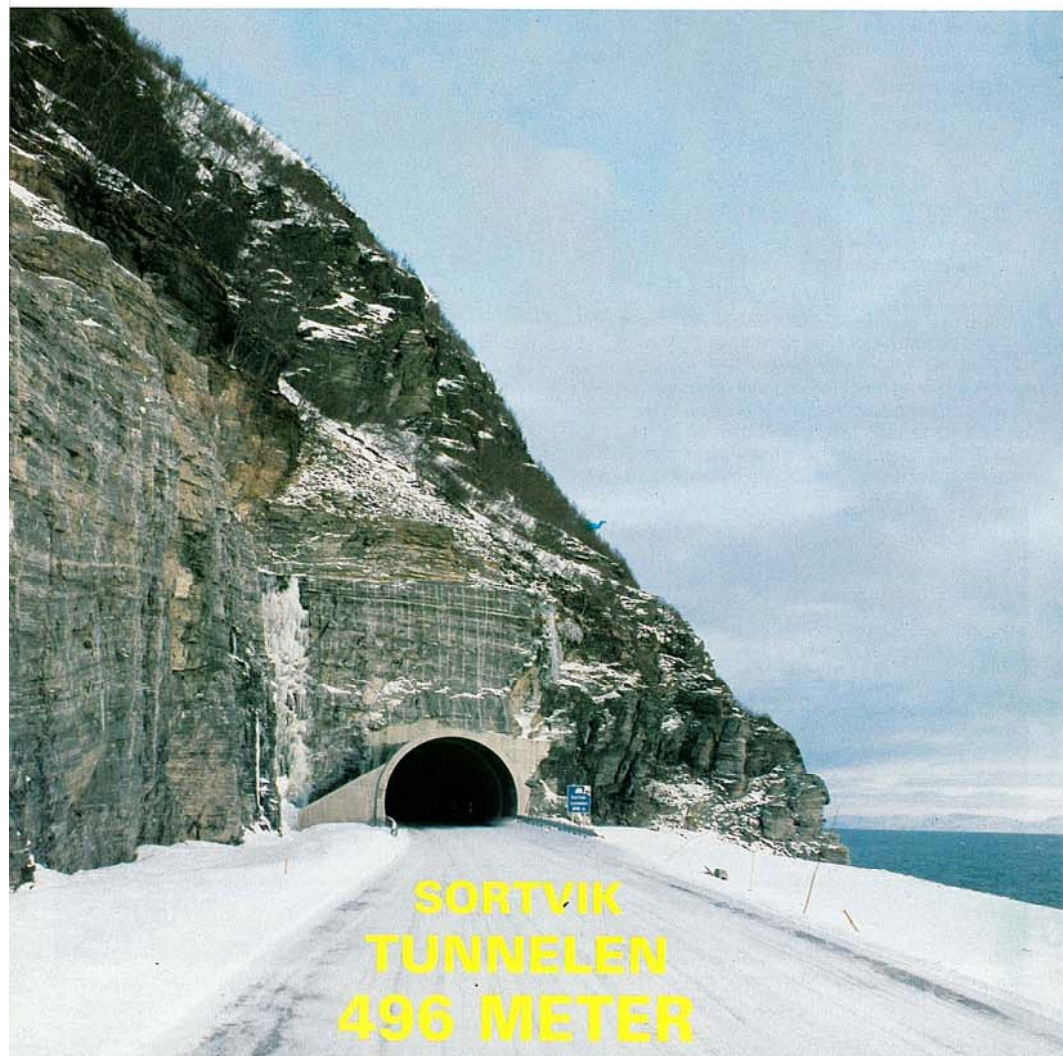
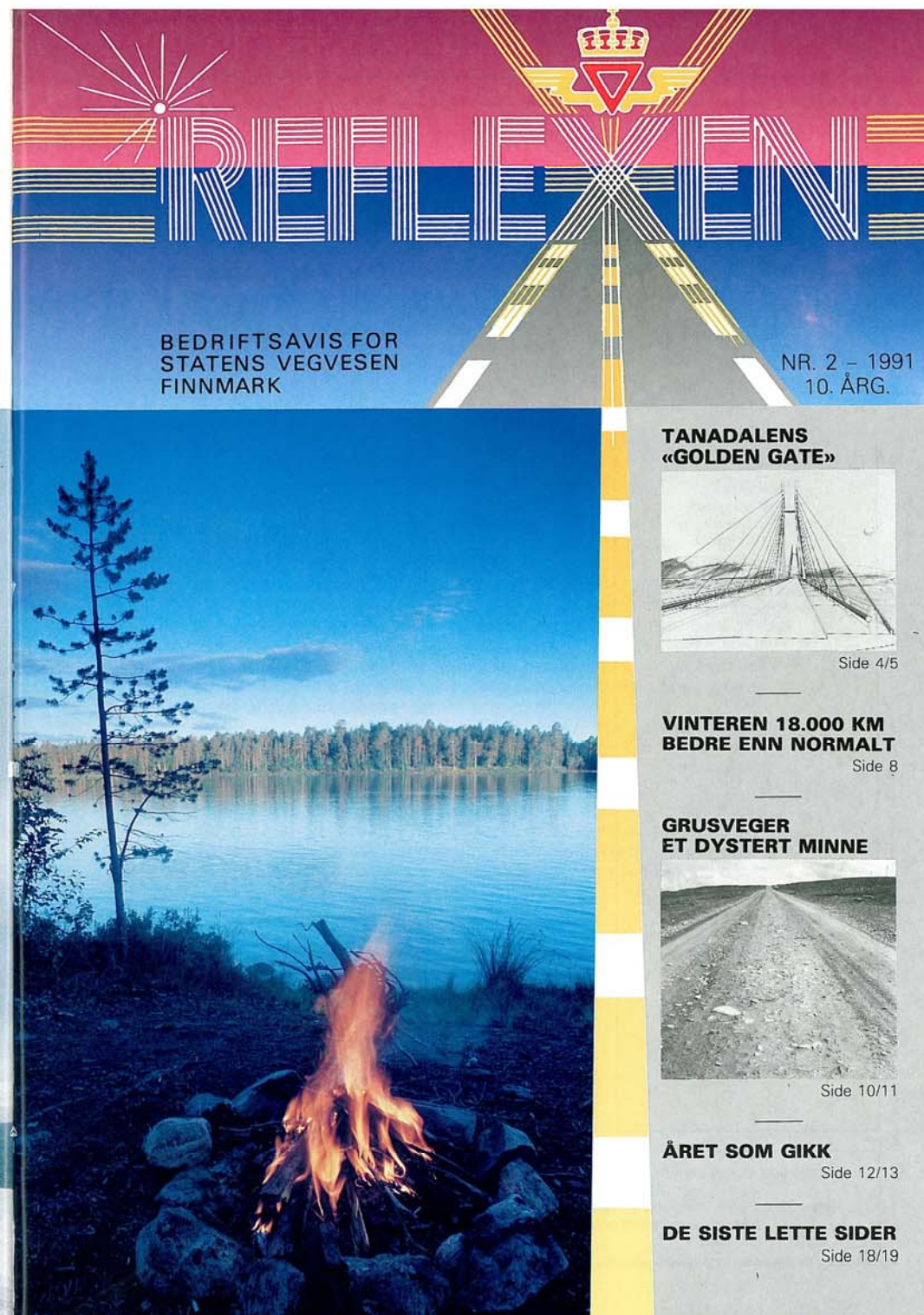


C



**SORTVIK
TUNNELEN
496 METER**





REFLEXEN

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Finnmark

Redaktør:
Bjarne Langseth

Redaksjonsråd:
Gudmund Nilsen
Birger Berg
Kjell Boland
Per Kling Mathiesen
Frank Jensen

Opplag:
1500 eksemplarer

Tekst, foto og layout:
Sytti Grader Nord AS, Vadsø

Trykk:
Trykkforum AS, Vadsø

INNHold

Tid til å leve	3
Tanadalens «Golden Gate»	4/5
Anleggsklatting i 40 år	6
Nye 40 år og 6,5 milliarder	6
Større premier for gode forslag	7
Vegvesenet vant Neiden-anbud	7
Vinterkostnadene kraftig ned i Lakselv-området	8
Vinteren 18.000 km bedre enn normalt	8
Finnmarksmesterskapet i presisjonskjøring	9
Ja eller nei til Fatima	9
Ny telesentral på vegkontoret	9
Grusveger - et dystert minne	10/11
Året som gikk	12/13
På rett veg til Kirkenes	14/15
Pilotprosjekt i trafiksikkerhet	16
Åpne dager er suksess	16
Smell og sjekk for rusen	16
Samarbeidet styrkes	17
Den lette konferansedelen	18
Møter folket	18
Birgers vegkryss	19



TID TIL Å LEVE

Den nord-norske sommeren har hastverk. Ikke før har den tatt av på grønn rute, så bremser den opp på gult signal. Kort og hektisk er sommeren, men ikke kortere enn at de vegfarende kan ta seg tid til å overleve.

