på begge hjul og refleks både bak og på pedalene. Hvis du sykler i mørke eller usiktbart vær skal sykkel være utstyrt med lykt foran og rød baklykt. Det er selvsagt ikke forbudt å ha mer refleks på sykkelen, for eksempel eikerefleks. Og en varselpinne på bagasjebrettet skaffer deg plass i trafikken.

Sjef for Utrykningspolitiet Leif N. Olsen bekrefter overfor Trygg Trafikk at politiet kommer til å kontrollere syk-

lende trafikk. Det politiet i første rekke kommer til å se på er brems, lys og trafikantadferd.

Det er ikke bare det tekniske som skal være i orden. Vel så viktig er det at holdninger og adferd til det å være syklist i samspill med andre trafikanter er riktig. Også syklistene må følge trafikkreglene, og Olsen har merket at mange syklistene slurver og kjører på rødt lys. Det er også verd å merke seg at også syklistene har vikeplikt for fotgjengere i eller på vei ut i, fotgjengerfelt.

Hvis det finnes egen sykkelbane eller gang/sykkelsti, skal syklisten bruke denne.

TRAFIKKSIKKERHET — OGSÅ DITT ANSVAR

Trygg Trafikk:

Bruk av monterte baksetebelter må påbys

Baksetebelter koster ikke mer enn 5—6 tanker bensin

Det er en falitterklæring fra myndighetene dersom de går ut med påbud om montering av bilbelter i baksetet og ikke samtidig påbyr bruken av dem, sa overlege Georg Blikra på Trygg Trafikks landsmøte forleden.

Vi kranglet i mange år før vi fikk brukspåbud med sanksjon i forsetet, sa Blikra. Skal vi nå oppleve at biler med baksetebelter innmontert må skrotes før brukspåbudet kommer, spurte Blikra, som selvsagt var enig i at det viktigste er å forhindre at trafikkulykkene skjer. Men når først ulykker skjer, er det ingen som helst tvil om beltenes skadereduserende effekt.

Avdelingsdirektør Aksel Bruun i Vegdirektoratet var ikke uenig i at det måtte komme et påbud om bruk av belter som monteres i baksetet. Skal en ha en høy bruk av sikkerhetsutstyr, må det et sanksjonert påbud til, sa Bruun, og viste til utviklingen på moped- og motorsykkelsiden. Før påbudt bruk av hjelm var det bare 60% som brukte den. Først med et sanksjonert brukspåbud kom bruken opp i 95—98%.

— Vi er altså enige i et brukspåbud av baksetebelter, sa Bruun. Det er bare farten i innføringen av et slikt påbud som kan diskuteres. Vi må her foreta en nytte/kostnadsvurdering. Da påbudt bruk av beltet ble innført for for-

setet, var det 90% av bilistene som hadde montert det. For baksetet er dagens tall bare 15%. Effekten av et påbud vil derfor ikke bli så stor for baksetet. Etter 1. januar 1986 vil omkring halvparten av bilparken ha belter i baksetet.

Vegdirektoratet regner med en kostnad pr. bil på omkring 1000,- kroner, eller, for den resterende bilpark, omkring 1 milliard kroner. En mener derfor at andre tiltak kanskje vil ha en langt større skadereduserende effekt. Konklusjonen blir derfor at brukspåbud



TRAFIKKSIKKERHET — OGSÅ DITT ANSVAR

frarådes nå, men vurderes om noen år. Påbudt montering av belter i baksetet på nye biler kommer fra 1. januar 1984, men Vegdirektoratet mener at det om noen år vil være mer balanse mellom kostnadene og den skadereduserende effekt. Da kan et eventuelt påbud om bruk diskuteres nærmere.

Direktør Leif A. Ellevset:

— Å montere belter i baksetet koster ikke mer enn 5—6 tanker bensin. Det har vi råd til! Når Vegdirektoratet snakker om 1 milliard høres det mye ut. Men dette er ikke penger som skal ut av statskassen. Det er snakk om penger som vi selv betaler for å sikre oss selv og våre barn. Og istedenfor å

straffe dem som ikke monterer belte bak, burde vi premiere de som virkelig er så ansvarsbevisste at de gjør det de kan for å redde seg selv i en alvorlig situasjon. — Jeg er utålmodig, sa Blikra, som er skadekirurg ved Sentralsykehuset i Akershus. Det må jeg bli av yrkets karakter. Jeg vet at hodeskadene er de mest iøynefallende skadene hos barn som sitter usikret i bil. Og er det ikke nettopp barna som er vårt hovedpoeng i Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983? Derfor, la oss få både et monteringspåbud og brukspåbud i baksetet. Da kan vi redde mange unge liv og redusere alvorlige skader, sa Blikra.

80% av barna er ubeskyttet i bil

Situasjonen dårligst for alderen 4 — 10 år

Over 80 prosent av alle barn som ferdes i bil sitter ubeskyttet. Dette fremgår av en undersøkelse som Volvo har gjennomført, og som ble lagt frem på et nordisk seminar om barn og trafikk på Vettre i Asker.

Undersøkelsen er gjennomført av Volvo Personvagnars avdeling for trafikkulykkesforskning. Tallene gjelder Sverige, men det er grunn til å tro at situasjonen er de samme i de øvrige nordiske land. Den totale «fastspenningsfrekvens» i 1982 var ca. 21 prosent. Dette er en økning på bare 7 prosentenheter i perioden fra 1974, til tross for stor innsats når det gjelder informasjon om hvordan barn som reiser i bil skal være best mulig beskyttet.

— Vi vet ikke hva det lave tallet skyldes, sier Gerd Carlsson, som presenterte undersøkelsen på seminaret i Asker. Vi kan bare håpe at fortsatt informasjon vil medføre at det øker.

