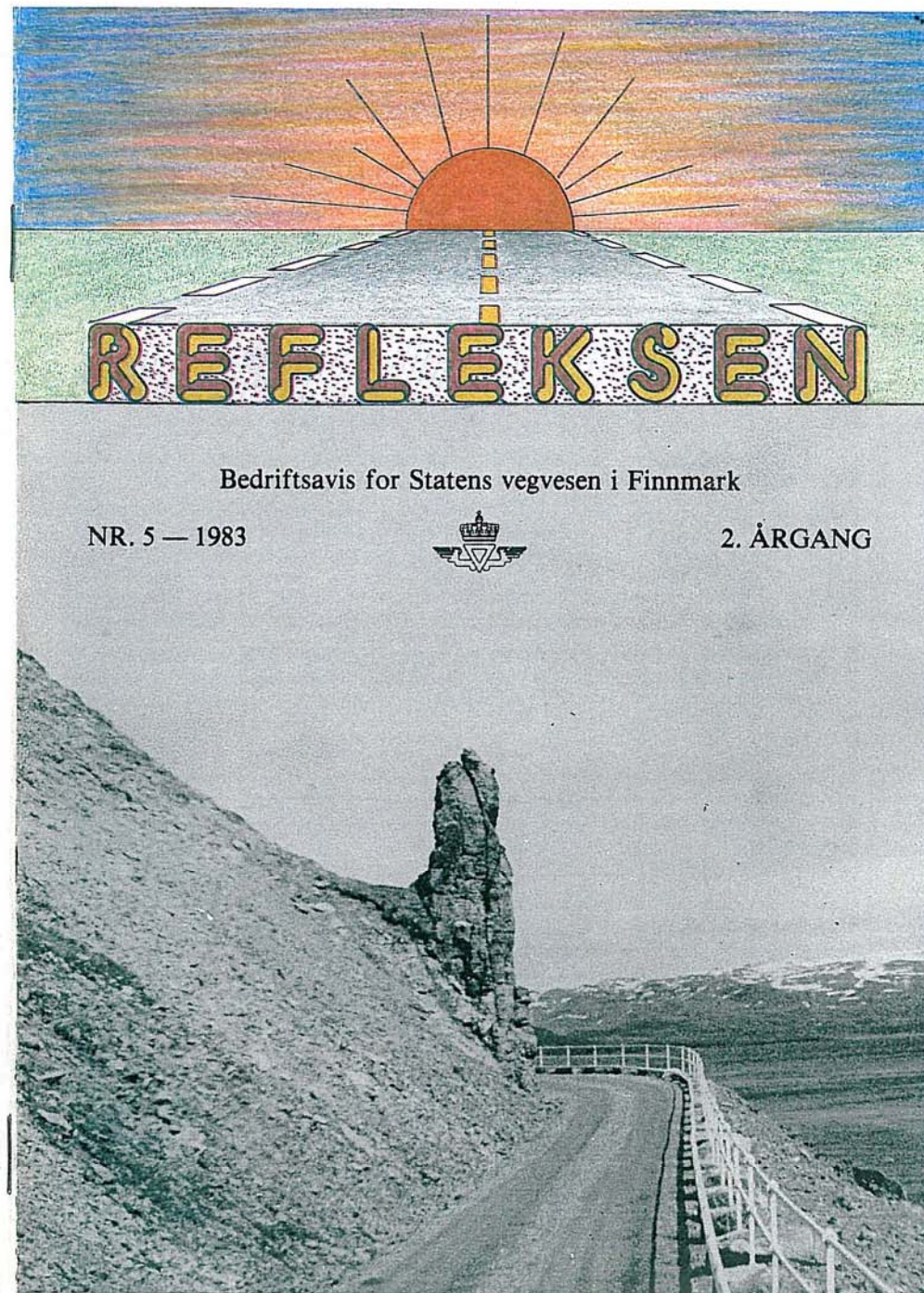


MASSEKORSBÅND

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

Et år hvor Finnmark har markert seg	3
Statsbudsjettet for 1984	4
I veien for vegen — eller?	9
Vegdirektoratet har talt om Nordkynvegen ..	14
Masi får vegkontakt over elva om ett år ...	17
Ifjordfjellet får fast dekke	20
Omfattende hørselskontroll for utedrifter ..	22
Gode erfaringer med små rundkjøringer ..	25
Lite punktlig og har lav arbeidsytelse	27
Gamle minner	28
Varm afrikahilsen til vintermørke Finnmark	30
Fra undergrunnsbevegelse til «myk trafikkveg»	34
Større vekt på bemanningsspørsmål	37
Handlingsplan for Aksjon Publikum	39
Livsfarlig og ulovlig	41
Det er vilje til å bedre trafiksikkerheten i fylket	42
Egen trafiksikkerhetsplan for Finnmark ..	43
Lag et opplegg som passer for deg	44
Behov for obligatorisk mopedfører- opplæring	46
Nå er det tøfft å bruke refleks	48
Dagens biler med for store fartsressurser ..	49
Glade gaul på Gol	50
Vegetatens landsforening skolerer sine til- litsvalgte og forbereder datahverdagen ..	52

Vegfolk forteller

heter en programpost på radios P1 som starter opp 13. januar. Sendingene går fra kl. 22.30, og allerede i det første programmet får vi stifte bekjentskap med Jakob Karlsen fra Finnmark. Også i det andre programmet 10. februar er Finnmark representert, da med Nelly Furu, som vi også har bilde av på midtsiden i dette nummer. De neste sendingene går 24. februar og 9. mars, og det er Kjell Hegdalstrand som presenterer vegfolkene.



Et år hvor Finnmark har markert seg

Et år er et snart tilbakelagt. Nok et år med trange budsjetttrammer, innsparinger og nedskjæringer. Likevel har 1983 vært et år hvor vegvesenet i Finnmark har markert seg, ikke bare innen fylket, men også på landsbasis. Høydepunktet var uten tvil åpningen av Vardø-tunnelen. Hele Norge fikk muligheten til å følge Hans Majestet Kong Olavs markering av den offisielle åpning av Vardøs fastlandsforbindelse under havet — landets første undersjøiske trafikk tunnel. La oss heller ikke glemme den oppmerksomhet forlengelsen av E-6 til Kirkenes fikk, og vi er ubeskjeden nok til å trekke fram bedriftsavisas mottakelse. Ett år har «Refleksen» nå vært det interne organ for Statens vegvesen, Finnmark. Av reaksjonene å dømme er bedriftsavisen på riktig veg, og mange positive uttalelser tyder også på at «Refleksen» er viktig som en informasjonskilde til miljøet utenfor etaten. Vi vil bare henstille til alle om å bruke bedriftsavisen. «Refleksen» er til for å brukes.

I dette julenummeret av «Refleksen» tar vi en titt på neste års budsjett, og selv om det fortsatt er uttrykk som «nedskjæring» og «innsparing» som dominerer, er det jo en trøst å vite at vegdirektør Eskild Jensen forsikrer at det er ingen fare for å måtte si opp fast ansatte.

Kulturminner er også et tema i dette nummeret. Er de i veien for vegen — eller? Dette spørsmålet stiller Bård Jørgensen og Ola Melby fra Tromsø Museum i en meget interessant artikkel. De redegjør for hva et kulturminne er og hvorfor de bør bevares. Det er ikke til å legge skjul på at vi har hatt en del uheldige tilfeller i forhold til ønsket om å bevare mest mulig kulturminner, men dette skjer ihvertfall ikke bevisst fra vår side. Våre folk er sitt ansvar bevisst og vil ytterligere bestrebe seg på å unngå å ødelegge denne viktige arven fra vår fortid som finnes skjult i terrenget.

Av andre saker i vårt julenummer kan nevnes at her finnes lesestoff fra det solvarme Afrika, via Gol til Alta og Nordkyn.

Vi ønsker alle en riktig GOD JUL og et GODT NYTTÅR.

BjaLa.

Forsidebilde: «Akkanjarga-stabba» i Kvalsund. Bildet er tatt ca. 1955. I dag går veien på oversiden, men denne samiske offersteinen er bevart.

(Foto: Ø. Vorren)

STATSBUDSJETTET FOR 1984:

Reell nedskjæring til nye veger

Selv om bevilgningen til vegvesenet neste år øker om lag like mye som den har gjort i de siste årene, går en stadig mindre del av midlene til bygging av nye veger. Årsaken er at administrasjon og vedlikehold av de vegene vi allerede har tar en stadig større del av kaka.

Totalt er det på neste års vegbudsjett øremerket 2.506 millioner kroner til bygging av nye veger. Det er 61 millioner kroner mer enn Stortinget bevilget i fjor. Men regner man med prisstigningen, vil det bli en reduksjon i vegbyggingen neste år.

Regjeringen varsler i budsjettforslaget at vegvesenet skal redusere sin andel av vegbyggingen etter hvert som ansatte i etaten slutter. En noe høyere andel blant private entreprenører vil øke fleksibiliteten i vegarbeidet, mener Regjeringen.

Den foreslåtte bevilgningen til riksveganlegg på 2.506 millioner kroner foreslås fordelt slik på de nordligste fylkene: Sør-Trøndelag 108,8 mill. kroner, Nord-Trøndelag 114,0 mill., Nordland 314,7 mill., Troms 131,6 mill. og Finnmark 136,9 mill. kroner.

Mer til fylkesvegene

Fylkeskommunene vil neste år få 884 mill. kroner i statstilskudd til fylkesvegene og det er 58 mill. kroner mer enn i år. Av denne bevilgningen er 15 mill. kroner øremerket til «Aksjon Skoleveg» — det samme som i år.

De nordligste fylkene får følgende tilskudd til sine vegutgifter: Sør-Trønde-

lag 59,7 mill. kroner, Nord-Trøndelag 62,2 mill., Nordland 90,1 mill. kroner, Troms 62,8 mill. og Finnmark 30,3 mill. kroner. Akershus fylke får heller ikke neste år tilskudd til fylkesvegene, som det eneste fylket.

Mindre tilskudd til ferjene

Regjeringen foreslår at staten neste år skal gi 394 mill. kroner i statstilskudd til drift av ferjedriften. Det er 43 mill. kroner mindre enn bevilget for i år. Forslaget bygger på at takstene skal økes med 7 prosent fra nyttår, og at ferjetrafikken vil øke med tre prosent for kjøretøyer og to prosent for persontrafikken. Ferjeselskapene skal ifølge budsjettforslaget spare inn ni mill. kroner i form av rasjonalisering og effektivisering av sin virksomhet. Arbeidet med å finne fram til et nytt takstsystem pågår fortsatt. Regjeringen vil fremme et eventuelt forslag for Stortinget før det settes ut i livet.

STATSBUDSJETTET FOR 1984:

Mange store oppgaver å ta fatt på i Finnmark, og

137 millioner til riksvegene i fylket

I skrivende stund er statsbudsjettet for 1984 enda ikke vedtatt av Stortinget. Ut av Stortingsproposisjonen har vi tatt budsjettforslaget for vegvesenet i Finnmark, og det gir en god pekepinn på hva vi vil få å rutte med til anlegg for neste år. Av de største postene kan nevnes at Nordkynvegen får 14 millioner, Gednje — Berlevåg 13 mill. og Øksfjordvegen 11 mill. Hele 36,7 mill. kroner går til E-6, men de pengene skal fordeles på mange anlegg mellom Troms grense og Kirkenes.

Etterfølgende tabell viser fordelingen på strekninger i h.h.t. investeringsprogrammet i 85, bevilget 1982—83 og bevilgningsforslag for 1984. St.meld. nr. 80 for 1980—81 om NVP 1982—

Alle beløp i 1984-kroner				
Rv. nr.	Strekning	Investeringsprogram NVP Mill. kr	Bevilget hittil Mill. kr	Forslag 1984 1 000 kr
E 6 ¹⁾	Troms grense — Kirkenes kai	167,0	83,2	36 700
92 ¹⁾	Riksgrensen — Troms grense	3,0	4,6	4 000
94	Skaidi — Hammerfest kai	24,8	11,0	4 000
95	Olderfjord — Kåfjord	—	3,9	1 500
98	Vardø fastlandsforbindelse	21,2	27,1	6 000
882	Langfjordbotn — Øksfjord	—	—	11 000
883	Nyvoll — Lille Lerresfjord	18,1	10,4	3 000
886	Bjørkheim — Bjørnstad	9,0	3,8	3 000
888	Kåfjord — Gamvik med arm til Kjøllefjord	27,1	19,0	5 500
888	Kalak — Hopseidet	48,0	6,3	14 000
888	Hopseidet — Mehamn bru	24,8	11,3	5 500
889	Smørfjord — Kokelv	14,6	12,0	3 000
889	Snøfjord — Haveysund	15,1	—	3 000
890	Tana bru — Gednje	24,1	11,5	2 000
890	Gednje — Berlevåg	36,1	21,3	13 000
891	Gednje — Båtsfjord	37,6	13,7	10 000
—	Til disposisjon	—	5,4	2 000
—	Spesielle trafikksikkerhets- og miljøtiltak	30,0	25,7	9 700
—	Øvrige strekninger	58,4	30,8	—
	Sum	558,9	301,0	136 900

¹⁾ Rv. 6 Troms grense—Lakselv, rv. 96 Lakselv—Karasjok, rv. 92 Karasjok—Tana bru og rv. 6 Tana bru—Kirkenes kai er fra 15. august 1983 betegnet E 6. Fra samme dato inngår tidligere rv. 96 Karasjok—riksgrensen v/Anarjokka bru i rv. 92 og tidligere rv. 6 Lakselv—Tana bru inngår i rv. 98.

STATSBUDSJETTET FOR 1984:

E-6 Troms grense — Kirkenes kai

Bevilgningen vil bli brukt til videre arbeid med utbedring av parsellen Aisse-roaivve — Skaidi på helårsvegen over Sennalandet. Restoverslaget pr. 1. januar 1983 er 50 mill. kroner. Parsellen Varangerbotn — Gandvik er blitt for-sinket og får sluttbevilgning i 1984. Ut-bedringsarbeider vil fortsatt pågå på parsellen Gandvik — Bugøyfjord og Neiden — Høybuktmoen. Restovers-lag pr. 1. januar 1983 for parsellen er henholdsvis 32 og 21 mill. kroner.

