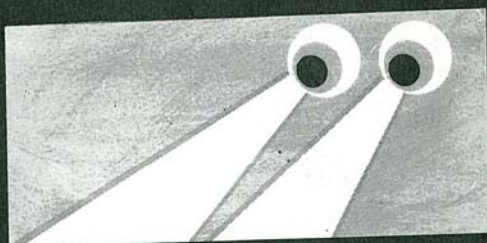


C

**KJØR SOM OM
DET ER MØRKETID
HELE ÅRET**



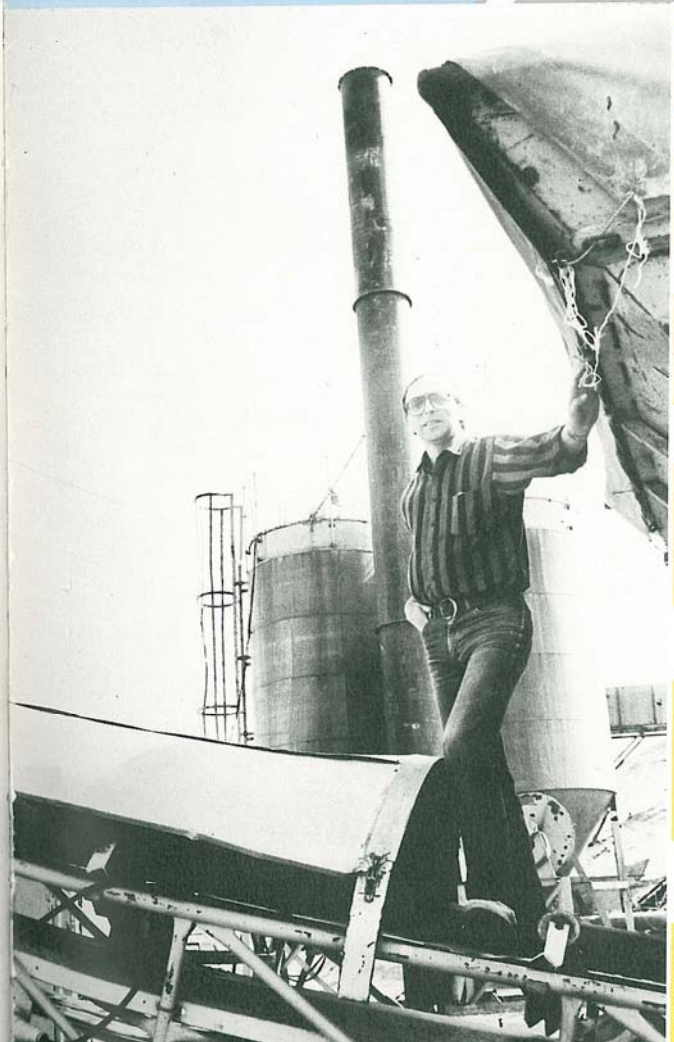
BRUK KJØRELYS



REFLEXEN

BEDRIFTSAVIS FOR
STATENS VEGVESEN
FINNMARK

NR. 2 — 1985
4. ÅRG.



Organisasjon og driftsform i vedlikeholdet.



side 4

Dekkeprogram 1985

side 7

Årsmelding 1984



- 89,5% av riksvegnettet har fast dekke
- 87,4% av riksvegnettet har 10 tonn akselrykk
- 60% av fylkevegnettet har fast dekke
- 31,1% av fylkevegnettet har 10 tonn akselrykk
- Trafikkulykkesantallet redusert med 10%
- Antall drepte i trafikken gikk ned med 50%

side 14

Trafikkulykkes-situasjonen i Nord-Norge

side 19



REFLEXEN

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Finnmark

Redaktør:
Bjarne Langseth

Redaksjonsråd:
John Fulland, formann
Karl S. Foslund, nestform.
Halvar Halonen
Per Kling Mathiesen
Kjell R. Johnsen

Opplag:
1500 eksemplarer

Trykk:
Helfjords Boktrykkeri A.s
Vadsø

INNHold:

Satser vi riktig i trafikksikkerhetsarbeidet?	3
Vedlikeholdssjef Holder om ny organisasjon og driftsform i vedlikeholdet	4
Finnmark egner seg godt for ny teknikk	5
Årets dekkeleggingssesong er i gang	6
Dekkeprogram 1985	7
Anleggsdrift og steintransport i vegarbeidsdriften	8
Maskinplanering i Finnmark 1930-1935	10
EDB - Er Det Bra?	13
Årsmelding 1984	14
Aksjon «Bedre Bilist -85»	18
Trafikkulykkesituasjonen i Nord-Norge	19

FORSIDEBILDE: Oppsynsmann Svein T. Nilsen er klar til årets dekkeleggingssesong ved olje-grusverket i Reppen.

(Foto: Bjarne Langseth)



Satser vi riktig i trafikksikkerhetsarbeidet?

Trafikkulykkesutviklingen i Norge går stadig i negativ retning. Alle som arbeider med trafikksikkerhet vet at ulykkestallene er for høye og at noe kan gjøres for å begrense tragediene på vegene våre. Mye gjøres i trafikksikkerhetens navn. Aksjoner, informasjon, kontroller, opplæring og nye påbud, er stikkord i den forbindelse. Men satser vi riktig, kan vi oppnå bedre resultater ved å gjøre ting annerledes - og når vi de mest ulykkesutsatte gruppene med vår satsing?

Hvem er den typiske gjennomsnittlige ulykkesfuglen blant bilførere? Jo, han er er gutt i alderen 18-24 år, har nylig fått sitt førerkort og kjører ofte påvirket av alkohol. Det kjøres som regel utfor vegen uten å kolliderer med andre motorkjøretøyer. Vanligvis er det flere andre ungdommer med i bilen, og tidspunktet er i forbindelse med helg.

Flere og flere ungdommer får råd til bil og får sin fritidsbeskjeftigelse flyttet ut på vegene. Der er det tøft å holde høy fart, holde høyere standard på stereoanlegg enn på dekk og sikkerhetsutstyr, og det er tøft å ta sjanser. Går det så går det, til ulykken er ute - eller til du blir stoppet i kontroll. De mest ulykkesutsatte i trafikken, ungdommen, vet bedre enn andre hvor farlig trafikken er. De har fått bedre opplæring, bedre informasjon og bedre trening enn de eldre bilister fikk. Men de mangler erfaring og de mangler respekt for de forhold som skaper ulykker. Men de vet også at det koster å kjøre for fort, og ha dårlig bil, og at det svir å miste skilt og førerkort - hvis de blir tatt.

En økning av oppdagelsesrisikoen kombinert med bedre informasjon om farer og risikoer i trafikken er hensikten med «Aksjon Bedre Bilist 1985». Det er en klart målrettet aksjon med mer kraft enn de tradisjonelle «klistermerkeaksjoner». Vi tror på denne måten å drive trafikksikkerhetsarbeid på, og vi tror at resultatene kommer.

La likevel ikke dette søkelyset på ungdommens trafikkvaner og risiko få de konsekvenser at denne gruppen blir utsatt for en unødvendig hetsing. Kanskje ansvaret ligger like mye hos de eldre. Hvilke alternativer til vegen har vi gitt dem? Kanskje kunne vi også gjøre noe for å flytte ungdommens fritidstilbud fra vegen til et sikrere miljø. Og kanskje kunne vi gitt dem livsverdier de ikke tok sjansen på å miste.

BjLa.

Mer selvstendighet ut til distriktene

I juli 1982 ble det lagt fram en innstilling om «organisasjon og driftsform i vedlikeholdet». Hovedprinsippet i innstillingen er at vedlikeholdsområdene må bli mest mulig selvstendige administrasjonsheter. Lederen for området må ha ansvaret for vedlikeholdets utøvende funksjoner innenfor sitt område. Oppgaver bør overføres og myndighet delegeres fra vegkontoret til vedlikeholdsområdene.

Det heter i innstillingen at vedlikeholdets organisasjonsstruktur må tilpasses det optrukne organisasjonsmønster for anlegg.

OMRÅDENES STØRRELSE

På grunn av lokale forhold kan det ikke trekkes opp noen entydige kriterier for valg av områdestørrelse, men det må skje på grunnlag av en analyse i hvert enkelt fylke med avgjørende vekt på å oppnå så rasjonelle og økonomiske enheter som mulig.

Områdestørrelsene bør reguleres innenfor en ramme av 400 til 750 km. Økningen i områdestørrelsen begrunnes med at det i de siste 20 årene har vært en utvikling innenfor kommunikasjonsforhold, mekanisering av driften og samband.

«MINIVEGKONTOR»

I hvert område skal det være en vegstasjon. Der forholdene ligger til rette for det bør vegstasjonene bli et samlingssted for vegvesenets avdelinger og et informasjonssted for de lokale myndigheter og publikum. Disse bør kunne henvende seg til vegstasjonen for å få den nødvendige informasjon om planer for vegutbygging, avkjørsler og dispensasjonssaker. Med andre ord: framtidens vegstasjoner er tenkt å bli «minivegkontor».

VEDLIKEHOLDsleder OG ARBEIDSLeder

Vedlikeholdsleder, som erstatter vegmesteren, skal ha administrativ og faglig ansvar for vedlikeholdsområdet. Han får et utvidet ansvars- og myndighetsområde i forhold til det dagens vegmester har.

Arbeidslederne skal erstatte oppsynsmenn og stå for den daglige arbeidsledelsen i vedlikeholdsområdet.

