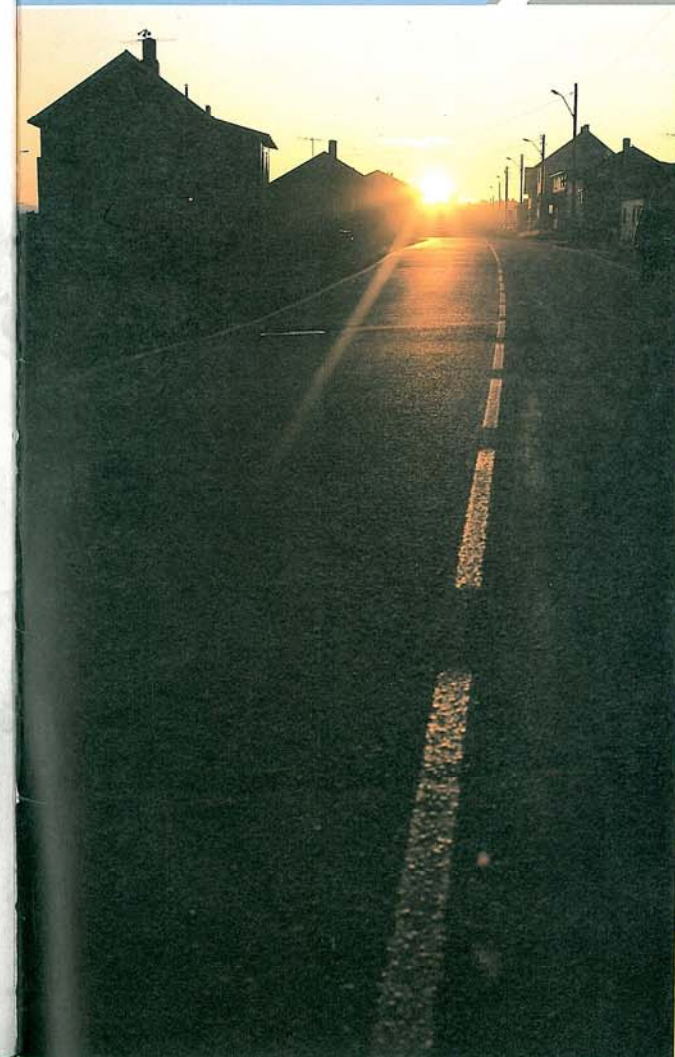
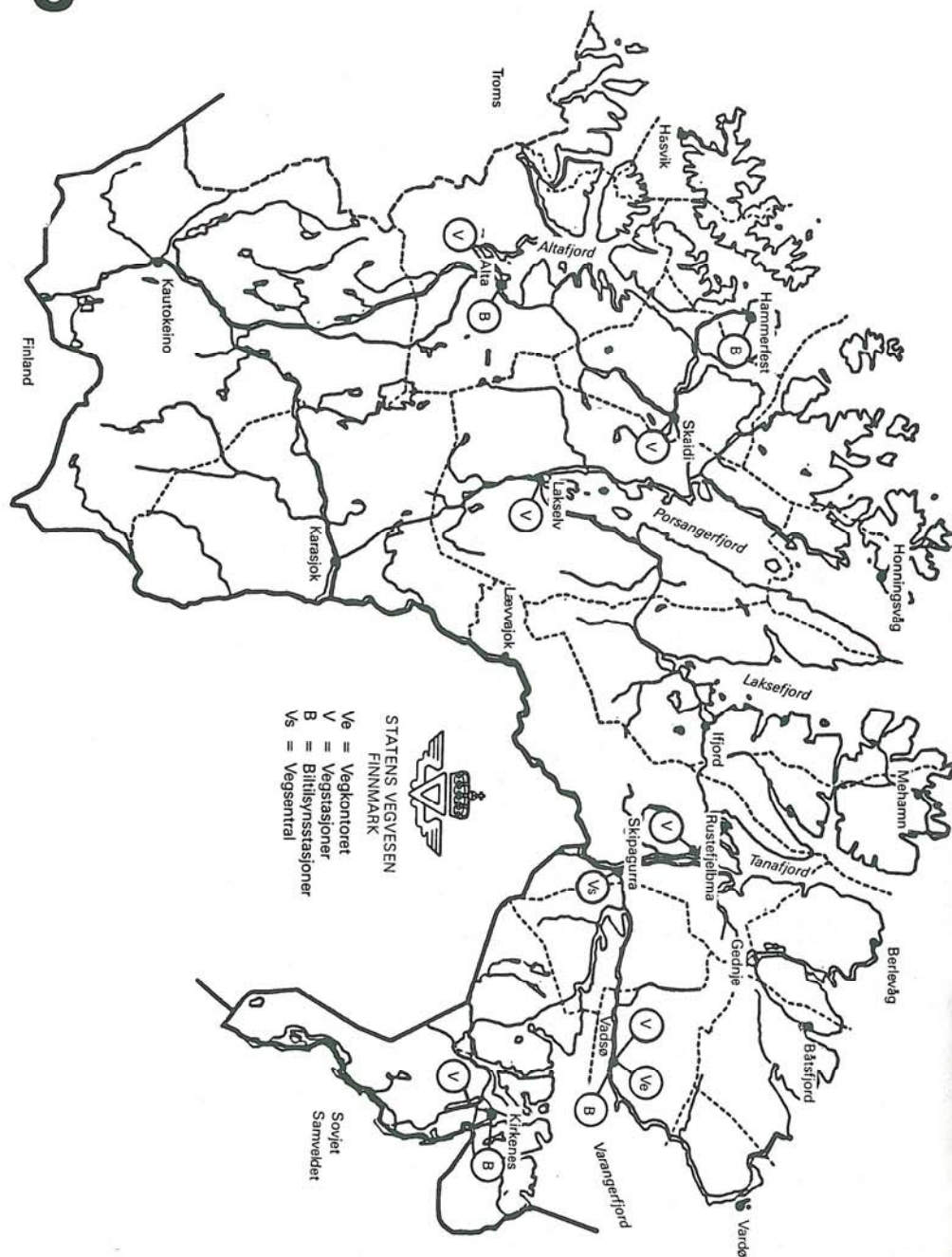


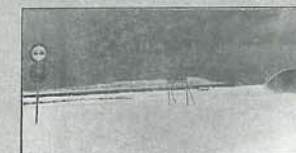
C



En god plan
er ikke nok

side 4

Lite fåtall følger
ubehag i tunnelen



side 8

Mer vegminner
fra Finnmark

side 13

Hurra for
internasjonal kontakt



side 18



REFLEXEN

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Finnmark

Redaktør:
Bjarne Langseth

Redaksjonsråd:
Karl S. Foslund, formann
Kjell R. Johnsen, nestform.
Halvar Halonen
Per Kling Mathiesen
Anne Lise Teigen

Opplag:
1500 eksemplarer

Trykkforum A.s
Vadsø

INNHold

En plan er en plan er en plan	3
En god plan er ikke nok	4
Dette er handlingsplanen	5
Døden på finnmarksvegene	6
Grenseløs skilting	7
En flaskehals er borte	7
Lite fåtall føler ubehag i tunnelen	8
Gamle minner	10
Mer vegminner fra Finnmark	13
Vær så god — Havøysundvegen er åpnet	14
Forslag til statsbudsjett 1988	15
Fortjent heder til Godfred Karlsen	16
Nytt informasjonsblad	16
Hva blir din pensjon	17
Pensjonister hedret av NVF-Vest Finnmark	17
Hurra for internasjonal kontakt	18



bilde: Lav sol over riksveg.

Foto: Arvid Sveen



En plan er en plan er en plan

En plan er en plan er en plan — og absolutt ikke noe mer dersom den ikke følges opp. Planer kan være både pene, oversiktelige, fornuftige og konkrete, men uten en forpliktende oppfølging er de ingenting verdt.

Samlet plan for trafikksikkerhet i Finnmark hadde det meste i seg for å bli en god plan. Det var stor enighet om at det måtte satses på trafikksikkerhetsarbeid etter det store ulykkesåret i 1983. Et grundig forarbeid ble utført og en tilsynelatende god plan så dagens lys i 1984. Finnmark hadde fått en samlet plan for trafikksikkerhet og alt var såre vel. Den «gode» plan kunne begynne å samle støv.