Er det følelsen av at «sommeren er så kort, og at vi har så mye vi skulle opplevd», som gjør at vi trår litt ekstra på gasspedalen om sommeren? Dette lille ekstra tråkket på gasspedalen, som utsetter oss for en betydelig risiko for ikke å få oppleve neste sommer.

Det er et tankekors at denne gledens og varmens årstid skal være så full av tragedier på vegene våre. Er vi egentlig klar over hvor stor risiko vi utsetter hverandre for i trafikken?

Ja, vi er nok desverre det, men bilen har fått så stor makt over oss at vi er villig til å akseptere en risiko som ville være utenkelig i de fleste andre sammenhenger.

Ville vi akseptere at 400 mennesker ble drept i flyulykker i Norge hvert år? Ville vi godtatt at en epidemi fikk herje landet vårt med 10.000 skadde og 400 døde som resultat – hvert år? Det er utrolig hva mennesker har akseptert i framskrittets navn.

Jeg skulle gjerne visst hva min oldefar – hestekaren – ville ha sagt dersom han ble fortalt at i framtida ville motoriserte vogner rase mot hverandre i en fart tilsvarende 100 km pr. time, og passere hverandre med en halvmeters klaring. Noe slikt ville han vel ikke tenkt seg skulle bli tillatt på sirkus engang.

Ha en god sommer, med tid til å leve.

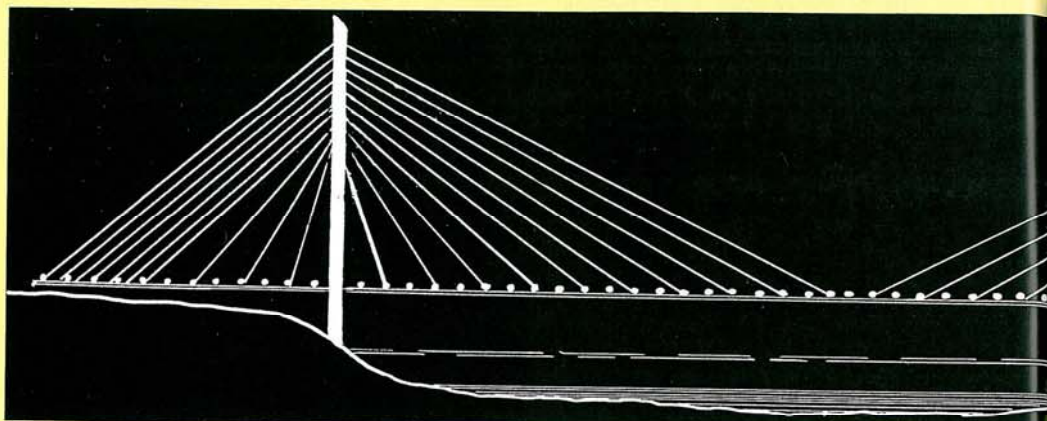
BjaLa

Førstesida: Sommeridyll i Øvre Pasvik.

Foto: Arvid Syen.

Sistesida: Helse, miljø- og sikkerhetsfilosofi for Statens vegvesen Finnmark. Dette er en oppfølging av forskrift om internkontroll som ble fastsatt i statsråd 22. mars 1991, og som trer i kraft fra 1.1. 1992.

TANADALENS



ET KUNSTVERK LIKE MYE SOM ET BYGGVERK

Et kunstverk like mye som et byggverk. Et landemerke i Tanadalen. Farger, lys, tårn og kabler i en utforming vegfarende vil huske som et referansepunkt. En vakker måte å dekke et

stort behov for bedring av kontakten mellom norsk og finsk side av riksgrensen. Utsjoki bru vil bli Tanadalens «Golden Gate».

I dag er det 180 kilometer mellom bruene over Tanaelva. Vinterstid er situasjonen litt bedre, med isruer som gjør det mulig å krysse elva flere steder med bil. Kontakten mellom lokalbefolkningen på norsk og finsk side lider under nødvendigheten av lange bilturer for å komme over på den andre siden. Den nye brua vil også være med å bedre samhandelen mellom Norge og Finland. Fra finsk side inngår brua i et nytt hovedveg-system der en framtidig europaveg fra Rovaniemi til Utsjoki skal knyttes sammen med E-6 gjennom Tanadalen. Brua skal gjøre det unødvendig å utbedre den 42 km lange enfeltsvegen mellom Utsjoki og Nuorgam/Polmak.

ESTETISK UTFORMING

I forprosjektet om den estetiske utforming blir det påpekt at hovedformålet ved bearbeiding av formen har vært å øke bruas slankhet og spenstighet, for derved å gi den økt eleganse og karakter.

Tårnene er det element som gir vertikalitet til brua. Kantelementet er brutt der de trenger igjennom bru-

banen, for å understreke nettopp vertikaliteten. Over vegbanen er tårnene skrådd innover opp til rigelen. Dette gir økt spenstighet i formen, og tårnene og kablene danner en portal over veien. Opplevelsen av dette blir et sterkt bidrag til bruas egenidentitet og betydning som referansepunkt.

FARGER GIR KARAKTER

Fargesetting er et viktig bidrag til å gi karakter i et anlegg, og for å beskrive/understreke formen.

Guardrailen, det horisontale streket i rekkverket, får en klar og varm mellom-blå farge. Den vil gi en kontinuerlig linje over brua, bare brutt av de vertikale tårnene. Det øvrige av rekkverket males i hvitt for å opprettholde det transparente inntrykket. Kablene blir turkis, en farge som står i et elegant, men aktivt forhold til det mellom-blå.

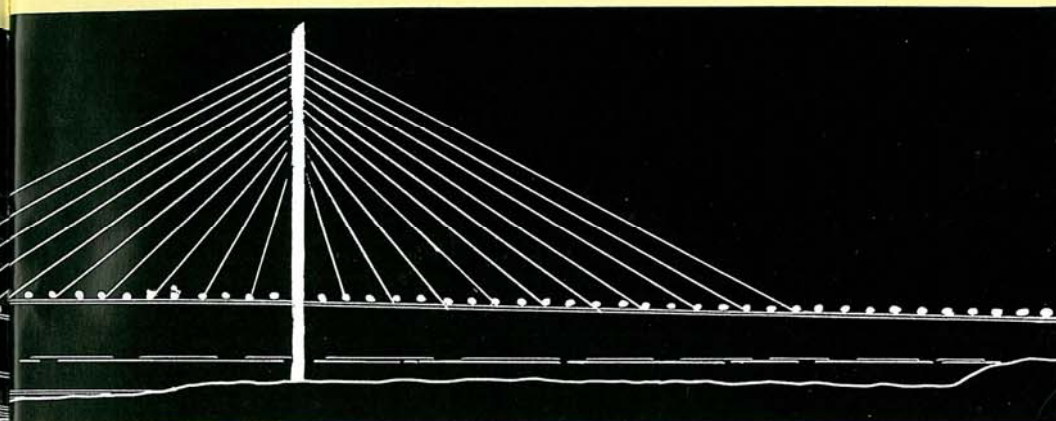
Fargene følger opp karakteren i bruas form, tidløst spenstig og elegant, litt spennende og spesielt. Til sammen danner dette en helhet som er gjennomført og konsekvent. Man vil huske stedet - det blir et referansepunkt.

En dekorativ lyssetting vil bidra til at Utsjoki-brua framstår som et landemerke også når det er mørkt. Vegbelysningen vil markere selve vegbanens geometriske utforming og utstrekning. Flombelysningen av tårnene vil understreke de viktigste bærende elementer. Samlet vil den dekorative og den funksjonelle belysningen artikulere bruas konstruksjon og spenn.

NORDISK HANDLINGSPLAN

Grensekommunene Tana og Karasjok på norsk side, og Utsjoki på finsk side, har i fellesskap arbeidet med å få bru over Tanaelvas riksgrense. I forbindelse med Nordisk handlingsplan for økonomisk utvikling og full sysselsetting, kom Utsjoki bru inn som Finlands forslag. Denne planen ble fastsatt av Ministerrådet i Nordisk Råd i 1985. Bruprosjektet er prioritert av Stortinget i NVVP 1990 - 93. I 1991-budsjettet er det vedtatt bevilget 9,3 mill. kroner, og vegsjefen har i sitt forslag til budsjett for 1992 foreslått bevilget 12,4 mill. kroner.

«GOLDEN GATE»



Et landemerke, også i mørke.

FAKTA OM UTSJOKI BRU

De totale brukostnadene er 45,8 mill. kroner. Norges andel av brukostnadene blir da 22,9 mill. kroner. I tillegg kommer vegkostnadene på norsk side på 3,3 mill., slik at totale norske kostnader blir 26,2 millioner kroner.

Hovedplanen er godkjent av Vegdirektoratet 6. oktober 1989. Krav om overprøving på vedtak om godkjenning av hovedplanen ble framsatt av en berørt grunneier på norsk side. Samferdselsdepartementet stadfestet Vegdirektoratets hovedplanvedtak 10. desember 1990.