I innstillingen heter det at organisasjonsendringen bør gjennomføres i tida 1983–87, og at endringen ikke skal medføre at noen sies opp eller får redusert sine lønnsbetingelser.

Vedlikeholdssjef Holder om ny organisasjon og driftsform:

— Det må gjøres et godt forberedende arbeid



Bjarne Langseth

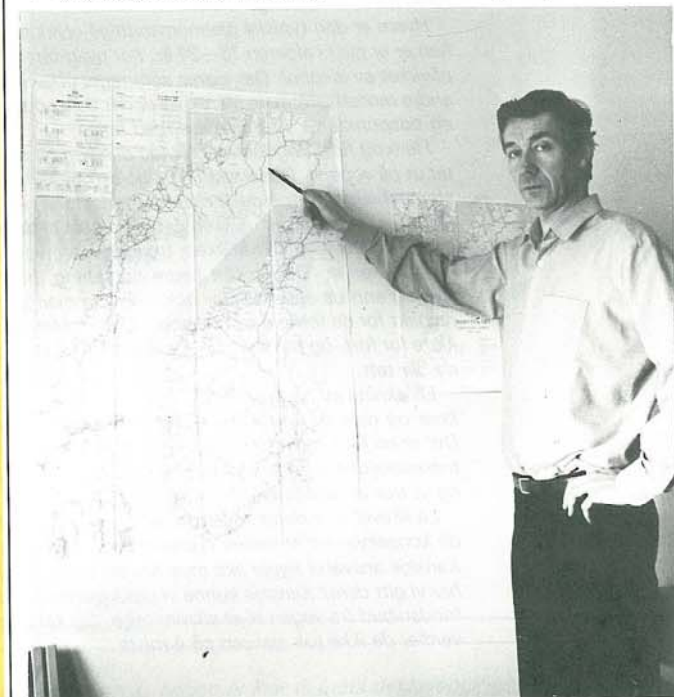
— Det må først og fremst gjøres et skikkelig forberedende arbeid og planlegges over en viss tid før en nyordning kan være aktuell for oss. Vi høster enda erfaringer med opprettelse av distriktsledere og har nettopp fått grus- og dekkeseksjonen underlagt vedlikeholdet. Planene om en ny organisasjon og driftsform i vedlikeholdet synes jeg kastes litt brått fram. Det er heller ikke sikkert at det som passer for andre steder i landet er det beste for Finnmark.

For bare et par år siden fikk Finnmark, som det siste fylke i landet, fullført en ordning med distriktsledere i vedlikeholdet. Tre distriktsledere, avdelingsingeniører, ved vegkontoret administrerer nå to vedlikeholdsområder hver.

— Vi er fortsatt inne i en innkjørings-

fase med hensyn til ordningen, men jeg kan nok si at vi er godt fornøyd med denne ordningen. Distriktslederne er blitt et viktig kontaktledd mellom distriktene og administrasjonen, sier vedlikeholdssjef Arnljot Holder.

Helt fersk er også nyordningen med



— Finnmark er et så spesielt fylke både geografisk og klimatisk at det ikke er så sikkert at løsninger som er bra for resten av landet passer oss like godt, sier vedlikeholdssjef Arnljot Holder.

(Foto: Bjarne Langseth)

grus- og dekkeseksjonen underlagt vedlikeholdsavdelingen. Det er også en ordning andre fylker har hatt lenge. Det er den store anleggsvirksomheten i Finnmark som har gjort det naturlig å ha denne seksjonen underlagt anleggssavdelingen tidligere.

— Jeg ser det som vanskelig å begynne å innføre noe nytt så lenge vi faktisk er inne i en innkjøringsfase med den organiseringen vi har. De erfaringer vi har høstet hittil er da også meget bra. De nye forslagene kastes fram litt brått og det må framfor alt gjøres et skikkelig forberedende arbeid og over en viss tid, sier Holder.

UTVALG I ARBEID

Det er et bredt sammensatt utvalg som arbeider med vurdering av organisasjon og driftsform i vedlikeholdet i Finnmark. Utvalget har avd.ing. Svein Roska som formann og medlemmer er avd.ing. Arne Nicolaisen, vedlikeholdssjef Arnljot Holder, vegmester Ove Johansen og maskinfører Karl Grindstein. Sekretær er kontorassistent Odd Walter Hirsivara. Utvalget tar sikte på å ha ferdig en anbefaling om vedlikeholdsområdenes størrelse før sommerferien.

Avd. direktør Kjell Levik i Vegdirektoratet:

— Finnmark egner seg godt for ny teknikk



Bjarne Langseth

— Finnmark må egne seg ypperlig til innføring av slik elektronikk og datateknikk på vegstasjonene som nå utprøves i Telemark. Store avstander gjør det spesielt viktig å utnytte den teknikk som finnes for å få informasjon om hvordan været er og blir, og utnytte disse dataene til et mest mulig økonomisk vegvedlikehold.

Dette sier avd. direktør Kjell Levik i Vegdirektoratets driftsavdeling til Reflexen, som også viser til den gode erfaring vegvesenet har med forsøket i Telemark. Levik er også fornøyd med det arbeidet som pågår i forbindelse med den nye organisasjon og driftsform i vedlikeholdet.

— Det er først og fremst områdeinndelingen som nå er i ferd med å avklares, sier Levik. Fylkene har frist til 1. august med innsending av forslag til ny inndeling i vedlikeholdsområder. Finnmark har jo store områder fra før og det er ikke sikkert endringer er så aktuelt for dere.

— Men helt knirkefritt har ikke forslaget gått?

— Det er et faktum at den teoretiske bakgrunn i oppsynet er for dårlig og at det særpreger mye av arbeidet. Når det skal delegeres mer ansvar ut til distriktene må også kompetansen opp. Dette har skapt diskusjon og misnøye blant oppsynsmennene, som føler sine stillinger truet. Vegmesterstillingene har jo vært rekruttert fra denne gruppen.

— Har du forståelse for innvendinger fra Finnmark om at disse nye forslagene kommer i en tid hvor vi enda høster erfaringer fra vår nåværende organisering?

— Finnmark har jo nå forsøkt å bygge opp en dårlig besatt avdeling på

vegkontoret. Det nye forslaget går jo mer på organiseringen ute på vegstasjonene og det skulle være like aktuelt for Finnmark som for resten av landet, sier avd. direktør Kjell Levik til Reflexen.



Avd. direktør Kjell Levik.

Vegstasjonene blir datasentraler

Moderne elektronikk og datateknikk er i ferd med å innta norske vegstasjoner, skriver bladet «Motor», og viser til de utprøvinger som nå skjer ved Rugtvedt vegstasjon i Bamble. Denne vegstasjonen har fått installert et isvarslingsanlegg for elektronisk overvåkning av E-18 gjennom fylket. I alt er det på europavegen montert seks målepunkter eller sonder. Disse sondene er tilkoblet telenettet. All informasjon som sondene får går videre til en såkalt PC mikrodatabas på vegstasjonen. Her kan dataene avleses umiddelbart. Vegstasjonens folk kan bruke sine ressurser ut fra hva databaseringen forteller. Den sier fra om det er behov for brøyting eller salting.

Sonden som er lagt ned i vegbanen forteller om den reelle temperatur i vegbanen. Et annet punkt i sonden senker temperaturen to grader og varsler om det inntreffer ising. Et tredje punkt varsler om fallende tørr nedbør, altså snø. Ved sonden er det også en nedbørsmåler og lufttemperaturmåler. Samkjøring av disse dataene på vegstasjonens databas gir beskjed om hva som må gjøres på veien.

Overingeniør Kjersti Billehaug Norum ved Statens vegvesen Telemark sier til bladet «Motor» at disse dataene er viktige for å kunne brøyte, salte eller strø før det oppstår trafikkløse situasjoner. Hun forteller også at de i tillegg til dette utstyret har automatisk snømålerutstyr et sted som er svært utsatt for store snømengder.

FLERE MULIGHETER

Overingeniør Billehaug Norum sier også til «Motor» at det kan bli snakk om et mer avansert bruk av dette utstyret. Dataanlegget kan f.eks. kobles til fjernstyrt skiltvarsling med skiftende tekster, slik som «Nedsatt hastighet» «Isingsfare» eller «Brøyting/salting på gård».

DELEGERING AV ARBEIDSOPPGAVER

Bakgrunnen for dette prosjektet i Telemark er Vegdirektoratets ønske om å delegerer arbeidsoppgaver og ansvar til fylkenes vegstasjoner. Denne forsøksstasjonen skal ta stilling til ny teknologi og gjennomføre studier for hvordan framtidens vegstasjon skal virke. Hovedtanken er at vegstasjonene skal gi bedre service til lokalmiljøet og til trafikantene i sitt ansvarsområde.

Årets dekkeleggingssesong er igang:

Ny seksjonsleder og interessante forsøk



Bjarne Langseth



Fra oljegrusverket i Reppen like før oppstart mandag 10. juni. Fra venstre: Svein T. Nilsen, Knut Kollstrøm, Kåre Bruun og Harry Jakola.

Vegvesenet i Finnmark har startet årets dekkeleggingssesong med en litt annerledes organisering. Grus- og dekkeseksjonen er nå underlagt vedlikeholdsavdelingen og har fått avd.ing. Kåre Bruun som leder.