Om det ikke var det som var meningen, så var det ihvertfall det som skjedde. Støvet la seg tommetykk over planen og kvelte handlingene som så vakkert var beskrevet.

Mange vil vel si at situasjonen ikke er så ille. Enkelte punkter i handlingsplanen er tross alt fulgt opp. Sant nok, men under gjennomgåelsen av handlingsplanen nylig i forbindelse med revisjon av Norsk Vegplan 1990 — 93, fikk punktene betydelig flere minuser enn plusser i marginen. Vel er det 2 år igjen av planens virketid, så det er enda ikke for seint å gjøre noe. Men denne gjennomgangen avslørte en alvorlig mangel ved samla plan for trafikksikkerhet i Finnmark, nemlig forpliktende oppfølgingsrutiner. Planen ble en støvsamler fordi ingen følte seg forpliktet til å følge den opp. Finnmark er igjen i ferd med å få en ulykkesstopp. Tallene hittil tyder på at 1987 godt kan bli et nytt «1983» når det gjelder dødsulykkesstatistikken. En sterk innsats de siste to årene av planperioden kan endre planens skjebne fra å bli en støvsamlerplan til å klare å samle alle gode krefter til handling i trafikksikkerhetens navn.

BjaLa.

En god plan er ikke nok

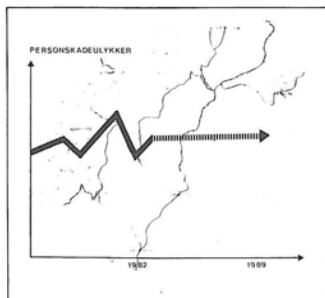
Under arbeidet med revideringen av handlingsprogram for trafikksikkerhet i Finnmark ble det foretatt en gjennomgang av eksisterende handlingsprogram. Selv om en del av forslagene er iverksatt eller under behandling, ble det konstatert at det for en rekke tiltak ikke er tatt initiativ. De fleste har hatt den oppfatningen at denne planen er en svært god plan. Den er gjeldende fram til 1990 og forslagene er også anvendelig i dag. Det ser derimot ut til at prosessen etter at planen ble ferdig har sviktet. Oppfølging av planen er aldri satt skikkelig på dagsorden, den har vært for lavt prioritert og vegkontorets dårlige bemanningssituasjon er også en del av årsaken til at denne gode planen aldri ble noe mer enn en god plan.

Hovedmålsettingen ikke nådd

Hovedmålsettingen for trafikksikkerhetsarbeidet i Finnmark er i henhold til planen er at antall skadde og drept i trafikken over en middelperiode rundt 1989 ikke skal overskride middeltallet for 1980-82, nemlig 187 personer pr. år. Finnmark har ikke fått den samme nedgangen i antallet skadde/drepte som resten av landet. For 1987 ser det ut som om vi får en økning i forhold til 1986 med totalt 140 personskaadeulykker og 203 drepte/skadde.

OPPDRAGSRAPPORT
STF63 AB4017
JULI 1984

Samlet plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Finnmark



SAMFERDSEL
AVDELING
SAMFERDSELSTEKNIKK

Dette inneholder samlet plan for trafikksikkerhet

FORORD

INNHOOLDSPORTEGNELSE

1. INNLEDNING

- 1.1 Bakgrunn
- 1.2 Hensikt
- 1.3 Omfang

2. ULYKKESANALYSER 1977-1982

- 2.1 Generelt om ulykker og impliserte
- 2.2 Lokalisering av ulykker
- 2.3 Ulykker i kommunene
- 2.4 Ulykker i de mest belastede kommunene
- 2.5 Ulykkeskategorier
- 2.6 Ulykker etter 1982

3. MÅL, VIRKEMIDLER OG UTVIKLING

- 3.1 Statens mål, midler og problemer
- 3.2 Faktorer og tiltak som virker eller vil virke framover

- 3.2.1 Forventet trafikkutvikling
- 3.2.2 Belter i baksetet
- 3.2.3 Kjørelys
- 3.2.4 Førerutdanning
- 3.2.5 Fartssoning
- 3.2.6 Investeringsprogrammet

- 3.3 Faktorer og tiltak som kan gi virkning framover

- 3.3.1 Effekt av øket omfang av trafikkovervåking
- 3.3.2 Øket bruk av refleks på fotgjengere
- 3.3.3 Driftstiltak på veg
- 3.3.4 Trafikkregulering på veger og gater

- 3.4 Oppsummering
- 3.5 Målsetting for trafikksikkerhetsarbeidet i fylket

4. HANDLINGSPLAN

- 4.1 Fysiske tiltak
- 4.2 Plan og administrative tiltak
- 4.3 Kontroll/overvåking
- 4.4 Opplæringstiltak
- 4.5 Informasjonstiltak

LITTERATUR

DETTE ER HANDLINGSPLANEN

Fysiske tiltak:

- * Gang- og sykkelveg i Lakselv
- * Særskilte tiltak mot utforkjøringer i form av skilting, merking, siktforbedring og kurvaturjustering
- * Forsøk med rilling eller rumlefelt på kjørebaneens ytterkant
- * Trafikksaneringsplaner for byene
- * Øvingsområde til glattkjøringskurs i vinterperioden i midtfylket

Plan og administrative tiltak:

- * Ekstraordinære bevilgninger til de store vegutløsningsprosjektene
- * EDB-basert register for trafikkuhell i fylket
- * Tilbud om planassistanse til bykommunene
- * Undersøke strekninger som domineres av utforkjøringsulykker
- * Opprette et forum som kan drøfte løsninger på trafikksikkerhetsorienterte tema eller oppgaver
- * Tilsetting av fylkessekretær for Trygg Trafikk i Finnmark

Kontroll/overvåking:

- * En ekstra helårlig UP-patrulje
- * Politiets overvåking og kontroll må suppleres med et informasjons- og opplæringsbudskap til de som blir knepet for forseelser
- * Politiets patruljering til fots økes i byområdene
- * Korttidsbeslag av førerkort for «kjelekaskjøring»

Opplæringstiltak:

- * Trafikksikkerhetsplan for lærere
- * Helårs glattkjøringsbane i Lakselv
- * Det lages et integrert prøveopplegg for trafikkopplæring i aldersgruppen 15 - 17 år

Informasjonstiltak:

- * Det lages en årskalender for finnmarks-trafikantene
- * FFTU utgir et meldingsblad

DETTE ER STATUS

- Ikke gjennomført
- Ikke planmessig gjennomført
- Diskutert og forkastet
- Ikke gjennomført
- Ikke gjennomført
- Ikke arbeidet med
- Ikke gjennomført
- Ikke gjennomført
- Ja. Er tilsatt fra januar 1988
- Ikke gjennomført
- Ikke gjennomført
- Delvis gjennomført
- Ikke gjennomført
- Ja. Planen er ferdig og sendt skolene
- Ikke gjennomført
- Ikke gjennomført
- Ikke gjennomført

Døden på finnmarksvegene

Døden er i ferd med å få et nytt toppår på finnmarksvegene. Ulykkesstatistikken ser svært dystert ut og innen utgangen av oktober var det ialt 16 drepte i trafikken. I tillegg til dette er tre mennesker drept i snøscooter- og motorsykkelulykker utenfor offentlig veg. Det er svært vanskelig å peke på klare årsaks-sammenhenger i dette ulykkesbildet. Det er store variasjoner i alder, årsak og ulykkessted. Det er likevel grunn til å tro at det satses for lite på trafikksikkerhet i Finnmark. Det er nå arbeid på gang i vegvesenet og i andre trafikksikkerhetsetater for å intensivere trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Stå på! Denne utviklingen vi nå ser på finnmarksvegene må stoppes.