Detalplanen på finsk side er etter administrativ behandling i Utsjoki kommune og Lappland lensstyrelse sendt til det finske vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet til godkjenning.

Brua er en 310 meter lang skråstagsbru med hovedspenn på 155 meter. Den er dimensjonert med kjørebanebredde på 6,5 meter og skulderbredde på 0,5 meter. På brua er det også tosidig gangbane med bredde 1,5 meter.

Bruplanene godkjennes både av Statens vegvesen i Norge og Vegverket i Finland. Regler for prosjektering av bru-prosjektet er beskrevet i en egen avtale mellom Statens vegvesen og Vegverket.

Som et ledd i planleggingen er det også utarbeidet et avtaleforslag om

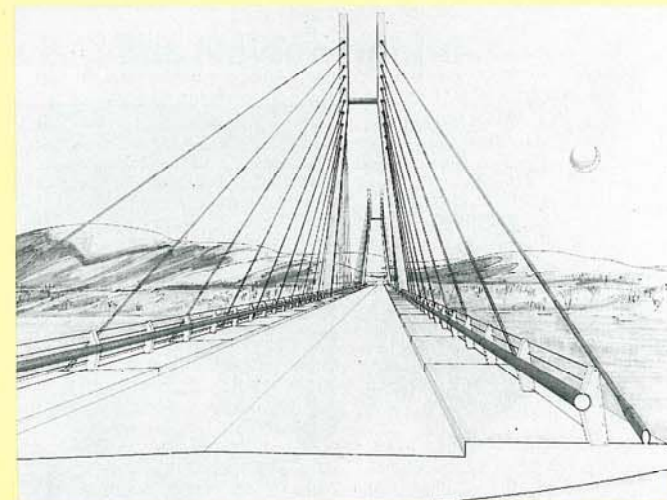
bygging og vedlikehold av Utsjoki bru, og en avtale om toll- og skattefrihet ved bygging av brua.

På grunnlag av anbudsdokumentene skal det utlyses anbudskonkurranse i Norge, Finland og Sverige om bygging av brua. Det land hvor byggeplanene er utarbeidet skal fungere som byggherreansvarlig.

Bru-prosjektet vil ikke komme i konflikt med vernearealer. Tanaelva er imidlertid et vernet vassdrag. Mulige skader på vassdrag forårsaket av brua

skal erstattes av det land der skaden har oppstått. Mulige skader forårsaket under brubyggingen skal erstattes av det land som står som byggherreansvarlig. Det vil bli lagt stor vekt på at berørte områder istandsettes nærmest mulig til sin opprinnelige tilstand.

I tidsrommet 20. mai til 15. oktober vil det i minst mulig grad foregå arbeid som kan forstyrre lakseoppgang, fisking og gytting.



Perspektiv av Utsjoki bru.

«ANLEGGSKLATTING» I 40 ÅR

– Det har i 40 år pågått en «klatting» i tildelingen av anleggsmidler i Finnmark. Årsaken er at det bevilges politisk og ikke teknisk/økonomisk. Det synes som om det er viktigere å få et anlegg i gang, enn å få det ferdig.

Det sier vegsjef Geir Johnsen i Finnmark, og henviser til strekningen Tanabru - Karasjok hvor anleggsvirksomhet har pågått i 40 år. Stort bedre er ikke strekningen Varangerbotn - Kirkenes som blir ferdig i 1994 etter 22 års anleggsdrift.



«Til lags å alle, kan ingen gjera, – men litt til kvar må betre vera.»

Kanskje det er denne omskrivningen av Ivar Aasens «Etterste», som har vært rettesnoren for tildeling av anleggsmidler i Finnmark gjennom årene. Resultatet har ihvertfall vært at det over langsomme tider har falt smuler over mange anlegg i Finnmark på en slik måte at viktige vegstrekninger aldri blir ferdig. Typiske «klattestrekninger» er Tanabru - Karasjok og Varangerbotn - Kirkenes.

– Tanabru-Karasjok er en vegstrekning hvor anleggsvirksomhet har pågått i 40 år på grunn av at vi aldri har fått tilstrekkelig midler til å drive på den teknisk/økonomisk beste måten, sier vegsjef Geir Johnsen. I 1960 var veien mellom Tanabru og Rovagiedde ferdig. I 1973 ble det satt trafikk på de 18 milene mellom Tanabru og Karasjok – og da måtte vi starte opp igjen med opprustning av parsellen Tanabru - Levajok.

I dag er anleggsarbeidet på strekningen avsluttet etter 40 års arbeid. Men vegsjef Geir Johnsen mener at det fortsatt er flere parseller som burde vært ombygd for å tilfredsstille

dagens krav til vegstandard. Etter hans mening burde 80 km vært ombygd for å hele strekningen skal tilfredsstille dagens krav til Europa-vegstandard.

En annen vegstrekning med samme problem, er Varangerbotn - Kirkenes. Anleggsarbeidet startet opp i 1972 og forventes nå å være ferdig i 1994.

– Det blir 22 år med «klatting», og allerede nå er det behov for å starte opp igjen i Varangerbotn med utbedringer av det vi startet med i 1972. Langfjorden er også blitt et «klatteanlegg», men her startet vi nok opp for tidlig – før vi hadde full oversikt over kostnadene i Sør-Varanger.

– Årsaken til denne «klattingen» er at det bevilges politisk og ikke teknisk/økonomisk. Det synes som om det er viktigere å få et anlegg i gang, enn å få det ferdig, sier vegsjef Geir Johnsen, som var anleggsbestyrer på Karasjokvegen i begynnelsen av 60-åra med en vegbevilgning på 500.000 kroner i året. Mange år og uttallige millioner kroner senere kan han nå se avslutningen på den anleggsdrifta.

Nye 40 år og 6,5 milliarder

– Det må investeres for 6,5 milliarder 91-kroner i vegutbygging i Finnmark før vi har et fullt ferdig og moderne vegnett i Finnmark. Med dagens bevilgning vil dette ta 40 nye år.

Det sier vegsjef Geir Johnsen, som også påpeker at det er en konflikt mellom vegkontorets og Vegdirektoratets vurdering av utbyggingsbehovet i Finnmark.

– I innværende periode er det bevilget 686 millioner kroner til veganlegg i Finnmark. I perioden 1994 - 1997 er det foreslått 450 millioner. Dette er en dramatisk reduksjon på over 30 prosent. Det viser helt klart at myndighetene legger opp til en kraftig nedtrapping av anleggsvirksomheten i Finnmark. Dette rimer ikke med det behovet vi ser i Finnmark for utbygging fram mot et moderne utbygd vegnett i vårt nordligste fylke, sier vegsjefen.

Vegdirektør Eskild Jensen har i et foredrag antydnet to utviklingstrekk i vegbudsjettet slik han kan skimte det 10 år framover. Det ene er en begynnende nedtrapping i de fylker hvor behovsdekningen blir god. Et av de fylkene han nevner i den forbindelse er Finnmark.

Det andre utviklingstrekket han nevner, er økte behov i by- og tettstedsområder både for miljøvern, trafiksikkerhet og framkommelighet. Han legger også til de generelt økende krav til vedlikehold.



Vegsjef Geir Johnsen vil ha 6,5 milliarder til vegutbygging i Finnmark.

Større premier for gode forslag

Ta tenkehetta på og spa fram gode forslag som kan utnyttes til effektivisering og forbedring av etaten. Fra 1. januar i år gjelder nye retningslinjer for Forslagsordningen. Den lokale premiegrensa er hevet fra kr. 3.000,- til kr. 10.000,-.

De lokale forslagsnemndene får stramme frister for behandling av innkomne forslag. Blant annet skal forslagsstilleren få tilsendt kvittering for mottatt forslag innen en uke etter at forslaget er innsendt. Samtidig skal han også få beskjed om forventet tidspunkt for behandling av forslaget i forslagsnemnda. Behandlingstiden i den lokale forslagsnemnda skal ikke overskride 1 måned.

Sammensetningen av forslagsnemndene skal endres slik at avdelingsleder for det arbeidsområde det enkelte forslag berører, skal delta ved bedømmelsen. Det samme gjelder for det sentrale bedømmelsesutvalget.

Forslagsvirksomheten tar sikte på å få fram forslag til forbedringer innen alle etatens virksomhetsområder, både interne forhold:

- drifts- og arbeidsmetoder, rutiner og blanketter,
- materiell, utstyr og verktøy
- verne-, arbeidsmiljø- og helsetiltak

og eksterne forhold:

- miljøvern
- trafiksikkerhet

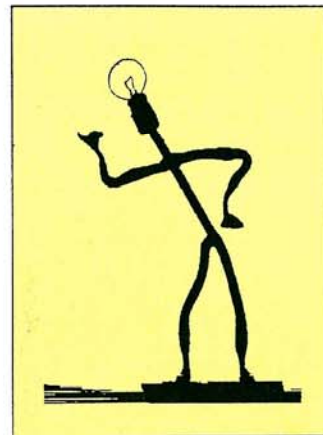
- framkommelighet
- publikumsservice

Forslag kan gis både innenfor egne og andres arbeidsområder.