Honningsvåg — Nordkapp

Det ble gitt bevilgning i 1983 med 4 mill. kroner som første bevilgning for ombygging til helårsveg til Skarsvåg. Anlegget er i Norsk Vegplan forutsatt startet i perioden 1982—85. Da plan-leggingen av helårsvegen har vært mer tidkrevende enn antatt, og anleggsstart ikke kan ventes før i 1985, foreslås ikke bevilgning for 1984. Restoverslag pr. 1. januar 1983 er 29 mill. kroner.

Rv. 98 Vardø fastlandsforbindelse

De planlagte restarbeidene har vist seg å bli mer kostnadskrevende enn forut-satt. Den foreslåtte bevilgning utgjør sluttbevilgningen for prosjektet.

Rv. 882 Langfjordbotn — Øksfjord

Samferdselsdepartementet foreslo i St. meld. 1982—85 nr. 80 for 1980—81 Om Norsk Vegplan 1982—85 å utsette prosjektet til en senere vegplanperiode. Stortinget overførte imidlertid 28,5 mill. kroner til Rv. 882 slik at arbeidet med å gi Øksfjord helårs vegutløsning kunne startes.

Eksisterende veg mellom Storvik og Bardines er svært rasfarlig over en strekning på om lag 4 km og er derfor

stengt om vinteren. På grunn av spe-sielle geologiske forhold i området er det foreløpig kun godkjenning på en om lag 2 km lang tunnel fra Bardines mot Storvik. Ytterligere undersøkelser pågår for å avklare linjeføringen vide-re. Bevilgningen vil bli brukt til å starte tunneldriften på den godkjente parsel-len.

Foreløpig kostnadsoverslag for hele den rasfarlige strekningen er 70 mill. kroner.

Rv. 888 Kalak — Hopseidet «Nordkynvegen»

Bevilgningen vil bli brukt til videre ar-beid på parsellen Bekkarfjord — Hopseidet. Det foreligger godkjente planer fra øverst i Smielvdalen og til Hopseidet. Det er i 1982 og 1983 utført anleggsarbeider i Smielvdalen, og par-sellen vil i store trekk være ferdig i lø-pet av 1983. Vegplanleggingen videre sørover mot Bekkarfjord synes van-skeligere, og planprosessen er ikke fullført. Dersom traséutvalget kan av-klares i løpet av 1983, vil anlegget kun-ne gå som planlagt og være ferdig i 1986. Restoverslag pr. 1. januar 1983 er på 64 mill. kroner.

Rv. 889 Snøfjord — Havøysund

I budsjettproposisjonen for 1983 ble det gitt en vurdering av fremdriftsplan-er for de store vegutløsningsprosjekt-ene i Finnmark. I denne vurdering gikk departementet bl.a. inn for oppstart-ing av Rv. 889 Snøfjord — Havøysund i 1985 med bygging av Havøysund bru. Fylkesutvalget i Finnmark har flere ganger gått inn for at oppstartingen av vegen mellom Snøfjord og Havøysund må framskyndes, senest i forbindelse med behandlingen av 1984-budsjettet. På denne bakgrunn og etter en nærme-re vurdering av arbeidsopplegget på

STATSBUDSJETTET FOR 1984:

fastlandssiden i Havøysund, foreslår departementet 3,0 mill. kroner her i 1984, som i hovedsak vil bli brukt til å begynne arbeidet med tilstøtende veg. I tillegg er departementet innstilt på å gi anlegget 3,0 mill. kroner av distriktsut-byggingsmidler over kap. 1325, post 43, i 1984. Hele prosjektet inklusive bru er kostnadsberegnet til om lag 110 mill. kroner.

Rv. 890 Gednje — Berlevåg

Bevilgningen vil bli brukt til fortsatt arbeid med helårsvegen over Kongs-fjordfjellet. Arbeidet er blitt og vil bli konsentrert om først å fullføre parsel-

lens høyfjellsstrekning. Vegplanens forutsetning om ferdig helårsvegfor-bindelse innen 1985 synes derfor å bli oppfylt. Det vil også bli drevet utbed-ringsarbeid mellom Kongsfjord og Be-levvåg. Restoverslag for parsellene pr. 1. januar 1983 er på 65 mill. kroner.

Spesielle trafiksikkerhets og miljøtiltak

Den foreslåtte bevilgning er i hovedsak tenkt brukt til gang- og sykkelveger i krysskanalisering, blant annet i Kirke-nes og Alta.

Etterfølgende tabell viser fordelingen på programmer av Norsk Vegplans investerings-

program 1982—85, bevilgning for 1982—83 samt bevilgningsforslag for 1984.

Alle beløp i mill. 1984-kroner			
Program	NVP's investerings-program	Bevilget hittil	Forslag 1984
1. Nye veg- og ferjesamband	143,0	85,9	34,8
2. Bedring av eksisterende veg- og ferjesambands trans-portstandard	375,3	185,4	90,8
3. Bedring av miljø, trafiksikkerhet og trafikkavvik-ling i tettbygde områder	40,6	29,7	11,3
4. Refusjoner	—	—	—
Sum	558,9	301,0	136,9

Etterfølgende tabell viser visse vegstan-dardkomponenter i 1982, forventet status 1.

januar 1985 og Norsk Vegplans forutsetning pr. 1. januar 1986.

Vegstandardkomponent	Status pr. 1. jan. 1982	Anslag pr. 1. jan. 1985	Forutsatt i NVP pr. 1. jan. 1986
<i>Tillatt akseltrykk (andel i %)</i>			
Andel med 9 tonn eller mer	40	69	62
Andel med 10 tonn	40	63	62
Andel med telerestriksjoner	40	69	62
<i>Vegdekke (andel i %)</i>			
Andel med fast dekke	71	89	89
<i>Gang- og sykkelveger</i>			
Antall km bygget i alt.	10	25	39

STATSBUDSJETTET FOR 1984:

Etterfølgende tabell viser visse ulykkesforhold, basert på antall politiregistrerte ulykker (det vil si også endel ulykker uten personskade).

År	Antall politiregistrerte ulykker		Ulykker pr. mill. vogn km		Antall fotgjenger- og syklistulykker	
	Fylket	Fylkets andel av tot. antall ulykker i %	Fylket	Landet	Fylket	Andel av totalt for landet i %
1979.....	75	1,3	0,22	0,39	13	1,2
1980.....	91	1,8	0,27	0,34	13	1,2
1981.....	96	1,9	0,28	0,33	15	1,3

Administrasjonsbudsjettet 1984:

Nedskjæringene rammer reisevirksomheten

Administrasjonsbudsjettet for vegvesenet i Finnmark lyder på 6,2 mill. kroner hvis Stortinget godkjenner de foreslåtte bevilgninger. Av disse midlene er det 129.000 kroner som skal gå til lokal opplæring. Her tas det forbehold for lokale opplæringsforhandlinger. Administrasjonssjef Asbjørn Anthonsen sier i en kommentar til Reflekser at budsjettet er redusert med 200.000 kroner, og at det nødvendigvis må bli reisevirksomheten som rammes av nedskjæringene.

I tillegg til de 6,2 millioner kroner vegadministrasjonen er tildelt for «varer og tjenester», er det også tildelt 1,3 millioner til vikarer, overtid, ekstrahjelp og rengjøringspersonell. I et brev fra vegdirektoratet til vegkontoret i Finnmark angående tildeling til vegadministrasjonen 1984, heter det at tildelingen til vikarer, overtid og ekstrahjelp er foretatt på grunnlag av antall tilsatte i hvert fylke. Når det gjelder tildelingen på vikarer, vil det gis adgang til å søke om tillegg hvis ekstraordinære forhold kan dokumenteres. Bruk av ekstrahjelp forutsettes bare benyttet i biltilsynet, med mindre det skulle være

helt spesielle forhold ved vegkontoret som nødvendiggjør bruk av ekstrahjelp. Det heter videre i brevet at alle fylker må legge opp til å klare seg med de midler som her blir stillet til disposisjon. Bare ved helt *ekstraordinære* forhold der det dreier seg om *betydelige* beløp er Vegdirektoratet villig til å vurdere tilleggsbevilgning.

Ramme for 1985

I brevet gjøres det også oppmerksom på at Finnmarks ramme for «varer og tjenester» for 1985 er satt til 6,1 mill. kr.

Kulturminner i vegen:

I veien for vegen — eller?

Av Bård Jørgensen og Ola Melby, Tromsø Museum.

I vegvesenet har en flere ganger stått overfor følgende situasjon: Dyre anleggsmaskiner er kjørt ut og et arbeidslag er i full gang med arbeidet. Plutselig støter man på områder med noen merkelige formasjoner; en «haug med stein» og/eller ei «vanlig naturlig grop». Tromsø Museum dukker opp og arbeidet stanses inntil videre.

Hva skjuler seg egentlig bak disse tilsynelatende uinteressante og beskjedne funn. Steinrøysa kan være ei gammel grav, og gropa et tidligere fangstanlegg for villrein. Men hvorfor må arbeidet stanses p.g.a dette? Kulturminner og kulturminnelov er begreper som svirrer i lufta. Vegvesenets folk, hvordan skal de forholde seg i en slik situasjon? Dette er noe av det vi vil ta opp i denne artikkelen.

Hva er et kulturminne?

Et kulturminne er spor etter menneskelig virksomhet fra fortida. Kulturminner deles ofte opp i to grupper; faste kulturminner (f.eks. samisk offersted, boplass med tilhørende ilsted etc.) og løse kulturminner (gjenstander).

Alle kulturminner fra før reformasjonen 1537 er automatisk fredet iflg. Lov om Kulturminner. Det samme gjelder samiske kulturminner eldre enn 100 år. Med andre ord omfatter fredningsbestemmelsene rester og spor etter alle kjente befolkningsgrupper i Finnmark gjennom tidene; same, kvæn og nordmann.

Hvorfor bevare kulturminner?

Kulturminnene inneholder opplysninger om ulike forhold i et område i nær/fjern fortid. I Finnmark tar

skriftlig kildemateriale først til å flyte rikere på 16-1700-tallet. Før dette utgjør kulturminnene omtrent det eneste materialet til belysning av ulike forhold her. Finnmarks kulturhistorie har forøvrig ennå mange «blanke ark». Kulturminnene utgjør derfor et viktig materiale i arbeidet med å fylle disse sidene.

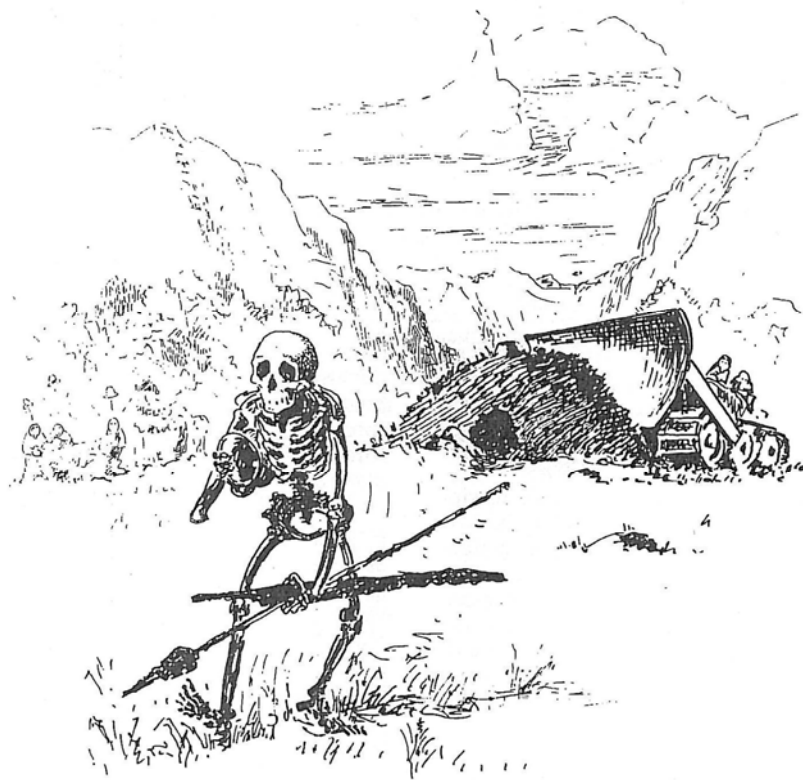
Et kulturminne inngår som en del av det stedlige kulturlandskapet og er med på å gi dette sitt særpreg. Å stå ved ei gravrøys, et fangstanlegg, en boplass m.v. gir mange en opplevelse av nær «kontakt» med tidligere generasjoner på stedet. Kvenske og særskilt samiske kulturminner står i en særstilling i så måte. Årsaken er jo nettopp at det her dreier seg om kulturminner som enten eksisterer innenfor eller har direkte tilknytning til en levende kultur.

Grunnleggende dokumentasjon og vitenskapelige undersøkelser av kvensk og samisk kultur har derfor stor identifikasjonsverdi for disse gruppene. En slik nærmere påvisning og dokumentasjon av de kulturelle røtter har betydning både for den enkelte, og for ulike etnisk grupper. Det vil igjen kunne føre til en bevisstgjøring om deres egen kulturbakgrunn og utvikle et kulturelt fellesskap. Særsilt viktig er dette for en etnisk minoritetsgruppe som same- ne hvor det foreligger bare få skriftlige kilder til dens forhistorie.

Siden steinalderen preges Finnmark av

forholdet mellom hjemlige tradisjoner og fremmede impulser. «De tre stammers møte» — same, kven og nordmann — er gode stikkord her. Hvert tidsrom, hver gruppe har sine kulturelle særdrag. Dette har gitt mange forskjellige typer og et stort antall kulturminner i fylket — også når vi ser dette i landsmålestokk.

Det er vårt ansvar å ta vare på denne kulturarven. Dette gir oss forpliktelser overfor både nåværende og kommende generasjoner. Også av den grunn bør flest mulig kulturminner helst ligge urørt for framtida.



Så enkelt alt hadde vært hvis bare kulturminnet kunne gå av seg sjøl . . . !

(Fritt etter G. Helgen 1972)

Kulturminnevern og vegutbygging; en uløselig motsetning?

Erfaring fra en del enkelttilfeller kan tyde på at det finnes en reell motsetning mellom utbygger og kulturminneverner. Selvfølgelig finnes det ulike interesser, men vi vil hevde at dette ikke på noen måte er noen uløselig konflikt. Tvert imot; utbygging og kulturminnevern kan dra gjensidig nytte av hverandre.