Det er spesielt barn i alderen 4 til 10 år som er ubeskyttet i bil. Før barna kommer i denne aldersgruppen reiser de som regel i et barnesete eller i en barnevognkurv. Etter 10 år er de blitt store nok til å sitte i bilbeltet, med eller uten såkalt barnepute.



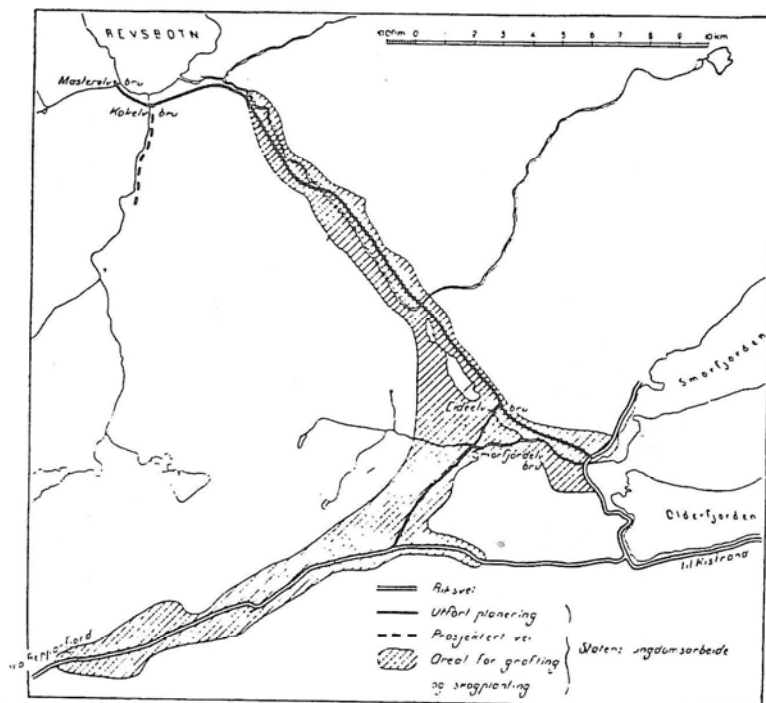
Statens Ungdomsarbeide i Finnmark 1936—40:

Veganlegget Smørfjord — Kokelv

Av overingeniør Gottfred Karlsen

I 1936 ble det av Socialdepartementet gitt bevilgning til igangsettelse av arbeid for arbeidsløs ungdom mellom 18 og 24 år. Arbeidet besto vesentlig av veibygging til bureisningsfelter, slik at disse skulle bli tilgjengelig. For Finnmarks vedkommende ble midlene stilt til rådighet for vegvesenet og det var på bureisningsfeltet Smørfjord — Revsbotn at arbeidet ble igangsatt.

Jeg var med på ungdomsarbeidene i 1937, og vil nå i korte trekk fortelle hva som ble utført i årene 1936 — 1940.



Det ble bygget veg mellom Smørfjord og Revsbotn, samt en arm Eidevann — Raksevarra. Veglengden er ialt 28,3 km med en kjørebanebredde på 3,25 m og med et lett grusdekke. Veganlegget ble ikke helt ferdig, og ble først klassifisert som bygdeveg, senere som fylkesveg. Fra 1. januar 1977 ble den opptatt som riksveg og inngår nå som parsell 01 i vegrute m. 889 Smørfjord — Snøfjord — Havøysund.

Det ble også oppført grunnmurer for våningshus for bureisere og tomtene ble drenert og det ble gravet vannledningsgrøft, nedlagt rør, gravet og murt brønner. Korte kloakkutløp ble også utført.

Om vinteren var det igangsatt kurser av praktisk art, f.eks. smiing, snekring o.l. og det var plass til ialt 20 gutter. Vinterarbeide på anlegget var det også, bl.a. brukarbeide med muring av brukar.

Anleggsleder og sjef for dette arbeidet var daværende avdelingsingeniør Harald Hofseth med lærer Olav Reiersen som kasserer. Oppsynsmenn var Hagbart Nilsen og Trygve Brattås.

Veganlegget ble drevet på vanlig måte etter datidens opplegg og driften var meget godt organisert. Timelønnen var kr. 0,45 og gjennomsnittlig akkordfortjeneste var kr. 0,66 eller kr. 5,28 pr. dag. Halvparten av fortjenesten ble holdt igjen og ble ikke utbetalt før ved arbeidets slutt eller ved hjemreisen.

Hvert arbeidslag besto av formann pluss 5 gutter samt kokker som sto for den vanlige husholdning. Kostprisen varierte mellom kr. 1,10 og 1,80 pr. dag. Såvidt jeg husker ble kokka betalt med kr. 5,- pr. mann pr. uke, og i dette inngikk også klesvask og stopping av strømper m.v. Det eneste hun slapp var vannbæring og vedhugging.

Det var 6-manns brakker av enkel 7/8'' panel, og ved flytting ble brakka

revet, transportert og satt opp igjen på en lang dag.

Den største arbeidsstyrken var vel i 1938 med 100 gutter og 30 formenn og fagarbeidere.

Sesongen varte fra ca. 20. juni og så lenge utover høsten som dette var forsvarelig. Arbeidstiden var fra kl. 07.00 og til kl. 16.30, og med middag kl. 11.00 — 12.00. Lørdager fra kl. 07.00 — 13.00 med en halv times pause. Vi gikk fra akkorden presis kl. 11.00 og ut fra brakka kl. 12.00. Til gjengjeld hadde vi en kaffepause på 15 minutter kl. 14.00 dersom været var slik at kokka kunne komme i akkorden med kaffen, og det gjorde hun til vanlig.

Såvidt vites var Hofseths tanker med ungdomsarbeidene å dele disse i øst- og vestfylket, og at arbeidet måtte foregå på felter hvor det ikke kunne ventes bevilgning til veg i nær framtid, men krigen satte en stopper for disse planene.