Det skal legges vel 350 km fast dekke i fylket i år til en pris av 42 mill. kroner. Den lengste strekningen det skal arbeides på er Varangerbotn—Vadsø hvor nytt oljegrusdekke skal legges. I Porsanger skal vegvesenet i oljegruslegginga bl.a. benytte en gjenvinningsmetode som ikke er prøvd her i landet før. Også andre interessante forsøk skal gjøres i forbindelse med oljegruslegginga i Porsanger.

Det er på strekningen Lakselv bru — Beukop at de interessante forsøkene skal utføres. På en strekning skal det gamle dekket freses opp og samtidig tilsettes bindemiddel. Deretter lastes det opp på lastebil og kjøres bort til lagring. Så skal vegen justeres opp før det gamle dekket legges tilbake igjen. Avd.ing. Kåre Bruun opplyser til Ref-

lexen at Finnmark er det første fylket som utfører gjenvinning på denne måten — nemlig ved å tilsette bindemiddel under oppfresing av det gamle dekket.

På strekningen Beukop — Veines utføres også to andre forsøk som ikke er gjort i Finnmark før. I det ene tilfellet freses det gamle dekket opp og lagres

for senere å tilsettes bindemiddel ved å kjøre det gjennom oljegrusverket før det legges tilbake. Det andre forsøket går ut på å tilsette bindemiddel ved utlegging av det gamle dekket.

De to siste metodene har andre fylker god erfaring med.

IKKE GJENVINNING I VARANGER

Den lengste strekningen det skal legges oljegrus på er Varangerbotn — Vadsø. Her er arbeidet godt i gang med oppfresing av det gamle dekket og oljegrusverket i Reppen har startet opp. På denne strekningen skal imidlertid ikke det gamle dekket brukes om igjen til nytt dekke. Den oppfresede oljegrusen brukes her til justeringsmasse for å rette opp ujevnheter i vegbanen.

Dekkelegginga på denne strekningen tok til 17. juni og vil holde på til ca. 20. august.

— Det vil nok bli en del problemer for trafikantene i denne tida, men jeg tror at de aller fleste forstår nødvendigheten av å få rustet opp denne vegstrekningen, sier avd.ing. Kåre Bruun.

OVERLAPPINGSPERIODE

Overgangen fra anleggsavdelingen til vedlikeholdsavdelingen har gått smert-

tefritt for grus- og dekkeseksjonen. Også Kåre Bruun som tidligere var ansatt ved maskinavdelingen har hatt få problemer med å gli inn i lederrollen ved seksjonen.

— Det var nødvendig med en overlappingsperiode både i forhold til Bjarne Gaski som hadde ansvaret for grus- og dekkefunksjonen tidligere, og med hensyn til min tidligere jobb på maskinavdelingen hvor det kom nye folk inn.

På spørsmål om hvorfor den nylig jubilerende femtiåring nå ville prøve andre beiteområder, svarte Bruun at det er de interessante oppgavene innen dette området som fenget ham.

— Det er en stor utvikling på gang innen fast dekke. Det går på enklere metoder og bedre resultat. Vi prøver allerede nå flere nye ting og mer vil komme. Jeg ser virkelig fram til å jobbe med disse tingene og håper på å få lære mest mulig om faget.

Dekkeprogram 1985

Ottadekke

Entrepriser, A/S Nor-Vei & Co.

Utleggingssted	Lengde i km	Kostnad kr.
Vintervoll — Lanabukt	4,2	
Ryeng — Strand	3,0	
Rødsand — Svanvik	8,3	
Skrotnes — Stenbak	10,6	
Neiden — Sandtangen	9,7	
		2.160.000
Hopseidet — Iversfjord	10,0	500.000
Gjesvær — Vannfj. skuret	10,0	900.000
Oksevåg — Mehamnvlbr.	5,0	
Aslakkhaugen — Hopseidet	8,0	1.550.000
Hopseidet — Smielvdalen	6,0	
Skipfj. høgda — Skarsvåg	10,0	1.115.000
Nordgård — Kobbfoss bru	0,8	100.000
Nordmo — Kangas	0,2	30.000
Gandvik — Brannvann	7,0	485.000
Stonga — Buholmen	3,0	215.000
Buetjern — Nikopervann	4,5	290.000
Rødekorshytta — Strømmen	7,3	505.000
Laukavann — Karasjok	3,5	255.000
Båtegg — Hillagurra	5,7	420.000
Breivikbotn — Fossbakken	1,4	960.000

Oljegrus/asfalt

Håbet myra — Bjørnevatn	0,9	280.000
Lund v.k. — Fjellstua	1,7	300.000
Kronstad — Raipas	5,5	1.000.000
Tørrfossen — Bjørnstad	3,0	330.000
Alta X E6 — Midtbakken	3,0	165.000
Hjæmeluft — Tørrfossen br.		125.000
Hjæmeluft — Tørrfossen br.	5,0	300.000
Alta bru		50.000
Alta — Solovobme		* 550.000

Dette er grus- og dekkeseksjonen



Grus- og dekkeseksjonen er nå underlagt vedlikeholdsavdelingen og består av:

Avd.ing. Kåre Bruun, leder.
Førstesekretær Jan Henninen, kontorarbeid.

Oppsynsmann Steinar Gabrielsen, ansvar for østfylket samt dekkelegging på entrepriser. Kontorsted Vadsø.

Oppsynsmann Svein T. Nilsen, ansvar for vestfylket, samt dekkelegging i egen regi.

Arbeidsformann Kasper Kristiansen, ansvar for østfylket.

Arbeidsformann Odd Olsen, ansvar for vestfylket.

Oljegrus Egen regi

Utleggingssted	Lengde i km	Kostnad kr.
Utlegging av oljegrus		
Viddis		205.000
Varangerbotn — Vadsø	45,6	9.100.000
Veines — Beukop	28,0	5.500.000

«Ottadekke» Egen regi

Utleggingssted	Lengde i km	Kostnad kr.
Leirbotnsvann — Biggas.	10,0	660.000
Leirbotnsvann — Kviby	7,0	800.000
Kviby — Nyvoll	28,8	4.100.000
Eidet — Store Lerresfjord	12,8	1.800.000
Store Lerresfjord/Lille Lerresfjord	13,0	1.850.000
Kviby — Djupvik	2,8	180.000
Vei på Store Korsnes	0,5	35.000
Komagfjord — Raskaluft	3,1	240.000
Eidet — Lamvik	3,6	260.000
Vei i Lille Lerresfjord	2,0	140.000
Fergeleie — Nuvsvåg	16,0	2.200.000
Lyngsletta — Klubbukt	7,4	450.000
Repparfjord bru	0,4	60.000
Aisseroaive — Skaidi	5,0	330.000
Smørffjord X 95 — Smørffjord	6,0	420.000
Snøfjord — Kroklev	4,0	200.000

Anleggsdrift og steintransport i vegarbeidsdriften



Kjelken startes.



Under vegarbeids- og anleggsdrifta i årene fra 1937 og fram til 1942, da tyskerne var kommet og det for det meste ble slutt med fjellsprenngning, ble det prøvd mange sorter transportmidler for å kunne flytte større stein som ble sprengt løs fra fjellet. Trillebå-

ren var jo uunnværlig på alle arbeidsplasser, men den kunne bare frakte finere masser og stein som to mann klarte å bikke inn i trillebåren, og det var jo ikke store saker når det gjaldt sprengt fjell.

Det første tungtransportmiddel som undertegnede kan huske, var såkalt «Bjørn». Det var et plankemonstrum, jernbeslått alle veier, og med fire små stålhjul under, som skulle gå etter bygd bane av trillerels. Styringen foregikk bak. Det var laget feste for spett i hvert hjørne slik at styrmannen sprang etter tralla og styrte. Det som det ble klaget mest på ved «Bjørnen» var at tralla var stor, og at med kort hjulavstand og med to spett på skrå bakover, fikk styrmannen så knappe slag at ryggen ikke holdt så han ble hivd opp i lufta og slått ned på bakken så det sang i komagan, og i tillegg skulle han prøve å styre tralla. Det gikk ikke etter den oppbygde banen bestandig. Såvidt jeg kan huske ble dem prøvd bare en vinter. Jeg tror det var vinteren 38-39.

Jeg synes å huske at vinteren 39-40 kom kjelken i bruk som steintransportmiddel. Det var en såkalt 4-mannskjelke med ett trekktau i hvert hjørne, bygd av 3-tomms plank, jernbeslått etter alle kunstens regler med 3" x 5m/m flatjern. Det gikk greit å bruke den der hvor det var unnabakke, og den kunne frakte ganske store steiner. Lastingen foregikk med stubbebryter. Var det bare en stein som skulle transporteres

ble steinen løftet med stubbebryteren, kjelken ble skjøvet under og steinen senket på kjelken og fraktet bort. Men som oftest var det flere steiner som skulle lastes, og da var det å løfte steinen, spette kjelken under, senke ned og ta den løs, spette kjelken vekk, løfte ny stein, skyve kjelken under med spett o.s.v. til den var fullastet.

Så kom transporten, og det var litt av en jobb å springe foran og etter kjelken, styre den og få den utfor veikanten der hvor den skulle tippes. Det begynte med at 4 mann tok hvert sitt trekktau over skulderen og begynte å stramme tauene. Vi fire som dro og styrte kjelken hadde våre faste trekktau så vi visste hvordan og hva vi skulle gjøre for å få kjelken til å gå akkurat dit den skulle. Jeg hadde mitt trekktau på kjelkens bakerste venstre hjørne. Det var min faste plass. Det var stående ordre at de to framme ikke hadde lov til å falle, for da kom kjelken med steinlasset etter dem.