En veg kan øke tilgjengeligheten til et viktig kulturområde, og med litt forsiktighet kan kulturminnene presenteres for de vegfarende på en måte som ikke setter kulturminnene i fare for å bli ødelagt. En har dermed bidratt til å spre verdifull kutlruhistorisk informasjon om et område, hver etat på sin måte.

På det mer formelle plan vil også de undersøkelser Tromsø Museum foretar komme planleggingsmyndighetene til gode. Dessu tidligere i planleggingsfasen kulturvernmyndighetene får uttale seg, jo enklere og billigere vil det være å justere planene, og f.eks. markere i terrenget hvor de viktigste kulturminnene befinner seg. Derfor er det også fastslått i kulturminneloven hvilke rettigheter og plikter de ulike parter har på dette felt.

En fare er imidlertid at de ulike befaringer og registreringer som blir foretatt av Tromsø Museum tas som et endelig og fullstendig bilde av antall og type kulturminner. Det er viktig å huske på at det kan «dukke opp» nye og hittil ukjente kulturminner. Det kulturhistoriske «bilde» av et område kan derfor aldri bli fullstendig. Nye metoder, teknikker og ikke minst ny informasjon vil kunne avdekke et nytt bruddstykke av en tidligere virkelighet. En god huskeregel er derfor: Lytt til Tromsø Museum og lokalbefolkningen. Unngå konflikt. Det er billigst på alle måter.

For de som er ute på selve anlegget fortøner selvsagt virkeligheten seg noe annerledes enn for planleggeren. De har gjerne mindre bakgrunnsinformasjon og konkrete opplysninger. Hva gjør en så når kulturminnene er i vegen — i bokstavelig forstand. Ut fra et rent effektivitetssynspunkt kunne en tenke seg følgende løsning: «Kjør igjennom, stå på og bli ferdig med jobben!» Ut fra behovet og interessen for å vite noe om sin egen og områdets forhistorie, er en slik «løsning» som å rive ut akkurat de sidene av ei god kriminalbok hvor løsningen på «mysteriet» rulles opp og presenteres for leseren. Uten alle opplysninger kan en ikke si noe sikkert eller ha noen formening om hvem som var morderen. Og uten kulturminnene kan en heller ikke si noe sikkert eller få noen helhet i hvordan området ble brukt av tidligere generasjoner og befolkningsgrupper. Et enkelt funn eller en detalj i krimboka, betyr kanskje ikke så mye alene. Men satt i system med andre steder og andre forekomster kan det skape en meningsfylt helhet. Og for de fleste er det av interesse å vite hvordan og hva som foregikk i et område i eldre tid. Hvem bodde her og hva levde de av?

Den «raske og effektive» løsning viser seg også i praksis lite egnet. Den fører gjerne til unødvendig og betydelig merarbeid. Hverken administrativt eller økonomisk fortøner dette seg som effektiv bruk av ressurser. Både vegvesenet og Tromsø Museum har flere eksempler på dette.

Vår hensikt med denne artikkelen er selvfølgelig ikke å skjule alle evt. motsetninger under et teppe av prat. Tromsø Museum har forårsaket forsinkelser i utbyggingsplaner. Noe av årsaken til dette er *enormt mange saker* 1 — 2 nye pr. dag, som alle krever arkivundersøkelser og evt. grundigere registreringer), for få ansatte øremer-

ket kulturvernssaker og ikke minst stort virkeområde. Tromsø Museum har iflg. kulturminneloven plikt til å uttale seg om alle planer som medfører fysiske inngrep i naturen nord for Saltfjellet. Innenfor disse begrensninger forsøker vi å behandle slike saker så raskt og ubyråkratisk som mulig.

Dette bringer oss igjen tilbake til nødvendigheten av å motta — og vurdere — opplysninger fra lokalbefolkningen om kulturminner som står i fare for å bli slettet ved veganlegg — uansett om disse er påviste tidligere eller ikke. Det er ikke snakk om «angiveri», men viktige kulturhistoriske verdier. På sikt vil en slik gjensidig informasjon også ut-

vikle og bevare et godt forhold til utbyggeren, det være seg stat, kommune eller privatperson. Informasjon og forståelse er her stikkord. Tromsø Museum må nødvendigvis spille en sentral rolle her. Skulle det dukke opp noe uforutsett — ta derfor kontakt med oss snarest!

Forfatterne:

Bård Jørgensen arbeider på samisk etnografisk avd. og arbeider spesielt med vassdragssaker og samisk kulturminnevern. Ola Melby arbeider på arkeologisk avd. og har spesielt med den arkeologiske del av kulturminnevernet i vegsaker.

Anleggssjef Tor O. Lid:

— Vi har stor forståelse for verdien av kulturminner

— Vegvesenet har stor forståelse for betydningen av å bevare våre kulturminner. Det har dessverre skjedd at vi under anleggsarbeide har kommet i skade for å ødelegge kulturminner. Det beklager vi, samtidig som vi forsikrer at det ikke skjer bevisst.

Dette sier anleggssjef Tor O. Lid ved vegkontoret i en kommentar til denne artikkelen om kulturminner fra Tromsø Museum. Lid har forståelse for Tromsø Museums problemer på grunn av underbemanning og sterkt arbeidspress, men kunne likevel tenkt seg en noe bedre avklaring med hensyn til hvor kulturminnene eventuelt befinner seg før stoppordre gis.

— Å stoppe et helt anlegg er dyrt, og

kan koste ca. 50.000 kroner pr. dag. Hvis vi hadde fått en mer nøyaktig anvisning kunne vi stoppe arbeidet i det område hvor det er aktuelt, og derved spare store beløp i forhold til om hele anlegget stoppes, sier Lid.

— Vi er også sikre på at våre arbeidere ute i marka er sitt ansvar bevisst og forstår betydningen av å verne disse viktige minnene, sier anleggssjef Tor O. Lid.



Samisk offerstein — «Akkanjarga-stabba» — i Kvalsund ca. 1955. Vegen går nedenfor steinen.
(Foto: Ø. Vorren)



«Akkanjarga-stabba» 1982.
Vegen går nå på oversiden. Kulturlandskapet er tydelig endret.

(Foto: Ø. Vorren)

Vegdirektoratet har talt om Nordkynvegen:

Kombinasjonsløsning som tar hensyn til alle interesser

Midtlinjen fra Bekkarfjord med overgang til Vestre linje

Etter en grundig, men svært vanskelig avveining har Vegdirektoratet vedtatt en utbygging av Nordkynvegen som dels forsøker å ta hensyn til reindriftsnæringens interesser og dels til jordbruksinteressene og sterke lokalpolitiske ønsker. Samtidig har Vegdirektoratet også vurdert de vegtekniske og økonomiske sider. Vegdirektoratet går inn for en kombinasjonsløsning; at Nordkynvegen bygges etter Midtlinjen fra Bekkarfjord, opp Nikolasdalen og frem til Torskefjorddalen. Herfra skal vegen legges etter Vestre linje.



Vegvesenet er klar til å starte opp arbeidet fra Bekkarfjord neste år. Bildet er tatt fra anleggsleiren i Bekkarfjord og den vedtatte traseen går midt på bildet i bakgrunnen.

(Foto: Bjarne Langseth)

I et brev fra Vegdirektoratet vil vegkontoret i Finnmark heter det at et godt samarbeid mellom reineierne og vegmyndighetene i Finnmark bør kunne begrense de ulempene som Midtlinjevalget fram til Torskefjorddalen kan føre med seg: «Ved andre vegutbyggingsprosjekter i Nord-Norge har partene kommet sammen på et tidlig stadium og blitt enige om avtaler som regulerer både anlegg og drift av vegen,» sies det. Samarbeid bør også kunne begrense ulempene for natur og miljø.

«Vi henstiller til vegsjefen å ta tidlig kontakt med reindriftens representanter og naturvernkonsulentene i Finnmark både ved planlegging og bygging av vegen. Spesielt i Nikolasdalen må en på grunn av beiteområdene søke å unngå andre inngrep i terrenget enn det en lav enfeltsveg betyr,» understrekes det.

— Det har ikke vært en lett oppgave

for Vegdirektoratet å fatte et vedtak i denne kompliserte saken. — Men det er et sterkt og gammelt krav fra befolkningen om vegforbindelse. Dessuten har Stortinget vedtatt at vegen skal bygges. Gjennom den løsning vi har gått inn for, blir det også langt lettere å bygge fylkesveg til Laggo og Nervei. Dette er et forhold som Gamvik og Lebesby kommunestyre har ansett som svært viktige, sier vegdirektør Eskild Jensen. Vegstrekningen skal bygges som sommerveg. Kostnadene vil bli på omkring 54 millioner kroner og dermed omtrent det samme som om man hadde valgt Midtlinjen eller Vestre linje. Valget av Midtlinjen fra Bekkarfjord til Torskefjorddalen vil gjøre en senere ombygging til helårsveg noe rimeligere enn Vestre linje.

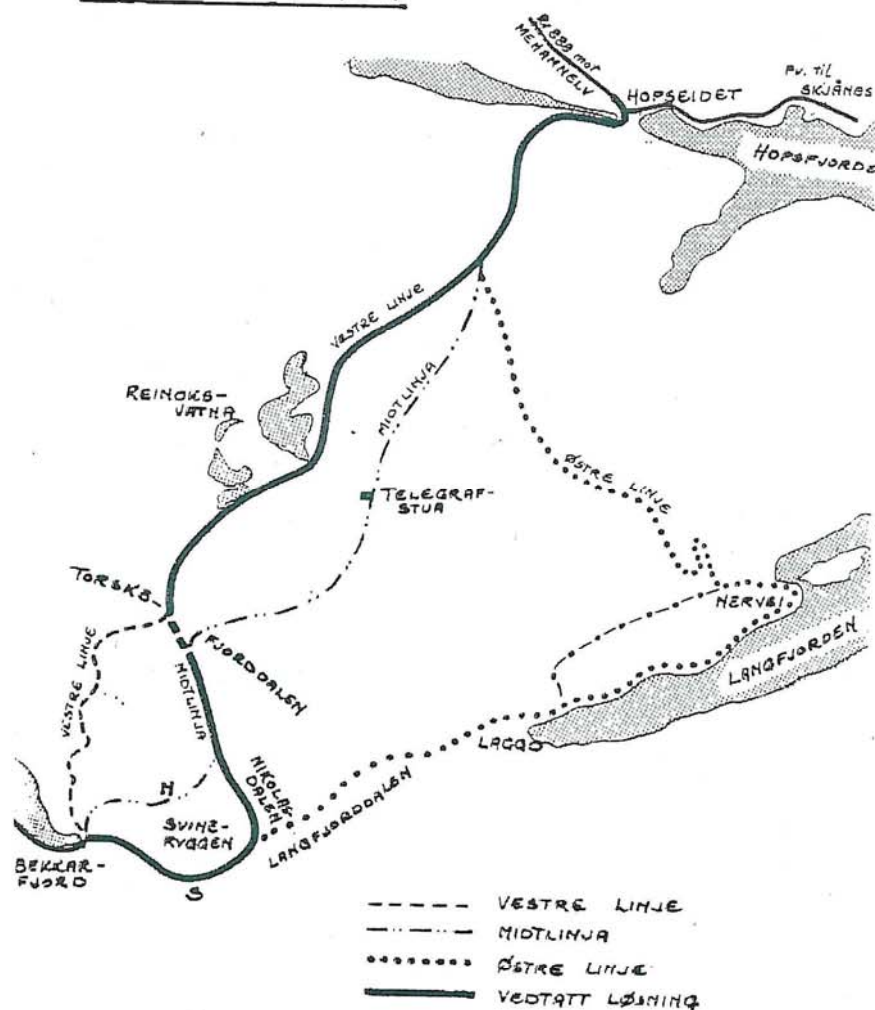
Dette vedtaket fra Vegdirektoratet kan ankes inn for Samferdselsdepartementet og ankefristen er 3 måneder.



Arbeidet med anleggsleiren i Bekkarfjord er godt i gang. Her er det oppsynsmannsboligen som er kommet opp, og flere brakker vil komme ut over høsten.

(Foto: Bjarne Langseth)

Rv 888 -
NORDKYNVEGEN



Kartet viser trasevalget slik Vegdirektoratet nå har vedtatt. Vegen vil følge midtlinja rundt Svineryggen, opp Nikolasdalen til Torskefjorddalen hvor den vil gå over på Vestre linje som følges til Smielvdalen og Hopseidet.

Vegvesenet bygger stor bru:

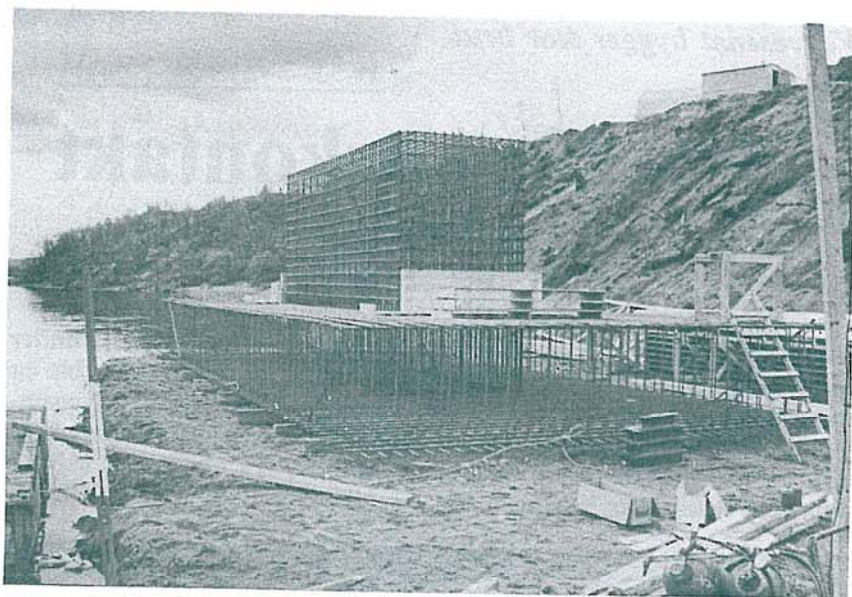
Masi får vegkontakt over elva om ett år

En av de største bruer vegvesenet i Finnmark har bygd er nå under oppføring i Masi. Arbeidet starta opp i mars, og selv om det ble en måneds stopp i sommer på grunn av fornminner, regner avdelingsingeniør Torbjørn Johansen med at brua skal være kjørbær i oktober/november 1984. Brua blir 138 meter lang og fra underkant såle til overkant dekke blir høyden 17 meter.