Ifølge meddelelse fra Socialdepartementet ble det i alt brukt kr. 593.039,46 til Statens Ungdomsarbeider i Finnmark 1936—40.

Personlig vil jeg si at det var en hard og god skole for vegarbeiderne.

Forskjellen mellom dette anlegg og de øvrige ordinære anlegg var kun timefortjenesten som var omtrent dobbel så stor.

Da det er lite opplysninger om dette veganlegget er jeg svært interessert i bildemateriale m.v. slik at ettertiden kan bli kjent med hvilken innsats som i virkeligheten ble gjort.

Til slutt vil jeg stille dette spørsmål: Med dagens arbeidsledighet blant ungdom kan ideen fra 1936 finpusses og justeres etter dagens krav, og er det vilje til å gjennomføre dette?

Gamle minner

Disse bildene er fra veganlegget Smørfjord — Kalak 1937-38



Arbeidslag i 1937. Fra venstre: H. Ongamo, N. Strand, O. Hansen, G. Karlsen, M. Kostamo.

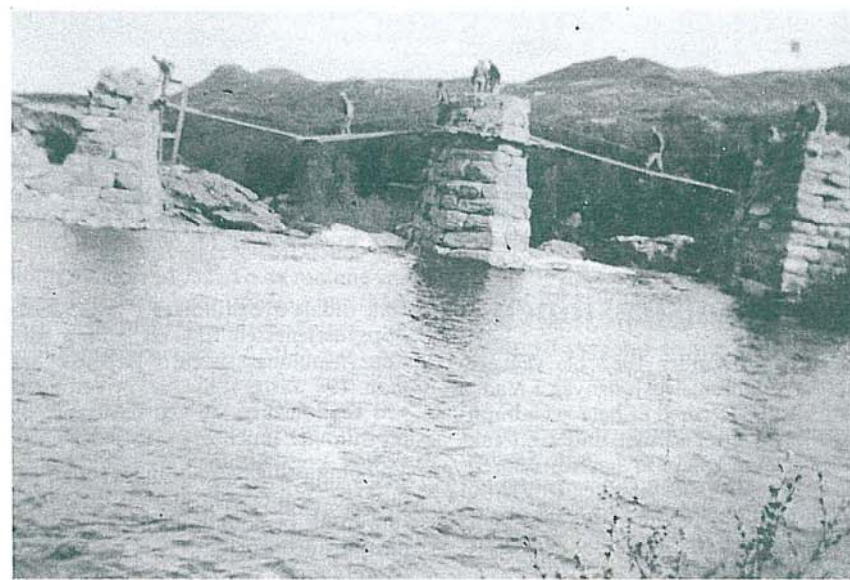


Kaffepause.

Gamle minner



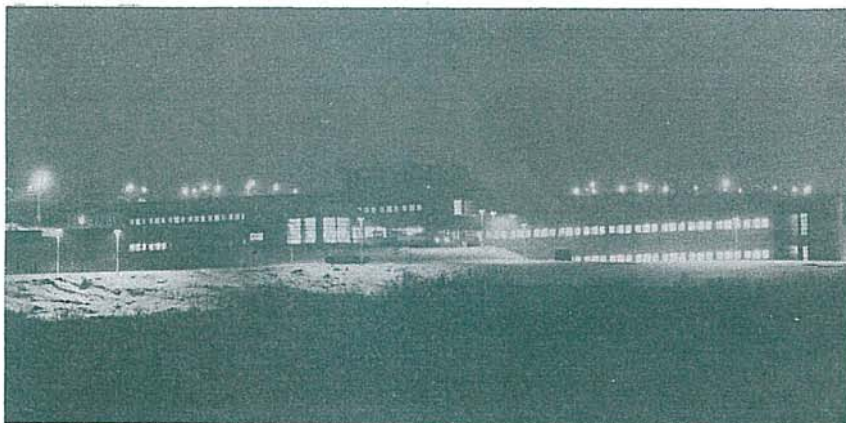
Weekendtur til Karasjok.



Vinterarbeid 1937/38. Russelv bru.

Årsberetning 1982

Årsberetningen for Statens Vegvesen Finnmark Fylke 1982 er ferdig, og «Refleksen» trykker her sammendraget, som er beretningens «første del». I vegsjefens forord heter det at når prisstigningen tas i betraktning var aktiviteten ca. 10 prosent lavere enn i 1981. Det er første gang en har en så markert nedgang i aktiviteten i vegarbeidsdriften. Av store begivenheter i året som gikk, kan nevnes Vardø-tunnelen, nytt administrasjonsbygg i Vadsø og nytt bygg til biltilsynet i Vadsø.



Vegadministrasjonens nybygg i Vadsø ble tatt i bruk mandag 15. november 1982.

(Foto: Bjarne Langseth)

Administrasjonen

Den 15. november 1982 ble vegvesenets nye administrasjonsbygg i Vadsø tatt i bruk. Dermed er hele vegadministrasjonen atter samlet under ett tak, etter at man i flere år har vært spredt på flere steder. Det vil bli en stor lettelse for administrasjonen at man er samlet og det vil også ha stor betydning for arbeidsmiljøet.

Verken vegkontoret eller biltilsynet

fikk tildelt nye stillinger i 1982, mens oppsynstjenesten fikk en stilling som oppsynsmannsassistent. Dermed har man 192 faste stillinger, hvorav 101 ved vegkontoret, 26 ved biltilsynet og 65 stillinger innen oppsynstjenesten.

Ved omgjøring av 2 stillinger som ingeniør til 2 førstesekretærer, har man fått ansatt personalkonsulent og informasjonsmedarbeider.

Ved utgangen av 1982 var det 32 verneombud ved anleggsavdelingen, 26 ved

vedlikeholdsavdelingen, 7 ved maskinavdelingen, 1 ved kontoret og 1 ved biltilsynet.

Registrerte skader i 1982 var 14, og det er en mer enn i 1981. Antall fraværskdager økte imidlertid fra 88 i 1981 til 208 i 1982.