Forslagsnemnda, som har ansvaret for forslagsvirksomheten, skal ha 4 medlemmer. Vegsjefen oppnevner en fast representant til nemnda og tjenestemannsorganisasjonene to representanter. I tillegg møter så en representant for ledelsen ved den avdelingen som har det faglige ansvar for de enkelte forslag som skal bedømmes. Funksjonstida er fire år. Det sentrale bedømmelsesutvalget består av 6 medlemmer.

Forslagsnemnda skal rapportere alle forslag som kommer inn (også de som ikke premieres) til det sentrale bedømmelsesutvalget. Og den skal dessuten sørge for å informere om forslagsvirksomheten.

Er et forslag så verdifullt at forslagsnemnda vil premiere det ut over maksbeløpet for lokal premie, må forslaget viderebehandles av det sentrale BU. Forslagsstilleren kan velge mellom penge- og/eller gjenstandspremier



(gjenstandspremier er fritatt for skatt inntil en viss grense). Er det flere om ett forslag, deles premiebeløpet på antall forslagsstillere.

Statuetten «Petter Smart» deles årlig ut av BU til det mest originale/smarte forslag, eller til personer som har gjort en spesiell innsats for forslagsvirksomheten.

I Finnmark er Inge Fred Dervo, Tana formann i forslagsnemnda, og Kurt Stormo, Vadsø er sekretær.

Vegvesenet vant Neiden-anbud



Statens vegvesen Finnmark vant en anbudskonkurranse på betongdelen i forbindelse med bygging av tosidig gang- /sykkelveg på Neidenbrua. Anbudssummen er på 250.000 kroner, og vegvesenet lå 140.000 kroner under nærmeste konkurrent.

Gang-/sykkelvegen over brua er 2 meter bred på hver side, 88 meter lang på oversiden og 70 meter på nedsiden. Kostnadene er totalt 1,450 millioner, hvorav 0,250 mill. er betongarbeid og 1,2 mill. er stålarbeid. Arbeidet skal være ferdig i god tid før laksesesongen starter opp. Dermed vil turister, andre tilskuere og fotgjengere kunne ferdes trygt på brua når lakseeventyret er i gang i fossen.

Da Reflexen var på besøk var arbeidet med stålarbeidet godt i gang. Det er Dahl Industriservice AS i Øksfjord som utfører denne delen av arbeidet.

Vinterkostnadene kraftig ned i Lakselv-området

Vinterkostnadene har gått kraftig ned for vegmesterområde 2, som omfatter Karasjok, Lakselv, Børselv og Nordkyn. Det viser en statistikk som vegmester Odmund Riise har utarbeidet for perioden 1980 - 1990, oppdelt i 2 femårsperioder. Vinterkostnadene var i gjennomsnitt kr. 23.100,- pr. km i perioden 1980 - 85, og ca. 20.300,- i perioden 1985 - 90.

Selv om det er flere brøyte-km i den siste femårsperioden, så har kostnadene gått ned fra 6,0 mill. i første periode til 5,6 mill i andre periode. Her har nok konkurransen en viss betydning. Bruk av snøfres har holdt seg på samme nivå, men de siste årene er det også brukt mindre på fres, opplyser Riise.

Strøing er en aktivitet vi får mye kritikk for, sier Riise, men statistikken viser at vi bruker mer penger på strøing enn før. Pengeforbruket er nesten doblet, men det kan også ha vært mer holkeføle de siste årene. Riise opplyser at sandstrøing vil bli intensivert og mer effektiv i framtida.

Bruk av brøytestikker er redusert fra 1,1 mill. til 0,8 mill. Dette forklarer Riise med at permanente kantstolper med refleks mer og mer erstatter tradisjonelle brøytestikker. De gamle stikkene vil likevel ikke falle helt bort, men brukes der hvor det blir høye brøytekanter. Utsettermaskiner gjør også dette arbeidet mer effektivt.

Tilslutt ser vi at steaming av stikkerenner har gått ned fra 1,2 til 1 mill. Her er det store forskjeller fra år til år. I midten av 80-åra hadde vi noen spesielle «isår» med store issvullproblemer. Dette har virket kraftig inn på statistikken. Neste 5-årsperiode vil vise mye bedre tall, mener Riise.

ÅR:	1980 - 1985						1985 - 1990					
PROS.	92,1	92,4	92,7	93,1	94,1	94,3	92,1	92,4	92,7	93,1	94,1	94,3
5.0 mill.	6.0						5.6					
4.0 - "												
3.0 - "												
2.0 - "		2.1						1.3	1.2			
1.0 - "			1.2							0.7	0.8	1.0
				0.4	1.1	1.2						
PLANL. KOST.												
UTF. PL. KM.	375 619						382 866					
PLANL. KM.	418 600						384 940					
FREKV. KR/KM.	727						740					
	23160.-						20336.-					

Vinteren 18.000 km bedre enn normalt

Denne vintersesongen vi nå har lagt bak oss (desember - mai) var 18.000 brøytekilometer bedre enn gjennomsnittet for siste 10-årsperiode i vårt område.

Det sier vegmester Odmund Riise i Lakselv. Tilsammen 262.000 km har brøytebilene kjørt i distriktet siste vinter, men gjennomsnittet for siste ti år er 280.000 km. Dette mener Riise er beviset på at vi har hatt en mild vinter.

Når det gjelder pengeforbruket til snøproblemer, har forbruket gått ned i perioden desember - mai, fra 7,6 mill. kroner i fjor, til 6,7 mill. i år. Tidligere års gjennomsnitt er 8,2 mill. i samme periode.

Regulariteten har også vært klar bedre i 1991 sammenlignet med 1992, sier vegmester Riise.



Færre kilometer med brøytepløgg er tegn på at vinteren har vært bra.

Forklaring til statistikken:

Statistikken viser vinterkostnader for vegmesterområde 2, fordelt på to femårsperioder, og med 1990-priser.

Prosess 92,1 = brøyting

— 92,4 = høvling

— 92,7 = fres

— 93,1 = strøing

— 94,1 = brøytestikker

— 94,3 = steaming

Finnmarksmesterskapet i presisjonskjøring

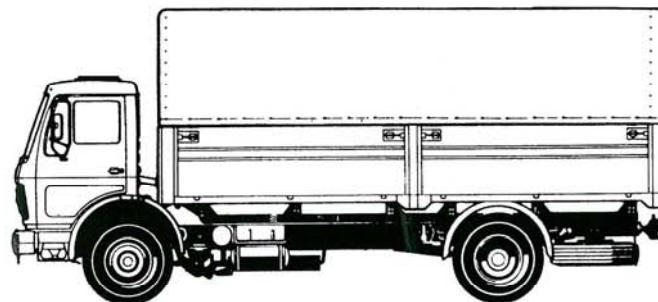
Årets mesterskap i presisjonskjøring med bil og veghøvel ble avviklet lørdag 25. mai i Lakselv, sammen med Rutebilforbundet.

Dette var også uttakning for Vegmesterskapet, som arrangeres av Telemark Vegkontor lørdag 31. august -91, og Norgesmesterskapet, som arrangeres på Rudskogen Motorsenter i Østfold 1. september -91.

Statens vegvesen stilte med 12 mann, Finnmark Fylkesrederi med 4, og Alta Transport med 1 mann.

Det ble konkurrert i 5 klasser; liten lastebil (512), stor lastebil (510), buss, vogntog og veghøvel.

Deltakerne viste godt humør og fantastiske kjøreferdigheter.



RESULTATER

Lastebil

1. Eirolf Skogen	SVV	142
2. Jan Egil Pedersen	SVV	219
3. Jostein Martinsen Alta	Trsp	279
4. Reidar Sør-Reime	SVV	305
5. Rolf Matti Reisænen	SVV	316
6. Oskar Kaspersen	SVV	319
7. Albert Nilsen	SVV	346
8. Alex Jolma	SVV	381
9. Kjell Fredriksen	SVV	431
10. Audun Lindseth	SVV	449
11. Tor Ivar Soldat	SVV	496
12. Kristian Lilleng	SVV	637

Vogntog

1. Jan Egil Pedersen	SVV	491
2. Inge Iversen	FFR	501
3. Jostein Martinsen Alta	Trsp	519
4. Jan Arnt Hansen	FFR	520
5. Willy Lind	FFR	736
6. Rolf Matti Reisænen	SVV	778

Veghøvel

1. Asbjørn Knutsen	SVV	50
2. Rolf Matti Reisænen	SVV	110
3. Reidar Sør-Reime	SVV	170

512 BIL

1. Alex Jolma	SVV	116
2. Oskar Kaspersen	SVV	123
3. Jan Egil Pedersen	SVV	176
4. Reidar Sør-Reime	SVV	181
5. Kjell Fredriksen	SVV	187
6. Tor Ivar Soldat	SVV	213
7. Rolf Matti Reisænen	SVV	219
8. Albert Nilsen	SVV	253
9. Eirolf Skogen	SVV	261
10. Kristian Lilleng	SVV	284
11. Audun Lindseth	SVV	414

BUSS

1. Reidar Sør-Reime	SVV	150
2. Rolf Matti Reisænen	SVV	299
3. Eirolf Skogen	SVV	334
4. Jan Egil Pedersen	SVV	374
5. Oskar Kaspersen	SVV	386
6. Alex Jolma	SVV	389
7. Albert Nilsen	SVV	397
8. Jostein Martinsen Alta	Trsp	420
9. Kjell Fredriksen	SVV	429
10. Tor Ivar Soldat	SVV	452
11. Audun Lindseth	SVV	743

JA eller NEI til FATIMA

Samferdselsminister Kjell Opseth har bestemt seg når det gjelder oppstart for Fastlandsforbindelse Til Magerøya (FATIMA) i planperioden 1991-93. Statsråden står helt klippefast på at svaret vil bli ja eller nei.