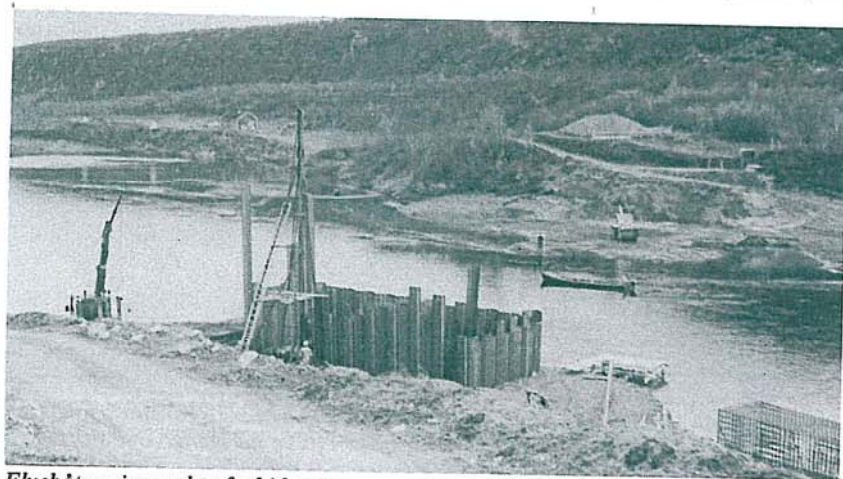
— Her skal biler kunne kjøre over om ett års tid, sier avd.ing. Torbjørn Johansen og peker over elva. Fundamenteringen til pilar 110 er nå igang. Det skjer med spuntsystem Larsen. Profilplater i størrelse 0,6 x 9 meter slås 8,5 meter ned fra vannstand. Deretter blir massen gravd ut av spunt og armeringskassen kan senkes ned og fundamentet støpes.

(Foto: Bjarne Langseth)



Fotografen var ikke villig til å låne bort sitt kamera for så å skride bak disse sprinkler medbringende ett stk. banan. Dette byggverk som veier 10 tonn er da heller ikke noe apebur, men armeringskassen som skal senkes ned når massen er gravd ut av spunter.

(Foto: Bjarne Langseth)



Elvebåten siger sakte forbi brutraseen og legger til ved elvebredden. Dette har vært den eneste måten å krysse elva på sommerstid. Nå er den tida snart over.

(Foto: Bjarne Langseth)

I konsesjonsbetingelsene for utbygging av Alta/Kautokeinovassdraget er det med at NVE bevilger det nødvendige beløp til bygging av bru over elva ved Masi. Brua er kostnadsberegnet til 8,5 mill. kroner. Den er prosjektert og skal bygges av Statens vegvesen, Finnmark.

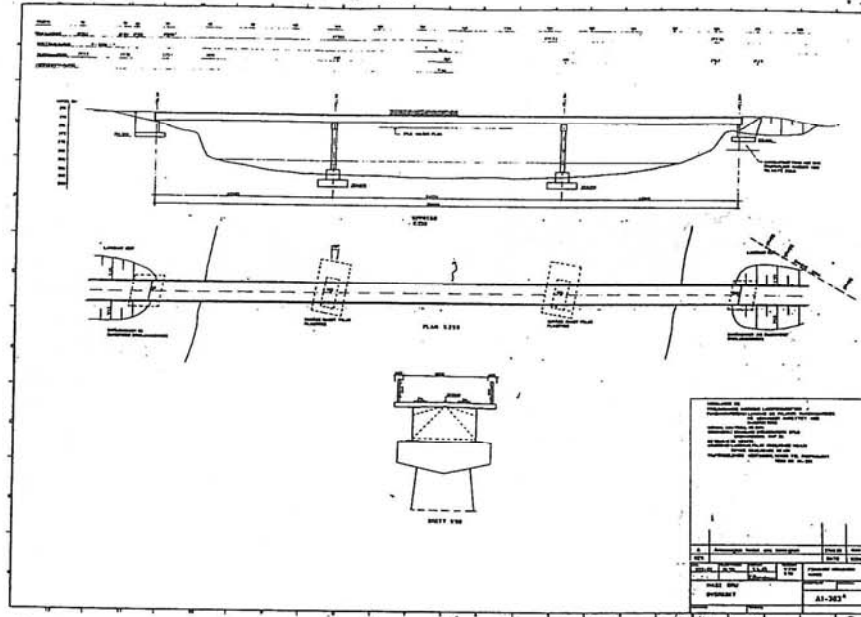
I mars i år startet det forberedende arbeidet opp og i slutten av mai var landkaret på vestre side ferdig. Da man skulle starte opp med arbeidet på østre side, ble det oppdaget at området innholdt fredede fortidsminner. Arbeidet ble stoppet i tida 1. juni til 7. juli. Vegvesenet fikk da muntlig beskjed om oppstart, men det ble fra Tromsø Museum gitt begrensninger med hensyn til utnyttelse av terrenget på østre side.

Den nye Masibrua blir 138 meter lang og bæres av to pilarer i elva. Brua fundamenteres etter spuntsystemet «Larsen». Profilplater i størrelse 0,6 x 9

meter slås ned 8,5 meter fra normalvannstand. Deretter blir massen gravd ut av spuntene ned til 5,5 meter under vannstand. En vel 10 tonns armeringskasse senkes ned og fundamentene støpes.

Pilar 110 på vestre side skal nå gjøres ferdig. Deretter bygges landkar på østre side. Når isen har lagt seg, vil pilar 164 bli bygd. Bjelkemontasjen mener Torbjørn Johansen vil kunne skje i mars/april neste år, og i oktober/november vil brua være kjørbær. Den forsinkelsen som oppsto ved stoppen i sommer vil nå bli tatt inn igjen ved at arbeidet går på to skift.

Det vil nok bli en gledens dag for Masis befolkning å få vegkontakt over elva, spesielt for dem som nå har elva som et skille mellom bosted og reinsflokk.



Dette er oversiktstegningen for Masi bru. Det skal altså bygges to pilarer i elva. På tegningen er det også markert det området som er arkeologisk fredet.

Forarbeide pågår for fullt:

Ifjordfjellet får fast dekke

Sommervegen over Ifjordfjellet skal få fast dekke. Forarbeidet har nå pågått siden etter ferien og man regner med at Ottadekket kan legges neste år. Dersom det blir bestemt at mer omfattende utbedringsarbeider skal gjøres, vil imidlertid dekkeleggingen måtte utsettes til 1985. Dette arbeidet inngår i Nord-Norge-programmet og det vil bli brukt ca. 1 mill. kroner på denne strekningen. Da arbeidet var trappet opp i september, var det ialt 17 enheter i arbeid på Ifjordfjellet.



Ialt 6 gravemaskiner var i arbeid på Ifjordfjellet i september måned. Aktiviteten var stor og resultatene uteblir ikke.

(Foto: Bjarne Langseth)

Det var stor aktivitet på Ifjordfjellet da Refleksen var på besøk i september måned. Men så var det også midt inne i en opptrappingsperiode med ialt 17 enheter i arbeid på denne strekningen. Dette forarbeidet til legging av Ottadekke startet opp i midten av august måned og i september ble arbeidet trappet opp. Det var da i arbeid 6 gravemaskiner, 3 hjullastere, 1 boregjeng, 6 lastebiler og en høvel. I oktober ble arbeidet trappet ned igjen til 3 gravemaskiner, 2 hjullastere, 1 boregjeng, 3 lastebiler og 1 høvel.

Avd.ing. Arild Varsi sier til Refleksen at man regner med legging av Ottadekke neste år. Det kan imidlertid hende at det blir gjort noe mer omfattende utbedringsarbeide og da må dekkelegginga utsettes til 1985. Men dette er ikke avklart enda.



Arbeidet innbefattet også fjellsprengning. Her er det Nils Larsen som gjør klar til skyting i en sving ikke langt fra Estur.

(Foto: Bjarne Langseth)

Ikke helårsveg

Selv om vegstandarden blir betydelig bedre med fast dekke og en del utrettinger, er det ikke snakk om at vegen blir ombygd til helårsveg, slik mange vegfarende har trodd. Utbedringen inngår i Nord-Norge-programmet og vil gjøre det lettere for trafikantene å ferdes over fjellet sommerstid. Vegen har vært i dårlig forfatning og det er spesielt merkbart nå når strekningene på begge sider har fått hevet standarden.

Det vil også bli vinterarbeid i området like overfor Sjurssjok i Vestertana. Arbeidet vil bestå av fjellsprengning for å rette ut farlige svinger.

Hørselsskader er vegvesenets største belastningssykdom

Vegvesenet følger opp arbeidsmiljøloven

— Bruker du hørselvern?

— Ja, men det er for seint.

Verneleder Arnold Kjæreng ved vegkontoret i Finnmark stiller ofte dette spørsmålet, og får dessverre altfor ofte det påfølgende svar.

Det er en kjennsgjerning at hørselsskader er den største belastningssykdommen vi har i vegvesenet, og det er naturlig nok utedrifta som er mest utsatt.

Nå har imidlertid Statens vegvesen tatt konsekvensen av det ansvar Arbeidsmiljøloven pålegger arbeidsgiveren med hensyn til undersøkelse og kartlegging av arbeidsmiljøet. En bil innredet med det nødvendige utstyr for hørselskontroll har nå snart testet alle ansatte i utedrifta i vegvesenet — og i høst var den i Finnmark.

Oppfølging av arbeidsmiljøloven

Denne landsomfattende hørselsundersøkelsen for vegvesenet er kommet i stand på bakgrunn av initiativ fra bedriftsoverlegen. Det er en direkte oppfølging av Arbeidsmiljølovens krav om at arbeidsgiveren skal sørge for registrering av personskade og sykdom som antas å ha sin bakgrunn i arbeidet eller forholdene på arbeidsplassen.

— Hørselsskade er den største belastningssykdom vi har i vegvesenet, og er naturlig nok mest lokalisert til utedrifta, sier verneleder Arnold Kjæreng. Årsaken ligger nok i støy fra de maskiner som betjenes, men vanlig trafikkstøy man blir utsatt for under arbeid på vegen representerer også en risiko for hørselen.

De eldre har størst problemer

Kjæreng opplyser også at det er en kjent sak at folk får hørselsskader i utedrifta, og det er spesielt de eldre som har de største problemene. Hørselsvern er først de seinere årene kommet inn i bildet og det var også mer støyende maskiner før. For mange eldre arbeidere kom hørselsvern og andre vernetiltak dessverre for seint.

Oppmålingsbil

Hørselsmålingene i vegvesenet utføres med en bil som er spesielt innredet til formålet. Akershus vegkontor har ansvaret for drifta av bilen, som tilhører Hamar bilutleie. Bilen har nå vært utlånt til de fleste fylkene, og det gjenstår bare tre fylker som ikke har fått



Dette er «testteamet» som i ca. en måneds tid har kjørt rundt med denne spesielle hørselsmålingsbilen for å teste hørselen på alle fast ansatte i utedrifta i Finnmark vegvesen. Fra venstre: verneleder Arnold Kjæreng, kontorassistent Jon Ragnar Morso og hovedtillitsmann Edvald Svendsen.

(Foto: Bjarne Langseth).

anledning til å gjennomgå denne hørselstesten.

I tillegg til at bilen er godt isolert er det inne i bilen plassert en spesiell audiometriboks. Inne i denne boksen sitter vedkommende som skal undersøkes. Selve testen foregår ved at en person sitter utenfor boksen og ved hjelp av et spesielt apparat sender toner som den undersøkende hører via hodetelefoner. Når signalene oppfattes markeres dette ved å trykke på en knapp. Tonene sendes med forskjellige frekvenser og styrke, og resultatet føres inn på et skjema. Også andre opplysninger av betydning for vurdering av hørselen føres inn på skjemaet i samarbeid med den undersøkte. Alle opplysninger blir så sendt inn til Vegdirektoratet og blir behandlet av en datamaskin.

Forebyggende arbeid

— Hva vil vegvesenet oppnå med en slik hørselskontroll, verneleder Arnold Kjæreng?

— Dette er spesielt forebyggende arbeid. Vi vil gjerne kartlegge situasjonen for å kunne bedre arbeidsmiljøet i etaten. Om tre år vil det avholdes en ny hørselstest og dataene vil da sammenlignes med disse for å se utviklingen.

Kjæreng legger til at utviklinga ikke har vært helt tilfredsstillende når det gjelder verneutstyr, og mange ganger kan det virke som om vi har råd til å vedlikeholde maskiner, men ikke mennesker.



Her er det Edvald Svendsen som er plassert i boksen og demonstrerer hvordan hodetelefonene skal sitte og hvordan signalene gis. Arnold Kjæreng sitter på plassen hvor han med et spesielt apparat kan sende signaler til boksen. Før testen starter, måles støynivået inne i boksen og det er forsøkt gjort lavest mulig ved isolering. I tillegg bør bilen plasseres på et stille sted.

(Foto: Bjarne Langseth).



Med dette apparatet kan Kjæreng sende signaler inn i boksen med forskjellig styrke og frekvens.

