

C

REFLEXEN

Bladet til Statens vegvesen Finnmark

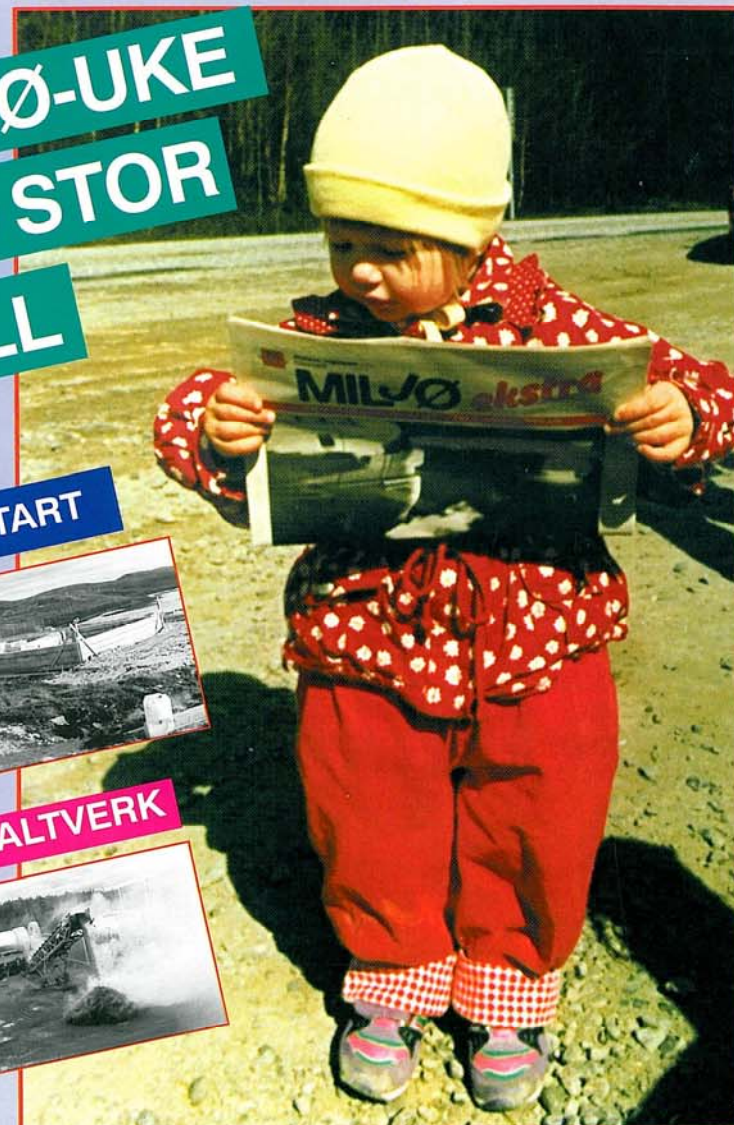
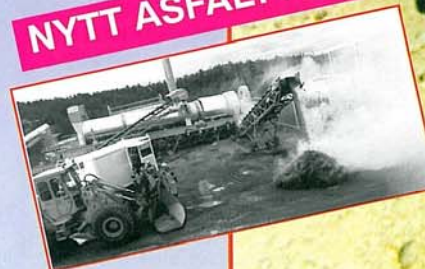
Nr 2 1993

MILJØ-UKE
MED STOR
APELL

FATIMA-START



NYTT ASFALTVERK



Statens vegvesen
Finnmark

Bidragstere i dette nummer

Birger Berg
Karl S. Foslund
Asle Persen
Nils Ottar Persen
Knut O. Fyhn
Anne Karin Jensen

Redaksjonsråd

Leder Gudmund Nilsen
Øystein Pettersen
Bay Skog
Frank K. Jensen
Else Marie Vaag
Kurt Stormo

Utgiver

Statens vegvesen
Finnmark
Båtsfjordvegen 18
9800 Vadso
Telefon 085 50 100
Telefax 085 53 352

Trykk:

Trykkforum Finnmark AS
9800 Vadso

Opplag

1700
trykt på miljøvennlig papir.

Innhold Side

Leder: Er billig bedre?	3
Nytt asfaltverk, vegvesenets største investering	4
Storkontroll av turisttrafikk i midnattssol	6
Ny næring i framvekst	7
Miljøuke med stor appell	8
Det blir lyskryss i Hammerfest	9
Østfold malte russiske veger	10
Exit Utsjoki bru: Samelandsbrua nytt navn	11
FATIMA på gamle stier	12
FATIMA starter	13
Populært utlån	13
Hard vinter på idyllisk vegstasjon	14
Pionerrekkverk på Båtsfjordfjellet	15
Tidsreise til russisk biltilsyn	16
Vegcupen 1993	17
Landskamp i fotball	17
Personallytt	18
Birgers vegkryss	19



Forsiden: Interessen for vegvesenets miljøinformasjon er stor fra store og små.
(Foto: Steinar Sværen)

Siste side: Hardt arbeid i vinterkulda. Klokkeveiv bru var den siste store delen av vegprosjektet på sørsiden av Varangerfjorden. Her fra anleggsarbeidet i vinter. Vegen til Kirkenes har nå for første gang fast vegdekke.
(Foto: Karl Paulsen)

Innholdet i Reflexen står for forfatterens regning og gir ikke nødvendigvis uttrykk for Statens vegvesen Finnmarks offisielle holdning. Der ikke annet er angitt er artiklene skrevet av Steinar Sværen.

Redaktørens side

Er billig bedre?

Midt i valgkampen slipper Arbeiderpartiet nyheten om en omlegging av førerkortopplæringen som skal gjøre det billigere å ta "lappen". Etter at det i mange år har vært klaget over hvor dyrt det har blitt, og da særlig på grunn av all den obligatoriske trafikk sikkerhetsopplæringen (T/S-pakken) passet det godt å legge fram et agn til førstegangselgere og velgere med barn i tenårene som har kjøreopplæringen foran seg.

I tilbudet inngår det at de unge skal få begynne tidligere slik at de kan få mer mengdetrening uten at det koster "hundrevis" av kroner for hver kjøretime, og de obligatoriske delene av opplæring skal bort.

Den obligatoriske delen med T/S-pakken ble for bare noen få år siden innført for å gi kandidatene til oppkjøringen bedre trening med reelle trafikk situasjoner og spesielt i landevegskjøring der det skjer mange alvorlige ulykker og der ungdom har en uforholdsmessig stor andel av ulykkene. Mange reagerte dengang mot en obligatorisk del og fryktet at førerkortet ville bli mye dyrere og bare for dem med best råd.

Undersøkelser viser nå at gjennomsnittseleven ved kjøreskolene ikke bruker flere timer på å ta sertifikatet i dag enn før den siste obligatoriske delen ble innført. I stedet går elevene raskere gjennom de grunnleggende kjøreferdighetene. Det koster å ta lappen, men ikke stort mer enn før T/S-pakken ble innført.

Når regjeringen nå vil ta bort det obligatoriske og slippe 16 åringer ut på vegen med foreldre, eldre søsken eller venner er det et enkelt økonomisk argument som har vunnet. Det har riktignok blitt hevdet at T/S-pakken ikke har medført noen forbedring i ulykkesutviklingen. Men det er for kort tid siden pakken ble innført til at vi kan avfeie den med raske blikk på statistikker som skjuler mer enn de opplyser.

Det er økonomene som har seiret og hatt det avgjørende ordet om framtidens sjåfør-opplæring. Taperen kan være trafikk sikkerhetsarbeidet og på sikt kan hele samfunnet tape hvis vi nå snur den positive trenden vi er inne i med en kraftig reduksjon av tallet på drepte i trafikken hvert år.

Det er nesten som en skulle tro det var noen med politisk innflytelse og barn i kjørbare alder som står bak denne omveltning i opplæringsmodellen.

Nytt asfaltverk tatt i bruk – Finnmarks største investering

Mange år med støv og dårlig arbeidsmiljø er over. I august fikk vegvesenet i Finnmark i drift et nytt asfaltverk etter tre års utredninger og undersøkelser. Det nye verket er vegvesenet Finnmarks største maskininvestering, 6,9 millioner kostet det ferdig oppsatt.