I følge Finnmark Dagblad har Opseth bestemt seg, men hva han har bestemt seg for, vil han ikke si. Avisen konkluderer med at den massive tausheten kan tyde på at tomme-len er vendt ned. Reflexen, derimot, konkluderer med at nesen er vendt opp. Med nesen i sky triumferer han hovmodig med sin makt:

« - jeg vet det, men jeg vil ikke si det.»

Ny telesentral på vegkontoret



Vegkontoret har fått ny moderne telefonsentral, som ble tatt i bruk 8. mai i år. Det er TBK som har levert den nye sentralen, som er et felleskjøp med Statens Hus. Ved kjøp av to sentraler har kjøperen fått meget gunstige betingelser.

Sentralen er moderne og meget avansert. For å kunne utnytte den effektivt, har alle ansatte gjennomgått et ca. 2,5 timers kurs.

Alle telefonene har nå fått direkte innvalgsnummer. I tillegg kan de ansatte selv kode inn fravær, f.eks. møte, lunsj, reiser, ferie etc. Sentralbordet kan lese av disse meldingene på en dataskjerm. Det er også en skriver tilknyttet anlegget, hvor bl.a. fraværslister kan kjøres ut.

Gamle minner



GRUSVEGER ET DYSTERT MINNE



Det er ikke stort igjen av grusdekket. Et par gode regnbyger blir nok til å lage problemer.

Gamle minner



Humping og skrangling, støv og steinsprut. Eksosanlegg og gebiss ristes løs. Frontruter pulveriseres. Kort sagt: grusvei.

Gamle støvete minner om en humpet fortid graves fram. Hvordan kom vi oss fram?

Grusveiene var nok ikke bare en plage for de vanlige veifarende. Vegvesenet, som hadde ansvaret for elendigheta, kunne ofte være svært frustrert over mangel på muligheter til å utbedre vegene – og så var det jo mye kjeft å få.

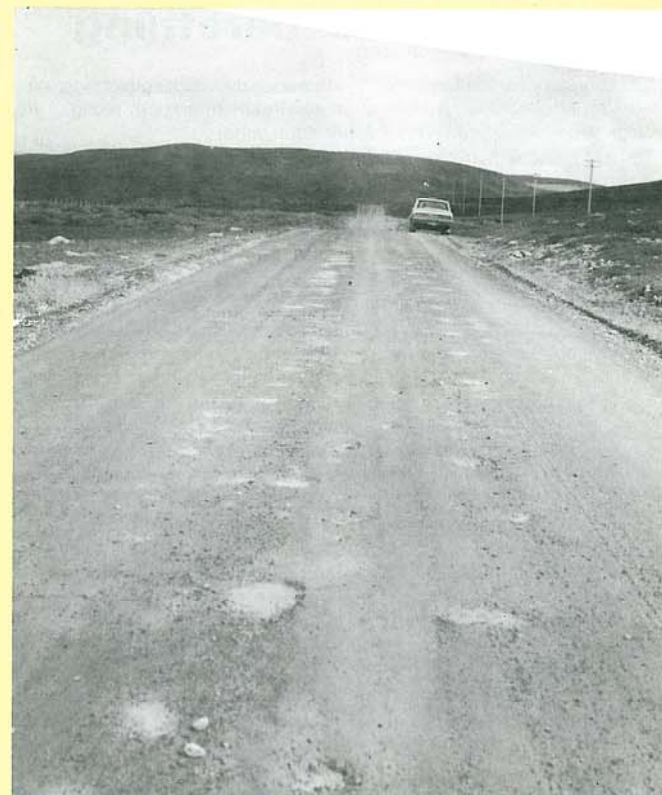
Denne bildereportasjen stammer fra en dokumentasjon som ingeniør Godtfred Karlsen laget i 1971. Han registrerte de verste grusvegtilfellene med bilder og kommentarer til. Et av hans hjertesukk til bildene var:

«– Hvordan skal forebyggende vedlikehold drives? Hvordan skal en kunne ta vare på grusvegene?»

Karlsen avslutter på følgende måte: «– Dette er bare noen få eksempler på forholdene, og de kan vises verre på andre steder. I år er det ikke tørkeskader som er årsaken, men mangel på forståelse av problemene som er årsaken til skadene.»

Vi bringer her noen glimt fra bildedokumentasjonen, med Godtfred Karlens kommentarer til fra 1971.

Alle fotos: Godtfred Karlsen.



Ifjordfjellet 20/7-71.
Vegen var bra å kjøre etter forholdene, men hva dersom det blir regn.

RV. 6 Ifjordfjellet 20/7-71.
Vegbanen er nedslitt til fast fjell. Veggrofta er meget god å kjøre i under tørre forhold.

ÅRET SOM GIKK

ÅRET SOM GIKK

Vegsjefens beretning

Hovedmålet for Statens vegvesen Finnmark har i 1990, som tidligere år, vært å bruke de tildelte midler på en så effektiv måte som mulig ut fra de klimatiske vanskelige forhold vi arbeider under.

Det ble totalt forbrukt kr. 416,6 mill. kroner i løpet av året, herav kr. 356,9 mill. til anlegg og vedlikehold av riks- og fylkesvegene. Dette er henholdsvis kr. 4,6 mill. lavere og kr. 4,5 mill. høyere enn i 1989. Riksveg-anleggsdriften utførte arbeider for kr. 156,1 mill. kroner, det er 26,4 mill. kroner mindre enn i 1989, noe som i hovedsak skyldes at det i fjor ble bevilget 30 mill. kroner i ekstraordinære arbeidsmarkedstiltak.

Utgiftene til vintervedlikeholdet i 1990 utgjorde ca. 62 mill. kroner på riksvegene, og ca. 12 mill. kroner på fylkesvegene. Det er således et betydelig beløp som går med til å holde vegene fribare om vinteren. På den annen side er det liten slitasje på vegdekke i vintersesongen.

Personbilparken ble nok en gang redusert. Ved utgangen av 1990 var det registrert 22731 personbiler, mot 22799 året før. En nedgang på 68 enheter. Den totale kjøretøyparken økte likevel med 594, og er nå på 58.410 enheter. Dette skyldes i hovedsak at antall snøscootere økte med 439, til 10.615 enheter.

Det er foreløpig registrert 149 trafikulykker med personskaide i Finnmark i 1990. I disse ulykkene er det skadd og drept 186 personer, hvorav 10 drept. Gjennomsnittstallet for de 4 siste årene er 192 skadde og drept pr. år, mens målsetningen i fylkets handlingsprogram for trafikksikkerhet er å komme ned på 190 pr. år innen 1993. Målsetningen for handlingsprogrammet ser ut til å være innenfor rekkevidde.

Et særtrekk ved 1990 i forhold til tidligere år er økningen i antall ulykker uten at antallet skadde og drept har økt. Dette kan ha sammenheng med en høyere rapporteringsgrad på ulykker med lettere personskaider.

Parsellen Skarvbergvika - Ytre Sortvik på 7,8 km inklusiv Sortvik-tunnelen på 496 meter, ble åpnet for offentlig trafikk 26. oktober 1990. Den gamle Rv95 gikk over Sortvikhøyda og hadde store brøyteproblemer. Den nye traséen går langs sjøen og gir sikker helårsforbindelse på strekningen Olderfjord - Repvåg.

Tanabru - Karasjøk er en vegstrekning hvor anleggsvirksomhet har pågått i 40 år. Når vegen nå først i 1990 kan regnes som ferdig så fast dekke, så skyldes det at vi aldri har fått tilstrekkelig midler til å drive på den teknisk/økonomisk beste måten. Denne tendensen ser vi også på andre anlegg, f.eks. Varangerbotn - Kirkenes, og det synes som om det i Finnmark har vært viktigere å få anlegg i gang enn å få de ferdig.

Vegsjefen går inn for å konsentrere gitt bevilgninger på færre anlegg enn tidligere slik at utnyttelsen av midlene kan gi mest mulig vegmeter for pengene.