I løpet av 1982 har 32 ansatte deltatt i sentrale kurs og konferanser. 44 ansatte har deltatt i regionale kurs og i lokale kurs deltok 73 ansatte.

Til anlegg og vedlikehold ble det i 1982 bevilget vel 310 millioner kroner.

Like før jul 1982 kom Statens vegvesen, Finnmark fylke ut med det første nummer av «Refleksen». Dermed hadde det siste av fylkene fått sin bedriftsavis for vegvesenet.

«Refleksen's» første nummer ble trykt i et opplag på 1.500 og distribuert til alle ansatte, pensjonister, stats-, fylkeskommune- og kommuneadministrasjoner, aviser, NRK og maskinentreprenørene. Redaktør av avisa er førstesekretær Bjarne Langseth, som tiltrådte som informasjonsmedarbeider 1. november 1982.

Sysselsettingen viser toppbeskjeftigelse i tidsrommet juni — september for den ordinære vegarbeidsdriften. Ekstraordinær sysselsetting var størst i månedene mai og oktober.

Arbeidsmiljøutvalget (AMU) har avholdt 4 møter i 1982. To av møtene var ute i distriktet, hvor utvalget har foretatt arbeidsplassundersøkelser og brakkeinspeksjoner. AMU har behandlet 43 saker i 1982. Av disse kan nevnes, «Kartlegging av bedriftshelsetjenesten i vegvesenet», hvor utvalget nå er igang med en omfattende undersøkelse. Utvalget har også utarbeidet retningslinjer for rusmiddelomsorg ved Statens vegvesen i Finnmark, og nedsatt et AKAN-utvalg (Arbeidslivets Komité mot Alkoholisme og Narkotika).

Planavdelingen

Plansituasjonen har heller ikke i 1982 bedret seg i den grad man kunne håpe. Dette skyldes ubesatte stillinger, utvidede arbeidsoppgaver for avdelingen og stor avgang av erfarne planleggere. Pr. 31. desember 1982 var det på avdelingen 45 stillinger, hvorav 6 var ubesatt. Av disse var 3 overing., 1 avdelingsing., 1 ing. og 1 tekniker. Det ble i 1982 i liten utstrekning brukt konsulenter, men flere konsulentoppdrag var under klargjøring for utsendelse neste år.

I 1982 medgikk i alt 4,6 mill. kr. til planlegging på riksveger og 1,2 mill. kr. til fylkesveger. Det ble i 1982 utført 38 årsverk ved avdelingen.

Det ble i 1982 innmeldt tilsammen 127 trafikkulykker og 4 personer ble drept i trafikken i Finnmark. Dette er 38 færre ulykker enn året før og tallet på dødsulykker i 1981 var 6.

5 strekninger har fått redusert hastighet og 6 strekninger er blitt skiltet med 90 km/t (ca. 13,5% av riksvegene i fylket).

Det er utarbeidet skiltplaner for 7 kryss, 1 ferjeleie og Vardøtunnelen m/tilstøtende veger. 11 mindre skiltplaner og diverse enkeltsaker er behandlet.

I 1982 ble det opprettet 83 kjøpekontrakter for grunnavståelser. Dette er en økning på 11 i forhold til året før. Det ble krevd skjønn i en sak som vegvesenet har hatt under behandling i flere år.

Etter at det er kommet henstilling om nedlegging av massetak og Jordsalgskontoret har satt opp sine avgifter, er det nå grunn til en gjennomgåelse av vegvesenets eiendomsoversikt og vurdere behovene når det gjelder massetak.

Siste år ble det satt i gang kartlegging av 94 km veg. 46% av riksvegnettet og 16% av fylkesvegnettet er nå kartlagt i målestokk 1:1000.

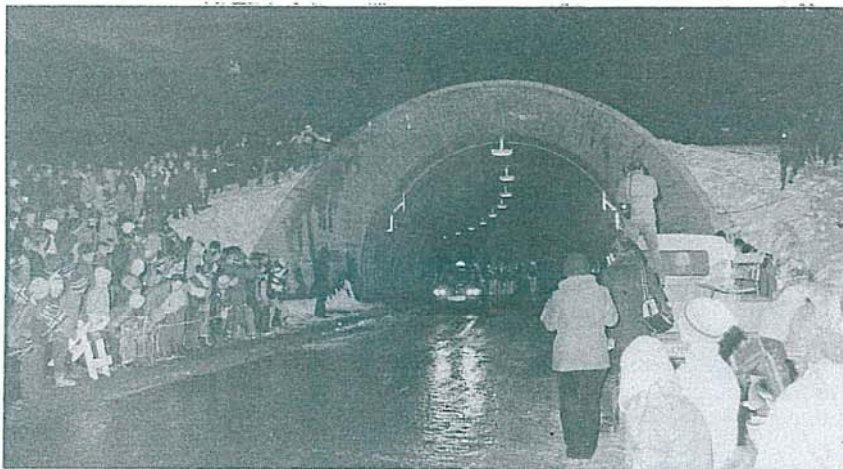
Det ble siste år utført 28 grunnboringsoppdrag. Samtlige oppdrag er utført av geoteknisk seksjon med unntak av ett der konsulent har bistått med prøvetaking.

Av geologiske undersøkelser, d.v.s. tunnelprosjekt, snø- og steinras, er 4 oppdrag befart av konsulenter.

Vind- og snømålinger er trappet ned betraktelig i forhold til tidligere år. I løpet av sommeren og høsten ble ca. 460 km av riks- og fylkesvegene bære- evne registrert.

Ved laboratoriet er det toalt utført 358 kornfordelingsanalyser, herunder 273 hydrometeranalyser og 21 humustester og 18 fallprøver. Dessuten er det trykkprøvet en del betongterninger og sylindere for anlegg.