Asfaltverket erstatter det nedslitte oljegrusverket fra 1977, et nedslitt verk som det var nesten umulig å få tak i deler til. Når noe gikk i stykker måtte det derfor lages egne deler og improviseres etter beste evne for å gjøre arbeidet.



Den rykende ferske masse fra det nye asfaltverket. 200 tonn i timen skal verket klare ved produksjon av nye masser.

(Foto: Karl S. Foslund)

Asfaltverket erstatter det nedslitte oljegrusverket fra 1977, et nedslitt verk som det var nesten umulig å få tak i deler til. Når noe gikk i stykker måtte det derfor lages egne deler og improviseres etter beste evne for å gjøre arbeidet.

-Vi måtte skifte ut oljegrusverket hvis vegvesenet i Finnmark skulle fortsette å legge faste dekker i egen regi, sier maskinsjef Karl S. Foslund.

I januar 1990 begynte en arbeidsgruppe det langvarige arbeidet for å finne en erstatning for det gamle verket. For at vegvesenet fortsatt selv skulle kunne produsere svarte dekker var et nytt asfaltverksom også kunne produsere mer høyverdige masser sterkt ønsket.

Studert i inn- og utland

For å kunne avgjøre hva slags verk som

skulle kjøpes inn var gruppa, Edgar Bang, Kåre Bruun, Gunnar Kjellmann og Svein T. Nilsen, på studieturer til inn- og utland. De var i Finland og i Frankrike, i tillegg til vegvesenet i Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal og Hordaland. Det ble vurdert mange typer verk, både nye og brukte.

Men før vegvesenet i Finnmark kunne gjøre sin største investering noensinne, forlangte Vegdirektoratet en fullstendig markedsanalyse, konsekvens- og investeringsanalyse. I rapporten fra konsulenten er det totale behovet for faste dekker i Finnmark analysert og ikke minst er det vurdert hvilken innvirkning det vil få for markedet at Statens vegvesen kjøper et nytt verk.

Brukt verk

Et nytt asfaltverk koster i dag godt over 10 millioner kroner. Vegdirektoratet ville

ikke tillate at Finnmark kjøpte et helt nytt verk, men ga tillatelse til å kjøpe et brukt og bygge det om.

-Det verket som vi nå har fått ga vi 500.000 for da vi kjøpte det fra vegvesenet i Sør-Trøndelag. Vi har modernisert det og bygd om filteret for å få større kapasitet. Dessuten har verket slik det står i dag fått ny blandetrommel, brenner og ikke minst en ny styrebu der hele prosessen styres elektronisk, forteller Karl S. Foslund.

Etter ombyggingen er det et topp moderne verk som er tatt i bruk - til halv pris av et nytt.

Første oppstilling

Verket ble satt opp ved Rovatjøkk til mil fra Kautokeino og skal så til Alta. I skrivende stund kan ikke oppsynsmann Svein T. Nilsen si noe om hvor lang tid det vil ta



Dagen før dagen! Skin-
nende nytt og
blankt dagen før
oppstart og
uttesting av det
nye asfaltverket.
(Foto: Karl S.
Foslund)

å rigge ned og opp verket, men det tas sikte på to til fire oppstillinger i året for å utnytte kapasiteten.

-Vi får nå en mye bedre utnyttelse av utleggeren enn vi hadde før. Uten problemer produserer vi 50 tonn mer masse i timen med dette verket i forhold til det gamle. Vi ligger på 150 tonn masse i timen, men kapasitetskravet til leverandøren var 200 tonn i timen når vi produserer nye masser ved 2% fuktighet og 140°C temperaturøkning. Ved 40% innslag av gjenbruksmasse (oppfrest oljegrus) er det garantert en produksjon på 140 tonn i timen, forteller Svein T. Nilsen.

Det nye verket har betydd overgang til

bruk av avansert teknologi i asfalt- og oljegrusproduksjonen. Mannskapet på det nye verket har fått en grundig opplæring i den nye måten å styre produksjonen på, og alt har gått etter oppskriften. Nå gjenstår bare noe opplæring av servicefolkene som skal ha ansvaret for verket.

Arbeidet går i dag for fullt for de firesom betjener verket. De skifter på arbeidsoppgavene og bytter på å kjøre hjulasteren som laster verket. Men når verket skal flyttes fra Rovatjøkk til Alta kommer det igjen hjelp fra leverandøren for å se til at alt går som det skal og overvåke at flyttingen skjer så rasjonelt og raskt som mulig.

-Vi vet hvordan verket virker. Nå gjenstår det bare å få ordentlige rutiner på flyttingen av verket, slik at vi bruker minst mulig tid på den og kan konsentrere oss om å gjøre et godt arbeid i produksjonen, sier maskinsjef Karl S. Foslund.

Lang reise

Det nye asfaltverket ble kjøpt fra vegvesenet i Sør-Trøndelag og sendt til Lyon i Frankrike for ombygging.

Etter arbeidene der gikk turen med bil til Amsterdam der det ble sendt med båt til Alta. Etter en lang reise var det endelig i Finnmark.

For å unngå sjøsprøyt var verket ikke sendt som dekkslast og på kaia i Alta skapte det problemer. Kranene i havna hadde ikke kapasitet til å løfte så tungt så langt ute.

Men også det problemet ble løst!

To mobilkraner ble engasjert, og vips så var verket på land og turen til Rovatjøkk kunne begynne.

Et så bereist asfaltverk har vi ikke hatt i Finnmark før.



Knapper og avansert elektro-teknologi styrer vegvesenets største enkeltinvestering. Fører Stein Nikodemussen (foran) fikk en grundig opplæring av representanten fra den franske fabrikken.

(Foto: Karl S. Foslund)

STORKONTROLL AV TURIST-TRAFIKK I MIDNATTSSOL

Midnattssol og Nordkapp er et av de mest populære turistmålene i Norge, men veien til Nordkapp er lang og konkurransen mellom turoperatørene på kontinentet har i mange år vært knallhard. Det har ført til at mange har tatt sjansen på å love raske og billige turer, men skal de klare det må de bryte de internasjonale kjøre- og hvile-tidsbestemmelsene (AETR). Yrkessjåfører som krysser grensene har plikt til å hvile minst 11 timer i døgnet, men mange turoperatører har presset bussjåførene til lengre dager.

De siste årene har derfor kontrollene til biltilsynet, Utrykningspolitiet og lensmannen i Nordkapp vært et like sikkert sommer tegn som armadaen av busser med franske, italienske og tyske turister.

-Det har blitt bedre de siste årene, sier biltilsynsjef i Finnmark Rolf Olsen til Reflexen.

-Men det har krevd stor innsats og hyppige storkontroller. Turisttrafikken er på rett vei, men det må fortsatt kontrolleres til, sier han.

-Det har gått et rykte blant operatørene at vi ikke ville ha så mange kontroller i år og dermed er det en del som har prøvd å slippe unna med en sjåfør, forteller John H. Jakobsen, stasjonssjef ved biltilsynet i Hammerfest.

Nattkontroll i solskinn

Nordkapp og midnattssol hører uløselig sammen og i noen



Nordkapp har besøk av mange busser om sommeren. Det ble kø da biltilsynet, Nordkapp lenismannskontor og UP hadde kontroll av kjøre- og hviletid. (Foto: Rolf Olsen)

korte, intense sommermåneder eksploderer turisttrafikken og gjør Nordkappsambandet til Finnmarks travleste. I den aller mest hektiske måneden juli mangedobles trafikken i forhold til sløve vintermåneder. I fjor ble det fraktet 1050 busser over til øya i juli. De fleste langsveis-

førende turistbusser. Og i år har det vært mer enn dobbelt så mange.

Utslitte bussjåfører strever med å holde øynene og farten oppe over lange avstander. De har ansvaret for opp til 80 passasjerer og kan være farlige for seg selv, sine passasjerer og alle andre på vegen.