I 1990 ble Kåfjord og Storbukt fergeleier med landområder ombygget til storfervedrift. Dette har ført til at ombord- og ilandkjøring nå går så hurtig som overhode mulig. Forholdene i forbindelse med turisttrafikken til Nordkapp er med dette vesentlig bedret.

Vegsjefen er svært godt fornøyd med den bemanningen Statens vegvesen Finnmark har hatt i 1990. Med full bemanning av godt kvalifisert personell og den minste gjennomtrekken av stillingsbesetters på minst 30 år, kan etaten nå gjøre en bedre jobb enn noengang før.

Ulykkesbildet

Det er foreløpig registrert 149 trafikulykker med personskaide i Finnmark i 1990. I disse ulykkene er det skadd og drept 186 personer hvorav 10 drept. Gjennomsnittstallet for de 4 siste årene er 192 skadde og drept pr. år, mens målsetningen i fylkets handlingsprogram for trafikksikkerhet er å komme ned på 190 innen 1993. Målsetningen i handlingsprogrammet ser ut for å være innenfor rekkevidde.

Særtrekk ved ulykkesbildet er det samme som tidligere år med en stor andel av ulykkene på Europa- og riksvegene (68%). Alta og Sør-Varanger er de mest ulykkesbelastete kommunene med henholdsvis 49 og 29 skadde og drept. Tilsammen utgjør dette 42 % av de skadde og drept i 1990. Utforkjøringsulykkene er den dominerende ulykkestypen med totalt 55 ulykker (37%), noe som er en klar økning i forhold til tidligere år. Et annet særtrekk ved 1990 i forhold til tidligere år er økningen i antall ulykker uten at antallet skadde og drept har økt. Gjennomsnittlig ble det i 1990 skadde eller drept 1,25 personer pr. ulykke, mens gjennomsnittstallet for de 3 foregående år var 1,43. Dette kan ha sammenheng med en høyere rapporteringsgrad på ulykker med lettere personskaider.

Detaljaner 1990

Følgende detaljaner er godkjent i 1990:

- E6 Bognelv - Indre Kjerringdal
- E6 Indre Kjerringdal - Ulsvåg
- E6 Kistrand - Voulmasjøkka
- E6 Korsvann - Bugøyfjord
- Rv 886 Elvenes - Storskog
- Rv 886 Kvalsvik - Lauvik
- Rv 98 G/s-vei i Vestre-Jakobselv (Kariel)

Nyanskaffelser 1990

Det ble anskaffet følgende maskiner og utstyr:

- 1 stk. lastebil
- 3 stk. lastebiler under 7,5 tonn
- 12 stk. snøploger
- 2 stk. sand/saltspreder
- 1 stk. veghøvel
- 1 stk. snøfreser
- 1 stk. grusutlegger
- 1 stk. grunnboringssrigg

ÅRET SOM GIKK

ÅRET SOM GIKK

Glimt fra anleggsvirksomheten

E6 Pildan - Tana bru

Gardak - Tana bru, en strekning på 12,4 km, er gjort ferdig. Det er lagt bitumenstabilisert bærelag fra Holmsund til Tana bru, og et slitelag av oljegrus fra Gardak til Tana bru.

Skråningene er pusset og tilsådd. Arbeidet er gjort i egen regi. Forbruket i 1990 er på kr. 10,4 mill. kr.

Kryss E6 - Rv. 98 Varangerbotn.

Rundkjøring i krysset E6-rv98 i Varangerbotn er bygd. Det er satt opp ny permanent skilting og nytt vegbelysningsanlegg. Skråninger med tilstøtende friarealer er pusset og tilsådd. Arbeidet er utført i egen regi, med en delentreprise i form av utbetaling til Nesseby kommune i forbindelse med bygging av busslommer. Forbruket i 1990 er på 2,5 mill. kr.

E6 - Hp25 Gandvik - Bugøyfjord

Delparsellen Korsvatn - Bugøyfjord er på 8,7 km. I 1990 ble 3,1 km av denne strekningen bygd ferdig. Arbeidene ble avsluttet med legging av bitumenstabilisert bærelag og fast dekke.

E6 - Hp26 Bugøyfjord - Neiden

I 1990 ble det arbeidet på delparsellene Bjørnebekken - Bogijokka og Bogijokka - Neiden. På de to parsellene ble det i 1990 tilsammen bygd 5,0 km ferdig veg med bitumenstabilisert bærelag og fast dekke. Grunnforholdene på store deler av denne strekningen er dårlige. Det har bl.a. vært benyttet jordarmring i stor utstrekning som ekstra tiltak.

Rv95 Skarvbergvika - Ytre Sortvik

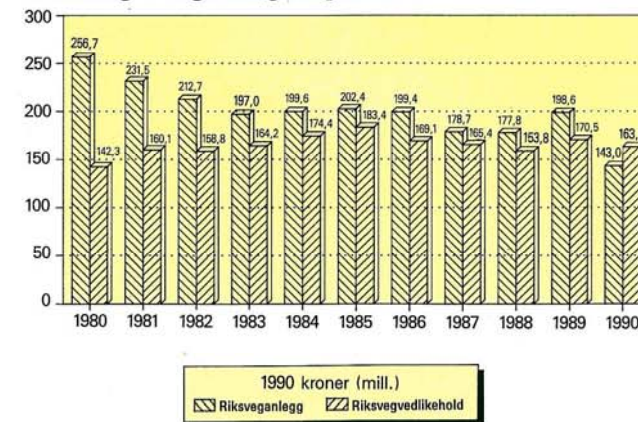
Parsellen (7800m), inklusiv Sortvik-tunnelen (496 m), ble åpnet for offentlig trafikk 26. oktober 1990.

Rv95 Kåfjord fergeleie

Rv95 Storbukt fergeleie

Ombygd fergepiren og landområdene til storfervedrift.

Utvikling i vegbevilgninger 1980-1990 i mill. kr.



Biltilsynet

Publikumsservice står svært sentralt i biltilsynets virksomhet. Det er derfor gledelig at det i 1990 praktisk talt ikke kan sies å ha vært ventetid på de tjenester som biltilsynet yter.

Biltilsynsstasjonene har ellers delatt aktivt i messer o.l., og har arrangert «åpne» dager ved stasjonene med stor publikumstilstrømning.

Biltilsynets mest sentrale oppgaver er knyttet til:

- * sikkerhets- og brukskontroll av kjøretøy
- * trafikanopplæring
- * registrering av kjøretøy
- * registrering av førere og førerkort

Vintervedlikehold

Til å ta seg av snøbrøytingen på riks- og fylkesvegene har vegvesenet 85 innleide private brøytekontraktører, 75 med lastebil og 10 med traktor med plog/fres. Videre har vegvesenet 7 innleide private kontraktører med fresemateriell. Av eget utstyr i brøyteoppdrag har vegvesenet 9 lastebiler, 14 lastebiler og 9 hjullastere hvorav 5 går med fres.

Utgifter til vintervedlikehold i 1990 utgjorde ca. 62 mill. kr. på riksvegene og ca. 12 mill. kr. på fylkesvegene. Det er således betydelige beløp som går med til å holde vegene fribare om vinteren. På den annen side er det liten slitasje på dekkene i vintersesongen.

Skredaktiviteten i vintersesongen var usedvanlig stor. Omlag 60 snøskred som medførte midlertidig stengning av vegen ble registrert. De strekningene som er mest utsatt for skred ligger i Alta og Loppa kommuner og på Nordkyn.

Vær og føreforhold

Snø- og vindforholdene vinteren 1989/90 medførte periodevis vanskelige kjøreforhold og nedsatt regularitet, spesielt på de mest utsatte strekningene i Vest-Finnmark. De vegstrekningene der det var flest antall dager med kolonnekjøring var Rv.95 Kamøyvær - Skarsvåg, Fv. 156 Gjesvær, Rv. 889 Snefjord - Havøysund, E6 Leirbotnvatn-Skaidi, Rv888 Bekkarfjord-Gamvik og Rv 890/891 Tana-Kongsfjord-Båtsfjord. I indre strøk av fylket var det få problemer med brøytingen og kjøreforholdene var stort sett gode.

På rett veg til Kirkenes



På Sopnesmyra ble det også tatt i bruk lettfyllinger over de verste partiene.

Tilsammen 10 km veg fordelt på 2 parseller er under arbeid på E-6 mellom Varangerbotn og Kirkenes. Dette er det ett av to store anlegget i Finnmark. Langfjordanlegget, som Reflexen besøkte i forrige nummer, er det andre. Dermed har Finnmark to store anlegg i gang, ett i

hver ende av fylket – og i hver ende av E-6. I år skal det brukes 46 millioner kroner på hvert av disse anleggene.

Etter planen skal Sør-Varangervegen være ferdig i 1993, og nå er vegvesenet på rett veg til Kirkenes.



Fra denne bakken ble 80.000 kubikk leire fjernet og erstattet med knust fjell.

Det er store mengder jord som er tatt ut for å erstatte den med solid vegmasse.