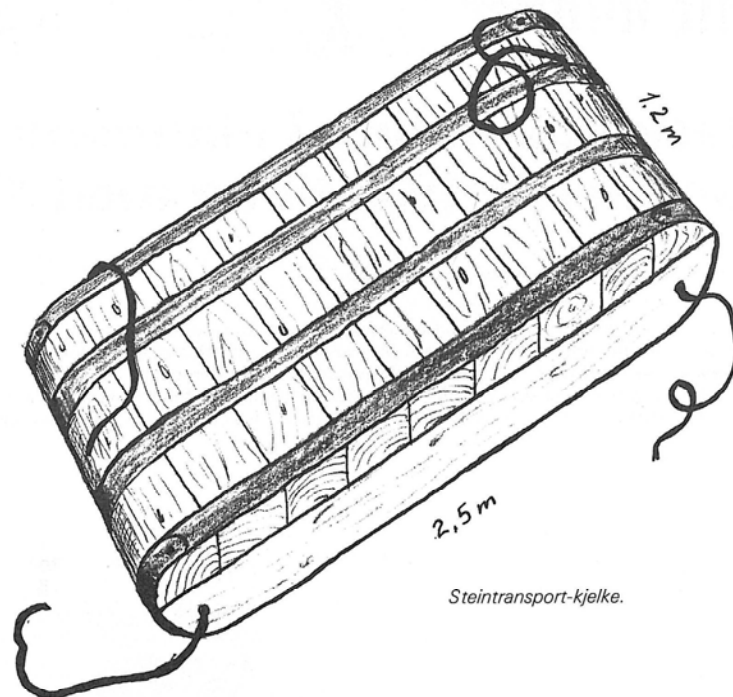
Når vi fire hadde begynt å trekke, var det som regel 2 mann bak kjelken med spett for å sette den i gang. Det gikk som regel tungt til å begynne med, men litt lenger framme var bakken litt brattere, farten økte og det var

full springing foran og bak for så å styre kjelken utfor tippene. Det var aldri problemer med å få tømt kjelken. Så var det å få kjelken opp på veien og opp for å hente nytt lass.

Det har vel kanskje vært prøvd flere måter å frakte og flytte tyngre fyllmas-



Kjelken styres utfor veikanten.



Steintransport-kjelke.

ser på, men det var trillebåren som hørte med til alle anleggsplasser hvor masse skulle flyttes.

Jeg husker en episode fra etterjuls-

vinteren -41. Vi hadde boret og sprengt en ettermiddag og holdt på å åpne veien. Vi var enda ikke ferdig da det kom en tysk bil med høyere herrer,

med knapper, vinkler, stjerner og vinkler både her og der, store revolvere og stor i kjeften. De brølte om sabotasje, for det var kommet en ganske stor stein og parkert seg midt på kjørebanelen. Det så jo ganske uframkommelig ut. Da tok gammelbasen vår formannsspettet i handa og ropte på oss gutta. Vi tok hvert vårt spett og gikk bort og inntok ferdigstilling ved steinen. Gamlingen hadde god sangstemme og begynte å synge ut steinen:

— Oh, vi før han ut, ohoi

Oh, vi åpner vei, ohoi.. o.s.v.

Lå steinen slik at den måtte dreies eller svinges en eller annen vei, så var det sang til det også. Denne gangen gikk det bra, som så mange andre ganger før. «Knappekaran» ble stående og se og høre på oss — stor i øyan. Steinen spaserte mot veikanten, tippet utfor og forsvant. Minnes jeg riktig fikk vi en sigarett hver. De skulle vise litt menneskelighet.

Pensjonist 1001



O vi før han ut ohoi
O vi åpner vei ohoi
o.s.v.

Gamle minner



Maskinplanering i Finnmark fra sommeren 1930 til og med 1935



Godtfred Karlsen

Del 3

På veianlegget Alta — Kautokeino fortsatte forsøkene med maskinplanering.

De to første årene ble det arbeidet etter en pris pr. strekkmeter. Etterhvert som stikninger ble utført og planene ferdigbehandlet ble det fra 1932 arbeidet etter utsatte høyder og bredder.

Terranget var jevnt og tørt med småmasser. Det var få stikkrenner og blindrenner, og derav sparsom drenering og ingen broer. Planeringen var nå kommet så langt framover at avstanden fra utgangspunktet begynte å bli merkbar.

Sommeren 1932 ble arbeidet hindret av meget regn så grunnen til enhver tid var gjennombløtt av vann, og i alle bekker var det flom hele sommeren. Temperaturen var gjennomgående meget lav med liten fordampning. Grunnen var derfor ofte så oppbløtt at en arbeidet som i en «velling». Nedbøren var stadig og jevn.

Følgen av den store nedbørsmengden var at man ofte i dagevis ikke kunne arbeide — eller bare noen timer pr. skift. Det ble å gå fra det ene til det annet og dermed mindre rasjonelt arbeid.

Det hendte at veihøvlens på visse bløte partier måtte trekkes av traktoren og det kan nevnes at forhjulene ofte gikk helt under i «vellingen».

Men forholdene medførte at en høstet nyttige erfaringer og grunnens svake punkter ble lettere å få øye på — slik at de nødvendige forholdsregler kunne tas i tide.

I årene som fulgte og etterhvert som arbeidet gikk framover, ble det flere stikkrenner og lukkede renner (blindrenner), men vanskeligere å finne brukbar sten. Av den grunn ble det en lang og relativt kostbar stentransport.

Avd.ing. Hofseth sier: «På grunn av vanskeligheter med å skaffe sten til stikkrenner vil det sikkert på sine steder være lønnsomt å anvende rør.»

Det var mange overraskelser når det gjaldt gode masser til avplaneringer.

På et sted gikk arbeidet over myrstrækninger med tørre rygger i mellom som en antok var morene. Imidlertid inneholdt disse ryggene mer eller mindre leirholdig sand med et tynt lag morene i dagen og kun i enkelte tilfeller mindre forekomster av brukbar avplaneringsmasser. En fikk derfor meget



På tur til fjells.



Teltleiren ved Bingis.

Gamle minner



På tur over Bingiselva.

Gamle bilder!

Bildekvaliteten på disse illustrasjonene til de meget interessante artiklene om maskinplanering i Finnmark er dessverre altfor dårlig. Godtfred Karlsen beklager dette, men det er ille han kan gjøre med det. De bildene han hittil har fått inn fra denne tida er ikke bedre. Også bilder av dårlig kvalitet har selvfølgelig sin historiske verdi, men det finnes forhåpentligvis flere og bedre bilder fra denne tida. Vi bringer derfor videre nok en gang en innstendig henstilling til alle som har bilder, kan ha bilder eller vet noen som har bilder av historisk verdi, om å være så snilli å låne disse til Godtfred Karlsen slik at han får kopiere dem til sitt arkiv. Karlsen er også interessert i beretninger fra folk som kan huske noe fra denne tida.



Planering i godt terreng med traktor og rullskrape.

lang transport av avplaneringsmasser og hele arbeidet ble relativt tungvint.

Planeringen langs Biggijavre var den største overraskelsen. Undersøkelsen viste en del ur overvokst med lyngtorv og bjerkeskog. Det var tydelig at er, også ville støte på fjell. Som regel er forholdene slik i Vest-Finnmark at i ur finner en de største stener ytterst med finere og finere masser innover til en grusblanding. Her var det omvendt. Store blokker lå omsluttet av leirholdige jordmasser (kvabb).

Det ble sprengt 800 m³ blokker og det medgikk 200 kg dynamitt. Traktoren var i arbeid med å fjerne blokker.

Langs hele fjellsiden var det utallige underjordiske kilder og det måtte dreneres ca. 2 km åpen grøft i 1,5 m bredde.

Etter den første teleløsningen viste det seg at veien på enkelte steder (leirpartier) var for svake og måtte forsterkes med et stenlag. Dette stenlag ble lagt så dypt som mulig for å unngå telens uheldige virkninger.

Da veien bygges uten veidekke gjelder det jo om til en viss grad å sortere massene og spesielt sørge for at de bedre masser kommer øverst som slitelag, og stenlaget som regel underst eller i nødvendig avstand fra slitelaget.

I vannsykt terreng og over alle myrdrag gjelder det å legge linjen lett. Det tas grøfter og rampegrofter med eller uten maskiner og de forhåndsværende masser kommer underst om nødvendig med et stenlag. Dette stenlag er oftest av utsortert sten som er foretatt under planeringer og som nå kommer til nytte. Det øverste laget — slitelaget — er gode og tørre morenemasser som ofte må transporteres langveisfra. Massene legges lagvis og blir således komprimert før trafikken kommer på.

Som nevnt tidligere er planeringen siden 1932 utført etter vanlig masseberegning med utsettelse av høyder og bredder. I realiteten er langt større masser behandlet i det masseberegningen, også i skjæringene er beregnet til planumshøyde, mens det pløyes ned til minst 30 cm under planum og all stor og små sten fjernes så underlaget blir bestående av en mer homogen masse.

Det er grunn til å nevne nedstigningen til Masi da arbeidet på dette partiet var av særlig interesse. Lengden er 8 km med et totalt fall på 225 meter. Mellom pel 480 og pel 730 er fallet på disse 2500 metrene gjennomsnittlig 1:17.