-De fleste som kommer hit vil oppleve kombinasjonen av Nordkapp og midnattssol. Vi har derfor kontrollene på Magerøya midt på natta når bussene er på vei ned for å nå så mange som mulig, sier John H. Jakobsen.

Under årets storkontroll var det riktig idyllisk - godt, varmt vær, klarvær og midnattssol. Det er ikke mange steder det kan være så vakkert å kontrollere midt på natta.

Ventetid svir mest

Når bestemmelsene om

kjøre- og hviletid blir brutt blir buss og passasjerer satt på "bakken" mens sjåføren må hvile sine pålagte timer. Er bestemmelsene brutt må hvilen starte på ny, selv om det bare mangler et par timer. Det betyr en ventetid på minst ni timer, utålmodige passasjerer og problemer med å rekke fergen til fastlandet og å holde resten av reisesjemaet.

På storkontrollen på veien ned fra Nordkapp 19.-21. juli ble 10 busser stanset for brudd på bestemmelsene om kjøre- og hviletid og pliktmessig avhold for yrkessjåfører. Alle viste ikke like stor forståelse da de ble stanset, men det uforutsette stoppet er større "straff" enn botene på i alt 17.000 kroner som ble skrevet ut.

Misfornøyde passasjerer som kommer hjem og forteller om et udugelig reiseselskapsom bryter regler og skaper kompli-



Det var en fantastisk stemning i den klare sommernatten med trette turister etter Den Store opplevelsen: Nordkapp med havblikk og Midnattssol. Det ble en dobbelt nedtur da bussene ble stanset og ikke fikk lov til å kjøre videre. Både Radio Nordkapp og lokalavisa var med på kontrollen den ene natta. (Foto: Rolf Olsen)

kasjoner for reisen er verre og mer ødeleggende for butikken enn noen små bøter.

Språkvansker

-Språket kan gjøre det ekstra vanskelig. På engelsk og tysk får vi gi de beskjedene vi vil, men mange snakker bare sitt eget språk, finsk, fransk eller italiensk.

På en finsk buss som ble stanset ville de ikke forstå og snakket bare finsk. Heldigvis var Leif Nystrom fra trafikant og kjøretøyavdelingen med på kontrollen. Etter hans utmerkede forklaring og belæring på finsk var det full stopp til de hadde klart å skaffe norsk leiesjåfør som kunne ta bussen videre for dem, forteller biltilsynsjef Olsen.

Et fransk reiseselskap som ikke fikk lov til å reise videre skapte også forvirring. De snakket bare fransk, men med et kroppsspråk som ikke etterlot tvil om at de forstod, men ikke aksepterte å måtte stå igjen. Men en finsk reiseleder, som tilfredigvis også var blitt stoppet med

en annen buss, snakket litt fransk og fikk til slutt overbevist dem om at det ikke var noen utvei. Etter litt fram og tilbake klarte de å skaffe en norsk buss som fraktet dem videre.

Men det kreves dispensasjon fra tollmyndigheter. Ikke hvem som helst kan kjøre utenlandskregistrerte busser.

Takknemlig

Selskapene som legger reiseplanene presser ofte sjåførene til å kjøre hardere enn det de selv mener er forsvarlig. Det er ikke lett å stå i mot presset når mange andre gjerne overtar jobben etter deg hvis du ikke gjør slik arbeidsgiver gir beskjed om.

-En finsk sjåfør som ble stanset takket for boten. Han mente det ville gi de finske operatørene som ikke har tatt bestemmelsene alvorlig en lærepenge. Etter hans mening er det lovløse tilstander i Finland og det var på tide at noen sa i fra, forteller Rolf Olsen.

Etter hviletidskontrollen:

Ny næring i fremvekst

I eksorsøyken etter turistbusser og kjøre- og hviletidskontrollene har en ny bransje sett dagens lys. Flere firma i Finnmark tilbyr nå sjåførutleie til hvilerrammede turistbusser. Reidar Bjørgve i Kvalsund har hatt stor etterspørsel etter sjåfører som kan steppe inn på kort varsel og kjøre bussene slik at de klarer å holde reiseruten.

-Vi har avtaler med 10 sjåfører som har dispensasjon fra tolldistriktssjefen og kan kjøre utenlandskregistrerte busser, forteller problemløseren Bjørgve.

Denne sommeren er den første han tilbyr denne tjenesten, men han tror ikke at det blir den siste.

-Dette er en blomstrende butikk. Neste år vil vi satse på å få kontakt med turselskapene på kontinentet og få faste avtaler om sjåførutleie på de strekningene vi vet fører til hviletidsproblemer for arrangørene. Jeg tror det er mange flere enn de som blir tatt i enkelte kontroller som kjører ulovlig, så der er store muligheter for å utvide tilbudet, sier han til Reflexen.

I følge Reidar Bjørgve er det ofte på tur fra Hammerfest til Nordkapp og sørover igjen at selskapene kan komme i konflikt med bestemmelsene om kjøre- og hviletid. Deter lange strekk og alle kan ikke eller vil ikke overnatte på Magerøya. Når FATIMA kommer kan det bli enda større muligheter hvis flere da ønsker å kjøre fort videre siden de da ikke er avhengige av fergeforbindelsen.

Bjørgve har i tillegg til sjåførutleien også vanlige turistbusser som han sier ofte blir leid ut hvis det oppstår tekniske problemer med de utenlandske bussene. Med den vanskelige situasjonen på arbeidsmarkedet har verken Bjørgve eller andre busselskaper problemer med å skaffe sjåfører til å ta jobber i den hektiske høysesongen.



Språket er vanskelig når både bussjåfør og guide bare snakker fransk. Et finsk og et fransk reiseselskap fant hverandre i forvilelsen bussløse på Nordkappvegen. Men det løste seg da finnene klarte å skaffe norsk sjåfør og franskmennene en norsk buss som kunne ta dem med til Honningsvåg. (Foto: Rolf Olsen)

Miljøuke med STOR APELL

Miljøavisa som ble laget for å informere om vegvesenets miljøsatting ble studert med stor interesse av mange som stoppet på den frivillige miljøtesten biltilsynet hadde rundt i fylket i midten av juni. Miljøuka ble arrangert av miljøgruppa i vegvesenet for å markere vegvesenets miljøinnsats og for å informere om alle de miljøkonsekvenser av vegbygging og vegtrafikk som ikke er til å unngå, men som skal gjøres så små som mulig. Mange benyttet seg av muligheten til å teste utslippet fra bilene uten å få mangellapp på bilen.

I alt var det 11 kontrollposter rundt over hele fylket i løpet av uka: Kvenvikmoen og Nerskoen i Alta, Storsvingen i Hammerfest, Caravansenteret i Kvalsund, Statoilstasjonen i Olderfjord, Essostasjonen i Lakselv, S-laget i Karasjok, rasteplass på Seidafjellet i Tana, Essostasjonen på Hesseng, rasteplassen på Buholmen og på Vegsletta i Vadsø.

Besøket varierte ganske mye, fra Kvenvikmoen, Kvalsund, Olderfjord og Seidafjellet

som de dårligst besøkte med 10-16 biler på tre timer til Hesseng, Hammerfest og Karasjok med 45-71 kjøretøy på mellom tre og fire timer.

371 miljøtestet

I alt ble det kontrollert 371 biler i løpet av uka, et godt resultat tatt i betraktning av at det var en frivillig kontroll og at biltilsynet like før hadde arrangert åpne dager flere steder der det også var kontrollert en god del biler.



Roald Mathisen fra Rypefjord var en av de heldige som kunne kjøre fra miljøkontrollen med ny motorvarmer foreært av vegsjefen som syntes Mathisen hadde kjørt lenge nok uten.



Alle ønsker informasjon om miljøspørsmål. På stoppestedene under vegvesnets miljøuke var interessen for miljøavisen upåklagelig hos store og små, selv om Ole Onshuus fra biltilsynet i Alta måtte hjelpe de yngste.

-Men vi må regne med at de bilene som var verst (både miljømessig og teknisk) ikke deltok på grunn av frykt for biltilsynet, tror Leif Nystrom fra trafikant og kjøretøyavdelingen, leder for miljøuka.