Dødsulykker i trafikken i Finnmark

Dato	Sted	Veg	Merknader	Ant. drepte
25. jan.	Alta sentrum	Fv 13	Påkørsel — fotgj. drept	1
3. febr.	Karasjok	Fv 223	Påkørsel — fotgj. drept	1
5. mars	Suolovuolme	Rv 93	Kollisjon, fører av personbil drept	1
25. april	Austertana	Rv 890	Kollisjon, syklist drept	1
18. mai	Beritsjord	Fv 132	Kollisjon, fører drept	1
13. juni	Tverrelvdalen	Kv	Motorsykkel, utforkj., fører drept	1
15. juni	Mieron	Rv 93	Utforkj., fører og pass. drept	2
17. juni	Akkarfjord	Fv 112	Gutt påkjørt og drept	1
20. aug.	Lakselv	Ev 6	Koll. bil/moped, mopedf. drept	1
25. aug.	Rafsbotn	Ev 6	Fotgj. påkjørt og drept	1
28. sept.	Alta	Fv 15	Utforkj., fører drept	1
29. sept.	Kautokeino	Rv 93	Utforkj. traktor, fører drept	1
3. okt.	Lakselv	Ev 6	Påkj. bil/sykkel, syklist drept	1
10. okt.	Alta	Rv 93	Koll., en fører drept	1
19. okt.	Vadsø	Rv 98	Påkj. av parkerte biler, fører drept	1
Vegtrafikkuulykker				16

Dødsulykker m/motorkjøretøy utenfor offentlig veg:

25. jan.	Utmark i Alta. Scooter-ulykke. Fører drept etter påkjørsel av stein	1
7. febr.	Kiberg. Påkjørsel av stolpebardun	1
11. sept.	Masi. Motorsykkel, fører drept	1

PLANAVDELINGEN, 26. oktober 1987

«Ikke tøft å være død» er igang i Finnmark

Trafikksikkerhetskampanjen «Ikke tøft å være død» er nå kommet godt igang i Finnmark. Aksjonsgruppa i Finnmark består av kombinertløperen Knut Leo Abrahamsen fra Alta, lensmannsbetjentene Knut Arvid Sætermo og Svein Tore Nilssen fra Alta lensmannskontor og den trafikkskadde Øystein Nystad fra Båtsfjord. Kampanjeturneen startet i Båtsfjord 3. november og alle 9. klassene i fylket kan forvente besøk.

Denne kampanjen, som nå pågår over hele landet, har sitt utspring fra Trondheim. Våren 1985 startet en politibetjent, en idrettsmann og en trafikkskadd i Trondheim denne ikke-tøft-å-vere-død-kampanjen som rettet seg mot elever i ungdomsskolens 9. klassetrinn. Opplegget ble meget vellykket og en evalueringsrapport fra SINTEF viser at kampanjen har truffet målgruppen «hjemme».

Nå er «ikke tøft å være død» i gang over hele landet, med lokale sponsorer og aktører. Administrasjon og planlegging av kampanjen i Finnmark er i regi av Statens vegvesen ved Anne Henriksen, vegkontoret i Vadsø.

**IKKE TØFT
Å VÆRE DØD**



**-VELG LIVET
HOLDNINGSENDRING
I TRAFIKKEN**

Grenseløsskilting

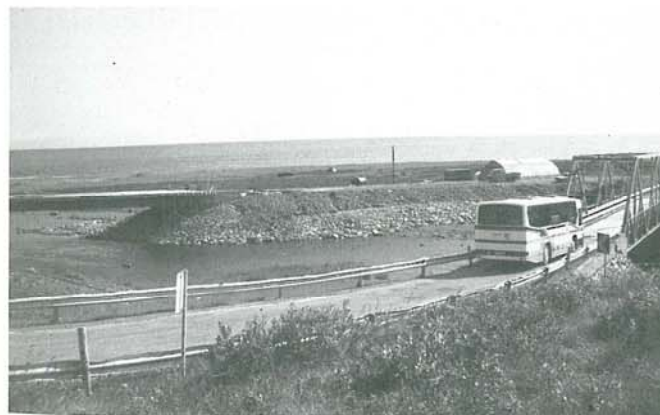


Det finsk-norske samarbeidet har nå gått over alle grenser, både bokstavelig og i overført betydning. På norsk jord i Levajok fant vår mann på trafikkskysjonen et finsk vikepliktskilt med norsk underskilt. Og ikke nok med det; skiltet står ved en avkjørsel til gårdstun.

Det må jo være lov til å spørre hvilken forkjørsveg trafikantene skal vike for inne på gårdstunet. Skiltmyndighetene bør ihvertfall ikke vike for det personlige internasjonale initiativ som til de grader går over alle grenser.

Foto: Asle Persen

En flaskehals er borte



En av de virkelig stygge flaskehalsen på Rv 98 i Vardø kommune er nå borte, og ingen beklager det. Den gamle Komagvær bru har gjennom mange år vært et ulykkespunkt og et mareritt for trafikantene. Nå er nybrua ferdig og vegen går rett og fin over Komagelva. Det er likevel ingen grunn til å trå for hardt på gasspedalen. Ta deg en stopp i Komagvær og nyt naturen — og den fine brua.

Foto: Bjarne Langseth

Kysten rundt med trafikksikkerhet

Vegdirektoratet skal i januar/februar neste år delta på messearrangementet «Kysten Rundt» med trafikksikkerhet som tema. Det er M/S Prinsesse Ragnhild som skal være messebåt, og i løpet av 18 dager skal båten besøke like mange byer kysten rundt.

Finnmark er et av de fylkene som får flest besøk av «Kysten Rundt -88».

Etter starten på ferden i Tromsø 21. januar, kommer båten til Alta 22. januar, til Kirkenes 23. og Hammerfest 24. januar. Fra vegvesenets side vil det bli satset en del på lokal trafikksikkerhetsinformasjon. Både biltilsynet og planavdelingen vil være engasjert på standen.

Video om brøytestikkemaskin

Vegvesenets svar på Reodor Felgen, Inge Fred Dervo ved vegsentrallen i Skjapagurra, er blitt videostjerne. Som hovedperson i vegvesenets video om brøytestikkemaskin «Finnmarksmodellen» gjør Inge Fred en strålende jobb som kan kvalifisere ham til en eller annen Oskar eller Amanda. Likevel må nok hans innsats for å konstruere denne brøytestikkemaskina betegnes som en betydelig større innsats. Det er nemlig god grunn til å tro at dette er Norges (verdens) beste brøytestikkemaskin. Vi har nå filmet maskina i arbeid med forklaringer på betjening og fordeler. Videoen skal brukes ved vegstasjonene under opplæring, men den skal også være en skrytvideo overfor verden forøvrig, som ikke er kommet så langt på dette området.

Men se nå å få gitt denne mannen en pris.

VDR sier nei til forbud mot bruk av mobiltelefon

Vegdirektoratet går mot et forslag fra Nordisk Råd om forbud mot bruk av mobiltelefon under kjøring. Av grunner som direktoratet anfører kan nevnes:

- * neppe stor risiko ved bruk
- * kan oppstå farlige situasjoner ved stans for å ta imot samtaler
- * på mange modeller er det ikke nødvendig å holde i telefonrøret
- * et forbud vil være uråd å håndheve

Intervjuundersøkelse om bruken av Vardø-tunnelen:

Lite fåtall føler ubehag i tunnelen

Av sivilingeniør Finn H. Amundsen, Trafiplan A/S

FAKTA OM VARDØTUNNELN

Den undersjøiske tunnelen mellom Vardø og fastlandet under Bussesundet ble åpnet for trafikk 22. desember 1982. Tunnelen er totalt 2890 meter lang, inklusive snøoverbygg. Lengden under sjø er 1700 meter. Bredden er totalt 8 meter, og det er fortau på begge sider. Det laveste punktet ligger 88 meter under havoverflaten med en fjell-overdekning på 33 meter. Den største stigningen i tunnelen er 1:12,5 eller 80%. Det meste av tunnelen er kledd med platehvelv. For hver 30 meter er det montert 55 W Na lavtrykkslampe. Inngangssonene har forsterket belysning med 250 W Na høytrykkslamper.

Denne artikkelen som tar for seg resultatet fra intervjuundersøkelsen om bruken av Vardø-tunnelen har vi med tillatelse sakset fra Våre Veger.

Knappt 20 prosent av vardøværingene har følt redsel eller ubehag ved å kjøre gjennom tunnelen. Et lite fåtall på 3,4 prosent opplyser at denne følelsen har vedvart. Det er først og fremst lukt av eksos som virker sjenerende. Et stort ønske er derfor bedring av ventilasjonen, mens mange også ønsker bedre lys og at tunnelen må vaskes ofte. Overraskende nok er det et fåtall som savner nødtelefon og brannslukker/varsler. Dette går fram av en intervjuundersøkelse som vegkontorets personalforening foretok for vegvesenet i juni måned. I alt 352 personer i Vardø sa hva de mente om tunnelen.