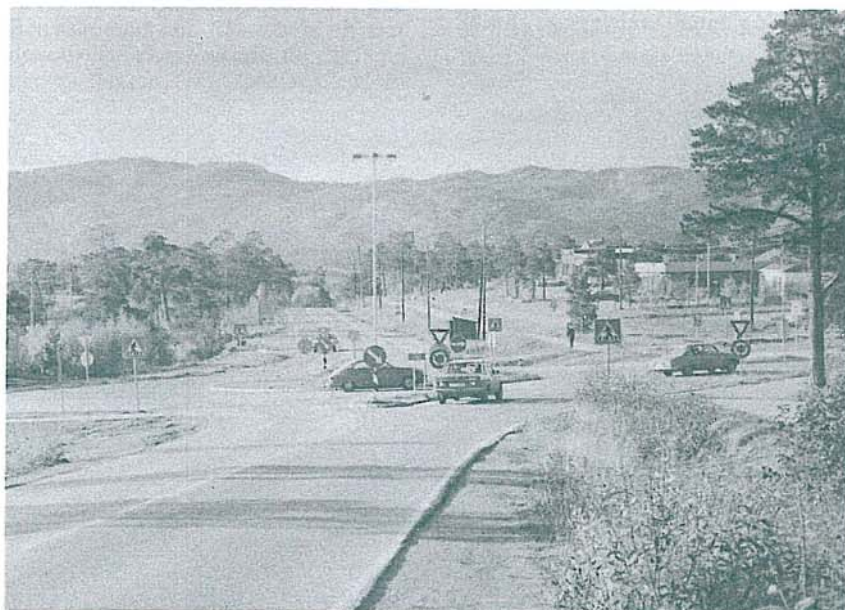
(Foto: Bjarne Langseth).

Maskinsvingen i Alta med i undersøkelse:

Gode erfaringer med små rundkjøringer

De små rundkjøringene, der trafikken inn mot rundkjøringen har vikeplikt, er preget av smidig avvikling, høy kapasitet og mindre risiko enn i sammenlignbare kryssstyper.

Dette er konklusjonen fra en rapport SINTEF avd. for samferdselsteknikk har utarbeidet på bakgrunn av erfaringer fra utvalgte rundkjøringer i Norge. Rundkjøringen ved Maskinsvingen i Alta var en av de utvalgte rundkjøringene.



Dette er Maskinsvingen i Alta som etter ombyggingen til rundkjøring er blitt et mye sikrere kryss i henhold til de erfaringene som er lagt fram i SINTEF-rapporten.

(Foto: Bjarne Langseth)

Denne før/etter -undersøkelsen som er gjort i seks rundkjøringer i Norge, utført av SINTEF bekrefter de positive erfaringene som er gjort i England med denne krysstypen. Man har gode erfaringer med små rundkjøringer også i Norge. Det er klart at hastighetsnivået i et kryss har stor betydning for sikkerheten. Målinger i forbindelse med denne undersøkelsen viser at de nye rundkjøringene reduserer hastighetsnivået i de fleste tilfartene. Undersøkelsen har også vist at disse krysstypene ikke fører til noen spesielle problemer for gang-/sykkeltrafikk i forhold til andre krysstyper.

Lavt risikonivå

For å få vurdert hvordan ombyggingen virker på sikkerheten, er det sett på politirapporterte ulykker med personskade før og etter ombygging. Antall



Også Kvilekrysset i Alta har fått rundkjøring. Også her er erfaringene gode med hensyn til reduksjon av ulykker og flyt i trafikken.

ulykker pr. år i de seks kryssene er redusert fra 7,3 til 2,9, dvs. en ulykkesreduksjon på 60 prosent.

Gjennomsnittlig for rundkjøringene er ulykkesfrekvensen beregnet til 0,08 personskadeulykker pr. million kjøretøypasseringer. Sammenlignet med andre krysstyper er dette lavt. Vanlige verdier f.eks. signalregulerte kryss er ca. 0,19 — 0,24. Dersom den positive tendensen holder seg, vil rundkjøringene være blant de mest trafikksikre krysstyper vi har.

Ingen ulykker i Alta

Maskinsvingen i Alta, som var med på undersøkelsen, har en årsdøgnsstrafikk på 9.000. Før ombygging til rundkjøring var ulykkesfrekvensen 0,07, etter ombygginga har det ikke vært registrert ulykker i dette krysset.

Den norske vegarbeider er

lite punktlig og har lav arbeidsytelse

«De norske vegarbeidere er stort sett svært lite punktlig i overholdelsen av arbeidstida og arbeidsytelsen er meget liten.»

Ja, slik heter det faktisk blant annet i rundskriv nr. 12 til vegvesenets formenn og arbeidere. Det heter videre i skrevet at man vil anmelde alle formenn og arbeidere som ikke er flittige og ikke overholder arbeidsreglementet for arbeidssabotasje.

Ta det med ro, ta det med ro. Dette rundskrivets innhold er faktisk en honnør til de norske vegarbeidere. Skrevet er nemlig datert den 14. september 1943, og er en meddelelse fra Der Reichskommissar Dienststelle Kirkenes, avdeling for Teknikk, Elvenes som overingeniøren for vegvesenet i Finnmark bragte videre.

Det heter videre i rundskrevet at Der Reichskommissars oppsynsorganer vil for framtida føre en nøye kontroll med arbeidernes forhold på anlegget og Der Reichskommissars politiske avdeling vil anmelde alle formenn og arbeidere som ikke er flittig og ikke overholder arbeidsreglementet for arbeidssabotasje og de vil bli innsatt i tvangsarbeidsleir. Vegvesenets funksjonærer blir gjort ansvarlig for arbeidernes oppførsel i brakkene og på arbeidsplassen, og må på det innstendigste anmode enhver formann og arbeider om å overholde vegvesenets arbeidsregle-

ment slik at tiltak av ovennevnte art kan unngås.

Samtidig gjør Der Reichskommissar oppmerksom på at den gode og dyktige norske vegarbeider vil finne den fulle beskyttelse og anerkjennelse av de tyske besetelsesmyndigheter, heter det i rundskrevet.

Overingeniøren i Finnmark henleder også oppmerksomheten på arbeidsreglementets paragraf 18 om at arbeiderne må gå — eventuelt kjøre — til og fra arbeidsstedet på egen tid. Overskrider denne reisetid mere enn 1 time pr. dag betales overskytende reisetid med vanlig timelønn.

Der Reichskommissar, Oslo har bestemt at den ukentlige arbeidstid skal være 60 timer, og spisetida inngår ikke i arbeidstida.

Rundskrevet er undertegnet J.N. Matzow, kst., og var beregnet på oppslag i brakker og fordeling blant formenn og arbeidere.

Administrasjon (A.a).

Der Reichskommissar Dienststelle Kirkenes, avdeling for Teknikk, Elvenes, meddeler i skriv hertil av 31. august d.å. at de norske vegarbeidere stort sett er svært lite punktlig i overholdelsen av arbeidstida og at arbeidsytelsen er meget liten. Der Reichskommissars oppsynsorganer vil for framtida

Gamle minner



Oversiktsbilde med Brandvannet i Sør-Varanger i bakgrunnen. Ca. 1936-37. Sit-
tende: Johan Kolstrøm og Aleksander Kolstrøm (formann). Stående: Olaf Remso,
Ole A. Olsen, kokke fra Kiberg (Strige?), kokke fra Gamvik, Øyvind Erlandsen,
Teodor Remso, Ole Nilsen, Gunnar Andersen.



Arbeidslag i Øksfjord? Kan noen hjelpe med navn m.v.

Gamle minner



Stokkedalen i 1937. Nelly Furu, Hanna Hagen, Ester Berntsen, Marie Hansen,
Tordis Mikalsen.



Snømakere i Olderfjord 1944. Foran: Henry Johnsen, Alfred Wilhelmsen. Stående:
Kristian Leonardsen, Johan Lund, Edvin Johansen, Judit Larsen (kokke), bak
henne Kornelius Johnsen, Alfild Samuelsen (kokke) bak henne Haldor Persen,
Arne Johnsen, Petter Arne Pedersen, Alf Nilsen, Hans Petter Pedersen.

Fra vårt «utenlandskontor»:

Varm afrikahilsen til vintermørke Finnmark

I årets første nummer av Refleksen bragte vi et intervju med overingeniør Tore Johansen fra vegkontoret som da sto på farten til Kenya i forbindelse med et Norad-prosjekt. Tore fikk da i oppdrag å opprette avdelingskontor for Refleksen i Afrika, og nå har han sendt oss en lang rapport med bilder. Brevet gir et godt innblikk i forholdene både i arbeid og fritid. Når vi nå leser dette i vintermørke Finnmark vil nok misunnelsen gnage oss litt, men en trøst kan det jo være at malaria får vi ikke i Finnmark — og for alt vi vet så kan det jo være at Tore savner en skitur til Vinika eller snømåking i Grønliveien. Brevet gjengis her i sin helhet.



Familien samlet midt på jorda — ved ekvator. Fra venstre, Rigmor (9), Lene (13), Britt og Tore.



Brubygging (utført av masai'er). Ville vel neppe tilfredsstilt innbyggerne i Havøysund.

Jeg har nå temmelig nøyaktig vært i Kenya i 9 måneder (resten av familien i 6), og vi begynner å bli passelig akklimatisert.

Kericho ligger 270 km fra Nairobi, 80 km fra Lake Victoria, 2.000 m.o.h. og 20 sekunder syd for ekvator. Området er blant de tettest befolkede i Kenya. Kericho Distrikt har ca. 700.000 innbyggere, og selve byen 20.000. I størrelse er den noe mindre enn Vadsø. Distriktet er det grønneste i hele Kenya, p.g.a. teplantene. Været her er noe for seg selv. Temperaturen svinger fra 12 — 13° C tidlig om morgenen til 24 — 25° C midt på dagen. Og så regner det omtrent hver dag fra kl. 14.00. Regnskyllene er skikkelig utbrudd, åpne sluser med lyn og torden og av og til haglbyger (tro det eller ei). Kveldene tilbringes stort sett foran peisen.

Man bor stort sett meget romslig her. Vi har fått et stort toetasjes hus. Dette igjen medfører at man må ansette en del tjenestefolk, alt av klesvask o.l. foregår for hånd. Vi har ansatt 3: Hus-hjelp, gartner og nattevakt. Lønningene er moderate, ca. 400 Nkr. pr. måned. Gartneren, eller «shamba-boy» som det heter, er årsak til at vi har fått en brukbar kjøkkenhage med to typer kål, gulrøtter, sukkerroer, salat, rødbeter, gresskar, ja også 4 bananplanter.

Vedrørende ferie/fritid, så har Kenya en del muligheter: Flere dyreparker der alle slags dyr og fugler kan betraktes, Mombasa med sine hoteller og badeliv, og Turkana ørkenområdet i nord, for å nevne noen. De fleste her melder seg også inn i en klubb. Vi er ikke noe unntak, er innmeldt i Kericho Club, stiftet

i 1926. Der kan man treffe folk, spille golf, tennis, squash og billiard samt låne bøker. Høyden over havet fører imidlertid til at all fysisk utskielse avløses av fullstendig utmattelse. En joggetur her kan ikke sammenlignes med en på havnivå.

Ungene ser ut til å ha klart overgangen lettest. Vi har vært heldige og fått dem inn på en norsk misjonsskole 40 km fra Kericho. De er 13 elever fordelt på barne- og ungdomsskole med to lærere. Skolen er nå en «boardingshool», dvs. at vi bringer dem dit på mandag og henter dem fredag.

Vi har ikke vært særlig plaget av sykdom her. I begynnelsen ble stort sett alle angrepet av diaré, som kan vare fra 2 — 20 dager. Selv har jeg hatt ma-

laria til tross for at vi alle spiser tabletter mot det. Kericho er heller ikke noe malaria-område. Vi ble jo også vaksinert mot en god del sykdommer før vi reiste ut av Norge.

På jobben har vi startet opp etter noen måneders stillstand. Arbeidet består i bygging av bygdeveger «med hakke og spade». Arbeidsstokken er på ca. 550 menn og kvinner, fordelt på vegbyggings- og 2 grusingsenheter. Til transport av grus brukes det traktor m/tilhenger. Dette er de eneste «maskinene», alt annet arbeid foregår for hånd. Systemet er et slags akkordsystem, arbeiderne får tildelt en spesiell arbeidsoppgave for hver dag, for dette blir de betalt 10 kr./dag. Dette gir lønninger til folk i distriktet samt at små



Vegbygging med hakke og spade. Primitivt, kanskje, men det skaffer arbeid og veg til mange.

landsbyer får adgang til hovedveger og markeder der de kan selge jordbruksproduktene sine. Vegene åpner opp områdene på et slags vis. Programmet, eller Rural Acces Roads Programme, som er det offisielle navn, er meget populært her i Kenya, og har blitt nøye fokusert både fra Europa og andre afrikanske land.

Det ble forresten et døgnspause i skriveinga nå. Vi fikk plutselig besøk av tidligere plansjef Olav Hauge m/familie. Han arbeider for Kirkenes Nødhjelp i Sør-Sudan, og har blant annet vært her i Kenya for å studere Rural Acces Roads Programme. De har også hatt oppsynsmenn på kurs her i tre måneder, og planlegger nå å starte opp arbeidsintensiv vegbygging i Sudan også.

Ellers så er vi meget godt orientert om hva som skjer i Vadsø og gamlelandet.



Safari!

Mottar «Finnmarken» hver dag, så vi kjenner til både valgresultat, Nordkynvegen og hvem som har giftet seg. Dessuten får vi avisen «Nytt fra Norge» hver uke samt at kortbølgesendingen fra Norge kan tas inn flere ganger i døgnet. Av og til bevilger man seg også en kort telefonsamtale, prisen er bare halvparten av hva den er i motsatt retning.

Til slutt skal jeg være ute i god tid og ønske dere GOD JUL og GODT NYTT ÅR! Hils rundt til de forskjellige «veg-folk», og spesielt til «kjelleren».

Hilsen fra Tore

P.S. Skulle noen ha lyst til å sende noen ord, så er adressen:

Rural Acces Roads Programme
P.O. Box 811
KERICHO
KENYA



«Krigere» påtruffet nær grensen mot Uganda. Automatvåpen skaffet fra Uganda (i Amins tid). Disse livnærer seg nå som kvegtjuver.

Gang- og sykkelvegen i Buktabakken:

Fra undergrunnsbevegelse til «myk trafikkveg»

Som den reneste undergrunnsbevegelse har vegvesenet boltret seg i Buktabakken i Alta i år. Nå er imidlertid moldvarpene kommet seg opp og over det verste. Snart kan de myke trafikanter ferdes i rimelig avstand fra den harde trafikk langs Buktabakken. Kostnadene pr. i dag er kommet opp i vel 4 mill. kroner, men totalt vil prosjektet koste 7 mill. Det ble utført et ganske omfattende registreringsarbeid på eiendommene ved vegen før gravearbeidet tok til.



Gang/sykkelvegen slynger seg opp Buktabakken og skiller de myke trafikantene fra de harde. Da Refleksen var på besøk var arbeidet med autovernet i gang. Asfaltering av gang- og sykkelvegen vil først skje til neste år.