Mellom pel 630 og 730 går veien i

slyng med en gjennomsnittlig stigning på 1:12, og max stigning på 1:8 i en lengde av 140 meter. På sistnevnte kilometer var terrenget ujevnt og grunnene bestående av hard morene med meget sten samt blokker både i og på grunnen i størrelse av 1/4 – 1/2 m³. Det utførte arbeide med traktor og vei-høvel var her meget tilfredsstillende.

Arbeidet i 1935 var vanskelig med myr og blokker som umuliggjorde en hurtig framdrift. Da det dessuten ikke fantes gode eller brukbare avplaneringsmasser i nærheten, måtte arbeidet av den grunn bli kostbart.

Det kan ikke være tvil om at de møtte mange vanskeligheter i årene 1932 – 1935, men avd.ing. Hofseth sier om dette følgende: «Arbeidet har stort sett gått etter den opprinnelige uttenkte plan. De vanskeligheter man har møtt og overvunnet har kun styrket troen på at systemet har framtiden for seg.»

Vanskeligheten gjenspeiler seg også i kostnadene pr m veg som denne oversikten viser:

Oversikt maskinplanering 1930–1935

Utført arbeide:

År	1930	1931	1932	1933	1934	1935	Sum
Graving m ³			5302	7260	1937	5880	20379
Sprengning m ³			96	206	—	1000	1302
Fylling m ³			7553	8863	3143	8015	27574
Stikkrenner stk.			13	26	7	30	76
Blindrenner stk.			44	35	—	3	82
Rampegroft lm.			1600	800	268	3490	6158
Skogrydding lm.				6240	—	2400	8640
Planering km	9,85	9,80	7,0	11,24	3,24	6,47	47,60
Planering kr./lm.	1,79						
Gjennomsnitt	3,31	6,84	4,37				
Fylling m ³ /lm.			1,08	0,8	1,0	1,2	

Sammenligning av gjennomsnittspriser

	Ordinær planering	Maskinplanering
Akkord-		
Fortjeneste	1,04	0,92
Graving pr. m ³	1,00	1,25
Fylling pr. m ³	0,50	0,25
Skogrydding pr. lm.	0,27	0,06
Stikkrenner	125,00	125,00
Blindrenner	25,00	25,00

MERKNADER TIL OVERSIKTEN

I den gjennomsnittlige kostnad pr m veg på kr. 4,37 er broene medregnet. Det kan nevnes at broene kostet alene kr. 0,74 pr. m veg.

Akkordfortjenesten for maskinplanering er lavere enn ordinær planering. Dette har sin årsak i at alle maskinkjørere var uøvd og at arbeidet var av kort varighet.

VEDLIKEHOLDET AV DEN FERDIGE VEGEN

Om dette sier avd.ing. Hofseth følgende: «Som tidligere nevnt var sommeren 1932 usedvanlig nedbørsrik, som selvsagt måtte ha skadevirkning på en vei uten veidekke. Dertil kom at man høsten 1931 under en del lastebiltrafikk hadde avvekslende frost og regn. Det dannet seg spor på enkelte steder og på visse korte strekninger var det vanskelig å komme fram idet hjulene sank dypt ned i veibanen...

På den maskinplanerte del av veien var spordannelsen liten og da lav i overflaten. Til vedlikehold av denne veien er det anvendt ubetydelig beløp – og praktisk intet på den maskinplanerte del av veien. Behovet for større vedlikeholdsmidler er tiltakene likeså som trafikken også er tiltakene.

De svakeste partiene har man forsterket med stenlag og utgiftene med dette er jo belastet anlegget. Når man heretter planerer over et parti hvor det er dårlig grunn, vil det med sikte på

vedlikeholdskostnadene som regel bli påført bedre masse, selv om denne skal transporteres langveisfra, eller man anvender undtakelsesvis stenlag dersom det er vanskelig å skaffe materiale til et eller annet bærende lag.»

DEN VIDERE UTVIKLING AV MASKINPLANERINGEN

«Til anvendelse ved planering utenom fjellplanering er maskiner ganske sikkert regningsvarende. Man vil dessuten som en selvfølge komme til en annen stikning og linjebalansering, formentlig mer svarende til kravet om en god bilvei. I terrenget med små skjærings- og fyllingsmasser og korte massetransporter, transporteres disse etter at massene er løsploget med skrape og traktor. De lange transporter må utføres med bil i forbindelse med silolasting.

I kuppert terrenget kan man gå mer

rett på terrenget, da massetransporten med dragline direkte fra skjæring til fylling blir billigere. Man undgår derved kurver og oppnår en billigere eller like billig vei, om enn massene blir større. Man oppnår en vei bedre skikket for biltrafikk, selv om det anvendes en del ondulasjon.

I stenet, myret eller vannsykt terrenget bør linjen legges lett om enn massetransporten blir lang. Dette spiller mindre rolle på grunn av biltransporten. I terrenget hvor massen er mindre bra, som planeringsmasse betraktet, så som kvabb og leire, kan man ved massebalansering lettere ta hensyn til at det påføres et isolerende lag under grusen uavhengig av transporten.

Her bør også nevnes at arbeiderne kan bo på sentrale steder og med biler, som er nødvendig for arbeidsdriften kveld og morgen, hurtig komme fram og tilbake fra et forholdsvis langt bortliggende arbeidssted.»

Dette er avd.ing. Hofseths vurdering av maskinplaneringen, som jeg antar er skrevet i 1934.

VEGKONTORET I FINNMARK
Dramsvei 1
9800 VADSØ

Hva tror Sør-Varanger avis

om oss? Høye tanker kan de neppe ha. Det er jo for såvidt greit at avisa på den andre sida av fjorden fortsatt bruker vår gamle adresse, som altså var Damsveien 1. Den kommer fram likevel. Men er det noe dere vet som informasjonskonsulentene ikke vet, siden dere mener Dramsvei 1 er mer dekkende for vårt oppholdssted? Personvern og Pressens Faglige Utvalg er nevnt – hikk.

PS. Vår adresse er nå: Statens vegvesen Finnmark, vegkontoret, Båtsfjordvegen 18, 9800 VADSØ.

Hvis noen våger å skrive Børstfjordvegen eller noe sånt Odd Richard, da er det slutt mellom oss.

EDB — ER DET BRA?

Anlegg for EDB



Også anleggsavdelingen har anlegg for EDB. Vi fant nylig flere anleggskontorister med anleggssjef Tor O. Lid i spissen i full datakonsentrasjon med mikromaskiner. Som veiledere hadde de fått hjelp fra VeVa Plan i Asker. Anlegg har to mikromaskiner, en på vegkontoret og en i Havøysund, og disse brukes til driftsplan og oppfølging. Maskinene kan også brukes til V6.

Foto: Bjarne Langseth

Autosys på plass



Nå er Autosys på plass hos biltilsynets stasjoner i Finnmark, og alle er godt fornøyd. På bildet er det Kjell Garbekken fra Vegdirektoratet som instruerer Arnold Dolonen ved biltilsynsstasjonen i Vadsø. Nå kan biltilsynsstasjonene hente ut på skjermterminaler de opplysninger de trenger om førerkort og kjøretøyer. Hvilken besparelse.

Foto: Bjarne Langseth

SMÅNYTT EDB

Godkjenning

av plassen for installasjon av minimaskiner i kaldlageret tas opp med Statens Bygge- og Eiendomsdirektorat og vaktmesteren.

Alle personer

som ikke har vært på EDB-grunnkurs 1 får muligheten til å bruke en dag med IBM-mikromaskin med Jan Jaap Schoone som instruktør. Instruksjonen skal gis i juni eller senere. Det er ikke aktuelt å holde EDB-kurs for bruk av minimaskin uten at brukerne kan øve.

Installasjonsgruppen

for minimaskin arbeider videre med et utkast for en forprosjektrapport. Etter planen skal utkastet være ferdig i begynnelsen av juni.

For å sikre

en god drift av minimaskinen er en driftsgruppe nødvendig. Sammensetningen av driftsgruppa bestemmes i løpet av høsten.

Generell EDB-opplæring

Personal- og administrasjonsseksjonen arbeider med tilrettelegging av generell EDB-opplæring for bruk i etaten. Kursene vil delvis gå lokalt i regi av de enkelte vegkontorer. Det dreier seg bl.a. om grunnkurs i EDB 1 og 2 og tekstbehandling NOTIS. Dessuten gjennomfører seksjonen sentrale kurs i FICS, systemutvikling etc. Nærmere opplysninger er gitt i Informasjon fra Vegdirektoratet, Personal- og administrasjonsseksjonen nr. 1-1985.

Temahefter

Personal- og administrasjonsseksjonen i Vegdirektoratet har utarbeidet 4 temahefter om EDB i vegvesenet.