For norske trafikanter vil en undersjøisk tunnel være noe nytt. Svært få har tidligere hatt mulighet til å kjøre under havbunnen. Dette kan skape frykt hos noen.

Andre trafikanter igjen kan lide av klaustrofobi og derfor ha problemer med å trafikere tunnelene. En del trafikanter vil også kunne føle seg uvel på grunn av eksosluft, lavt belysningsnivå eller fordi de synes tunnelen er for smal.

Alt i alt er det flere forhold som kan påvirke trafikantene ved kjøring gjennom tunneler, og kanskje spesielt undersjøiske tunneler.

For å øke kunnskapsnivået om hvor stort dette problemet egentlig er, og i tilfelle om bedret teknisk utstyr kan hjelpe problemet, er det gjennomført en undersøkelse i Vardø. Vardø-tunnelen egnet seg godt p.g.a. at den var eneste tilførselsveg til Vardø og ved at den var Norges første undersjøiske vegtunnel. Som nevnt har undersøkelsen vært todelt. Det har dels vært av interesse å undersøke hvor mange som føler ubehag ved kjøring i tunneler og dels om bedret utstyr kan redusere dette problemet.

INTERVJUUNDERSØKELSE

For å få svar på de spørsmål som ønskes stillet er det nødvendig å gjennomføre undersøkelsen ved en eller annen form for intervju. Det var først tanken å stoppe alle som kjørte gjennom tunnelen og så intervju disse.

Siden trafikken var liten, og vi ville få en overrepresentasjon av de som brukte tunnelen ofte, samt at vi helt ville miste de som ikke ville bruke tunnelen, ble dette alternativ forkastet. Dermed var det på tale å intervju personer i Vardø ved å gå rundt i hjemmene, på arbeidsteder etc. Denne ideen ble også forkastet av ulike grunner.

Intervjuene ble til slutt foretatt av vegkontorets personalforening som telefonintervju i løpet av første halvdel av juni måned. En del yrkessjåfører ble imidlertid intervjuet direkte. Dette viste seg å være en økonomisk måte å gjennomføre opplegget på. I utgangspunktet viste det seg at flere av de som ble oppringt ikke ønsket å svare på spørsmålene. En kort artikkel i avisen Finnmarken bedret dette forholdet.

Selv om intervjuformen er en enkel måte å samle data på, har den flere feilkilder. En av disse er selve utvelgelsen av intervjupersonene. Ved telefonintervju blir kun personer med telefon oppringt, og de blir oppringt hjemme. Den som først tar telefonen og har førerkort for motorkjøretøy blir bedt om å svare. Utvelgelsen skjer tilfeldig etter telefonkatalogens alfabetregister. Resultatene representerer synet til de som bor i Vardø og ikke nødvendigvis de som trafikkerer tunnelen. Den feilen som her begås kan vanskelig beregnes, men er sannsynligvis ikke særlig stor. Utvalsundersøkelser har også statistiske feilmarginer. Disse kan beregnes nøyaktig. Dersom 50% blant 350 intervjuede gir et spesielt svar er feilmarginen $\pm 5,4\%$. Gir 10% (eller 90%) av 350 intervjuede et spesielt svar er feilmarginen $\pm 3,2\%$.

352 PERSONER I VARSØ SA HVA DE MENTE OM TUNNELN

Som basis for resultatene ligger 352 telefonintervjuer utført i Vardø i første halvdel av juni 1987.

I det første spørsmålet ble alle spurt om hvor ofte de traffikerte tunnelen hver måned (tur/retur regnes som en gang). Av de 352 intervjuede brukte 37 personer (10,7%) tunnelen kun en gang hver måned.

Tabellen viser hvor ofte de intervjuede bruker tunnelen.

Pr. måned	Antall	Prosent
0-5 ganger	154	43,8
6-10 ganger	86	24,4
11-20 ganger	65	18,5
Mer enn 20 ganger	47	13,4
Sum	352	100,1

Tabellen viser at de fleste bruker tunnelen relativt sjelden, d.v.s ca. en gang hver uke. Kun ca. 15% bruker tunnelen daglig.

Det er også spurt om i hvilken egenskap tunnelen brukes. 28 (8%) sa de brukte tunnelen i arbeid, 279 (79%) at de brukte den for privatreiser, 34 (10%) at de brukte den til/fra arbeid og 11 (3%) at de brukte den på annen måte. Den klart største bruksfrekvensen er private reiser.

Av de intervjuede var 47,3% menn og 52,7% kvinner. Dette tilsvarer fordelingen i befolkningen godt, men i forhold til førerkortinnehav synes det som om menn er noe underrepresentert.

BARE 3,4% FØLER UBEHAG I TUNNELN

Spørsmålet om noen følte ubehag/redsel ved å kjøre gjennom tunnelen er delt i to. Første spørsmål gjelder den første gangen tunnelen ble brukt. Her svarte 66 personer (18,7%) at de hadde følt redsel/ubehag. Kun for 12 personer (3,4%) har denne redsel/ubehag vedvart. Disse 12 personer ble spurt om hvorfor de ikke likte å kjøre gjennom tunnelen. Her har 5 pekt på at de føler seg uvel. 3 at de sjeneres av eksosluften og 2 at de får dotter i ørene (2 har ikke svart). I alt er det 54 personer som ikke lenger føler redsel/ubehag ved å trafikere tunnelen. Av disse nevner 17 at det har blitt en vanesak og 5 at de har blitt overbevist av informasjon om at tunnelen er sikker (32 svarte ikke).

Det ble også spurt om ubehag/redsel kunne vært redusert dersom utstyret i tunnelen hadde hatt en bedre standard.

Kun de som hadde følt eller følte ubehag/redsel ble bedt om å svare på dette spørsmålet.

	Ja	Nei	Ubesvart
Bedret belysning	19	32	25
Bedret ventilasjon	49	17	0
Økt trafikkovervåking	7	34	25
Trafikkskilt som angir at alt er OK	12	28	26

Her er det tydelig at det først og fremst er lukt av eksos som sjenerer.

Alle ble deretter spurt om hva som kunne vært gjort for å gjøre tunnelen

mer behagelig å kjøre i. Spørsmålet er formulert åpent, slik at den intervjuede ikke skulle ledes i noen bestemt retning. Av de 352 spurte har 141 (40%) ikke gitt forslag til forbedringer. Av disse igjen har 29 spesielt fremhevet at tunnelen er fin eller bra.

ØNSKE OM BEDRET VENTILASJON

De 211 som har gitt svar har til sammen nevnt 299 forslag. Disse fordeler av på ulike tiltak som vist i oversikten.

Bedre ventilasjon	104
Bedre lys	55
Bedre renhold	31
Bedre oppmerking av midtlinjen	36
Bedre oppmerking av fortauskanter	28
Bredere tunnel	18
For høye fortauskanter	9
Nødtelefon	7
Brannslukker/brannvarsler	3
Annet	8

Som forventet ser de fleste eksos som tunnelens verste problem. Flere påpeker at problemet er størst på visse tidspunkter med ugunstig vindretning.

55 personer ønsker bedret lys i tunnelen. De fleste av disse påpeker at dette spesielt gjelder innkjøringssonen. Noe overraskende påpeker mange at tunnelen må vaskes oftere. Bedret vegoppmerking savnes av mange. Flere nevner spesielt at det bør være vegbarnereffektorer montert på fortauskanterne.