Arbeidet med gang-/sykkelvegen i Buktabakken tok til i slutten av februar i år. Det er skiftet ut vann- og kloakkledninger, lagt overvannsledninger og bygd støttemurer til de nærliggende eiendommer, i tillegg til bygging av selve vegen. Vegvesenet har hatt 6—8 mann i arbeid og hittil er det brukt vel 4 millioner av de ca. 7 mill. kroner anlegget vil koste når det står helt ferdig.

Den totale lengden på gang-/sykkelvegen i Buktabakken er 1360 meter. En liten del av dette er bygd tidligere.

Arbeidet har vært svært vanskelig, og skapt mye problemer for trafikken langs RV 6, eller E-6 som den heter i dag. Det var en tid nødvendig med omkjøring og vegbanen har vært vanskelig å kjøre på. Nå er imidlertid det verste over og da Refleksen var på besøk for en tid siden, var det rekkverkarbei-

det som var igang. Det skal bygges ialt 975 meter rekkverk, og det er solid autovernet som tåler en støyt fra brøytebil.

Registreringsarbeid

Ved arbeid så tett inntil hus og eiendommer er det alltid en fare for at det oppstår skade på annen manns eiendom. Stor er også faren for at vegvesenet kan få erstatningskrav for skader som ikke er oppstått som følge av vegarbeidet. Det er svært vanskelig å avise et krav om erstatning for en sprekk i en mur, et knust vindu eller et ødelagt gjerde, hvis man ikke kan bevise at skaden var der før vegarbeidet begynte. Dette tok vegvesenet konsekvensen av i Buktabakken, og sørget for å skaffe seg et skikkelig materiale om eiendommens tilstand før arbeidet ble satt igang.



Som den reneste undergrunnsbevegelse måtte vegvesenets folk boltre seg under vegbanen. Det ble store krater, men det var nødvendig for å få arbeidet forskriftsmessig gjort.



Det var ikke så helt greit å være trafikant i de tider da vegvesenet herjet som verst i Buktabakken.

For ikke å være inhabil ble dette registreringsarbeidet satt bort til konsulent. Firma Harald A. Paulsen tok kontakt med alle berørte parter i Buktabakken. Eiendommene ble registrert og fotografert ned til den minstre sprekk i murer og vinduer. Hagegjerders tilstand ble registrert, likeså trærnes antall, plassering og beskaffenhet. Det ble et ganske detaljert bilde av tilstanden som ble samlet i en mappe og overlevert vegvesenet.

En klage avvist

Ved eventuelle klager på skader som vegvesenet kan være skyld i, er det bare å slå opp i mappa og se om skaden var der før arbeidet tok til. Avd.ing. Torbjørn Johansen opplyser at en klage allerede er avvist med bakgrunn i dette registreringsarbeidet.



Da Refleksen var på besøk var arbeidet med det solide autovernet igang. Her er det Hans Mauseth som skurrer fast.

Bemanningsplaner under utarbeidelse:

Større vekt på bemanningsspørsmål

Av personalkonsulent Svein Thorsby

Bemannings- og organisasjonsspørsmål kommer heretter til å bli viktigere enn før, og det må legges mer vekt på slike spørsmål i planleggingssammenheng. Bemanningsplanleggingens hovedmål er å framskaffe bedre tallmateriale om bemanningen i budsjett- og langtidsplanarbeidet. Personalavdelingen i Vegdirektoratet har i samarbeid med fagavdelingene utarbeidet plansystemet som skal legges til grunn for arbeidet på det enkelte vegkontor. Den sentrale styringen vil trolig komme sterkt inn i bildet, og det enkelte vegkontors evne til å argumentere for, og dokumentere sine behov, vil få stor betydning for bemanningsutviklingen lokalt.

I en tid med nedgang eller stagnasjon i vegbevilgningene, er den eneste måten å kompensere dette på å øke produktiviteten. Det vil si å bygge mer veg for hver krone som blir bevilget. Dersom en i tillegg skal gjøre dette på en effektiv måte, må en blant annet se på hva den enkelte ansatte yter. Er det mulig å produsere like mye (eller mer) med færre ansatte enn i dag, med en annen organisering av arbeidet, mer bruk av avansert teknologi osv. Slike spørsmål er det bemanningsplanleggingen tar opp.

Ikke noe nytt

Tenkning omkring bemannings- og organisasjonsspørsmål representerer selvsagt ikke noe nytt i vegvesenet. Det nye består i at slike spørsmål heretter kommer til å bli viktigere enn hva de har vært, og at det derfor må legges mer vekt på slike spørsmål i planleggingssammenheng. Siktemålet med bemanningsplanleggingen er rent kon-

kret å framskaffe bedre tallmateriale om bemanningen i budsjett- og langtidsplanarbeidet. Videre skal Hovedavtalens krav om personalplanlegging imøtekommes.

Tre deler

Bemanningsplanene er delt i tre hovedgrupper:

- 1: Plan for administrasjonen/biltilsynet.
- 2: Plan for oppsynet.
- 3: Plan for utedrifta.

Det er personalavdelingen i Vegdirektoratet som i samarbeid med fagavdelingene som utarbeider plansystemet som skal legges til grunn for arbeidet på det enkelte vegkontor. De utkast en har kommet fram til for selve plansystemet er relativt omfangsrikt. Omfanget og nøyaktig hva planene skal brukes til og av hvem er ennå ikke helt avklart. Imidlertid synes de ferdige planene fra vegkontorene å bli et viktig sammenligningsgrunnlag for Vegdi-

rektoratet med hensyn til bemannings-spørsmål ute i fylkene. Det blir derfor svært viktig å legge ned et skikkelig arbeid på dette området. Det enkelte vegkontors evne til å argumentere for og dokumentere sine behov vil få stor betydning for bemanningsutviklingen lokalt. Opprinnelig var det lagt opp til en mer fri bruk av disse planene — primært for lokale formål/behov. Nå ser det altså ut til at den sentrale styringen allikevel kommer sterkt inn i bildet.

Fremdriften

For alle tre områdene foreligger det arbeidsutkast utarbeidet av personalseksjonen i Vegdirektoratet. Det gjenstår imidlertid ennå avklaring med hensyn til planenes omfang og formell behandling i fagorganisasjonene sentralt før de ferdige utkastene kan sendes ut

til vegkontorene. I løpet av året burde samtlige planer foreligge klare til bruk (i alle fall planene for oppsynet og utedrifta). Foreløpig er det sendt ut et utkast til plansystem for utedrifta som det enkelte vegkontor kan bruke som et hjelpemiddel i budsjett- og langtidsplanarbeidet nå i høst. (Det det her er snakk om er Statsbudsjettet for 1985 og Norsk Vegplan 1986—89/1990—93.) Ledelsen ved vegkontoret er blitt enige om at opplegget for bemanningsplan for utedrifta vil være egnet som hjelpemiddel til å gi et bedre overblikk over bemanningsmessige spørsmål.

Vegdirektoratet anbefaler at representanter for de tilsatte trekkes inn i alle faser av arbeidet.

Det tas sikte på at planer skal utarbeides hvert år (rulleres hvert år).

Septembermøtet i AMU:

Ivar Olsen ny formann

Ivar Olsen ble valgt som formann med Kjell R. Johnsen som nestformann i Arbeidsmiljøutvalget på møtet 1. september i Vadsø. Avtroppende formann Magne Skjånes takket for godt samarbeid i utvalget og ønsket den nyvalgte formannen lykke til med arbeidet videre.

Av saker som ble behandlet på siste møte kan blant annet nevnes at følgende personer ble valgt til stedlige kontakter til AKAN:

Vedlikeholdsområde:

1. Otto Digre.
2. Sigmund Sarre.
3. Reidar Arnesen.
4. Johannes Dervola.
5. Olav Karlsen.
6. Bjarne Lian.

Anleggsbestyreromr.:

1. Ingen kand.
2. Reidar Ravna.
3. Ingen kand.
4. Ingen kand.

5. Georg Eriksen.
6. Edvard Iversen.
7. Ingen kand.

På de områder hvor det ikke har vært kandidater, og derfor ikke blitt valgt stedlige kontakter, tilskrives de aktuelle vegarbeiderklubber på nytt med anmodning om navn på kandidater.

Oppsynstjenesten:

Vest-Finnmarks avdeling: Edmund Henriksen.
Øst-Finnmarks avdeling: Olaf Nordgaard.
Biltilsynet, hele fylket: Leif Nystrøm.
Vegadministrasjonen (Vadsø + Alta): Signe Pedersen.

AKSJON publikum

HANDLINGSPLAN FOR EN PUBLIKUMSRETTET OFFENTLIG VIRKSOMHET

Handlingsplan for Aksjon Publikum er nå klar:

Et hjelpemiddel til bedre publikumsrettet virksomhet

En enkel handlingsplan for Statens Vegvesen, Finnmark er nå klar og oversendt Vegdirektoratet. Planen er i første omgang ment å være et praktisk hjelpemiddel for vegsjefen til å følge opp mulighetene for en enda bedre publikumsrettet virksomhet i vegvesenet.

Av aktuelle tiltak som omhandles i planen kan nevnes; innføring av personsøkere som permanent ordning, revidering av telefonlister/telefonkatalog, mer holdningsskapende informasjon i bedriftsavisa, mer bruk av pressemeldinger og bedre vegmeldingstjenester.

På tross av offentlighetsloven og forvaltningslovens bestemmelser om åpenhet i forvaltningen, oppdager en stadig at kontakten med publikum er for dårlig. Det har for eksempel liten verdi at plandokumenter legges ut til ettersyn så lenge de berørte personer ikke går og ser dem. Likedan er det verdiløst å sende ut brev som ingen forstår eller holder folkemøter som ingen møter på.

Vi må bli mer opptatt av å «selge» oss selv og våre tjenester i en tid med stadig sterkere konkurranse om fordelingen av samfunnskaka. Det blir viktige å oppnå bedre forståelse — også hos publikum — for de handlinger som

foretas. Dette forutsetter at vårt budskap når fram.

Planen bygger på erfaringer

Et viktig grunnlag for å få aksjoner til å virke, er kunnskaper om publikums-erfaringer. Dette vil en best få ved å henvende seg direkte til publikum selv. Dette er imidlertid en nokså tidkrevende og komplisert vei å gå. For å komme raskt i gang med publikumsrettede tiltak i Finnmark vegvesen, bygger handlingsplanen i første omgang på erfaring fra utvalgte tjenestemenn og fra behandling i organisasjonene. Det er lagt mest vekt på de erfaringer avdelingene med størst grad av publikums-kontakt sitter inne med.

Aktuelle tiltak for Finnmark

Vegvesenets publikumsrettede oppgaver kan i grove trekk inndeles i tre områder: publikumsbehandling, informasjon til publikum og saksbehandling overført publikum. I handlingsplanen for Finnmark er det blant annet tatt med under publikumsbehandling at personsøkere må innføres som permanent ordning for å redusere ventetida for publikum og det bør innføres legitimasjonskort for de saksbehandlere som har mye kontakt med publikum ute i marka. Med tanke på å bedre informasjonen til publikum er det viktig å få mer holdningsskapende informasjon i bedriftsavis. Her er det snakk om informasjon om betydningen for å få en bedre service overfor publikum. Telefonlister og telefonkataloger bør revideres og gjøres mer oversiktlig og forståelig for utenforstående. Under punktet bedre informasjon til publikum er det også tatt med at det må brukes mer pressemeldinger og at kart, bilder og grafiske framstillinger nyttes i større utstrekning. Også en bedre vegmeldingstjeneste regnes som viktig.



Med hensyn til å bedre saksbehandlingen overfor publikum, blir det poengtert at brosjyren «Når vi skriver brev til publikum» bør bli retningsgivende og det må bli en bedre oppfølging/informasjon om saker som trekker i langdrag.

Av opplæringstiltak er nevnt generell opplæring i publikumsbehandling, telefonkurs, arkivgrunnkurs og pressekurs. Når det gjelder mulighetene for å få raske og konkrete resultater ut av en slik aksjon, vil dette selvsagt være avhengig av en rekke faktorer — bl.a. tiltakenes art og omfang. Selv tiltak som i utgangspunktet kan regnes for enkle vil være vanskelig å gjennomføre dersom interessen eller motivasjonen hos de tilsatte er liten og/eller tiltakene må konkurrere med andre mer rutinepregede oppgaver.

Ledelsen såvel som de tillitsvalgte bør være seg sitt ansvar bevisst for at denne handlingsplanen utvikler seg til å bli noe mer enn en «papiplan». De tillitsvalgte på sin side innser sikkert at et bedre forhold til publikum vil bety et bedre arbeidsmiljø.

Skyting mot vegskilt:

Livsfarlig og ulovlig



Det er ganske utrolig hva folk kan få seg til å gjøre. Ikke bare ødelegges vegskilt for tusenvis av kroner hvert år som følge av rent hærverk, skyting mot skilt representerer også en livsfare for alle vegfarere som måtte være i nærheten.

Dette beskyttede skiltet fant vi i Masi ved riksvegen, og vegmester Johannes Mathisen telte ikke mindre enn 62 skudd som hadde truffet. Skuddene er avfyrt mot riksvegen uten mulighet til å oppdage eventuell trafikk.

Politispektør Odd Enevold ved Vest-Finnmark politikammer sier til Refleksen at slikt skadeverk straffes med bøter eller fengsel inntil ett år, og det er flere lover og paragrafer som kommer til anvendelse. Enevold synes denne form for skadeverk og den fare den representerer er så alvorlig at han anbefaler vegvesenet og anmelde forholdene.

Trafikksikkerhet i søkelyset på stort møte i Hammerfest:

Det er vilje til å bedre trafikksikkerheten i fylket

Trafikksikkerhetsmøtet i Hammerfest den 10. november som ble avholdt etter initiativ fra samferdselsutvalget, samlet ca. 40 mennesker og viste at det er vilje til å gjøre noe med trafikksikkerheten i Finnmark. De dystre tallene for dødsulykker i trafikken i Finnmark i år er da heller ikke noe bevis på at det ikke tenkes trafikksikkerhet. Det er ofte tilfældigheter som gjør at en ulykke får dødelig utgang isteden for alvorlig skade. Det er likevel klart at mye kan gjøres, spesielt med tanke på at ulykkene i stor grad rammer unge uerfarne bilførere som holder for stor fart og havner utenfor vegen.