ANLEGG



Fra åpningen av Vardøtunnelen onsdag den 22. desember 1982.

(Foto: Bjarne Langseth)

Aktiviteten i anleggsdriften lå på et vesentlig lavere nivå i 1982 enn tidligere, noe som er i tråd med den generelle nedgang i vegbevilgningene. Dette har ført til en reduksjon av bemanningen ved naturlig avgang og en reduksjon av inntaket av private maskiner og lastebiler.

I 1982 var det totale disponible beløp til riksveganlegg 140,3 mill. kr., mens forbruket ble 140,6 mill. kr. D.v.s. en overskridelse på 0,3 mill. kr., eller 0,2%. Av dette beløpet er 48,9 mill.

kr. brukt til entreprisedrift og 91,7 mill. kr. til egedrift.

Til fylkesveganlegg var det disponible beløp 35,4 mill. kr., men forbruket ble 29,7 mill. kr. D.v.s. et mindreforbruk på 5,7 mill. kr., eller 16,1%. Av anlegg med mindreforbruk kan nevnes:

Tverrfjord — Nuvsvåg . 2,2 mill. kr.
Kjerringholmen —
Hønsebyhamn 3,0 mill. kr.

For disse anlegg sparer man opp midler til ferjekaibygging.

Det ble i 1982 lagt i alt 185,5 km fast dekke.

Den 22. desember 1982 ble Vardøtunnelen åpnet for offentlig trafikk. Det gjenstår fortsatt en del etterarbeider før den offisielle åpningen i august 1983.

VEDLIKEHOLDET

Vinteren 1981/82 var gunstig med hensyn til snø- og vindforhold. Det har derfor vært brukbar regularitet. Opplegget for brøytetjenesten var omtrent det samme som de tidligere år.

Sommervegene ble stort sett stengt senere og åpnet tidligere enn året før. På grunn av store mengder regn om høsten og lite snø, særlig i indre strøk, ble det mye issvuller. Dette førte også til 5 vegbrudd under vårløsninga. Det ene bruddet førte til stengning av vegen i 2 — 3 dager, på de øvrige vegene ble det etablert omkjøringsmuligheter slik at stengning ble unngått. Reparasjonsar-

Anleggsarbeidene på Nordkynvegen ble startet opp 18. oktober 1982. Det er den 7 km lange parsellen fra Hopseidet opp Smielvdalen som står først på byggeprogrammet.

Grusvegene ble holdt i forholdsmessig god stand hele sommeren selv om store nedbørsmengder skapte noe problemer på høsten.

Grusdekkene er nedslitte og bæreevnen er svak på mange av fylkesvegene. Av den grunn har en forsøkt å prioritere de svakeste strekninger og forsterke disse med henblikk på legging av faste dekker. Dette er vanskelig å få til av økonomiske årsaker. Til det er kostnadene i vintervedlikeholdet for store i forhold til den gitte bevilgning.

Økonomisk oversikt:

Vedlikeholdsaktivitet	Riksveger		Fylkesveger	
	Medgått i tusen-kr.	%	Medgått i tusen-kr.	%
1. Ordinært vedlikehold				
1.1. Generelle kostnader	12.082,211,5		2.138.100,-	7,8
1.2. Vedlikehold av grøfter, kummer, rør og bruer	12.014,011,4		5.156.100,-	18,7
1.3. Vegdekker	14.740,414,0		7.167.900,-	26,1
1.4. Skilting, merking, sikring, rydding, renhold	5.963,7	5,7	1.442.600,-	5,2
1.5. Vintervedlikehold	40.975,239,0		10.750.700,-)	
Ras, flom			42.200,-)	39,2
1.6. Refusjon til komm.	904,0	0,8	523.100,-	1,9
1.7. Reserver	2.184,9	2,0	293.100,-	1,1
2. Driftstiltak				
2.1. Forsterkning	6.742,4	6,4		
2.2. Grøfting — drenering	2.610,2	2,5		
2.3. Dekkelegging	7.051,7	6,7		
Sum medgått	105.275,7	100	27.513.800,-	100

Etter avleveringer, omklassifiseringer og justeringer er fylkets samlede veglengder pr. 31. desember 1982 3.570,228 km. Av dette er vel 2.000 km riksveger, vel 800 km fylkesveger og ca. 700 km kommunale vegger.

Antatt underskudd i mill. kr.

1. Honningsvåg — Fastlandet, hele året	5,63
2. Vardø — Svartnes, til 22/12-82 (opphørt)	
3. Øksfjord — Hasvik, hele året	4,30
3 A Øksfjord — Storvik, 6/1 — 6/5, 7/12 — 8/12 og 28/12 — 31/12	1,08
4. Nyvoll — Eidet, hele året	1,45
5. Kifjord — Kalak, hele året	5,20
6. Snøfjord — Havøysund, hele året	4,80

MASKINFORVALTNINGEN



Maskindriften ga i 1982 et driftsmessig overskudd på vel 1 mill. kroner.

(Foto: Finnmarken)

Året 1982 var et tilfredsstillende år med relativt god utnyttelse av maskinparken. Maskindriften ga et driftsmessig overskudd på vel 1 mill. kr., som utgjør 1,8% av maskinenes driftsinntekter.

Regnskap i forhold til 1981:

I mill. kr.	1981	1982
Rene maskinleieinntekter	52,5	59,4

I 1982 ble det tilsammen lagt ca. 200 km fast dekke, slik at fylket har 2.000 km fast dekke.

Følgende ferjesamband var i drift i 1982:

innkjøpene er i hovedsak fornyelse av maskiner som er tatt ut av drift grunnet høy alder. Innen maskingruppen som arbeider i konkurranse med private, har vegvesenet redusert sin maskinpark fra 98 til 94 enheter.