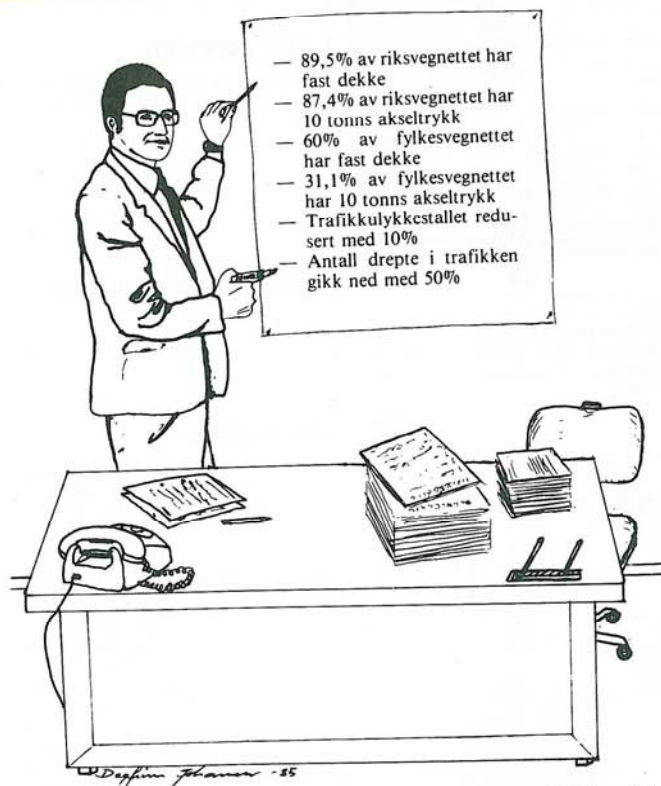
- 1: Lover og avtaler
- 2: Terminalarbeidsplassen
- 3: Systemutvikling
- 4: Prosjektarbeid (under utgivelse)

Temaheftene er distribuert i et mindre antall til alle vegkontorer.

Årsmelding 1984

Vegsjefens beretning:

POSITIV UTVIKLING MED GODE FRAMTIDSUTSIKTER



- 89,5% av riksvegnettet har fast dekke
- 87,4% av riksvegnettet har 10 tonn akseltrykk
- 60% av fylkesvegnettet har fast dekke
- 31,1% av fylkesvegnettet har 10 tonn akseltrykk
- Trafikkulykkestallet redusert med 10%
- Antall drepte i trafikken gikk ned med 50%

Hovedmålet har i dette året, som tidligere år, vært å bruke tildelte midler på en så effektiv måte som mulig under de klimatiske forhold vi arbeider under her i fylket.

Det ble totalt forbrukt 391,2 mill. kroner herav 350,4 mill. kr. til selve vegarbeidsdriften. Det er 46,0 mill. kr. mer enn foregående år. Uanvendte bevilgninger gikk ned fra 28,0 mill. kr. i 1983 til 16,9 mill. kr. Dette er en gledelig utvikling som vi vil bestrebe oss på å følge opp i året som kommer.

Av andre resultater som virker i positiv retning er at:

- o 89,5% av riksvegnettet har fast dekke.
- 87,4% av riksvegnettet har 10 tonn akseltrykk med telerestriksjoner på 8

- tonn i 6—8 uker i vårløsningen.
- Landsgjennomsnittet er henholdsvis ca. 95% og ca. 52%.
- o 60% av fylkesvegnettet har fast dekke.
- 31,1% av fylkesvegnettet har 10

tonn akseltrykk med telerestriksjoner. Her er landsgjennomsnittet ca. 54% og 8,5%.

- o Trafikkulykkestallet ble redusert med 15, eller 10%, i forhold til forrige år selv om trafikken på vegnettet har øket. Bl.a. er det blitt ca. 5% flere kjøretøyer i fylket.
- o Antallet drepte i trafikken gikk ned fra 23 i 1983 til 12, d.v.s. en nedgang på ca. 50%.

Arbeidet med å øke trafikksikkerheten har foregått på forskjellige områder, bl.a. med utbygging av gang- og sykkelveger og oppsetting av rekkverk over lange strekninger.

Vedlikeholdets innsats med merking, skilting og godt vintervedlikehold, er en meget viktig faktor for økt trafikksikkerhet. Det samme gjelder biltilsynets innsats på alle de felter avdelingen har ansvaret for.

Vårt mål er at ulykkesrisikoen skal reduseres med 20% i 1989 i forhold til perioden 1982—84 når en tar med forventet trafikkøkning fram til dette tidspunkt.

Bevilgningene til riksveganlegg gjorde det mulig å starte opp to nye veganlegg, nemlig Øksfjordtunnelen og sommervegen til Havøysund. En hadde også god framdrift på sommervegen til Nordkyn. Situasjonen for disse prosjektene synes såpass gode at ferdigstillelse kan skje til fastsatt tidspunkt som er henholdsvis høsten 1986, høsten 1989 og høsten 1989.

Forseringen av disse tre anlegg fører til lavere aktivitet på andre igangværende anlegg — disse er alle utbedringsanlegg og skulle således ikke gi for store negative utslag for trafikantene.

Det første fylkesfergesambandet, Akkarfjord — Kjerringholmen, ble åpnet i september. Dermed har en befolkning på ca. 160 personer fått veg- og fergesamband med det øvrige vegnettet.

Vegvesenet har et spesielt ansvar for å ta vare på den kapital som er nedlagt i vårt vegnett. Veglikeholdsbevilgningen, både for riks- og fylkesvegene,

Årsmelding 1984

har gitt oss anledning til å gjøre dette på en akseptabel måte. Disse bevilgningene må i det minste holde tritt med prisstigningen hvis standarden på vegnettet ikke skal reduseres.

Vegvesenet betyr mye for sysselsettingen i fylket, både når det gjelder bruk av arbeidere og funksjonærer, biler og maskiner. Til disse tre gruppene ble det utbetalt henholdsvis 105 mill. kr. og 97 mill. kr. Utenom administrasjonen i Vadsø er arbeidsplassene spredt rundt om i alle fylkets kommuner. Ca. 30% av vårt pengeforbruk går til innkjøp av varer og tjenester. En god del av dette blir kanalisert gjennom det fylkeslokale næringslivet. Men da det er få firmaer i fylket som kan dekke vårt behov for spesielle varer og tjenester, går størstedelen av våre innkjøp til firmaer utenfor fylket.

VÅRE MÅL

- Vårt mål: for de neste 5 år vil være:
- 10 tonn akseltrykk med telerestriksjoner på 96% av riksvegnettet
 - 10 tonn akseltrykk med telerestriksjoner på 65% av fylkesvegnettet
 - 100% fast dekke på riksvegene
 - 75% fast dekke på fylkesvegene
 - opprettholde nåværende hastighetsnivå på begge vegtypene med mulighet for økning av strekninger med 90 km/t hvor dette er forsvarlig ut fra vegstandard. Spesielt gjelder dette vegger i øde strøk

VÅRE ØNSKER

- Vårt ønske er:
- å redusere trafikkulykkene — spesielt de mange utforkjørings- og helgeulykkene

- at alle typer trafikanter oppfører seg med større ansvar og tålmodighet i alle situasjoner
- at kommunene vil støtte oss aktivt med å få gjennomført trafikksikkerhetstiltak
- å få flere midler til å bedre og trygge trafikkavviklingen i tettstedene ved bygging av gang- og sykkelveger, fortau eller omkjøringsveger

Vårt mål og våre ønsker viser at det ikke bare er å holde nåværende innsats i vegvesenet ved like, men øke denne på alle felter innen vårt ansvarsområde — til gagn for de som bor langs vegene og for de som bruker det vegnettet vi alle er blitt så avhengig av som en del av vår livsstandard.

Geir Johnsen

Lengde off. veg — Fast dekke — Gang- og sykkelveg

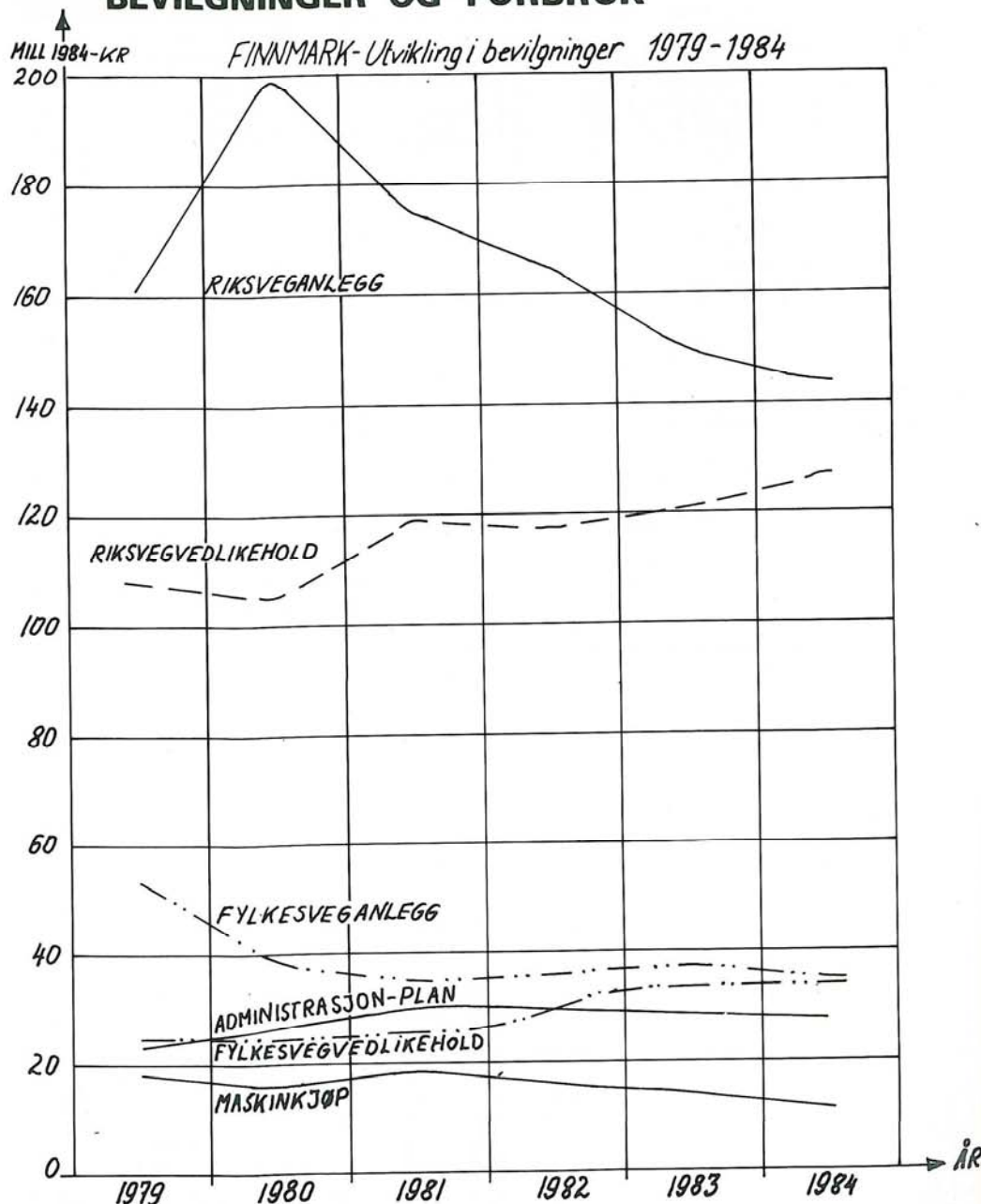
	Riksveg		Fylkesveg		Kommunal veg		Gang- og sykkelveger
	Km	% fast dekke	Km	% fast dekke	Km	% fast dekke	
1/1-1980	2.048,5	58,32	788,2	16,58	708,1	16,32	
1/1-1984	2.084,5	83,94	819,9	49,68	922,6	22,55	16,5 km
1/-1985	2.082,6	89,47	797,4	59,86	1.013,4	20,25	18,6 km