-Hver fjerde bil (94 av 371 red. anm.) hadde feil med utslippene av kullos (CO). Noen hadde for høyt og noen for lavt utslipp. Det er en alt for stor del av de kontrollerte bilene og viser at miljøkontrollen er viktig, selv om CO ikke er en miljøødeleggende gass og bare farlig i konsentrasjoner vi ikke er i nærheten av i Finnmark, sier Nystrom.

Det ble også kontrollert andre utslipp fra bilene selv om det ikke er fastsatt utslippsgrenser for dem. Men disse utslippene kan indikere at motoren er riktig innstilt slik at

bileierne eventuelt kan gjøre noe for å bedre forholdene.

Motorvarmer

Biltilsynet har som en del av sin miljøsatting valgt å fokusere på bruk av motorvarmer som noe alle kan bruke og som gjør at vi kan redusere utslippet av gasser fra bilparken. Med på miljøuka hadde Leif Nystrom derfor med gavekort på motorvarmer som ble delt ut på stoppestedene til overraskede og glade sjåfører.

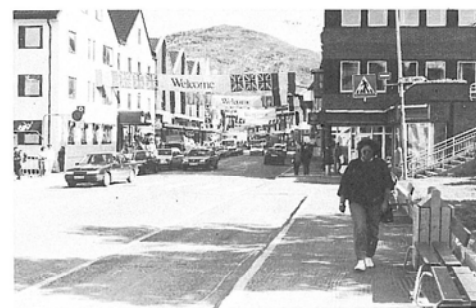
I Alta fikk en lykkelig Kolbjørn Johansen fra Langfjordhamn gratis motorvarmer og Roald Mathisen fra Rypefjord gjorde også et varp da han fant ut at han skulle teste bilens utslipp.

- Dette var helt topp, mente begge to.

Lyskryss i Hammerfest

Hammerfest får nå Finnmarks første lyskryss. Det blir satt opp to trafikklys neste høst, ett ved gangfeltet ved DNB og ett i krysset Kirkegata - Storgata for å bedre framkommeligheten i sentrum. Tiltakene er inspirert av forsøkene andre steder i landet med Miljøprioritert gjennomkjøring (MPG), det vil si at det legges stor vekt på trivsel og litt mindre på framkommelighet. Men i Hammerfest vil de fleste tiltak bedre situasjonen slik den er i dag med et komplisert trafikkbilde.

I planene for Hammerfest inngår det også at gang- og sykkelvegen skal forlenges ned Klinkastupet og det skal bygges rundkjøring på Fuglenes. Men det viktigste tillegg til lysreguleringen blir utvidelse av fortauet



gjennom byen. I første omgang skal det utvides mellom lyskrysset og fotgjengerovergangen ved DNB, men det er også planer for en forlengelse mot Findus.

-Hammerfest skal bli hyggeligere, særlig for myke trafikanter - fotgjengere og rullestolbrukere - men det skal også bli lettere å være bilist når det blir bedre flyt i trafikken, sier overingeniør Asle Persen på planav-

delingen ved Vegkontoret.

Det var sommeren 1991 det ble satt i gang en trafikkteiling for å vurdere om Hammerfest skulle få lyskryss. Etter det er det vurdert av konsulenter om det finnes andre løsninger for å bedre framkommeligheten i sentrum. Kommunen ba i første omgang om at tre kryss og et fotgjengerfelt skulle lysreguleres, men etter gjennom-

Gangfeltet ved DNB skal lysreguleres og lette framkommeligheten for myke trafikanter i Hammerfest. Men biltrafikken skal gli lettere når verdens nordligste by får Finnmarks første lyskryss. (Foto: Asle Persen).

gangen er det redusert til ett kryss og en fotgjengerovergang.

-Trafikkulturen i Hammerfest har vært ganske dårlig. Bilistene har hatt for liten respekt for gangfeltene. Respekteres lysreguleringen vil det bli mye bedre å ferdes i sentrum av Hammerfest, sier Asle Persen.

De visste nok at en varm motor kunne spare miljøet for utslipp, men de var overrasket over at de kunne halvere drivstofforbruket de første kilometrene hver gang de startet med oppvarmet motor.

-Folk i Finnmark er flinke til å bruke motorvarmer om vinteren. Da er det kaldt og mange steder helt nødvendig å bruke motorvarmer for å få bilen avsted. Men det er ikke mange som har tenkt på at de kan bruke motorvarmer om sommeren også, og spare både utgifter til bensin og ikke minst spare miljøet for utslipp, sier Leif Nystrom.

Alle som stoppet ble oppfordret til å bruke motorvarmer hele året, ikke bare i den kaldeste årstiden.

Konkurranse og vafler

Men det var ikke bare motorvarmer vegvesenets folk delte ut på miljøkontrollene. Alle som

var innom fikk tilbud om nystekte vafler og gratis kaffe. Mens kaffe og vafler gled ned benyttet også de fleste seg av tilbudet om å være med på en uhyrdelig spørrekonkurranse med miljøspørsmål.

Mange fikk seg en overraskelse når de fikk rettet spørreskjemaet etterpå og fikk de rette svarene, men noen få klarte det og fikk alt rett.

De ble belønnet med en miljø-t-skjorte i førstepremie, men de som ikke hadde alt rett fikk samme type t-skjorte som trostepremier.

Miljøgruppa som hadde ansvaret for arrangementet er fornøyd med responsen og tar sikte på å fortsette med slike uker. De arbeider nå for å lage mer informasjonsmateriale som kan vise forskjellig miljøarbeid i Statens vegvesen. De ønsker å presentere alle avdelingenes miljøinnsats på ulike felt neste gang miljøuka arrangeres.



Det ble servert vafler og kake til alle som ville ha i miljøuka. Til og med John H. Johnsen, biltilsynets stasjonssjef i Hammerfest fikk en smakebit.

Russiske netter

Østfoldingen malte russisk veg

Med dødsforakt styrte politisjefen i Nikel den lille Politiladaen mot tankkolonnen, restene av Sovjetunionens samlede styrker som nå er flyttet til Kola. Og den russiske armé vek unna. Politisjefen hadde nemlig viktige gjester! Det norske vegvesenet var på Murmanskvegen for å male midtlinje, og da kan ikke en hvilken som helst tankkolonne forstyrre arbeidet.

-Tankkolonnen holdt god fart, men politisjefen presset dem til å bremse og til å kjøre ut på vegskulderen slik at vi kunne fortsette vegmalingen som om ingen ting var hendt. Det så ut som ren galskap, en liten Lada med blålys mot en hel kolonne tanks. Men politiet vant over forsvaret, så det gikk godt, forteller Ernst Østgård.

-Det er noe av det mest fantastiske og morsomste jeg har vært med på, virkelig Davids kamp mot Goliat, ler han.

Langvegfarende

Oppsynsmann Ernst Østgård var nesten



Vegmerking med politieskorte på russisk høyfjell mellom militærbyen Sputnik og Murmansk. Ernst Østgård styrer vegmerkingen fra campingbilen ved å bruke blinklysene.



Hele arbeidslaget samlet foran malebilen, med politieskorte! F.v. Juri Kobanov fra politiet i Nikel, oppsynsmann Ernst Østgård, sjåfør Tommy Andersen, tankbil-sjåfør Morten Engmann, sjåfør Steinar Westlie, vegmester i Nikel Vladimir Belovsov, Øystein M. Svendsen (Jotun) og mekaniker Leif Ramstad.

på gamle tomter som arbeidsleder for arbeidslaget på fire fra Østfold som brukte noen sommerdager på å male midtlinje på russiske vegger. Dessuten var det egen tankbilsjåfør og Jotun Polymer hadde også med en mann på eventyret.

Den utflyttede Lakselv gutten hadde med Østfolds stolthet og Sommer-Norges mest populære bil på skikkelig langtur. Vegvesenet i Østfold vant anbudskonkurransen om å male midtlinje på veien mellom Nikel og Murmansk i Russland. Østfold hadde det laveste tilbudet selv om de måtte reise langt for å komme til arbeidsstedet. Men vegfolk har alltid vært farende folk, så turen ble tatt med et smil og en god porsjon eventyrlyst.