Endelig kan det se ut som om «evighetsanlegget» på strekningen Varangerbotn - Kirkenes kan gå mot en fullførelse. Det er stor aktivitet på de parsellene som står igjen, og nå skal vegen bli ferdig.

Overingeniør og anleggsleder Bjørne Gaski forteller til Reflexen at det i år arbeides på 2 parseller. Det er Korsvann - Bugøyfjord, hvor 3 km skal gjøres ferdig til dekkelegging, og Bjørnebekken - Båggijokka, hvor 7 km skal gjøres ferdig til samme nivå. Dekkeleggingen vil bli utført først neste år. Dette for å unngå setninger i vegen etter at den er helt ferdig.

I september -92 vil 10 km vegen være helt ferdig, og da gjenstår bare 5,6 km mellom Bugøyfjord og Bjørnebekken. Denne strekningen blir opparbeidet i -92 og lagt dekke i -93 – og da er Sør-Varangervegen ferdig, sier Gaski.

Likevel gjenstår det en del arbeid og kostnader med opprensning og avslutninger. Vegvesenet er bedt om å bekoste en landskapsarkitekt som skal planlegge dette arbeidet. Det er viktig å få «plastret» sårene i naturen slik at vegen og omgivelsene ellers, blir så vakker som naturen har krav på.

Anleggsteknisk svært vanskelig

Parsellen mellom Korsvann og Bugøyfjord har et svært vanskelig parti over Sopnesmyra, som nå er under arbeid. Gaski sier at bygging over denne myra er anleggsteknisk svært vanskelig, og at de faktisk har holdt på å miste maskiner nede i myra.

Jordarmering er løsningen på problemet, og slike jordarmeringsduker har vært brukt både der og flere andre steder på Sør-Varangervegen – bl.a. over Ferdesmyra.

I bakken ned mot Bugøyfjord - Sopneslia eller Sopnesbakken, har også grunnforholdene skapt store problemer. Her måtte tilsammen 80.000 kubikkmeter ubrukelig leire tas ut og kjøres bort.

Gaski sier at det var en svært jobb bare å finne deponeringsplass for disse ubrukelige massene. Ny masse er så tilført i oppbyggingen av vegen, og det måtte hentes fra et såkalt sidetak. Altså fra et eget steinbrudd hvor det knuses fjell for dette formålet. Det er ikke nok brukbar masse i veglinja. Denne massen er da lagt opp på armeringen.



Bort med myra og inn med bein, jevn og sikker veg.



Fra dette steinbruddet tas knust steinmasse som brukes for å erstatte leirmasser.

Pilotprosjekt i trafikksikkerheten

Høyere kvalitet på kjøreopplæringen, mer tilsyn med kjøreopplæringen, bedre samarbeid mellom kjøreskolene og biltilsynet, og kursopplegg for lærere i offentlig skoleverk.

Dette er delmål i et pilotprosjekt som Statens vegvesen Finnmark v/biltilsynet nå har igangsatt for å redusere antall trafikkuulykker i Finnmark.

Dette trafikkpedagogiske utviklingsarbeidet er et studietilbud tilsvarende en halvårsenhet i trafikkpedagogisk utviklingsarbeid ved Statens Yrkespedagogiske Høgskole, og er utarbeidet av Knut Alfred Myhren (Østlandsforskning). Prosjektet er kostnadsberegnet til 1,3 mill. kroner over 2,5 - 3 år.

Prosjektleder viktig

Noe tilsvarende prosjekt for å høyne kvaliteten på kjørelærere er ikke gjennomført tidligere her i landet, og dette er derfor et pilotprosjekt.

Det er lignende utviklingsarbeid i gang i en del andre fylker, men dette er det eneste med egen prosjektleder, og derfor er det så spesielt, sier biltilsynssjef Rolf Olsen til Reflexen. Dette prosjektet får en kontinuerlig faglig oppfølging og derfor har vi så stor tro på at dette vil gi resultater.

Olsen presiserer også at de har knyttet til seg lærere i grunnskolen for å videreføre sine kunnskaper i det offentlige skoleverk. Videre er også PP-tjenesten med, og 5 - 6 samisktalende kjørelærere har interesse av å utvikle en samisk undervisning på bakgrunn av dette prosjektet.

Studiet er et deltidsstudium som omfatter ca. 300 timers organisert studiearbeid. Fellessamlinger vil utgjøre ca. 200 timer og «timeplanlagte» gruppemøter ca. 100 timer. I tillegg kommer selvstudier, for- og etterarbeid til gruppemøter. Studiet består av 9 samlinger/deler som er inndelt i tre faser. Det avsluttes med en individuell skriftlig eksamen.

Samlet antall deltakere kan bli i underkant av 60, og studiet deles derfor i to grupper. En gruppe i Øst-Finnmark og en gruppe i Vest-Finnmark.

Prosjektet er organisert med en styringsgruppe bestående av biltilsynssjef Rolf Olsen og trafikkpedagog Johnny Michelsen. Prosjektleder er stasjonssjef Erik Nerli fra Kirkenes. Det er to prosjektgrupper - en i Øst-Finnmark og en i Vest-Finnmark, som består av kjørelærere og biltilsyn.

Like før Reflexen gikk i trykken, fikk vi opplyst at det er stor interesse for deltakelse i dette studiet, og at det er fullt belegg. Det blir oppstart til høsten med første samling 16. september. Det skal også være en samling til før jul.

ÅPNE DAGER ER SUKSESS



Foto: Johnny Michelsen.

Lange køer med bilfolk som gjerne vil sjekke bilen uten fare for mangellapp, er resultatet av at Biltilsynet har åpnet dørene for frivillig kontroll.

Det er ingen tvil om at biltilsynets åpne dager har vært en suksess, sier biltilsynssjef Rolf Olsen til Reflexen. Alle biltilsynsstasjonene i Finnmark arrangerer slike åpne dager, gjerne vår og høst, og besøket har vært mellom 150 og 200 på hver stasjon.

Vi har store vanskeligheter med å klare å skrape sammen så mye folk fra de andre stasjonene at vi klarer å betjene de besøkende på de stasjonene som har «åpne dager», sier Olsen.

SMELL OG SJEKK FOR RUSSEN



Før 17. mai-feiringa satte igang for alvor, fikk rusen i Vadsø og Hammerfest en demonstrasjon av hvordan det kan gå dersom uheldet skulle være ute med bilkjøring. En bil ble heist opp og sluppet ned med en fart tilsvarende ca. 80 km/t.

I tillegg ble det gjennomført frivillige kontroller for de av rusen som hadde biler med seg.

Det ble nok mange sterke opplevelser som kunne være greit å ha med seg inn i russetida.

Bildet er fra arrangementet i Vadsø.

Foto: Oddny Johnsen, Finnmarken.

Plan- og anleggskonferansen 1991:

SAMARBEIDET STYRKES

Selv om omorganiseringsarbeid pågår i stor stil i vegvesenet, så er ikke det løsningen på det dårlige samarbeidet som hittil har vært mellom plan og anlegg. Det må kontinuerlig jobbes for å få styrket samarbeidet. Det sa plansjef Gud-

mund Nilsen i sin oppsummering av plan- og anleggskonferansen i Alta 16. - 18. april i år. Denne konferansen var et svært viktig samarbeidstiltak, og på denne siden bringer vi noen få utdrag av konferansens foredrag.

– Entrepreniseandelen må opp Kvalitetssikring

v/Vegsjef Geir Johnsen

Entrepreniseandelen i Finnmark var i 1990 14,9 %. Den er beregnet til 5,7 % i år, og 6,9 % i 1992.

Målnivået innen 1997 er 20 % entrepreniseandel, opplyste vegsjef Geir Johnsen, og viste til retningslinjene hvor det også heter at fylker som har lav entrepreniseandel må anstrenge seg for å komme opp på målnivået.

Vegsjefen viste også til at sysselsettingen i utedriften for første gang siden 1946 er under 400 månedsværk. I gode tider har vi vært oppe i 1040 månedsværk.

Situasjonen ser slik ut i dag:

Fast ansatte	280
Korttidsansatte	33
Førere av fremmede maskiner og biler	81
Sum	394

Vegplan 1994 - 1997

Total bevilgning 1,2 milliarder kroner.

Vedlikeholdet prioriteres slik:

1. Vanlig vedlikehold 170,0 x 4	=	680,0 mill.
2. Nattbrøyting Troms gr. Alta - Skaidi - Olderfjord og Skaidi - Hammerfest 5,0 x 4	=	20,0 mill.
3. Forsterkning av vegger i forbindelse med nytt fast dekke 5,0 x 4	=	20,0 mill.
4. Oppsett av rekkverk på vegger som ikke blir utbedret før ev. etter år 2000 2,0 x 4,0	=	8,0 mill.
5. Ekstra innsats i krattrydding og gresslått 1,5 x 4	=	6,0 mill.
6. Diverse tiltak, nyskiltning og annet upåregnet arbeid 2,0 x 4	=	8,0 mill.
7. 40 rasteplasser å kr. 200.000	=	8,0 mill.
Sum		750,0 mill.
Til anleggsdrift		450,0 mill.
Totalsum		1.200,0 mill.