Lengde off. veger kommunevis og samlet for fylket pr. 1/1 1985

Kommunevis	Riksveger		Fylkesveger		Komm. veger		Off. veger	
	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
Hammerfest	1,446	0,07	6,4	0,8	32,9	3,25	40,75	1,05
Vardø	36,885	1,77	27,99	3,51	22,75	2,24	87,63	2,25
Vadsø	61,209	2,94	6,578	0,82	136,56	13,48	204,35	5,25
Kautokeino	196,8	9,45	36,410	4,57	25,2	2,49	258,41	6,64
Alta	234,55	11,26	98,785	12,39	167,0	16,48	500,34	12,85
Loppa	26,45	1,27	65,388	8,20	7,5	0,74	99,34	2,55
Hasvik	17,7	0,85	29,635	3,72	13,3	1,31	60,64	1,56
Sørøysund	13,21	0,63	60,908	7,64	20,9	2,06	95,02	2,44
Kvalsund	108,459	5,21	47,825	6,0	28,92	2,85	185,204	4,76
Måsøy	27,145	1,30	48,145	6,04	34,6	3,41	109,89	2,82
Nordkapp	69,206	3,32	12,405	1,56	34,6	3,41	116,211	2,98
Porsanger	231,805	11,13	95,454	11,97	78,2	7,72	405,46	10,41
Karasjok	189,339	9,09	19,445	2,44	89,6	8,84	298,384	7,66
Lebesby	128,092	6,15	49,295	6,18	35,7	3,52	213,09	5,47
Gamvik	51,338	2,46	14,27	1,79	16,6	1,64	82,21	2,11
Berlevåg	74,593	3,58	2,45	0,31	28,9	2,85	105,943	2,72
Tana	282,306	13,55	24,345	3,05	68,5	6,76	375,151	9,64
Nesseby	83,456	4,01	9,027	1,13	31,5	3,11	123,983	3,18
Båtsfjord	23,332	1,12	45,963	5,76	31,0	3,06	100,295	2,58
Sør-Varanger	225,483	10,83	96,708	12,13	109,14	10,77	431,331	11,08
Sum	2.082,80	100,00	797,43	100,00	1.013,37	100,00	3.893,60	100,00

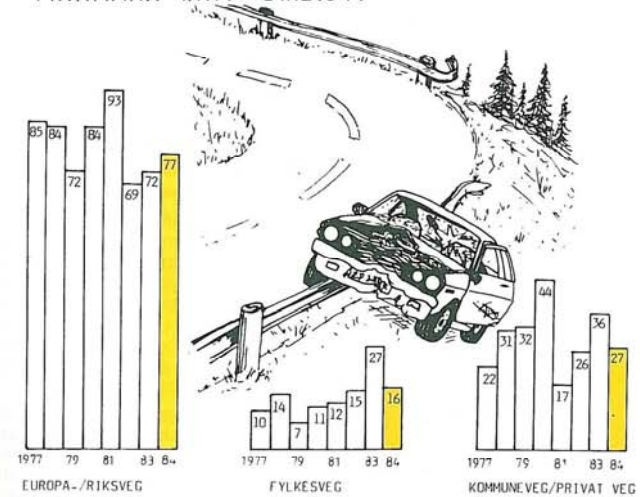
Årsmelding 1984

BEVILGNINGER OG FORBRUK



Årsmelding 1984

TRAFIKKULYKKER MED PERSONSKADER I FINNMARK 1.1.77 - 31.12.84.



Høy vegstandard i Finnmark

Vegstandarden i Finnmark er meget bra. Nesten 90% av riksvegnettet har fast dekke, mens landsgjennomsnittet er 95%. Vel 87% av riksvegnettet i Finnmark har 10 tonns akseltrykk med telerestriksjoner på 8 tonn i 6 - 8 uker i vårløsninga. Her er landsgjennomsnittet helt nede i 52'9. På fylkesvegnettet er det 60% fast dekke, mens 31% har 10 tonns akseltrykk med telerestriksjoner. Landsgjennomsnittet er her henholdsvis 54% og 8,5%.

Trafikkulykkesrisikoen skal reduseres med 20%

For tida fram mot 1990 vil vegsjefen i Finnmark ha som mål at antall skadde og drept i trafikken over en middeperiode rundt 1989 ikke skal overskride middelallet for 1980 - 82, nemlig 187 personer pr. år.

På grunn av økningen i trafikkarbeidet fram mot 1989 vil en slik målsetting bety en midlere reduksjon i ulykkesrisikoen på ca. 20% i forhold til perioden 1980 - 82.

Det har tidligere ikke vært satt noe mål for ulykkesreduksjonen i Finnmark.

Stor økning i antall førerprøver

Det har vært en betydelig økning i antall førerprøver i Finnmark i 1984. I forhold til året før økte antallet med over 1000 prøver mens økningen fra 1982 til 1983 var under 500 og fra -80 til -82 vel 150.

Det er spesielt antallet førerprøver for klasse B som har økt. Fra vegvesnets side antas det at 1984 var toppår i avvikling av klasse B-prøver og at det vil gå ned allerede fra 1985.

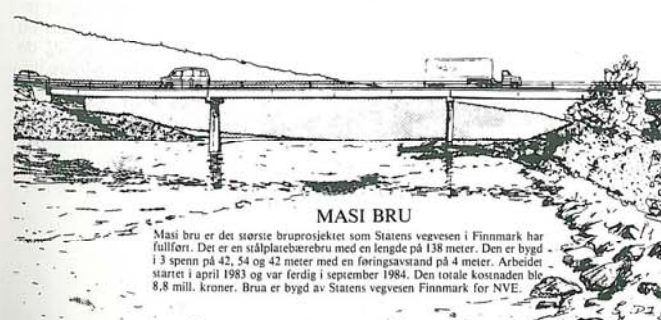
Den biltilsynsstasjonen som har hatt størst økning av førerprøver i 1984 er stasjonen i Alta. Der har også antall kjørelærere økt mest.

På tross av den sterke økningen i antall førerprøver har biltilsynet avviklet prøvene uten vesentlig ventetid i 1984.

Kjøretøyparken i Finnmark pr. 31/12 1984:

Kommune	Personbil	Buss	Varebil	Lastebil	Saml. biler	Traktor	Motorredsk.	Motorcykel	Motorcykel	Tilb.	Saml. kjøretøyer
Hammerfest	2022	167	243	178	2610	16	8	94	341	580	3649
Vardø	791	10	51	51	917	27	2	122	134	318	1520
Vadsø	1926	17	185	206	2334	103	6	405	363	790	4091
Kautokeino	646	20	107	47	820	73	1	187	1133	461	2675
Alta	4454	58	334	312	5158	438	11	775	1426	2311	10119
Loppa	356	7	18	15	396	25	1	111	29	96	658
Havvik	304	2	17	27	350	14	1	93	36	107	660
Sørøysund	510	4	29	32	575	30	67	85	141	498	1411
Kvalsund	375	3	13	34	425	48	3	79	118	187	860
Måsøy	416	1	19	22	458	15	77	58	131	739	1311
Nordkapp	943	6	66	75	1090	5	3	107	64	198	1467
Porsanger	1331	11	89	102	1533	154	1	313	755	789	3145
Karasjok	703	7	83	65	858	151	2	93	691	526	2321
Lebesby	361	3	31	30	425	48	2	128	116	145	864
Gamsvik	282	27	29	338	9	1	79	145	88	660	1467
Berlevåg	368	1	22	28	419	15	3	119	158	173	887
Tana	909	11	104	118	1142	284	3	228	465	681	2803
Nesøby	275	1	23	18	317	52	2	172	166	169	878
Båtvjord	631	7	72	52	762	25	2	116	131	329	1365
Sør-Varanger	3184	39	284	266	3773	182	18	214	779	1528	6494
Fylkessum	20787	375	1817	1721	24700	1714	69	3579	7193	9748	47003

I 1984 økte personbilantallet med 4,5%. (Landsting, side 3, 4%)



Aksjon «Bedre Bilist -85» merkes på finnmarsvegene



Bjarne Langseth

Årets store trafikksikkerhetsaksjon, «Bedre Bilist -85» er merkbar også på finnmarsvegene. Hver helg fra og med pinse har biltilsynet hatt ekstra helgekontroller med særlig søkelys på de mest ulykkesutsatte kjøretøyene. Før St. Hans er 469 kjøretøyer kontrollert i fylket i forbindelse med disse spesielle kontrollene. Av disse hadde 149 mangler og ialt 20 kjøretøyer er avskiltet. Dette gir en feilprosent på 32. Det vil likevel ikke si at det er feil på 32 prosent av kjøretøyene i Finnmark. Biltilsynet plukker ut de kjøretøyene som ser dårligst ut, og er ikke så opptatt av biler i tydelig god stand.