Populært

Maleoppdraget er en del av denne sommerens vegmerkingsprosjekt i Russland, finansiert av Utenriksdepartementet. I tillegg til oppmerking av veien, har vegvesenet i Finnmark satt opp vegvisningsskilt langs hele veien fra grensen mot Norge fram til Murmansk.

Tidligere kunne det være rene gjettemkonkurransen å finne vegen for en som ikke behersker det kyrilliske alfabetet. Nå blir det satt opp skilt med russisk og norsk tekst. Men det var nok vegmalingen som ble satt mest pris på av vegmyndighetene i Nikel.

Politisjefen og vegmesteren ba og insisterte på at det skulle merkes med skikkelig maling inne i Nikel by. I gatene til den forurensete byen ble det merket i alt 8 kilometer, i kryss, langs kjørebane og ved politistasjonen skinte det i ny hvit maling.

Hele tiden foran oppmerkingsgjengen kjørte en politibil og ryddet veg. Og som en hedersbevisning og takk for hjelpen var det politisjefen selv som kjørte eskorte dagen etter.

Improvisasjon

På en veg som ikke kjenner til norske krav om jevnhet og tverrfall, men i stedet ligger der full av humper og ujevnheter er det ikke så lett å få en jevn linje slik vi kjenner det hjemme fra. Da Reflexen kjørte de sju milene som var merket dagen før kunne det over korte strekninger se ut som om det var smakt for mye på den lokale vodkaen. Den heltrukne linjen lå som en slange bortover veien. Alle ujevnheterne gjorde at bilen gynget så mye at linjen svingte.

Det var heller ikke merket på veien hvor det skulle være stipt linje eller hvor den skulle være hel.

-Vi fulgte kodene fra Ernst som kjørte i bilen foran med politisjefen. En finger i været betydde hel linje, men to fingre viste at den skulle være delt, ler Tommy Ander-

sen og Steinar Westlie som hadde ansvaret for malebilen.

Brann

Det vanskeligste var å male riktig mens de kjørte gjennom røyken fra en skikkelig skogbrann. Selv i områdene rundt Nikel er noen av verdens mest forurensete og det meste av skogen død, var det nok til at brannen fikk utvikle seg og røyken lå tett.

Den varme sommeren i nord hadde gjort alt knusktørt og det raste flere store og små branner. Men russerne bryr seg ikke om det går noe skog i en brann eller fem. De lar det brenne til det slukker av seg selv. Det fører til at også jorden blir ødelagt, men det ser ikke ut til å bety noe.

-Da vi kjørte gjennom røyken så vi ikke bilen foran, så det var bare å merke slik vi gjorde da vi kom inn i røyken, forteller Andersen og Westlie.

Rask jobb

Østlendingene brukte ikke mer enn fem dager, med innreise- og utreis dager, på å male den vel 25 mil lange veien. Den nye malebilen imponerte både russere og finnmærking i hurtighet og effektivitet. Den norske brøyteinnsatsen i vinter sammen med vegmalingen og skiltingen denne sommeren har vist våre russiske kolleger noen av de beste sidene av Statens vegvesen.

Og Hollerutvalgets forslag om samarbeid over fylkesgrensene ble tatt på forskudd og utvidet til over landegrensen.



Den drepende Nikelrøyken var ubehagelig nær. Men Ernst Østgård (t.h.) og Bjarne Lian tar det med knusende ro etter å ha sett døden i øynene da politisjefen i Nikel presset en kolonne med tanks ut av veien for å gi plass til de norske vegmalerne.

Exit Utsjoki bru

Samelandsbrua nytt navn



Samelandsbrua/Såmi Saldi blir navnet på den nye grensebrua over Tana. 30. september er det åpning. Øverst på tårnene ser vi de "stygge" kassene som miljøvern avdelingen hos fylkesmannen reagerte kraftig på i sommer. Brua er nå malt og tårnene er svært lite synlige.

Navnet på den nye brua mellom Norge og Finland skal på norsk være Samelandsbrua. Det samiske navnet blir Såmi Saldi, mens brua på finsk skal døpes Saamen Silta. Brua skal skilles med det samisk navnet øvert på samisk og norsk i Norge og på samisk og finsk i Finland.

Fram til i dag, har brua blitt kalt Utsjoki bru. Da navnet "Silverbridge" dukket opp i media tok Tana kommune initiativ til en navnekonkurranse, og det ble opprettet en komite for å finne et bedre navn.

Vegvesenet i Norge og Finland har sammen med representanter for Tana og Utsjoki kommune vurdert i alt 95 navneforslag fra 45 forslagsstillere.

I sin begrunnelse for navnevalget sier komiteen: Området der brua befinner seg er et gammelt sentralt sameområde, som blir også mer geografisk sentralt når grensene mellom de vestlige og østlige deler av sameland åpnes mer og mer. Brua binder sammen folk, ikke bare på begge bredder av Tanadalen, men også i en videre forstand i de to rikene Finland og Norge over en elv som har vært en viktig ferdselsveg i Sameland. Derfor er det naturlig å kalle brua for Såmi Saldi - Saamen Silta - Samelandsbrua.

Førstepremien for forslaget som ble valgt skal deles av Agnar Davidsen fra Tanabru og finnene Pekka Guttorm og Jouko Lukkari fra Utsjoki som alle får 850 finske mark hver.

Dessuten er Åhko-Piera Moski og Nils Anders Nilsen Varsi fra Sirma trukket ut blant innsenderne og får 750 finske mark hver for sine forslag.

Fra Kreta

Roavagiedde og Samelandsbruen er sluttet på E75, en veg som starter i Sitia på Kreta og går via mer internasjonalt kjente steder som Thessaloniki, Beograd, Budapest og Gdansk. Den blir dermed den tredje europavegstrekningen i Finnmark, selv om det ikke er lange biten som er norsk. Fra før har vi E6 fra Kirkenes til fylkesgrensen mot Troms og E69 som en avstikker fra E6 i Olderfjord fram til Nordkapp.

Brua åpnes 30. september i nærvær av en rekke celebriteter, samferdselsministrene fra Finland og Norge, vegdirektører, politikere fra Nordisk Råd og mange flere. Reflexen kommer tilbake med en fyldig reportasje fra åpningen i neste nummer.

FATIMA på gamle stier

De første spadetakene i FATIMA-traseen ble tatt før Stortingets vedtak om utbygging. Ikke av gravemaskiner, men av arkeologer på jakt etter kunnskaper om tidligere tiders leveste.

Der det om kort tid skal gå turistbuser, tyske bobiler og litt lokaltrafikk er det funnet spor etter årtusen gammel bosetting.

-På Sarnes kan det ha vært bosettinger cirka 10.000 år f.Kr. På eidet like over den gamle skolen har vi gjort rundt 500 funn på et lite område på 15x15 meter, forteller prosjektleder Toini Thommessen fra Tromsø museum.

I to sesonger har arkeologene gått i veglinjen og gravd seg fram med spade og skje der det om kort tid kommer gravemaskiner og hjullastere. I år har det vært godt arbeidsvær, men ikke så mange funn som den første sommeren. Særlig var utgravningen i fjor på Veidnes og i Kålfjord interessante for arkeologene.

I Nordkapp kommune har det vært få arkeologiske utgravninger tidligere. Vi har funnet mange redskaper jeg ikke kjente fra før og som jeg håper kan være med å fortelle oss mer om hvordan folket levde her for tusenvis av år siden, forteller Thommessen.

Nøyaktig arbeid

Arkeologene arbeider nøye og forsiktig. Etterhvert som de graver seg nedover og avdekker forskjellige lag må alt tegnes opp og det måles og nivelleres nøyaktig hvor alle litt større ting, steiner eller funn ligger.