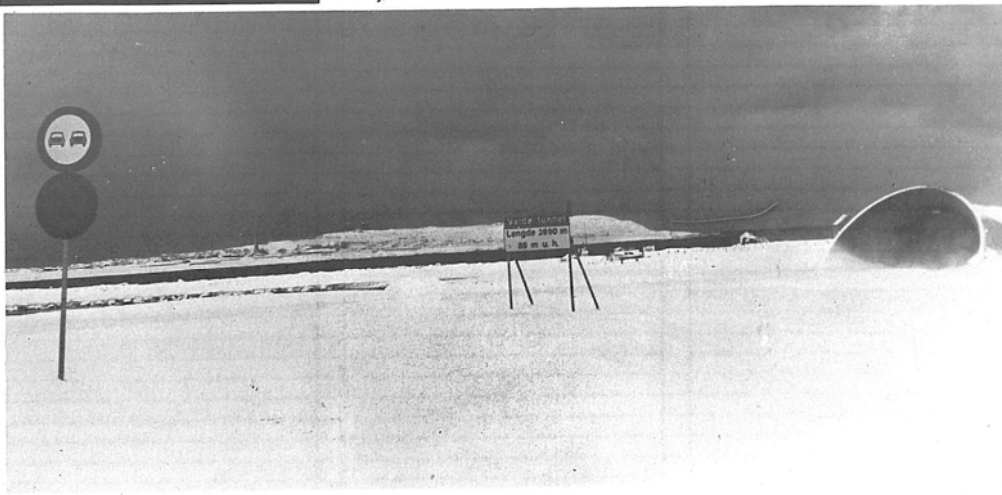
At tunnelen føles for smal (8 m) nevnes av 18 personer. De fleste av disse påpeker spesielt at det gjelder ønske om bredere fortau. Til slutt er det ønske om lavere fortauskanter, de sier at de er redde for å kjøre for nær fortauet, og et ønske om nødtelefon.

Nødtelefon og utstyr for å melde/slukke brann er kun nevnt av til sammen 10 personer. Dette er noe i overraskende tatt i betraktning at dette er sikringsutstyr som ofte omtales.

Til slutt er det spurt om hvor mange som har sett havarert kjøretøy i tunnelen. Av de 352 intervjuede har 70 personer (20%) sett havarert kjøretøy. Det er også spurt om hvor mange ganger havarerte kjøretøy er observert.

Her nevner:	
34 personer	1 gang
21 personer	2 ganger
5 personer	3 ganger
7 personer	4 ganger og
3 personer	5 eller flere ganger

Disse tallene angir ikke hvor mange kjøretøy som totalt har havarert i tunnelen. En rekke kjøretøy kan være havarert til andre tider, noen kan være sett av flere trafikanter og noen kan ha glemt at det sto et kjøretøy i tunnelen.



Vardøværingene er blitt vant til å ferdes i tunnelen. Bare et fåtall føler nå ubehag når de reiser under Bussesundet.

Foto: Bjarne Langseth

Gamle minner



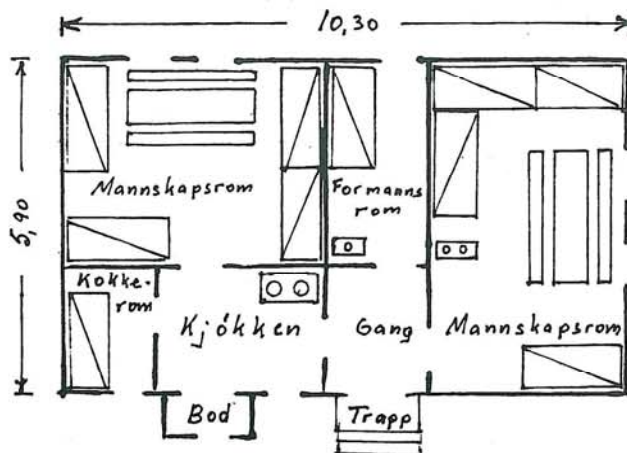
Arbeidsbrakker i Finnmark vegvesen

Av Godtfred Karlson



Bildet er fra overingeniør Knut Fixdals fotoalbum. Lengst til venstre er lagerhus, i midten en hestestall og til høyre mannskapsbrakka. I 1934 hadde kokkene med seg kyr på fjellet og solgte melk til arbeidslagene. Kanskje brukte de stallen til fjøs?

Dette bildet er sannsynlig fra Storelv på Ifjordfjellet og er da tatt ca. 1932-34.



John Johansen målte opp branntomta etter en brakke som sto i Krokvik i Laksefjord og som ble brent høsten 1944.

Gamle minner



Den første innkvartering av vegarbeidere i Finnmark i årene 1878 — 1900 kjenner en ennå lite til, og en har ikke funnet noe som gir helt sikre holdpunkter. Imidlertid skal en ta for seg en arbeidsbrakke som synes å være tatt i bruk ca. 1910 — 1915. En kjenner ikke til opprinnelsen av denne brakketypen og det er lite trolig at den er bygget i Finnmark, men kan være kjøpt inn til fylket. Med sikkerhet vet en at denne brakketypen var i bruk på følgende steder:

1917 Hammerfest
Indrefjord
1919 Sandnes i Sør-Varanger
Langvasseid

Videre var brakken i bruk på følgende anlegg:

1924-1930 Smalfjord-Vestertana
1930-1940-1944 Vestertana-Ifjord
1939-1940-1944 Ifjord-Kunes

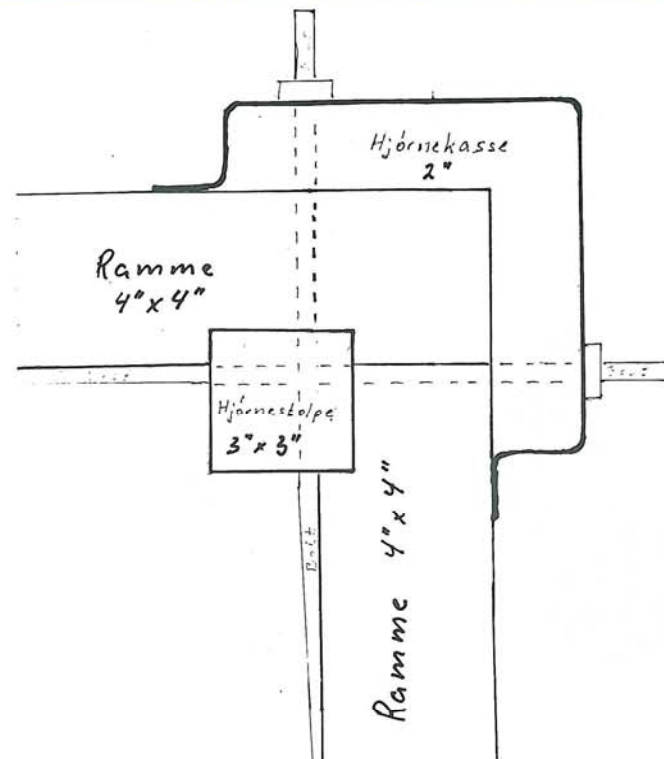
Uten at en idag kjenner til det kan brakketypen ha vært anvendt på flere anlegg i midt- og vestfylket.

Brakkene var lett å flytte og etter oversikten så har flyttingen beveget seg vestover. Brakkene var beregnet på 16 mann + 2 kokker, men ofte lå det også to mann i formannsrommet, slik at det ialt var 20 personer som bodde i brakka.

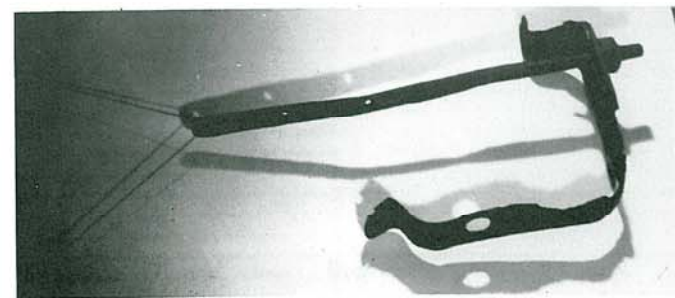
Størrelsen var 5,90 m x 10,50 m. Veggene var høvlet og enkelpløyde planker m ed 3" i ytterveggene og 2" i mellomvegger. Alle deler var godt merket for oppsettingen. Veggene var ikke laftet, men det var en spesiell hjørnekonstruksjon som gjorde det mulig å stable plankene opp.

Ved flytting ble alle materialer kjørt fram på senvinteren med hest og slede. Når snøen var tint bort ble det sendt et arbeidslag på ca. 4 mann opp i fjellet for å sette opp brakka. Arbeidsgangen nå var at når ramme var lagt og gulvbjelkene var på plass, ble hjørnekonstruksjonen reist og festet til rammen. Deretter ble gulvet lagt. Alle bord ble ikke fastspikret. Veggene kunne nå stables opp. Gulv og tak tok mest tid å gjøre ferdig. Brakke ble kledd utvendig med papp og rundt brakka ble det lagt en torv-illing i en høyde av 50 — 80 cm.