Det er likevel betenkelig at så mange som 16 kjøretøyer er avskiltet så tidlig i aksjonen. Hele 43 prosent av alle kontrollerte kjøretøyer ble avskiltet, og det er vel 13 prosent av de kjøretøyene med mangler som har fått kjøreforbud.

Biltilsynssjef Per Kr. Elnan sier til Reflexen at dette viser aksjonens berettigelse og at Finnmark har for mange kjøretøyer som ikke burde vært på vegene. Det er likevel positivt å se at resultatet bedrer seg ettersom det blir kjent at kontrollene er opptrappet. De dårlige kjøretøyene går en usikker framtid i møte, oppdagelsesrisikoen er blitt større — og det er hensikten med Aksjon Bedre Bilist -85.

Flere tenner på kjøreløys

To av tre norske biler kjører med lysene tent om dagen. Det har vært en markant økning i bruken av kjøreløys i forhold til for et år siden, går det fram av vegvesenets landsomfattende registrering av bilenes bruk av lys om dagen.

Vegvesenet har registrert mer enn 30.000 kjøretøyer i Akershus, Hedmark, Vestfold, Hordaland, Sør-Trøndelag og Troms i tidsrommet 19.—30. mars både i 1984 og i 1985.

— Bruk av kjøreløys betyr færre trafikku-lykker, og dette budskapet ser ut til å ha nådd fram til mange nye bilførere i løpet av fjorårets Aksjon Kjøreløys, sier informasjonssjef Ragnar Lie i Vegdirektoratet.

— Spesielt gledelig er det at lysbruken økte med hele femten prosent i tettbygde strøk. Det er tross alt her vi finner de mange myke trafikantene, som har spesielt stor nytte av at bilene kjører med lys, sier Lie.

Resultatene blir som følger:

Bruk av kjøreløys	Mars 1984	Mars 1985	Differanse
I alt	58,2	65,7	+ 7,5
I tettsteder	50,1	65,2	+ 15,1
Utenfor tettsteder	73,9	72,4	+ 1,5
Gode lysforhold	45,2	55,9	+ 10,7
Middels lysforhold	69,6	75,1	+ 5,5
Dårlige lysforhold	75,9	87,9	+ 12,0

Store skader også i lave hastigheter — uten belte

Du kjører like fort i baksetet som i forsetet. Ved en kollisjon blir bilen presset sammen på brøkdelen av et sekund. Brutalt blir farten redusert til null. Din egen kropp vil bli kastet forover med voldsom hastighet. Hvis du ikke er spent fast, vil du fortsette til bevegelsesenergien er oppbrukt.

Derfor gjelder det å være føre var. Du må spenne deg fast før du begynner å kjøre. Det er snakk om å gjenta en innlært handling: En-to-tre-klikk.

De som har prøvd testbaner og kjøresimulatorer er overrasket over hvilket kraftig rykk du får i beltet selv i hastigheter ned i 9 km/t. Selv ved bykjøring i lave hastigheter kan du få alvorlige skader hvis du ikke bruker beltet, forteller Trygg Trafikk.

er navnet på årets trafikksikkerhetsaksjon. Aksjonens målsetting er å formidle informasjon, holdninger og å bedre kontakten mellom de organer som er engasjert i trafikksikkerhetsarbeid. Ellers skal det gjennomføres tiltak som kan føre til sikrere kjøring og færre ulykker i trafikken.

Deltakere i aksjonen er Samferdselsdepartementet og Justisdepartementet med vegmyndigheter og politi, Trygg Trafikk, de private bilorganisasjonene KNA, NAF og MA samt forsikringsbransjen.

Aksjonen vil vare ut året, og må sees i sammenheng med fjorårets Aksjon Helgeulykker. Oppsummeringen etter fjorårets aksjon viste klart behovet for økt innsats i helgene fra politiets side. 50% flere bilførere ble tatt mistenkt for promillekjøring, og antallet førerkortbeslag som følge av hastighetskontroll under aksjonen økte med 60%.

Disse resultatene stemmer godt overens med forskningsrapporter vedrørende trafikksikkerhetsproblematikken. Sannsynligheten for å bli utsatt for en alvorlig trafikku-lykke natt til lørdag og natt til søndag er nesten 6 ganger høyere enn ellers i uken.

Forskningen viser videre at sannsynligheten for at de som er involvert i disse helgeulykkene er å finne i aldersgruppen 18—19 år er nesten 6 ganger høyere enn for andre aldersgrupper. De tragiske ulykkene i 17. maihelgen bekrefter disse forskningsresultatene.

Bedre Bilist-aksjonen vil derfor gi økte helgekontroller høy prioritet også i 1985. Politiet vil foruten vanlige trafikkontroller også sammen med biltilsynet legge særlig vekt på adferden i trafikken. Det omfatter kontroll med vikeplikt, avstand til forankjørende bil, forbikjøring og riktig plass i vegbanen. Biltilsynet har startet sin jakt på de mange farlige weekend-biler i trafikken. Dessverre har det vist seg at tekniske mangler ved bilen har vært en medvirkende årsak til mange av de stygge trafikku-lykkene i den senere tid.

Hele 65 patruljer fra Biltilsynet vil være ute på vegene hver eneste helg i tiden framover. Mer enn to millioner kroner er øremerket til denne opptrappingen i biltilsynets kamp mot helgeulykkene.

BARN OG UNGDOM SPESIELT UTSATT



Bjarne Langseth

Over 200 mennesker ble drept ved trafikku-lykker i Nord-Norge fra 1980—1983. Omtrent halvparten av disse var under 25 år. Barn ser ut til å være spesielt utsatt for alvorlige ulykker. Risikoen for å bli drept i trafikken er nesten dobbelt så stor i Finnmark som i Nordland, og Finnmark ligger 50% over landsgjennomsnittet. Troms har også en høy dødsrisiko. Den mest vanlige ulykkestypen i Nord-Norge er utforkjøringsulykker. De utgjorde i perioden 1980—83, ca. 28% av samtlige ulykker. I Finnmark var mer enn 1/3 av ulykkene utforkjøringsulykker.

Trafikkulykkene i Nord-Norge koster samfunnet ca. 300 mill. kroner årlig, og det er tegn som tyder på at ulykkestallene vil øke i tida framover.

Dette er en del nakne fakta som avd.ing. Trude Schistad fra vegkontoret i Finnmark la fram på Nordkalottens Trafikksikkerhetskonferanse i Rovaniemi i Finland i begynnelsen av juni.

Schistad presenterte en undersøkelse hun har gjort omkring ulykkesituasjonen i Nord-Norge. Tallmaterialet i undersøkelsen bygger på politirapporterte trafikku-lykker med personskade.

Den høye andelen med dødsulykker i Troms og Finnmark kan tyde på at folk her er mindre flinke til å melde fra til politiet om ulykker med lettere personskader. Spesielt synes dette å gjelde for Finnmark. Når rapporteringsgraden er lav blir også ulykkestallene lave. Dette spesielle problemet med mørketall i ulykkesituasjonen er et problem som også representerer for de andre landene nevnte. Folk på Nordkalotten er ikke flinke nok til å melde fra om ulykker med personskade. Årsaken ligger nok i store avstander, spredt bosetting og liten trafikk.

De ulykkestypene som dominerer i Troms og Finnmark er møte- og utforkjøringsulykkene. Tradisjonelt er dette alvorlige ulykkestyper med høy dødsprosent. Risikoen for å bli drept i trafikken er da også betydelig større i disse fylkene enn i resten av landet, og spesielt barn og ungdom er utsatt for alvorlige ulykker.

HVA KAN GJØRES

— Skal trafikksikkerhetsarbeidet i Nord-Norge gi resultater, må tiltakene som settes i verk rettes mot de spesielle problemene vi har her, sa Trude Schistad. Trafikku-lykkelige punkter må registreres og utbedres, regulering og sanering av avkjørsler er viktig og vegbelysning er et bra tiltak. Kampanjer for økt bruk av bilbelte og bruk av kjøreløys må nevnes, og holdningsskapende arbeid og opplæring rettet mot de unge i Nord-Norge bør prioriteres i tida framover.



Avd.ing. Trude Schistad ved vegkontoret i Finnmark holdt et meget engasjerende og interessant innlegg om trafikku-lykkesituasjonen i Nord-Norge for representanter fra de nordlige deler av Sverige, Finland og Norge.

Foto: Bjarne Langseth