-Arkeologi er en systematisk ødeleggelse av kulturminner. Derfor er vi nødt til

På Sarnes ble det gjort over 500 funn da feltet ble gravd ut. Prosjektleder Toini Thommessen finner fremdeles ting som kan være bearbejdet og brukt av forfædrene våre for tusenvis av år siden på Magerøya der vegen til Fatima skal gå.

å dokumentere nøyaktig hvordan det har vært der vi gjør inngrep. Ellers kan verken vi eller andre senere sammenligne med andre steder eller si noe sikkert om hva det er vi har funnet, forklarer hun.

-Vi er oftest avhengige av utbygging for å få penger til utgravninger. Vi ødelegger da bare kulturminner som forsvinner likevel, men vi må være forsiktige og nøyaktige i det vi gjør, sier Thommessen.

Gammelt og nytt

Der det er spor av mennesker er det ikke

Torv og gras skrelles forsiktig av før det virkelig er arkeologiske arbeid starter. Hellekistegravene starter. Arkeologistudentene fra Universitetet i Tromsø er forsiktige når de er på feltarbeid. F.v. Solveig Thomassen, Ingrid Sommerseth og Lars-Inge Paulsen.



alltid like lett å vite når sporene stammer fra. Det fikk arkeologene erfare da de hadde gjort en prøvegravning i en gammetuft som kunne representere en gammel samisk bosetting. De gjorde en rekke moderne funn og fikk senere vite at det var den gamle anleggsleiren til Repvåg kraftlag fra årene etter 2. verdenskrig de hadde gravd i.

Hellekistegraver

IFATIMA-traseen har arkeologene avdekket flere såkalte hellekister. Betegnelsen kommer av at man tidligere trodde disse forsenkningene i landskapet hadde vært virkelige graver. Mange ble derfor åpnet av folk på jakt etter verdisaker og er blitt ødelagt. I dag tror arkeologene at hellekistegravene er brukt til å koke spekk.

-Hellekistegravene er et Nordkalottfenomen, det finnes ikke andre steder. Vi er fortsatt usikre på bruken, men på grunn av at det er funnet fett trekull i "gravene" antar vi at de er brukt til spekkoking, sier Toini Thommessen.

-Men vi får fortsatt spørsmål fra folk vi treffer om vi finner gull eller skjeletter, ler hun.

Biltilsynet tilbyr gratis utlån av barnesikringsutstyr

POPULÆRT UTLÅN

Pågangen har vært stor etter barnesikringsutstyret biltilsynet har til korttidsutlån til besteforeldre og andre som får besøk av småbarnsforeldre og ikke har eget utstyr. I 1,5 år har finnmarkingene hatt dette tilbudet og utstyret er utlånt nesten hele tiden.

-Barnestolene er de mest populære. Nå har vi fått flere stoler for de minste ungene og vi regner med at etterspørselen vil øke, forteller Jorunn Kristiansen på Kirkenes biltilsyns-stasjon.

I de travleste periodene, og særlig i forbindelse med de store høytidene, har det vært tomt på lageret.

-Når småbarnsforeldre kommer på julebesøk til foreldre eller søsken er det mange som trenger ekstra utstyr til bilen. Tidligere var det mange som tok sjansen på å kjøre med barna løse i bilen, men etter at vi fikk sikringsutstyr til gratis utlån er det nok færre som gjør det, sier Kristiansen.

Sikringsutstyret biltilsyns-stasjonene



har fått er betalt av biltilsynet og Finnmark FTU. Alle stasjonene og kontoret i Lakselv har spesialbilbelter for gravide, barneseter, sitteputer og bagnett. Etter det første året ble pågangen så stor at det ble nødvendig med mer utstyr for å dekke etterspørselen.

Barneseter, bagnett og bilbelter for gravide lånes ut gratis fra biltilsynets stasjoner.

-Ryknet om dette tilbudet fra biltilsynet går fra munn til munn uten at det er annonisert. I de travleste periodene kan det være helt tomt for utstyr her, forteller Jorunn Kristiansen.

-Utsyret kan lånes i inntil fire uker. Det eneste vi krever er at det leveres tilbake uskadd og på samme stasjon som det lånes ut. Vi har hatt lånerne som har kommet hit med barneseter de har lånt i Vadsø og trodd at de kan levere det her.

I Kirkenes er det mange som låner bagnet til hjemreisen etter fødselen på sykehuset her. Hvis de skulle levere det lånte utstyret på stasjonen i Vadsø ville vi vært fri for utlånsnett her på kort tid, mener Jorunn Kristiansen.

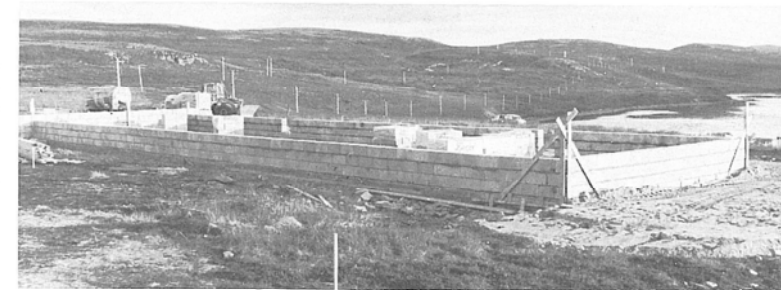
Endelig FATIMA-start

Så er endelig arbeidet med Finnmarks store utfordring FATIMA igang. Stortinget har gitt sitt ja og fastlandsforbindelsen til Magerøya er tatt inn i Norsk veg og vegtrafikkplan 1994-97.

Det første spadetaket på anleggsleiren er tatt, arbeidet med å lage til anleggsleir i Kålfjord startet opp i sommer og både befolkningen i Nordkapp og ikke minst FATIMA-planlegger Kåre Furstrand stråler av lykke om dagen.

620 millioner

Det siste kostnadsoverslaget lyder på 620 millioner 1993-kroner. Bompengandelen er på 120 millioner. Den undersjøiske tunnelen blir Nord-Europas lengste undersjøiske veggunnel med 6,8 km. I tillegg skal det bygges bru, fjelltunnel gjennom Honningsvåg fjellet og veg i dagen. Totalt blir anlegget 28,5 km.



Arbeidet med anleggsleiren i Kålfjord er startet. FATIMA er i gang.

Det er gitt tilleggsbevilgning for at arbeidet med rigging kunne begynne i år. Det var ikke satt av midler til FATIMA på statsbudsjettet for i år, men etter at Stortinget sa ja åpnet pengesekken seg litt slik at alt skal være klart til det braker løs.

Stor organisasjon

Det skal bygges opp en egen FATIMA-organisasjon som skal holde til i Honningsvåg under arbeidet. 15-20 personer reg-

ner Furstrand med vil bli engasjert i prosjektadministrasjonen i største del av anleggsperioden. Nå arbeides det på spreng med anbudsgrunnlaget. Både Kobbhollet bru og tunnelene er så store at de må utlyses på det europeiske entreprenørmarkedet.

Det er anleggsleiren som i mange år har stått på Gednje som skal flyttes til Kålfjord og gjøre nytte som innkvartering under arbeidet.

Lang vinter på flott vegstasjon

Vegstasjonen i Rustefjelbma må ha den mest idyllelige beliggenheten av alle vegstasjoner og bygninger Statens vegvesen i Finnmark har. Vegstasjonen med det vanskelige navnet ligger like ved Tanaelva. Med suset av vinden gjennom trærne som en lydkulisse, ligger vegstasjonen i et gammelt hus der du virkelig må passe hodet skald du opp trappen fra kontorene for å bruke møterommet eller ta en kopp kaffe på pauserommet.

Vi fortsetter vår presentasjon av avdelinger og seksjoner i vegvesenet. Reflexen har denne gang besøkt Rustefjelbma vegstasjon i Tana.

På vegstasjonen har vegmester Ove Johansen, oppsynsmennene Nils Ottar Persen og Per Smelror og kontorfullmektig Dagrun Johannesen sitt daglige virke. Vegmesterområdet de har ansvaret for går fra Ifjord via Tana bru til Båtsfjord. Når finnmarksvinteren strekker seg ut til åtte måneder betyr det tøffe tak i et område med flere fjelloverganger, selv om Ifjord-fjellet er stengt det meste av vinteren.