Brakka ble også brukt som oppsynsmannsbolig for faste arbeidere på anlegget, f.eks. smeden. Den siste av denne brakketypen forsvant høsten 1944 under brenningen av Finnmark.



Ved å tegne hjørnebeslaget i full størrelse kom en fram til at hjørnekassen måtte ha vært ca. 2". Videre at rammen måtte ha vært ca. 4" og bolten måtte ha vært festet til denne. En har her antydnet en hjørnestolpe på 3" x 3". På toppen av hjørnestolpen må det vel ha vært et lignende beslag.

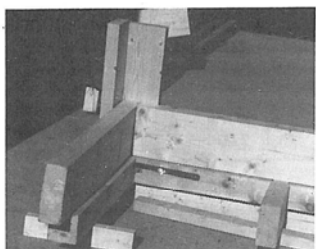


Hjørnebeslaget ble funnet av John Johansen på branntomta i Krokvik. Bredden er 80 mm og tykkelsen antas å ha vært 2-3 mm.

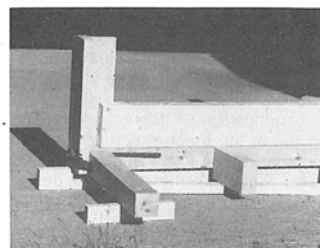
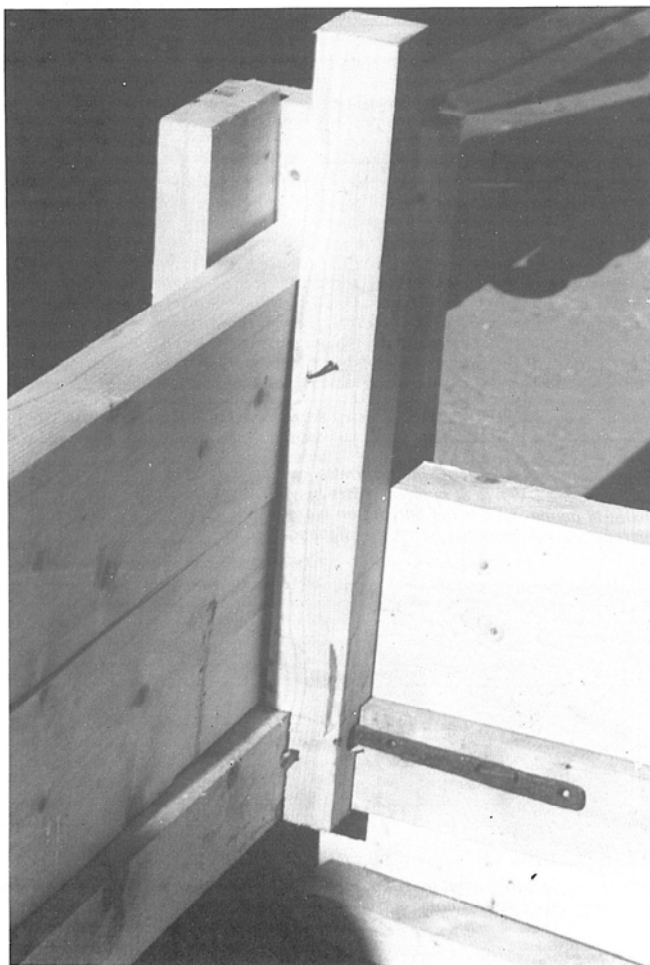
Det finnes ingen tegninger eller andre opplysninger om denne brakketypen ved Finnmark vegkontor. Av den grunn er en interessert i så mange opplysninger som mulig både fra arbeidere og kokker eller andre som kan ha

kjennskap til brakketypen. Jeg gjør oppmerksom på at det var tre hjørnebeslag og to av disse er ennå ikke funnet. En har heller ikke opplysninger om takkonstruksjoner m.v.

De som har hjulpet meg med div.

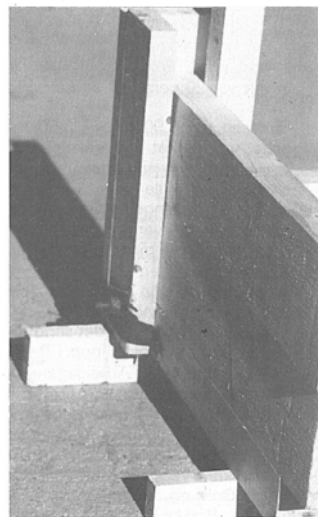


Helmer Henningen arbeidet en modell i full størrelse av hjørnekassen. Vi ser 4" x 4" ramme, 2" x 6" hjørnekasse, 3" x 6" plankevegg, gulvbjelke samt hjørnebeslaget.



Dette bildet er samme motiv fra en litt annen vinkel. Vi ser hjørnebeslaget som er festet til ramma. I hjørnet under dette ses en bolt med stoppskive. Dette markerer hvor den andre bolten gjennom hjørnebeslaget skulle komme ut og bli festet til ramma.

Nå er hjørnestolpen kommet på plass og en ser tydelig hvordan plankene kunne stables opp.



Her vises hvordan hjørnestolpen kan plasseres. Ved å felle denne inn i ramma bruker en de to samme bolter for å feste den til ramma. Hullet for den andre bolten til feste på ramme er godt synlig.

opplysninger er alle pensjonister og er følgende: Simon Foslund, Vadsø. Tor-mod Nordgård, Vadsø. John Johansen, Kunes. Sam Ringbu, Alta.

Mer vegminner fra Finnmark

Også i år har Statens vegvesen Finnmark utgitt et hefte med vegminner. I fjor ble del 1, som vi kalte «vegfolk i krig», godt mottatt. I år har vi tatt et skritt tilbake i tid og sett på «mellomkrigsårene», men heftet har i år fått et større volum og er betydelig mer illustrert.

Vegminner fra Finnmark del 2 er et hefte i format A4-liggende med tilsammen 52 sider. Ca. 80 bilder og 7 akvareller illustrerer beretningene fra vegfolk som forteller om sin tid i Finnmark i mellomkrigsårene. Også denne gang er det Kjell Hegdalstrand fra Norsk vegmuseum som har samlet og bearbejdet teksten. Uten det arbeidet han har nedlagt kunne nok mye av denne verdifulle

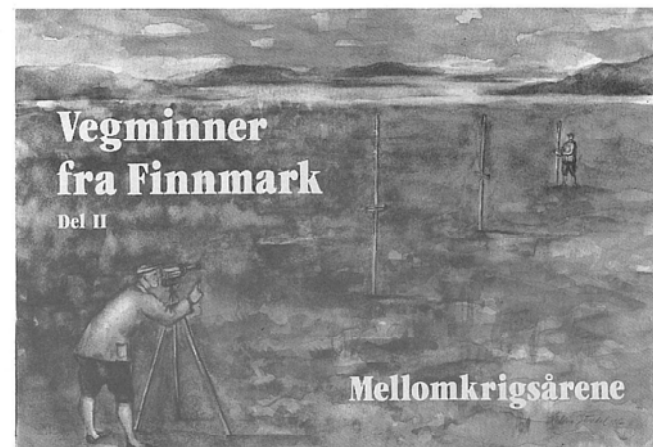


Dette er et bilde fra Vegminner del 2, som viser et glimt fra selskapslivet i Vadsø i 1937. Det er flere ingeniører fra vegvesenet med på bildet.

Foto utlånt av Knut G. Fisdal

Ikke rare selskapslivet her. Likevel er dette et av de mest verdifulle bildene i heftet. Interiørbilde fra en vegarbeidsbrakke i tredveårene er sjelden kost.

Foto: Arvid Efskin



finnmarkshistorien gått tapt for alltid. Kunstneren Calina Yttredal, opprinnelig fra Romania, har laget vakre akvareller til beretningene.

Heftet er delt inn i hovedkapitler om «ingeniøren i arbeid, på reise og i fritid», «anleggsarbeid og anleggsslit», «fra en vegmanns fotoalbum» og «kontoristen — administrasjonens hjørnestein».

Heftet blir delt ut som julegave til alle ansatte og pensjonister i vegvesenet i Finnmark. Vi har også litt ekstra til andre utenfor etaten som kan være spesielt interessert. Statens vegvesen Finnmark er fortsatt det eneste fylke som utgir slik veghistorie, men nå ser det ut som om andre vil følge etter. Vi føler oss litt stolte over at Finnmark i denne sammenheng har vært et foregangsfylke.