BILTILSYNET

Biltilsynet i Finnmark har nå 24 faste stillinger til å betjene de 4 stasjonene i Vadsø, Alta, Kirkenes og Hammerfest. Alle stasjonene er forholdsvis nye og moderne, og året 1982 ble avsluttet med forberedelse til innflytting i ny stasjon i Vadsø.

En hadde håpet å kunne øke bemaningen ved kontorseksjonen og beklager sterkt at dette ikke kunne realiseres.

Biltilsynet har i 1982 også avviklet førerprøvene uten særlig ventetid, og dette vil en bestrebe seg på også framover, selv om kjøreskolene øker sin kapasitet. Det ble i 1982 avholdt 3.359 førerprøver, hvorav 302 var for beltemotorsykkel. Totalt en økning på 115, eller 3,5%.

Pr. 31. desember 1982 var det i Finnmark 10 kjøreskoler med tilsammen 31 lærere og instruktører. Dette var 1 mindre en ved forrige årsskifte. I løpet av høsten 1982 ble det foretatt en undersøkelse ved kjøreskolene i fylket for å kartlegge ventetider og mulighetene for økning av lærerantallet. Undersøkelsen viste at ventetiden fortsatt er uakseptabel lang ved de fleste skolene i fylket. Med bakgrunn i dette er det søkt om ekstraordinært kjøreinstruktørkurs for deltakere fra kjøreskoler i Finnmark.

Ved årets utgang var det i fylket 61 godkjente kjøretøyverksteder med 257 ansatte på den tekniske siden. Sammenlignet med landsgjennomsnittet har Finnmark relativt god dekning av mekanikere i forhold til kjøretøy-/bilantallet, men rekrutteringen av fagarbeidere er for liten.

Total maskininnsats i vegarbeidsdriften drevet i egen regi i 1982 var 145,2 mill. kr. Innsats med egne maskiner av den totale maskininnsats var 37,9% mot 39,5% i 1981.

Biltilsynet i Finnmark har i 1982 utført følgende antall kontroller:

162 registreringskontroller
7.006 kontroller i hallene
5.596 utekontroller
442 brukskontroller
360 vektkontroller
5.558 etterkontroller
1.790 km-tellerkontroller

Tilsammen ble 194 kjøretøyer avskiltet i 1982. Avskiltingsandelen er vesentlig høyere ved utekontroller enn når kjøretøyene innkalles, og dette gjør at en stadig prioriterer utekontrollene høyere.

Tilsammen har det vært avholdt 92 utekontroller, såsom lyskontroller, dekkkontroller, bremsekontroller, ordinære tekniske utekontroller og spesielle brukskontroller, samt kombinasjoner av disse. I brukskontrollen er vektkontrollen en viktig del, og det ble i Finnmark i løpet av 1982 veid 442 kjøretøyer, og av disse var 74 kjøretøyer gebyrpliktige. Disse fikk tilsammen utskrevet gebyrer på ca. 140.000,- kr.

Pr. 31. desember 1982 var det registrert 42.098 kjøretøyer i Finnmark. Dette er en økning på 2.930, eller 7,5% i løpet av 1982. Året før økte kjøretøyparken med 2.445 kjøretøyer.

Biltilsynet i Finnmark er hovedsakelig på det nivå en planla for perioden 1982 — 85, men om en klarer å opprettholde aktiviteten slik at alle mål nås i perioden er noe usikkert. Signalene om redusert ressurstildeling kan resultere i redusert aktivitet i resten av perioden.

*Verksmester Inge Fred Dervo i Tana
lifter tømmerhytter i fritida:*

Inspirasjon fra Telemark — telefonstolper fra vidda

Lafting og bygging av tømmerhytter som hobby. Glødende interesse for gamle trebygninger, byggeskikker og ornamentering. Stav og laft, flatskur og akantusranken. Ingen spesiell hobby sier du, — men i Finnmark? I mangel på faglig ekspertise i vårt nordligste fylke, tok verksmester Inge Fred Dervo ved vegsentralen i Tana 1 måneds permisjon uten lønn for å gå på laftekurs i Rauland i Telemark. I mangel på tømmer i Finnmark bruker han telefonstolper fra vidda.



Den første tømmerhytta som Inge Fred har laftet og satt opp. Tømmeret er 50 år gamle telefonstolper fra en linje på vidda. Teknikken har han lært seg i Rauland i Telemark. Hytta står på Tanaelvas bredd, og var ikke helt ferdig da Refleksen var på besøk.

(Foto: Bjarne Langseth)

Verksmester Inge Fred Dervo ved vegsentralen i Tana har alltid hatt sine interesser i trematerialer, men han utdannet seg i jern — man skal jo leve

også. Den store drømmen har vært å få lært seg laftekunsten, og å kunne bygge tømmerhytter og loft i gammel byggetradisjon.

— Men Inge Fred, ærlig talt, er det ikke helligbrøde å overføre sør-norsk byggetradisjon til flatlandet i nord, som er fattig både på tømmer og byggetradisjoner?

— Hva er byggetradisjon? De byggeskikker som preger bygdene i Sør-Norge med lafting og spesiell ornamentering er ikke norsk tradisjon. Det er byggeskikker innført fra Europa i oppgangstidene på 1700-tallet. Disse oppgangstidene kom aldri til Finnmark og kommunikasjonene vanskeligjorde også videreføringen av skikken. Å bygge et telemarksloft i Finnmark er derfor ingen helligbrøde — bare en naturlig utvidelse av utbredelsesområdet.