-Den siste nattestengingen på Båtsfjordfjellet var 12.-13. juni. Vi hadde 5500 brøyteklometer på Kongsfjord/Båtsfjord i mai og 4250 i juni, det kan si noe om hvor tøft det har vært i år, sukker Ove Johansen.

Av årets budsjett på 18,2 millioner har så langt godt over halvparten av pengene han disponerer gått i brøyteskavlene. Når det dessuten må avsettes 2,5-3 millioner til den nye vinteren, stikker og enda mer brøyteutgifter, er det ikke så mye igjen til andre ting.

-Vi har vært nødt til å redusere arbeidet vi hadde planlagt på grunn av den lange vinteren, forteller Johansen.

Sammenslåing

Rustefjelbma er en liten vegstasjon, selv om bemanningen ikke er noe større på de fleste andre stasjonene. Men nå vurderes det å slå sammen stasjonen med Vadsø vegstasjon for å effektivisere. En slik sammenslåing vil gi et stort ansvarsområde. Men om, når og hvordan det kan skje er usikkert. Det er heller ikke avgjort hvor en eventuell ny stasjon skal ligge.

Imidlertid har de fire på vegstasjonen sine daglige turer til arbeidet fra Varangerbotten, Tana bru, Smålfjord til Rustefjelbma. Vegmesteren sjøl er den som har kortest veg til arbeid, han er i hjembygd og bor bortetter stripa i Rustefjelbma.

Sommerarbeid

-Etter denne vinteren må vi prioritere det trafikkrettede vedlikeholdet denne sommeren.



Det har vært en lang vinter også for gjengen på Rustefjelbma vegstasjon. Men f.v. Dagrun Johannesen, Nils Ottar Persen, Per Smelror og Ove Johansen har hatt en bedre sommer på vegstasjonen i Rustefjelbma.

merer. Vi har ikke kunnet ta inn så mange korttidsarbeidere som vi har pleid. Det vil nok merkes blant folk, sier Per Smelror.

Da Reflexen var på sommerbesøk i Rustefjelbma håpet Smelror på bedre sommervær slik at tre bruer på Rv 890 mellom Berlevåg, Gednje og Austertana kunne males.

-Vi hadde det på programmet også i fjor, men da var sommeren for våt og kald til at det gikk an å male. Det må være mer enn 2°C i lufta og under 80% luftfuktighet for at vi skal klare å male. Bruene må sandblåses før maling, så det kan ta litt tid fra arbeidet begynner til det er ferdig, forteller Smelror.

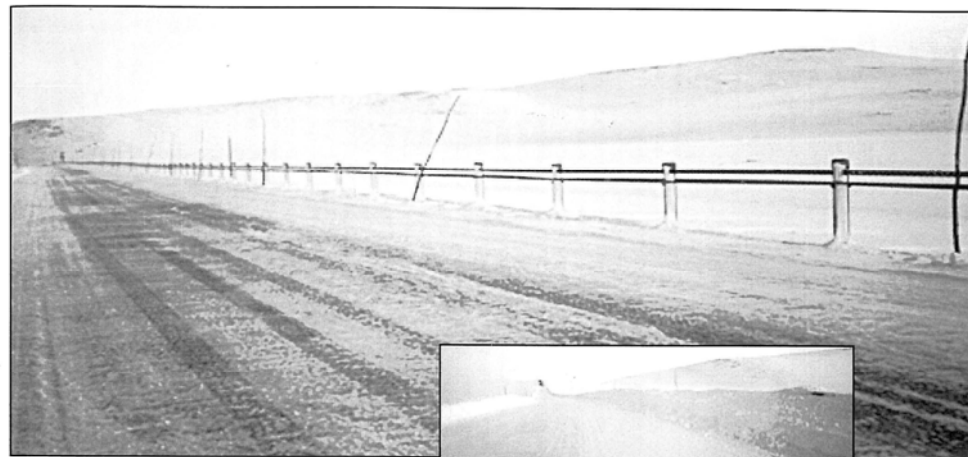
Lokal meteorolog

Selv om Finnmark nå har fått en lokal vegmeldingstjeneste på Skaidi er det mange

som foretrekker den i nærmiljøet. Dagrun Johannesen, som har vært på vegstasjonen siden 1988, fungerer sammen med brøytevakten på Gednje brøytestasjon som Rustefjelbmas svar på Vidar Theisen og Jens Sunde.

-Vi bruker meteogrammer, en lokal værvarselprognose tatt opp med satellitt hver dag gjennom vinteren. Meteogrammene for Berlevåg/Gednje indikerer også hva slags vær vi får i Tana. Ut i fra dem, og det vi kan se ut fra vinduet her og på Gednje, kan vi jo si en del om været. Vi har mange som ringer hit eller til Gednje selv om de kjenner til 0175. Ut over våren hender det også at hyttefolk ringer helt ute fra Vardø, forteller Dagrun Johannesen.

Sommeren er roligere, men det krever sitt å holde orden på alt og alle, også på en liten, idyllisk vegstasjon ved Tana-bredene.



Det var stor forskjell i snømengdene på strekningen der det nå er prøvd ut wirenettverk og der det var tradisjonelt skinnerekkverk. På det lille bildet «ser» vi skinnerekkverket på høyre side, under 1,5 meter snø. Samme dag, 18. februar var det nærmest snøfritt noen meter borte ved wirenettverket på det store bildet.

(Foto: Nils Ottar Persen)

PIONÉRREKKVERK PÅ BÅTSFJORDFJELLET

På Båtsfjordfjellet er det i vinter for første gang i Norge prøvd ut en ny type rekkverk, et wirenettverk, for å unngå oppsamling av snø som gjør brøyteforholdene vanskeligere. Det ble satt opp wirenettverk på en 700 meter lang strekning der det også har vært problemer med utforkjøring.

-Vi er veldig godt fornøyd med dette rekkverket, forteller oppsynsmann Nils Ottar Persen til Reflexen.

-Men for å finne ut hvor kostnadsbesparende det kan være burde vi ha satt det opp over en lengre strekning, mener han.

Elastisk rekkverk

Rekkverket er elastisk og fungerer etter et "strikkprinsipp". Kommer et kjøretøy ut av vegen og i rekkverket gir wirene etter og bilen holdes på vegen. For at dette skal virke må det være 1,5 meter vegskulder, ellers kan bilen miste kontakten med rekkverket. Wiren er trukket rundt stolpene. Brekker stolpene når de gir etter kan de byttes ut.

-60 meter i fra det nye rekkverket har vi et tradisjonelt skinnerekkverk. Vi fulgte godt med i vinter og det var stor forskjell i utviklingen. Den første brøytedagen var

10. oktober. En måned etter måtte vi begynne å frese ved skinnerekkverket. Snøen samlet seg skikkelig der, mens ved wirenettverket måtte vi ikke bruke freser før i slutten av januar da snøprofilen begynte å fylles opp og det ble brøytekant på motsatt side ved rekkverket, forteller Persen fornøyd.

Andre fylker følger etter

Først i siste del av mars begynte det å bli skikkelig snøansamlinger ved rekkverket.

Det ble ikke brøytekanter ved wirenettverket før det var blitt så sent på sesongen at det også var blitt brøytekanter på deler av vegen uten rekkverk.

-Flere andre fylker kommer nå etter og vil sette opp samme type rekkverk. Leve- randøren var her i mars og filmet rekkverket slik at de kan vise hvordan det fungerer under vanskelige norske forhold. Vi har dessuten bare fått godord fra folk i Båtsfjord som reiser over fjellet og som merker forbedringen, sier Nils Ottar Persen.

Farlig for motorsykler?

På en demonstrasjonsfilm av rekkverket kan vi se hvordan det strekker seg når en bil kommer i kontakt med det. Men det er usikkert hva som vil skje hvis en motorsykkel eller moped i god fart mister kontrollen og kjører eller blir slengt i dette rekkverket.