Vær så god! Havøysundvegen er åpnet



Bjarne Langseth

— Vær så god, Havøysundvegen er åpen for alminnelig trafikk, sier oppsynsmann Edmund Henriksen og bukker pent til trafikantene mens han åpner bommen på Havøysundside.

Det var med dårlig skjult stolthet oppsynsmannen på anlegget foretok denne handlingen. Både han og arbeidskameratene hans kunne godt tillate seg å stikke fram brystkassa denne siste dagen i september 1987. For bommen ble nemlig åpnet for alminnelig trafikk på vegen hele to år før opprinnelig planlagt.

Måsøy kommune la heller ikke skjul på at de var godt fornøyd med vegvesenets supergjeng. Ordførere og rådmann inviterte alle arbeiderne på anlegget til kommunal bespisning og samstemmig champagnesmell. Personlige gaver til hver enkel arbeider ble også delt ut. At været ikke var helt med på festen denne dagen, spilte liksom ikke så stor rolle. Det var ellers så mye som klarnet opp i Måsøy denne dagen, da Havøysund ble knyttet til resten av vegverden.

FAKTA OM HAVØYSUNDVEGEN

Veglengde: 34 km, herav 9 km tofelts-veg og resten enfelt m/4 m kjørebane og tilsammen 96 møteplasser.

Oppstart: August 1984 fra Havøysundside og oktober '84 fra Sneffjord.

Kostnader: Når vegen er helt ferdig sommeren '88 vil vegen ha kostet 122,4 mill. kr. I tillegg kommer brua på 38,6 mill. kr., slik at totalkostnadene for Havøysunds vegforbindelse blir 161 mill. kr. Det er da spart 24,8 mill. kroner i forhold til forhåndskalkylen.

Gjenstående arbeid: Dekke på 1 mil av vegen. 22 km rekkverk. Skilt og oppmerking. Noe skråningsarbeid.



En glad og fornøyd vegvesengjeng med Havøysund i bakgrunnen.

Forslag til statsbudsjett 1988 — Vegformål

Europaveg og kystveger skal prioriteres

STREKNINGSVISE INVESTERINGSPROGRAM

Etterfølgende tabell viser fordelingen på strekningen i h.h.t. investeringsprogrammet for 1986—89, bevilgning hittil, d.v.s. 1986 og 1987, og forslag 1988.

Alle beløp i 1988-kroner

Rv. nr.	Strekning	Program 1986—89 mill. kr.	Bevilget hittil mill. kr.	Forslag 1988 1.000 kr.
Ev 6	Troms grense — Kirkenes kai ...	221,1	80,0	54.000
RV 93	Alta X E6 — Riksgrensen	—	—	4.800
RV 95	Olderfjord X EV6 — Kåfjord fk. ..	30,7	9,2	15.600
RB 888	Kalak — Hopseidet	74,8	31,2	22.000
RB 888	Hopseidet — Mehamn bru	12,2	9,5	2.000
RV 888	Kifjord — Gamvik/arm Kjøllefjord	42,7	14,2	10.000
RB 889	Sneffjord — Havøysund	160,3	94,0	25.500
RV 890	Tana bru X EV6 — Gednje X 891	10,5	—	2.800
RV 890	Gednje X 891 — Berlevåg	35,7	15,4	2.000
RV 891	Gednje X 890 — Båtsfjord	11,8	12,8	2.400
	Gang- og sykkelveger	49,4	20,0	9.000
	Spesielle trafikksikkerhetstiltak ...	12,7	3,9	3.000
	Til disposisjon	—	6,0	2.500
	Planlegging	15,6	7,6	5.000
	Øvrige strekninger	31,2	27,1	—
Sum		708,7	330,9	160.600*)

*) Inkl. 45,6 mill. kroner til post 31 Ekstraordinært investeringsprogram for Nord-Norge.

Ekstraordinært program for Nord-Norge. Det er for 1988 foreslått 28,6 mill. kroner til dette programmet. I tillegg føres 17 mill. kroner tilbake fra post 30 (tidligere omdisponert). Midlene foreslås brukt på flg. prosjekter:

Ev 6	Bugøyfjord — Neiden	11,0 mill. kroner
Ev 6	Troms gr. — Storsandnes	10,0 mill. kroner
Rv 888	Mehamn — Gamvik	9,0 mill. kroner
Rv 95	Smørfjord — Repvåg	15,6 mill. kroner

Sum

Anlegg som forventes ferdig i 1988:

- Ev 6: Neiden — Høybuktnoen
- Rb 888: Hopseidet — Mehamn bru
- Rv 888: Oksevåg — Mehamn
- Rb 889: Sneffjord — Havøysund (er satt under trafikk i 1987)

SISTE

Like før vi gikk i trykken ble det kjent at Samferdselskomiteen i Stortinget går inn for at arbeidet med helårsveg til Skarsvåg likevel skal starte opp i 1988.

Hovedoppgavene for utbygging av riksvegene i fylket er knyttet til ombygging av deler av E-6 slik at denne hovedforbindelsen gjennom fylket får en høy og ensartet standard, og til bygging av vegene ut til kystdistriktene. I forslaget til 1988-budsjett er vel 85 prosent av Finnmarks anleggsbudsjett forutsatt nytt til disse utbyggingsoppgavene.

Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet går ikke inn for å følge opp fylkesutvalgets vedtak om å starte opp arbeidet med helårsveg til Skarsvåg i 1988. Prosjektet, som ikke er prioritert i Norsk Vegplan 1986—89, er kostnadsberegnet til ca. 36 mill. kroner. I Stortingsproposisjonen heter det at en prioritering av dette prosjektet i hovedsak måtte skje på bekostning av utbyggingen av E-6 både i 1988 og 1989. Det kan ikke Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet tilrå, men de finner det riktig at prosjektet vurderes i forbindelse med revisjonen av Norsk veg- og trafikkplan 1990-93.

Også Øksfjordbotn får hard medfart i budsjettforslaget. Det heter her at detalplanleggingen har vist at kostnadene for prosjektet blir høyere enn opprinnelig antatt, og at det ikke er midler å overføre fra Øksfjordtunnelen. Direktoratet og departementet foreslår derfor at dette prosjektet heller vurderes i forbindelse med 1989-budsjettet.

TI STILLINGER SKAL BORT

Totalt til vegformål i Norge er det foreslått 7,1 milliarder kroner. Dette er 355 millioner, eller 5,2 prosent høyere enn 1987-bevilgningene. Forslaget til vegadministrasjon er på 1,1 milliarder kroner, som er 7,3 prosent høyere enn i 1987. Det er forutsatt en reduksjon på 10 faste stillinger i 1988 fordelt med 7 stillinger i fylkene og 3 i Vegdirektoratet. Blant annet for å redusere kostnadene i forbindelse med planlegging, foreslås opprettet 10 tidsbegrensede stillingshjemler til planlegging av prosjekter som forutsettes oppstartet i perioden 1990—93. Videre foreslås opprettet 12 tidsbegrensede bompengeprosjektstillinger som kommer i tillegg til 22 tidligere stillinger på dette området.

Fortjent heder til Godtfred Karlsen



Vegsjef Geir Johnsen overrekker hedersgaven fra Norsk vegmuseum til Godtfred Karlsen. Overrekkelsen skjedde under et ledermøte på vegkontoret.

Foto: Bjarne Langseth

Godtfred Karlsen fikk i sommer den første hedersgaven utdelt av Norsk Vegmuseum. Gaven ble overrakt av vegsjef Geir Johnsen under et ledermøte, og den består av en stubbebryter i miniatyr montert på en plate med inskripsjon.

Karlsen er tildelt denne hedersgaven for den betydelige innsatsen han har gjort med musealt arbeid. Vegsjefen sa i sin tale til Karlsen at det er viktig å ha en slik bildesamling som han har skaffet tilveie, for å få vite under hvilke forhold andre har arbeidet i staten gjennom tidene. Vegsjefen sa også at han var stolt over å ha en slik mann i sine rekker og han håpet at dette ville inspirere ham til å fortsette med dette viktige arbeidet. Stubbetryteren så han også på som et godt symbol på det nybrottsarbeidet Karlsen har stått for i vegvesenet. Vegsjefen takket for innsatsen og gratulerte også på vegne av Vegdirektoratet.