Laftet telefonstolper

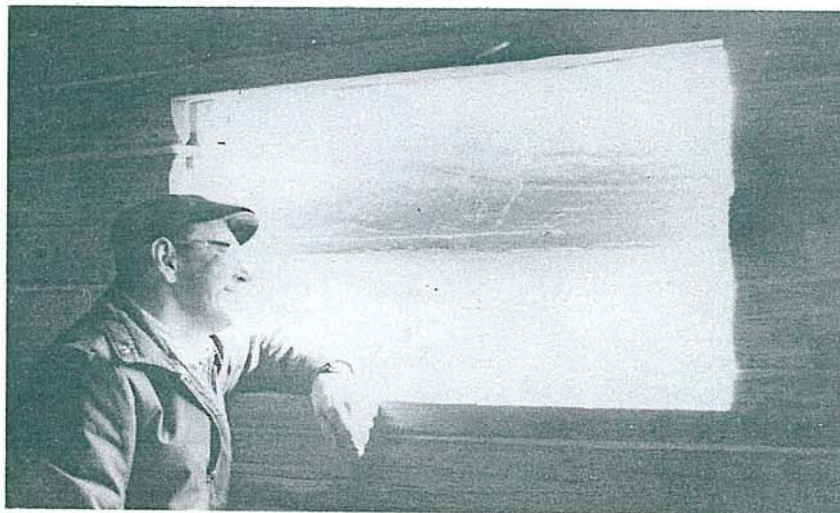
Nei, Finnmark er ikke rikt på byggetradisjoner, og tømmereskogene oversvømmer heller ikke vårt nordligste fyl-

ke. Det siste problemet løste Inge Fred på en original måte.

— Jeg og en kamerat kjøpte for noen år siden en telefonlinje på vidda. Den demonterte vi og fraktet hjem. 435 telefonstolper. Glimrende byggematerialer for laftet tømmerhytte.

For å få litt innblikk i laftekunsten måtte Inge Fred imidlertid sørover på kurs. Tømmertradisjonene i Finnmark er så og si utdødd. Men er interessen stor nok, gjør man nesten hva som helst for sin hobby. En måneds permisjon uten lønn ble innvilget, og så gikk turen fra Tana i Finnmark til Rauland i Telemark, til laftekurs.

— Jeg klarte på dette kurset å lære meg teknikken med lafting og fikk litt innblikk i stolpeskur og flatskur. Utlært er jeg ikke før jeg har satt opp mange hytter. Enda er jeg bare som læregutt å regne.



Lykken er å sitte i selvbygd tømmerhytte å speide ut over Tanaelva en solfylt vårdag. Vinduet er ikke på plass enda, men utsikten er bra for det.

(Foto: Bjarne Langseth)

En tømmerhytte har imidlertid Inge Fred laftet og satt opp ved Tanaelvas breidd. Det er en fiskehytte i stav — og laftet telefonstolper. Denne hytta er enkel, uten ornamentering, og faktisk ganske lik den byggetradisjon som den finske innvandringen bragte med seg til Finnmark. Ornamentering og annen utsmykking av bygg er velstandstegn som fattige Finland ikke kunne tillate seg.

Flatskur og samiske runer

Inge Freds store drøm, når han nå har



Det er god kvalitet på 50 år gamle telefonstolper, konstaterer Inge Fred Dervo. Og de er godt brukbare til tømmerhytteproduksjon. (Foto: Bjarne Langseth)

fått innblikk i teknikken, er å bygge et telemarksloft. Et ekte stabbur i stav og laft, med ornamentering. I utsmykningen har han tenkt å bruke en kombinasjon av samiske runer og akantusranken eller flatskur. Det er egentlig flatskur som kan passe best til samiske runer. Dette arbeidet starter opp så snart tida tillater det. Det er så mye som skulle vært gjort. I garasjen hjemme står det f.eks. en -34-modell Chevrolet og venter på oppussing, men den hobyen får vente???

BILTETTHETEN

FINNMARK FYLKE

Kommuner:

ALTA
BERLEVÅG
BÅTSFJORD
GAMVIK
HAMMERFEST
HASVIK
KARASJOK
KAUTOKEINO
KVALSUND
LEBESBY
LOPPA
MÅSØY
NESSEBY
NORDKAPP
PORSANGER
SØR-VARANGER
SØRØYSUND
TANA
VADSØ
VARDØ

Antall biler	Hervav pers.biler	Folketall pr 1.1.83	Bil-tetthet	Pers.bil-tetthet
4581	4030	13676	3,0	3,4
386	340	1583	4,1	4,7
697	592	2696	3,9	4,6
284	239	1570	5,5	6,6
2361	1879	7208	3,1	3,8
291	255	1673	5,8	6,6
738	621	2685	3,6	4,3
737	617	2908	4,0	4,7
397	355	1654	4,2	4,6
404	339	1934	4,8	5,7
361	317	2032	5,6	6,4
394	365	2479	6,3	6,8
300	267	1061	3,5	4,0
932	793	4410	4,7	5,6
1357	1182	4553	3,4	3,9
3502	2989	10188	2,9	3,4
466	427	2269	4,9	5,3
987	827	3337	3,4	4,0
2089	1758	5995	2,9	3,4
874	773	3483	4,0	4,5

Personbiltetthet i fylket: 4,1 pers.pr bil
Kommune med laveste pers.bil-tetthet: Måsøy 6,8 pers.pr pers.bil
" " høyeste " : Alta 3,4 " "

Personbiltettheten for hele landet: 3,1 pers. pr pers.bil

Gullmerket til Hammari



Norsk Vegteknisk Forening avd. 71 Vest-Finnmark avholdt medlemsmøte på Skaidi 10. mai 1983. I den anledning ble det tildelt gullmerke til oppsynsmann Ragnvald Hammari for 25 års medlemsskap i LO-forbund, og tinnfat med inskripsjon som avskjedsgave fra N.V.F. avd. 71 til oppsynsmann Harald Gustavson som tiltrer pensjonistenes rekke 31. mai d.å.

Stående sammen med Hammari og Gustavsson er landsformann i N.V.F. Avd. 71 har nå ca. 30 medlemmer.

Oppsynstjenesten i Vest-Finnmark er nå så godt som 100 prosent organisert i Norsk Vegteknisk Forening.