Årlig bevilgning til anleggsdrift gjennomsnitt kr. 112,5 mill.

V/Overing. Willy Hansen, Laboratorieseksjonen

Laboratorieseksjonen skal håndheve kvaliteten og fungere som et serviceorgan for kvalitet. Arbeidet med teknisk kvalitetssikring har hatt en betydelig økning fra det startet opp i 1987. Kravene er at 85 % av alle målinger skal være innenfor kravene. For 1990 er oppnådd et gjennomsnitt på 68,7 %.

Dette viser en jevn god stigning av kvaliteten. Men ennå er det ca. 17 prosent før målet er nådd. For å oppnå en ytterligere forbedring er det flere forhold som kan nevnes:

- motivering gjennom faglig informasjon
- samarbeidsproblemer
- nyttiggjøring av erfaringer
- forbedringer
- innarbeidelse av nye rutiner/utarbeidelse av arbeidsinstruks

Målingene har vist at størst avvik fra plan er i svinger, og at det er for svake vegskuldre.

Egenregikalkyle

V/Rolf Harkestad, Hordaland Vegkontor

ERK er en bindende kalkyle for hva vegvesenet kan utføre arbeidene for. Anbudspapirene utfylles som entreprenører. Den skal inneholde total-kostnader, dvs. administrasjons- og produksjonskostnader. ERK viser hvem som produserer til lavest kostnad. Utgangspunktet for bruk av ERK er at vegvesenets egenregidrift skal være like god eller bedre enn entreprenørdrift. Vi er i en reell konkurranse-situasjon, og ERK gir:

- målbare resultater
- godt sammenligningsgrunnlag mellom egenregi og entrepris
- dokumentasjon av konkurranseevnen til egendrift

Ved bruk av ERK gjør vegvesenet samme beregningene som entreprenørene. Dersom denne gjennomføres på en ryddig måte, øker vegvesenets tillit.

DE SISTE LETTE SIDER

DEN LETTE KONFERANSEDELEN

Selv tunge plan- og anleggskonferanser kan gå over i lett tungvekt, eller letttyllinger. En godt planlagt plan- og anleggskonferanse fikk fram de beste sidene ved de som hadde anlegg for det. Vi skal her bringe et lite utdrag fra underholdningen.

Harry Larsen fra.... framførte en selvskreven tekst, som vi her bringer en liten del av:



Første april åttiseks starta æ opp i etaten. Æ va delvis arbeidsløs, hadde nesten ikke til salt på maten. Det private næringsliv hadde alltid vært min arbeidsplass, men æ tenkte på trass – skift over til staten – ta en ny kurs, for vegvesenet går iallefall ikke konkurs.

Min jobb va på kontoret – der va allting klappet og klart, men æ måtte flire litt for æ syns det va rart med aille de strekan som gikk over Nordkynkartet. Æ trudde først at man kunne vølle kafor vei man sko farte.

Jobben va gjort, men ka med mæ – hadde dæm mere arbeid å tilby. Æ håpa det beste fordi æ såg nån planfolk som rota på veien mellom Ifjord og Lebesby, men det blei bare røe ringa av det - ikke nåt arbeid - så hjemfra æ for, derfor så minnes æ Evald Valen fra Littlefjord og hannes ord. Han sa engang til Kyllingmark som dengang statsråd var, «Du må hjelpe oss her i nord, du som e så høg en kar. For vegvesenet i Finnmark bruker så dårlig materiell». «Ka fanken» - sa statsråden - «fortell - fortell». «Ja dæm sko ha brukt impregnert materiell når dem stakk opp veieri som forbi huset mitt går - så råtna ikke pinnan ned etter 30 år.» Slike ord er både morsom å høre og si, men det var jo før sprayflaska si ti.



MØTER FOLKET

Vegsjef og plansjef forkynner planer og budsjetter for alt folket. Folket tar imot våre herrer der de finner det mest hensiktsmessig og naturlig. På et folkemøte i Langfjordbotn den 22. mai i år ble bedehuset tatt i bruk. Er våre herrer preget av stundens alvor?, og føler de seg for en gangs skyld underdanig?

For ordens skyld: i forgrunnen; plansjef Gudmund Nilsen, stående til høyere; vegsjef Geir Johnsen. Bemerk: plansjef ser opp på vegsjef, som igjen skuer opp mot høyere makter.

Hvem er hvem i ledersjiktet?

På plan- og anleggskonferansen ble «ledervisa» presentert og de lederne som kjente seg igjen måtte markere dette ved å reise seg opp. Vi bringer her et utdrag av visa med fire vers av ialt åtte.

(Mel.: «Mot i brystet») Hår på brystet, rak i ryggen, kraft i ben og arme, slik en gutt det har vi på vårt vegkontor.

Alltid våken, alltid rede, ofte med litt harme, mang en spøk, ei lett å si, hva i ham bor.

Han tar verden fatt, reiser dag og natt. Stikker innom oss en gang i blant. Hodet hevet, kroppen trimmet, rett fra dampens varme, i Oslo har han holdt av jobb helt fra i fjor.

(Mel.: «Per Spellmann»)

Vår spellmann det er han ved hver fest vi tar. I «skrapende røster» fin backing han har. I arbeid til daglig så passer han på, at ingen for voldsomt på gassen får tra. Han lærer oss trafikkultur, trafikkultur. Han er på lur.

(Mel.: «Letevisa»)

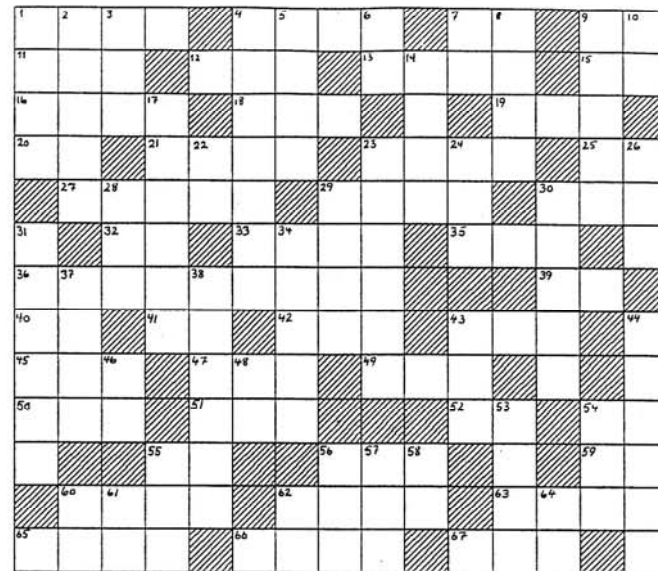
Hvor er mitt kontor - det jeg fikk i fjor? Hvor er det blitt av alle sakene som hang på snor? Hvor er nøkkelen - hvor er det blitt av den? Hvor er «svarteboka» mi med alle farger i? Er du sikker på du så meg her i går?

(Mel.: «Sang om en trailersjåfør»)

Du ser han stadig haste over grensa og rundt i fylket som en kontrollør. Han står på gassen mere enn på bremsa, en vegmann, en ivrig sjåfør. 200 mil igjen å kjøre. Den andre millionen når han snart, og haiker du med ham så får du høre: «En vegmann tar bilen, så klart». ... Han tar helikopter no snart ...

DE SISTE LETTE SIDER

Birgers vegkryss



Vannrett

1. Åpning
4. Sats
7. Idet
9. Organisasj.
11. Tre
12. Fortrinn
13. Navn
15. Via
16. Stae
18. Navn
19. Klok
20. Væske
21. Knuse
23. Pedal
25. Spre
27. Von
29. Stedsnavn
30. Titter
32. Tall
33. Sted i Bibelen
35. Syredskap
36. Tørrelegging
39. Over
40. Fli
41. Gjeng fork.
42. Svelle
43. Tidligere
45. Område
47. Klam
49. Frost
50. Ikke fra
51. Tallord
52. Retning
54. Parti fork.
55. Alder
56. Slange
59. Drikk
60. Misjon
62. Lengsel
63. Bosted
65. Smerte
66. Topp
67. Mål

Loddrett

1. Dikter
2. Instrument
3. Ekte
4. Yrker
5. Tekn. del
6. Ytre
7. Idet
8. Overta
9. Tømme
10. Over
17. Anmarsj
22. Bindeord
23. Bestiller
24. Fugl
26. Elv
28. Nyte
29. Renons
30. Kjemper
31. Sport
34. Mat
37. Ledelse
38. Yrke
44. Rekke
46. Lover
48. Spiste
53. Nage
54. Vei
55. Ovn
56. Nåler
57. Åre
58. Ub. pron.
60. Oss
61. Tall
62. Strø
64. Skur

Send inn løsningen til:
Birger Berg
Statens vegvesen
vegkontoret
Båtsfjordveien 18
9800 Vadsø.

Overraskelse kan ventes.