Godtfred Karlsen takket for den overraskende hederen som var blitt han til del.

Nytt informasjonsblad



Internt informasjonsblad for **STATENS VEGVESEN FINNMARK**

Red.: Bj. Langseth

Red.sekr.: B. Berg

Utgis hver 14. dag

1. årgang

Nr. 7.

11. november 1987

Statens vegvesen Finnmark har fått et nytt internt informasjonsblad som distribueres til alle ansatte. Dette bladet, som etter en navnekonkurranse ble døpt «Syningen», kommer ut hver 14. dag. I «Syningen» kan vegvesenansatte lese smånytt fra etaten, som f.eks. kursoversikt, nytilsatte, referater fra møter og aktuelle leserinnlegg.

«Syningen» dekker tydelig et behov for informasjon som må komme raskt ut og som Reflexen ikke kan dekke.

Hva blir din pensjon

Vår regnskapsavdeling har fått utarbeidet eksempel på hvordan pensjonen regnes ut.

Med å sette inn din inntekt og ditt poengtall vil du ved hjelp av nedenstående eksempel selv finne ut hva din pensjon vil bli. (Poengtallet for dine beste/siste 20 år etter 1967 vil du kunne få opplyst fra ditt Trygdekontor.)

EKSEMPEL

Født 1921. Inntekt (grunnlag) kr. 150.000. Forsørger hustru. 30 års statstjeneste. Poengtall 6,5.

Fra Statens Pensjonskasse:

$$150.000 \times 66\% \times 30 = \text{kr. } 99.000$$

100 30

Fra folketrygden:

Grunnpensjon/grunnbeløp kr. 29.900

+ Kompensasjonstillegg (750 for forsørger, 500 for enslig og 375 dersom begge har pensjon) kr. 750

+ Ektefelletillegg (1/2 grunnpensjon) kr. 14.950

+ Tilleggs pensjon:

sluttpoengttallet er 6,5 som er gjennomsnitt av de beste/siste 20 år etter 1967

$$29.900 \times 45\% \times 4,0 \times 20 = \text{kr. } 44.850$$

100 24

$$29.900 \times 45\% \times 2,5 \times 20 = \text{kr. } 16.818$$

100 40 kr. 61.668

Samordning av pensjonene:

Statens Pensjonskasse kr. 99.000

$$+ 3/4 \text{ av gr.p. } 29.900 \times \frac{3}{4} = \text{kr. } 19.333$$

+ fradrag av tilleggs pens. kr. 61.668

= Redusert pensjon fra Statens Pensjonskasse kr. 17.899

Samlet pensjon:

Fra Statens Pensjonskasse kr. 17.899

+ Fra folketrygden kr. 107.268

= Samlet pensjon kr. 125.167

Pensjonister hedret av N.V.F Vest-Finnmark



Øystein Pettersen

Som tradisjonen er i N.V.F. Vest-Finnmark ble det også på siste årsmøte gitt tinnfat med inskripsjon til medlemmer som går av med pensjon. I år ble to pensjonister hedret på denne måten. Begge to var dessverre blitt sykepensionert.

Årsmøtet ble holdt den 24. oktober på Hætta Hotell i Finland. Det var stor opplutning om årsmøtet i motsetning til de senere år. Det ser ut som om utsikten til trangere tider fører til større interesse for organisasjonsvirksomhet. Foruten vanlige årsmøtesaker ble emnet: lønn for oppsynet, spesielt diskutert. Årsmøtet mener at årsaken til den dårlige søkingen på ledige stillinger i oppsynet skyldes dårlig lønn i forhold til arbeidssituasjonen.



Pensjonistene John Andersen og Iver Kristensen fikk fat med inskripsjon fra lokallforeningen. Fra venstre: kasserer Julius Strifeldt, vegmester Øystein Opgård som mottok fatet i Iver Kristensens fravær, pensjonist John Andersen og leder Øystein Pettersen.

HURRA FOR INTERNASJONAL KONTAKT



Vegsjefen i Lappland orienterte sine norske gjester om forhold i hans distrikt og ved vegkontoret.



Bjarne Langseth. Foto: Bjørn Betten og Asle Persen

Hurra for kontakten over landegrensene. Et rungende hurrarop for internasjonalt samkvem til nytte og hygge. Et samkvem som ansatte på vegkontoret i Finnmark opplevde under høstens tur til Finland, og som ga stort utbytte både av faglig og selskapelig karakter. De 28 fra vegkontoret, som var med i Rovaniemi 22. – 25. oktober fikk en interessant omvisning på vegkontoret og på et bruanlegg, det ble spilt internasjonal fotball og det ble god tid til shopping, avslapping og festlig samvær. Også kolleger fra Troms vegkontor dukket opp til festen.

GØY I BUSS

Det var torsdag den 22. oktober at en glad gjeng, menn og kvinner i alle aldre og fra forskjellige avdelinger, tok plass i en buss utenfor vegkontoret og tok av retning utlandet. Den glade forsamling ble ikke mindre lystige etter at to mann fra vegstasjonen i Alta kom på i Kammen. I Rovaniemi sluttet også en «frafalt finnmarking» seg til forsamlingen, direkte fra Lillehammer.

En busstur på 60 mil kan jo av og til virke langtekkelig, men det var langt fra tilfelle på denne turen. Milene ble korte med allsang, vitser o.s.v. (°/∞)

GODT FAGLIG INNHOLD

Fredag var det arbeidsdag og det ble utnyttet til en svært interessant studietur med omvisning på vegkontoret, visning på et bruanlegg og et idrettsinstitutt. Vegsjefens personlige sekretær hentet gjestene og viste vegen til vegkontoret i Rovaniemi. Vegsjefen holdt

en orientering om vegnettet, trafikkbelastning og antall ansatte i hans distrikt, som omfattet hele Lappland len. En video ble også vist om trafikksituasjonen i Rovaniemi og om bakgrunnen for den nye brua over Kemijoki.

Arbeidet med byggingen av denne brua fikk også gjestene se på nært hold. Dette er et meget spesielt prosjekt som fenget interesse både hos den merkantile såvel som hos den tekniske del av selskapet.

Av utbyttet fra den faglige delen må også nevnes vegkontorets dataanlegg. Det ble raskt gjenkjent som det samme som vi har i Vadsø. Forholdene med innklimaet på vegkontoret kunne også sammenlignes. Heller ikke der virket det helt patent.

DET VIKTIGSTE ER IKKE Å VINNE, --

Den olympiske ånd svevde over nordmennene under landskampen i fotball

som ble arrangert senere på dagen. Det var selvfølgelig ikke så viktig å vinne. Vår deltakelse var av den største betydning for at vegkontoret i Rovaniemi skulle få en internasjonal seier på hjemmebane.

Tapet var ikke mer forsmædelig enn at det ble tatt opp med finlenderne og følge opp ideen med bedriftsindrettsutveksling over landegrensene.

SOSIALT SAMVÆR

Fredag kveld kom kolleger fra Troms vegkontor og i tillegg til kolleger fra Rovaniemi, ble det både offisielt og uoffisielt sosialt samvær.

Lørdag var fridag med shopping og andre utflukter basert på det private initiativ. Noen gikk langt, andre gikk ikke, men ingen gikk for langt. Lørdagskvelden ble også viet til det sosiale samvær sammen med tromsøværingene. Vår kjære «Lucy», nå bosatt i Lillehammer, var i perlehumør og demonstrerte sin glede over å treffe kolleger fra Vadsø igjen.

MER FINLAND

Den som tror at denne turen ikke ga mersmak, må tro om igjen. Allerede i mars blir det ny finlandstur for vegkontorets ansatte. Denne gangen blir det alpinetur til Saarisalkä. Det er 38 påmeldte, og ingen plasser ledig.



Fra datarommet på vegkontoret. Datautstyret ble gjenkjent som det samme som vi har på vegkontoret i Vadsø.



Fra befaringen til et bruanlegg midt i Rovaniemi. Det var stor interesse blandt gjestene for dette arbeidet, og alle ble invitert til åpninga av brua i 1989.



Og så var det fest. Hyggelig selskap i hyggelige omgivelser.



Gøy i buss. Uten mat og drikke... Knivenes størrelse står kanskje i forhold til sulten.