— Det var ingen dødsulykker på riksvegene i Finnmark i fjor, i år nærmer det seg 20 dødsulykker på riksveger.

Dette sa vegsjef Geir Johnsen i sitt fordrag i Hammerfest, og han presiserte at hverken vårt riksvegnett eller bilførerene er blitt så dårlig på ett år. Det er vanskelig å finne noen spesiell årsak til de høye dødsulykkestallene i år, men trafikksikkerhetsarbeidet må fortsette og bare på lang sikt kan man vente resultater.

Vegsjefen presiserte at hver krone som bevilges til vegutbedring er et bidrag til trafikksikring. Av de mål som det må arbeides mot nevnte vegsjefen farts-soning, kryssutbedring, rekkverkbygging, bakgrunnsmerking og føreropplæring.

Stor fart

Direktør Leif A. Ellevseth i Trygg Trafikk ga uttrykk for at det ikke finnes noen klar trend i utviklingen av antall drepte pr. år i trafikken i Finnmark. Med hensyn til antall skadde og ulykker med personskade i trafikken, ligger

man derimot i Finnmark over landsgjennomsnittet med unntak av 1979. Når det gjelder trafikkuulykker med døden til følge i Finnmark hittil i 1983, konstaterte Ellevseth følgende:

- 10 av 15 er utforkjøringsulykker
- 3 av 15 er kollisjoner
- 2 av 15 er påkjørsler
- 9 av 15 er helgeulykker
- 14 av 22 drepte er i alderen 17—24 år
- kun 2 av de drepte brukte sikkerhetsseler
- stor fart antas som mulig ulykkesårsak i 9 av 15 tilfeller
- mistanke om alkohol i 2 av ulyk-ene

UP trapper opp

Utrykningspolitiet kommer til å trappe opp sin virksomhet i Finnmark meget sterkt, opplyste distriktsleder for UP Helmer Strøm på møtet. Kontrollene vil særlig bli skjerpet i helgene fra fredag til søndag. Allerede fra januar måned blir tallet på UP-patruljer i Finnmark utvidet.

Etter initiativ fra vegsjefen:

Egen trafikksikkerhetsplan for Finnmark klar i vinter

En egen trafikksikkerhetsplan for Finnmark vil foreligge i løpet av vinteren 1984. Det er vegsjefen i Finnmark som har tatt initiativet til denne planen, og SINTEF, avdeling for samferdselsteknikk, Trondheim er engasjert til å utarbeide planen. En del av trafikksikkerhetsplanen inngår i vegplanarbeidet, og planen er blitt ytterligere aktualisert med bakgrunn i den alvorlige trafikkuulykkessituasjonen i Finnmark.

Vegsjefen har på bakgrunn av tidligere års ulykkesstatistikker, samt utviklingen hittil i 1983 konstatert at det ikke er noe spesielt mønster i ulykkene. Utforkjøringsulykkene dominerer, men mange av disse skjer på steder der veggeometri og vegomgivelsene for øvrig ikke tilsier at det burde være spesielt ulykkesutsatt. Det er derfor vanskelig å finne kortsiktige tiltak som en med sikkerhet kan si har den ønskede effekt.

Denne trafikksikkerhetsplanen som SINTEF nå utarbeider for Finnmark blir delt i to rapporter. Den ene rapporten vil inneholde riksveginvesteringenes effekt på trafikksikkerheten, mens den andre blir en samlet plan for trafikksikkerhetsarbeidet. I de to rapportene vil ulykkene i fylket bli analysert og på bakgrunn av dette arbeidet vil det bli satt fram forslag til tiltak av teknisk og ikke-teknisk art, samt forslag til samlet innsats.

Andre tiltak

Vegsjefen i Finnmark har også igang andre tiltak av stor betydning for trafikksikkerhetsarbeidet. Med bakgrunn

i det høye antall utforkjøringsulykker i Finnmark er det pågående arbeidet med oppsett av rekkverk av stor viktighet. Også bakgrunnsmerking og forvarsling av spesielle kurver er et tiltak som vegsjefen anser som viktig, og som også er innarbeidet i «Rammeplan for Finnmark» i forbindelse med Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983. En del strekninger og enkeltkurver, er vurdert, men mye gjenstår. For å øke kapasiteten på dette området er det under gjennomføring en justering av de interne rutiner.

Stor interesse for planen

På et stort trafikksikkerhetsmøte i Hammerfest den 10. november orienterte sivilingeniør Birger Elvestad fra SINTEF om arbeidet med denne trafikksikkerhetsplanen, og flere deltagere ga uttrykk for at denne planen ville være et godt utgangspunkt for det videre arbeidet med trafikksikkerheten i Finnmark. Elvestad har nylig startet datainnsamlingen i fylket til denne planen, som vil være ferdig i vinter.

Gode råd til læreopplegg for fase 2 — teori, men

lag et opplegg som passer best for deg!

På det enkle spørsmål «hva er klokka?» vil en psykolog svare: «— er det noe problem for deg?» En pedagog vil svare: «— det kommer an på (f.eks. hvor du er i verden).»

Denne lille fornøyelige historien fortalte høgskolelektor Maria Giæver på kontaktmøtet mellom biltilsynet og kjøreskolene i Karasjok 2. — 4. november. Sammen med kjørelærer Hans O. Haugland fra Stavanger demonstrerte hun hvordan teorikurset i fase 2-opplæringa kan legges opp. Og dette kan er hele sakens kjerne. For som pedagogen Maria Giæver sier: om dette opplegget passer for deg, ja det kommer an på...

— Det kommer an på hva slags undervisningsmetoder du trives med, hva slags undervisningsmateriell du har til rådighet og hvilke elever du har. Hensikten med denne demonstrasjonen er å gi dere noen nyttige tips og eksempler dere kan benytte dere av i undervisningen, sa Maria Giæver, som er høgskolelektor ved Sosialhøgskolen.

La elevene gjøre arbeidet

Det viktigste denne «ekspertduoen» hadde å bidra med var nok uten tvil demonstrasjonen av hvordan elevene aktivt kunne dras med i undervisningen, hvordan man kan få elevene til selv å vurdere og kommentere. Maria Giæver oppsummerte da også slik: «det er ikke læreren som skal gjøre arbeidet, det er elevene,» og «det er bedre med få knagger skikkelig festet, enn mange som står usikkert».

Traffikkaktuelle saker

I tillegg til kurset om læreopplegg for fase 2 teorikurs, ble det holdt mange

interessante og lærerike forelesninger om trafikkaktuelle saker. Tohjulinger var sterkt fremme i bildet, og avd.ing. Eivind Eldegard fra Vegdirektoratet orienterte både om brukerundersøkelse og om situasjonen for arbeidet med å få til mopedopplæring og mopedførerbevis. Konsulent Klaus Borch fra Vegdirektoratet tok for seg kjøreskoleutviklingen for føreropplæringen i framtida.

Standardisert kjøreprøve

Stasjonssjef Frank Kjell Jensen ved biltilsynet i Alta orienterte om et prøveprosjekt for standardisert kjøreprøve. Alta er et av 13 steder i landet som er med på å utprøve en ny førerprøve i standardisert form. Den nye prøven er basert på at det brukes faste ruter i prøven. På hver rute er det bestemte steder hvor kandidatens kjøring vurderes, og på disse stedene er det også bestemt hvilken adferd (observasjon, fart etc.) som skal vurderes. Til hver rute hører et skjema som sensor noterer

sine bedømmelser i etterhvert som kandidaten kjører gjennom ruta. Resultatet av prøven er en beregnet poengsum ut fra de enkelte bedømmelser.

Bakgrunnen for å gjennomføre en slik utprøving er at man gjerne vil ha den praktiske delen mer standardisert slik som den teoretiske. Målsetningen er å komme fram til en kjøreprøve som gir samme resultat for samme prestasjon, selv om prøver blir holdt på forskjellige steder. Det har vært registrert en del sprik, ulike vurderinger og ulik praksis. Dette kan bedres ved standardisert kjøreprøve.

Resultater fra Alta

Forsøket med standardisert kjøreprøve har pågått i Alta siden 1. september i år. I tidsrommet fram til 1. november ble det kjørt 80 prøver etter dette opplegget. Strykprosenten var 30, mot 31 i samme tidsrom i fjor. Målet for forsøksprosjektet er minst 100 prøver.



Kjørelærer Hans O. Haugland fra Stavanger og høgskolelektor Maria Giæver viser fram et viktig hjelpemiddel i fase-2-opplæringa — en videokassett om kjøreopplæring.

(Foto: Bjarne Langseth)

Kontaktutvalg

På møtet i Karasjok ble det valgt nytt kontaktutvalg for biltilsynet og kjøreskolene i Finnmark. Utvalget fikk denne sammensetning:

Fra kjøreskolene:
Alf Nystad, Lakselv
Magnar Karikoski, Vadsø
Vararepresentanter:
Nils Dalseng, Karasjok
Hartvik Hansen, Tana

Fra ansatte (kjøreskolene):
Fred Isaksen
Vararepresentant:
Jan E. Hågensen

Fra biltilsynet:
Frank Kjell Jensen, Alta
Leif Nystrøm, Vadsø
Vararepresentanter:
Boye Yttervold
Erik Nerli

Behov for obligatorisk mopedføreropplæring

Det er fortsatt uklart hvem som skal drive mopedopplæring

- Mopeden er i ferd med å bli et livsfarlig leketøy.
- Mopeder som går langt over de tillatte hastigheter er et ikke uvanlig syn ute i trafikken.

Slike uttalelser dukker fra tid til annen opp i avisene, og de er ikke overdrevet eller tatt ut av luften. Mopeden er virkelig i ferd med å bli et problemkjøretøy.

I forbindelse med Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983 har enkelte politikamre og biltilsyn i sine utekontroller og innkallinger konsentrert seg spesielt om mopeden.

Ved en utekontroll i Hamar distrikt i sommer avskiltet politiet 10 av 22 kontrollerte mopeder, vesentlig på grunn av manglende lys og/eller bremses.

— I mai måned i år innkalte vi nesten 1.000 mopeder til kontroll som et ledd i NTÅ-83, sier biltilsynssjef Per Rasmussen i Oppland. Vi konsentrerte oss om mopeder som tilhørte eiere som er under 22 år, og denne gang sjekket vi mopeder hjemmehørende i Gjøvik biltilsynsdistrikt (Gjøvik og hele Vest-Oppland med unntak av Valdres).

— Av de omkring 1.000 mopedistene som ble innkalt var det en tredjedel som ikke møtte. Det vil si, de møtte opp med skiltet.

Ytterligere en tredjedel av mopedenes måtte vi avskilte, vesentlig på grunn av at kjøretøyene var trimmet, pluss en del andre mangler. Bare en tredjedel av mopedenes gikk gjennom nåløyet.

Dårlig resultat

— Dette syntes vi var et dårlig resultat, sier Rasmussen. I enkelte kommuner

innkalte vi samtlige mopeder tilhørende førere under 22 år.

— Er resultatet representativt for fylket?

— Vi tror det. Vi mener det finnes omkring 10.000 mopeder i Oppland. Vest-Oppland har omkring halvparten av motorvognparken. Om vi splitter opp mopedparken etter samme målestokk bør det være omkring 5.000 mopeder på Vest-Oppland. Da er 1.000 innkalte mopeder absolutt representativt.

Det vi kan slutte oss til er at en tredjedel har prøvd sine mopeder på veien, og funnet ut at de ikke ville passere en kontroll hos biltilsynet. De har rett og slett ikke noe på veien å gjøre. Mange av disse er utvilsomt trimmet til å gå forttere enn foreskrevet.

Opplæring

— I dag er mopeden førerkortfri. Det

trenges ingen opplæring for å kunne kjøre moped. Burde det bli en form for opplæring for å kunne føre moped?

— Jeg er positivt innstilt til opplæring, sier Rasmussen. Mopeden er et utmerket kjøretøy. Det er et hendig transportredskap, det forurenser lite, er lett å komme frem med, er førerkortfri og distriktsvennlig. Men mopedførerne må blande seg med annen trafikk, og behovet for opplæring er helt innlysende.

Mopedførerbevis?

I september dro en delegasjon sammensatt av representanter for Oslo kommune og andre interesserte på invitasjon fra NAF avd. Oslo og Omegn til Danmark for å se på opplæring til mopedførerbevis. I Danmark skal alle mellom 16 og 18 år som vil kjøre moped ha et mopedførerbevis. De må altså gjennomgå en obligatorisk mopedføreropplæring på 24 timer. Undervisningen finner sted ved ungdomsskolene, som i Danmark er frivillige. Antall unge mopedførerbevis har steget kraftig de siste årene, til det skoleåret 1981-82 lå på 38.273. Tilbudet om å ta mopedopplæring går ut til alle danske ungdommer mellom 16 og 18 år.

Hva med Norge?

Og hva så med Norge? Har vi behov for et mopedførerbevis?

— Ja, sier lensmannsbetjent Bjørn Erik Frigaard ved lensmannskontoret i Lørenskog. Uvitenhet blant ungdommer er enorm. De tror og mener på bakgrunn av uttalelser som er falt i gjengen. De aner ingenting om ansvar, forsikring, regress, forholdet til andre trafikanter osv. De vet ikke at de plikter å sette seg inn i vegtrafikkloven, at de i prinsippet har samme ansvar som bilførere.

— Men like skremmende som dette er foreldrenes holdning, sier Frigaard. De unge bor ofte hjemme. Foreldrene må da se at det er et vrak av et kjøretøy som står på gården, uten lys, uten bremses eller andre sikkerhetsdetaljer som skal finnes på en moped. Her må det en holdningsendring til fra foreldrenes side. Hvis ikke de overkommer disse problemene, hvordan skal da vi klare det, sier Frigaard, som ville hilse en opplæringsordning hjertelig velkommen.

Hvem skal gjennomføre det?

— Så langt har vi et vesentlig problem, sier avdelingsdirektør Aksel Bruun i Vegdirektoratet: Å komme fram til et fornuftig opplæringstilbud til vordende mopedførere.