(Foto: Wenche S. Hansen)

Anlegg på video



I forbindelse med produksjonen av et videoprogram for vegvesenet i Finnmark, ble det nylig gjort opptak på anlegget i Hopseidet. Nordisk Video A/S i Kirkenes v/Kåre Tannvik (med kamera) og Torbjørn Bjørkli, sto for opptakene, som skal brukes i et introduksjons- og PR-program.

(Foto: Bjarne Langseth)

Personalkonferanse



Vegkontoret i Finnmark sto som arrangør av en personalforvaltningskonferanse for de fire nordligste fylkene i tida 7. — 8. juni.

Konferansen var lagt til Kirkenes, og temaene som ble behandlet var personal-/bemanningsplanlegging, tilsetninger og EDB.

(Foto: Bjarne Langseth)

Biltilsynet på kontroll i Tana:

Lastebiler med vektproblemer

Fire lastebiler og to vogntog hadde gebyrpliktig overlast og måtte punge ut med tilsammen 7.000 kroner, da biltilsynet nylig hadde vektkontroll i Tana. Det største gebyret var på 2.600 kroner for en overlast på 4 tonn. Ved tekniske kontroller ble to biler avskiltet og en bilfører anmeldt for ikke å inneha gyldig førerkort for den kjøretøytype han kjørte.



— Nå skal vi se, dette skulle vel gå bra, mener avdelingsingeniør Lars Sagen. Bak han står det flere i kø, men bare 6 av 42 som kom på vekta hadde gebyrpliktig overlast.

(Foto: Bjarne Langseth)

Stasjonssjef Rolf Olsen ved Biltilsynet i Vadsø sier til «Refleksen» at denne to-dagers kontrollen i Tana ikke avdekket de helt store ulovlighetene ved kjøretøyparken. På vekta ble det kontrollert tilsammen 24 lastebiler/busser og 18 vogntog. Fire lastebiler og to vogntog hadde gebyrpliktig overlast for tilsammen 7.000 kroner.

— Det viser seg imidlertid at de første kjøretøyene vi kontrollerer viser et ganske nedslående resultat, men at det bedrer seg etterhvert. Det er nok jungaltegrafen som går, og bare oftere kontroller fra vår side vil kunne bedre dette forholdet, sier stasjonssjef Rolf Olsen.

To avskiltninger

Under den samme kontrollen i Tana tok biltilsynet en del kontroller på spe-

sielt eldre biler i trafikken. Dette resulterte i at to biler måtte levere inn skiltene. En bilfører hadde ikke gyldig førerkort for den kjøretøytypen han førte. I alt 30 person-/varebiler ble kontrollert.



Det avslørende øyeblikk. Hjulene ruller inn på vekta, og nåla bestemmer om her skal betales gebyr.

(Foto: Bjarne Langseth)



Avdelingsingeniør Lars Sagen og inspektør Tor-Arild Malin sto ved Tanabru og plukket ut kjøretøyer til kontroll. Vekta var plassert i Skipagurra.

(Foto: Bjarne Langseth)

Ras i Vestertana



Tidlig om morgenen den 4. juni gikk det et ras over riksvegen i Vestertana. Det var leirmasser som gled ut i en bredde av ca. 100 meter, men selve vege ble ikke skadet. Samme kveld var vege åpen for trafikk igjen. (Foto: Bjarne Langseth)

Postmesteren går av



«Mannen i den gule bilen», postmester Ingvald Klogh, gikk nylig av med pensjon etter 37 år i vegvesenets tjeneste. Så tidlig som i 1935 begynte Klogh i vegvesenet, og var en tid utenfor etaten. I vel 8 år har han bestyrt posttjenesten ved vegkontoret. (Foto: Bjarne Langseth)

Vegvesenets søppelbeholdere misbrukes

Vær ikke natursvin — unngå tilgrising av veger og rasteplasser. Det finnes tusenvis av søppelbeholdere på større og mindre rasteplasser langs vegene. De er satt ut til bruk for trafikantene.

— Det skjer dessverre misbruk, sier overingeniør Erik Schüller i Vegdirektoratet; — Vegvesenet ønsker ikke å bli renovasjonsetat. Det er ikke vi som skal ta oss av husholdningsavfall.



Et lite hyggelig syn både for trafikantene og vedlikeholdsarbeidere. La oss unngå slike situasjoner denne sommeren, ber overingeniør Erik Schüller i Vegdirektoratet.

Vegarbeid i Storsvingen



Arbeidene med ny gang-/sykkelveg langs RV 94 i Storsvingen/Klinkastupet har pågått i lang tid nå. For vegvesenet må det være kostbart anlegg og for trafikantene en tålmodighetsprøve. Det er ikke til å unngå at det oppstår gnisninger mellom bilistene, spesielt yrkestrafikken, og de stakkarene som skal gjøre en effektiv jobb på vegkanten. Lokalpressen har behørlig dekket de verste episodene. Kjør er dagligdagse og trafikkdirigenten står der i støv, sølesprut og snøfokk, og gjør så godt han kan. Men gravemaskinkjørerene skal bare ha bort noen steiner til, og disse må hjullasterne ta vekk for nyvåkne bilister kommer seg på arbeid om morgenen og til middagsbordet senere på dagen.

(Foto: John Fulland)

Hoppsann — hva var det?



På veg ut fra Lakselv en kveld fant vi disse runde tingestene i vegkanten av RV 6. De var runde med diameter ca. 60 cm, og i midten et 10 cm stort hull. Min 4 år gamle datter visste straks beskjed: Det var to av Trollmors ustekte smultringer som hadde trillet ut av vinduet da et av trollbarna forsøkte å lure til seg en smaksprøve. Og dette virket ikke så dumt, for de lignet til forveksling overdimensjonerte smultringer. Av kjentfolk har vi fått vite at det finnes mye rart inne i fjellene rundt Lakselv, så — hvem vet?

(Foto: John Fulland)