Kirke- og undervisningsdepartementet har ikke plass på sitt budsjett til å gjennomføre mopedføreropplæring som obligatorisk fag i skolen. Det ville også være svært vanskelig å gjennomføre det som valgfag på alle skoler.

Kjøreskolene er mer enn villig til å gjennomføre mopedføreropplæring, men vi tror dette vil falle for dyrt for den enkelte elev.

— Vi håper på de frivillige organisasjoner, sier Bruun, men dette forutsetter et enklere kursopplegg enn det normalplanen legger opp til. Hvis mopedføreropplæring ved hjelp av de frivillige organisasjonene blir noenlunde landsdekkende, kan slik obligatorisk

— Vi utreder saken, og vil fremme den om ikke lenge, sier Bruun. I mellomtiden håper vi å få bygget opp mopedføreropplæring fylkesvis. I Vestfold skal slik opplæring gjennomføres i et spesielt antall klasser. I dette fylket vil mopedkjøring som valgfag foreligge ved 30 skoler i 1984.

Nå er det tøfft å bruke refleks

Dessuten sparer det liv og lemmer

Sørg for å bli sett i mørket. Det gjelder alle trafikanter. Fotgjengere må gjøre seg synlig ved å bruke refleks. En vanlig misforståelse er at en bilist ser en fotgjenger like raskt som fotgjengeren ser bilen. Det er ikke tilfelle. Refleks er fotgjengerens naturlige «beskyttelsesdrakt», om en kan bruke et slikt ord. For bilføreren er det ingenting i omgivelsen som forteller ham at det kommer et menneske imot ham uten refleks. En person kommer bare plutselig ut av mørket. Holder bilisten over 50 km/t er det minimale sjanser for å kunne stanse i tide. Det er tøfft å bruke refleks.

Nå er det dessuten så mange typer refleks å få ta i at alle burde kunne få noe som passer dem. Den tradisjonelle refleksbrikken kan en nå få nesten hvor som helst. Dessuten er det delt ut så mange brikker gjennom årenes løp at mange kan rotes fram fra skuffer og skap, sier Trygg Trafikk.

En annen anvendelig refleksanordning er sy-på-refleks, som kan sys direkte på ytterklær. Noe av vitsen er at en blir sett fra alle kanter. Derfor er det ikke dumt å sy brede bånd med refleks rundt armer og ben. Når refleksen er i bevegelse reflekterer den best.

Døgnvakt på vegmeldingssentralen til neste vår

Fra 14. oktober til 30. april neste år vil Vegmeldingssentralen på Kjellerbru være betjent hele døgnet alle dager. Det betyr at trafikanter over hele landet vil være sikret en god veg- og førermeldingstjeneste under værharde vintermånedene. Vegmeldingssentralen drives av Statens vegvesen. Vegmeldings-

En tredje type refleks er den såkalte klistrefleks eller selvklebende refleksfolie. Den kan klebes på alle harde eller halvharde flater som ikke skal vaskes, som for eksempel ransler, sparkstøttinger, på hælappen på støvler osv. I den senere tid har en også begynt å sette kleberefleks på små klips. Klipsene brukes ofte på kurs og seminarer med en ekstra påklistret navneetikett. Etterpå fjernes navneetiketten og klipset med den selvklebende refleksfolien festes på ermet, buksebeinet eller hvor som helst på yttretøy, og får dermed en langtidseffekt med livreddende virkning.

sentralen vil hver formiddag få inn vegrappporter fra alle landets fylker og sender meldingene videre til NRK, NTB, NAF og Vegdirektoratet. Vegmeldingssentralen konsentrerer seg om hovedvegnettet. Meldinger om det lokale vegnett blir gitt gjennom lokalradioen.

Amerikansk forsker med kraftsalve:

Dagens biler med for store fartsressurser

Det er dårlig samsvar mellom bilenes topphastigheter og nasjonale fartsgrenser, sa den amerikanske forskeren William Haddon, Jr, M.D. på et seminar i forbindelse med Nordisk Trafikksikkerhetsår tidligere i år. Et meget kort utdrag av konklusjonen står gjengitt i siste nummer av Trygg Trafikks fagblad «Trafikken og Vi».

— Over hele verden, sier Haddon, produseres og selges det i dag rutinemessig biler som har en innebygget topphastighet som langt overstiger de maksimalhastigheter som det er lovlig å kjøre bil med.

Til tross for dette åpenbare motsetningsforhold mellom de hastighetsbegrensningene som pålegges føreren og den topphastigheten som finnes innebygd i kjøretøyet, finnes det ingen steder noe samfunn som begrenser salg, registrering eller det å eie slike biler — til dem som ikke vil overskride maksimalhastighetene.

— Det er en vanlig påstand, sa Haddon, at det kreves sterke motorer og høy fart for å klare av «farlige situasjoner» under kjøringen. Men det er

høyst sannsynlig at aksellerasjon til ennå høyere og ulovlige hastigheter dreper og lemlestet flere mennesker enn de som blir reddet.

Det råder også et påfallende motsetningsforhold mellom samfunnets behov for å minske antallet ofre for motortrafikken og den «image» av vold og mandighet som preget mange biler og hjelper til å selge dem — en vold som en har grunn til å tro øker antallet dødsulykker og lemlestedet på veiene i de samfunn der de er mest populære.

SOFUS-PRISEN 1984

Våren 1984 skal det deles ut Sofuspriser for første gang (SOFUS — Sykelorganisasjonenes Fellesutvalg). Vegdirektør Eskild Jensen vil bli engasjert i juryarbeidet når det gjelder trafikantprisen og politikerprisen. Han ber derfor om forslag til kandidater til disse prisene. Forslag sendes til Eskild Jensen, Postboks 6390, Etterstad, Oslo 6, og merk konvolutten «Årets syklist».

Trafikantprisen tildeles den/de perso-

ner som har vist — ved egen innsats — at den myke trafikant har sin berettigelse i trafikken. Som representant for de myke trafikanter har man også vist fordelene ved bruk av sykkel.

Politikerprisen tildeles innénfor et av områdene politikk, planlegging og forvaltning. Hvor en av gruppene har bidratt til at sykkelbruken blir mer verdsett og at forholdene blir lagt til rette for bruk av sykkel.

Finnmark var der — selvfølgelig:

Glade gaul på Gol

Hvis det skulle være noensomhelst tvil om utfallet av årets «Hallingkast» på Gol — denne årvisse håndballturneringen for vegvesenets sporty menn og kvinner — så var det ikke Finnmark som vant. Det bare virket slik. Men vi *var* der og vi spilte håndball der — med to lag. Vi spilte også på andre strenger, men det er en annen skål.

—Vegvesenets største velferdstiltak, ble det sagt om «Hallingkastet under banketten. Det tror vi så gjerne. Det vrimlet av velferd, og vi følte oss meget vel hvert sekund av ferden, som varte fra torsdag formiddag til mandag kveld. Reisen gikk ikke med «Banana Airlines», men de var med. Det var også «Labbetuss» som hadde bursdag og som spilte sin livs kamp mot «helte-

ne fra Telemark». Også «dropper'n» Hansen spilte stort, mens Sør-Varangers svar på Bjørn Wirkola hoppet for høyt og scoret for mye (i begynnelsen).

Det er ikke sant at laglederen bannet da vi tapte. Han hadde det så godt så (han slapp jo å spille).

Om damelaget led samme skjebne som



Bjala i ferd med å øke ledelsen, som senere forsvant. Labbetuss ligger i god posisjon helt til venstre, Asbjørn har spisse albuer og Viktor kan bare slappe av.

(Foto: Willy Hansen)

herrelaget med to «hederlige» tap, så oppnådde jentene ihvertfall mer applaus enn guttene kunne drømme om (selv på dansegulvet). Wenche var titt og ofte oppe i vinkelen og hentet ned opplagte scoringer — med tærne, og selv når motstanderne fikk nettkjenning, oppnådde Wenche 10-blank for spagaten. «Knøttet» Baumann og Ragnhild «den hardbalne» scoret.

Om festen(e) er det lite å si (noe må unndras offentligheten). Etter et nydelig innspill til restauranten og bra kjemping i forsvar, kom vi etterhvert på offensiven og presset oss fint gjennom til Pelle Dancing hvor det ene målet etter det andre ble peilet inn. Deretter bølget kampen fram og tilbake mellom restaurant og discotek til vi trakk oss rolig tilbake med laurbærkransen (eller hva det var) rundt halsen da fløyta gikk for full tid. Bussen med alle rettigheter (toalett og sånt) fikk omsider start og Banana Airlines bragte oss på

sangenes vinger til Cochs bed and bedfest.

Disse var med:

Herrelaget: Egil Hellesø, Asle Persen, Asbjørn Anthonsen, Per B. Johnsen, Tor A. Malin, Bjarne Langseth, Bjarne Oldernes, Viktor Trosten, Willy S. Johansen, Villy Hansen.

Damelaget: Wenche Iversen, Kari-Ann Dahl, Ann-Iren Baumann, Tove Baumann, Aud Stødle, Oddlaug Betten, Ragnhild Basso, May-Britt Marki.

Dette oppnådde vi:

Damer:

Finnmark — Hedmark	2-10
Finnmark — Vegdirektoratet	0- 4

Herrer:

Finnmark — Troms	9-11
Telemark — Finnmark	13- 7

Og hvis vi ikke har sagt det før, det var Telemark som vant både dame- og herreklassen — hvis det betyr noe.



«Knøttet» Baumann har fyrt av en kanon, mens Aud, Ann-Iren og Kari-Ann ser langt etter både ball og seier.

(Foto: Bjala)

skolerer sine tillitsvalgte og forbereder datahverdagen

«Hvordan arbeide som tillitsvalgt» og «dataavtalen» var emner da Vegetatens Landsforening avd. 110-4 av NTL avviklet kurs for sine medlemmer 21.—23. september. Åstedet for kurset var det tidligere statsinternatet i Karlebotn innerst i Varangerfjorden, og kartellsekretær Pål Bærø ga de 16 deltagerne mange nyttige tips for framtidig organisasjonsarbeid i 110-4. Nyttig var også de erfaringer deltakerne høstet gjennom aktivt gruppearbeid, som var en vesentlig del av kursopplegget.

En av de største farene organisasjonene står overfor i dag er at arbeidet blir avhengig av en eller to ildsjeler, mens de andre tillitsvalgte og medlemmer bare «dilter med». Når ildsjelene er utbrent eller av andre grunner går ut av

aktivt organisasjonsarbeid, så står plutselig foreningen helt på bar bakke. Dette problemet var nok ikke ukjent for kursdeltakerne i Karlebotn, og forslagene til arbeidsdeling og delegering innen styrer ble livlig diskutert og



De fleste av deltakerne på kurset i Karlebotn samlet i klasserommet: Fra venstre: Ellen Frøyseth, kartellsekretær Pål Bærø, Jan Henninen, Torstein Stock, Kari Kvam, Anne-Lise Pedersen, Herman Nilsen, Annbjørg Lilleng, Liv Sannes Skram, Merethe Furu, kursleder Oddlaug Betten (sittende), Finn-Roar Stock og Svein Hagen. Fotograferende kursdeltaker var Bjarne Langseth.

kommentert. Det var stor enighet om at det må arbeides for å få trukket flere tillitsvalgte med i aktivt organisasjonsarbeid og fordele arbeidsbyrden. Som gruppearbeid ble det også avholdt styremøter, behandlet saker og sendt skriv til vegsjefen.

Datahverdag

«Dataavtalen» var tema for kursets andre del, og data er i ferd med å sette sitt preg på hverdagen også for vegkontorene.

Er vi så forberedt på å ta imot denne nye tjener og konkurrent til arbeidsplassene våre?

Pål henviste til at vegkontoret i Finnmark har maskiner i huset som allerede da de ble anskaffet for flere år siden er avleggs og ubrukelig. Nå er datautstyr til mange formål igjen på veg inn, og nå må organisasjonene være forberedt. Pål gikk gjennom de lover og avtaler som omhandler innføring og bruk av datateknologi og via gruppearbeid fikk han igang en fruktbar debatt som ga lærdom og forberedelser til å avsløre og utnytte det nye husspøkelset «data» til vår fordel.

Kursleder i Karlebotn var leder for 110-4 Oddlaug Betten og foreleser var kartellsekretær Pål Bærø.



Kartellsekretær Pål Bærø blant ulver i Finnmark — i hvert fall en ulv. «Gammelulven» i Karlebotn må melde pass når NTL-organiserte organiserer seg rundt den. Fra venstre Oddlaug Betten, Pål Bærø, Svein Hagen, Finn-Roar Stock og Annbjørg Lilleng.

(Foto: Bjarne Langseth)



Når disse linjer leses ligger nok snøen på denne vegen og vegstikkene har vist sin berettigelse. Disse to karene traff vi imidlertid i god tid før vinteren var i anmars på Ifjordfjellet, og vegstikkene ble satt ut på enklest mulig måte.

— Fint arbeid, sa veteranen Nils Helander, som har jobbet i vegvesenet i 21 år og liker å være ute.

— Jo, men det hadde vært mer behagelig med maskin, sa 18 år gamle Kåre Torheim, som er korttidsansatt.

Gry satt i baksetet uten bilbelte

Foreldrene visste at hun burde vært sikret. De hadde bare ikke fått ordnet det ennå. Penger kostet det også. Men neste gang de skulle på langtur – da skulle både sittepute og belte være på plass.

Men ulykker skjer ikke bare på langturer.

Ved en bråstopp i 50 km/t vil et usikret barn som veier 20 kg, representere et trykk på 1,5 tonn mot forseteryggen eller frontruta. Sikrede barn blir nesten aldri alvorlig skadet i trafikkulykker.

Fra 1. juli i år er det innført en godkjenningsordning for barnesikringsutstyr. Utstyr som tilfredsstiller kravene har Vegdirektoratets godkjenningsmerke. Når du kjøper merket utstyr, som er tilpasset barnets størrelse, kan du redusere risikoen for skader til det minimale. Prisen ligger godt under det du må betale for et rimelig bilstereoanlegg.

Skaff barnet ditt godkjent og merket sikkerhetsutstyr så fort du kan. Alle argumentene om at du ikke har råd, ikke har tid til å ordne det og at det sikkert ikke er så farlig, vil bare virke meningsløse – etterpå.

Ikke la barna betale for din tankeløshet

Vegdirektoratet
Statens informasjonstjeneste.