-Før en ny type rekkverk settes opp i større skala må det undersøkes hva det betyr for en nærmest ubeskyttet kropp i fart å kolliderer med det. Vi vet at vanlige skinnerekkverk kan være farlige nok for hode og kropp. Vi må ikke sette opp noe som blir som en giljotin. Når vi arbeider for å redusere vedlikeholdskostnadene må det ikke gå på bekostning av trafikksikkerheten, sier Lars Olav Farstad, sekretær i Finnmark Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg til Reflexen.

40 ÅR TILBAKE I TIDEN

-Vi kan ikke klage på arbeidsforholdene i biltilsynet når vi hvilke forhold de må arbeide under bare noen mil herfra.

Biltilsynssjef Rolf Olsen følte seg satt 40 år tilbake i tid da han stod på den utendørs-rampen som er GAI (det russiske trafikkpolitiet/biltilsynet) "kontrollhall" i Nikel.

-Det er slik vi hadde det i Finnmark i 50 åra. Biltilsynet hadde kontrollene utendørs, kaldt og utrivelig, forteller han.

Kontrollhaller slik vi kjenner dem i Norge er fullstendig ukjent i Russland. I tillegg til vanskelig arbeidsforhold strever GAI også med en etter norske forhold umulig kjøretøypark. Det meste ville blitt avskiltet på stedet i Norge og Olsen er snar med å si at slike biler vil bli sendt tilbake



-Slik var «kontrollhallene» biltilsynet hadde i Finnmark for 30-40 år siden. Det var som å reise bakover i tiden å se hvordan det fortsatt er i Russland i dag, sier biltilsynssjef i Finnmark Rolf Olsen (bildet). (Foto: Knut O. Fyhn)



Promillekartoteket i Nikel. Sergei Klusjin viser fram fulle kartoteksuffer. (Foto: Knut O. Fyhn)

over grensen hvis de prøver å kjøre inn i Norge.

-Skulle russerne håndhevet norske lover, for eksempel om krav til mønsterdybde, ville hele transportnæringen stoppet opp, mener han.

Mye promillekjøring

Kartotekskuffen er fylt til randen med kortene på alle som er tatt for promillekjøring. I Russland bølges promillekjørere etter inntekt og grovhet. Kjøring i påvirket tilstand er et av de største problemene for

det russiske trafikkpolitiet, men på grunn av lite penger er oppdagelsesrisikoen liten.

-Nordmenn som blir tatt i promillekjøring får etter norske forhold bare en liten bot. Jeg håper de ansvarlige politiske myndigheter kan finne en ordning der nordmenn tatt for promille i Russland for eksempel kan transporteres til Norge med rapport om hvor stor promillen var slik at de kan straffes her hjemme. Dette bør komme i orden før det blir et stort og alvorlig problem etter som også den norske trafikken over grensen øker, sier Olsen.

biltilsynssjef Rolf Olsen og Trygg Trafikksekretær Knut O. Fyhn med brosjyreteksten.

På et samarbeidsmøte med GAI (det russiske trafikkpolitiet/biltilsynet) kom det fram at et av de største problemene russerne har er promillekjøring. Det brukes i følge Vasilij Albertovich Zrellov mye ressurser på kontrollaktivitet for å stanse den russiske promillekjøringen, men ressursene er begrenset.

-De russiske myndighetene setter stor pris på det norske initiativet for å forebygge ulykker og informere om trafikkforholdene. Et tekstutkast til brosjyren vi arbeider med er allerede slått opp på en informasjonstavle hos GAI selv om den endelige utformingen ikke var klar da vi hadde møte med GAI i begynnelsen av juni, forteller Persen.

Ny infobrosjyre på veg:

Med egen bil på norske og russiske veger

Trafikken over grensen mellom Norge og Russland er i ferd med å ta seg opp etter et lite tilbakeslag da de norske myndighetene stoppet russehandelen på gatene i Norge i fjor høst. Begge veger er trafikken voksende. Etter de to dramatiske ulykkene i vinter, en norsk bilfører ble drept i kollisjon med en russisk buss og den store ulykken ved Strømmen bru med nærmere 20 skadde, har norske og russiske vegmyndigheter samarbeidet for å lage veiledninger for russiske trafikanter i Norge og vice versa i Russland.

Brosjyren for russere forklarer trafikkregler i Norge og hvordan norske vegmyndigheter og politi kontrollerer og håndhever reglene.

-De største forskjellene mellom landene er i trafikkmiljøet, forteller overingeniør Asle Persen som har arbeidet sammen med

Ny vegstasjon i Kirkenes

Etter mer enn 40 år i en brakke som skulle være midlertidig kontor plass i oppbyggingstiden etter krigen flyttet 1. april vegmester Ragnar Anthonsen og administrasjonen i Kirkenes vegmesterområde endelig inn i et nytt bygg. Det var på tide. På det gamle kontoret var taket råttent, det rant inn vann og på vegmester og oppsynsmannskontorene var det til tider fullt av maur. Kontorplassen var alt for liten om de ikke skulle gå slalom mellom bøtter som samlet opp vannet og dele skrivebord og matpakke med maurene.

-Vi fikk vel gjort jobben vår selv om det var kummerlige forhold, sier oppsynsmann Ole Kr. Olsen.

-Men dette er en annen virkelighet, sier han og slår ut med armene i det nye spiserommet.

I de nye, tidsriktige lokalene er det blitt plass til spiserom og garderobe med dusj



Den gamle vegstasjonen er i dag jevnet med jorden etter at sommerhjelpene fikk oppdraget. Det bød ikke på store problemer å ta vekk det råtne treverket.

og badstu. Vegstasjonen skal være oppmøteplass for arbeidslag i området og både garderobe og spiserom har god plass.

I det vel 230 m² bygget er det også blitt plass til to overnattingsrom med egen inngang, kjøkken og bad. Det har blitt lyse og trivelige lokaler. Kontorene har god plass og må være som en drøm sammenlignet

med felleskontorene det var tidligere.

Landskapsarkitekten på vegkontoret har laget en skisse til utomhusplan for området. Hun vil dele vegstasjonsområdet i tre, med et opparbeidet kontorområde, et arbeidsområde og et lagerområde. På nedsiden av vegstasjon mot naboeiene foreslår hun å skjerme vegstasjonen med vegetasjon.

Landskampen:

Norge kom til kort

De russiske vertene hadde få problemer med å beseire Norge i den uoffisielle landskampen mellom et utvidet finnmarkslag og vegvesenlaget fra Murmansk. 4-1 lød sluttresultatet, sifre som viser at verten behersket kampen om lærkula mye bedre enn gjestene.

Finnmark hadde leid inn forsterkningsbåde fra plansjefkonferansen som tilfeldigvis var i Murmansk samtidig og i fra busselskapet vi reiste med. Men en innbytter var ikke nok, kondisjonen tok slutt og i andre omgang rullet målet inn i det norske buret.

Plansjer fra hele Norge "fylte" tribunen på Murmansk stadion. De manet det norske laget til dyst med kampsanger, Rosenborg- og Vikingsangen fylte Norges spillere med stolthet og pågangsmot. Men ikke engang den usedvanlig vest-vennlige dommeren kunne gjøre noe med den russiske bjørnens dominans på arenaen.

Etter 1-0 til vertene ved pause hadde nordmennene fortsatt et visst håp om å reise hjem med hodet hevet. Knut Busk reduserte på straffespill til 2-1 etter at den meget pågående spissen Steinar Sværen



I forbindelse med internasjonale idrettsarrangementer utveksles det gjerne gaver og minner. Selv om laget fra det russiske vegvesenet (i.h.) vant en heldig seier, var det ingen sure miner etter kampen, i hvertfall ikke da gavene ble overrakt spillere og dommer. (Foto: Anne Karin Jensen)

var felt ved et lite dytt innenfor 16-meteren. Den snille dommeren pekte på straffe-sparket, og Norge utnyttet den ene muligheten de fikk i løpet av hele kampen.

Piknik

Etter kampen arrangerte vertene lunch og senere omvisning på Kolahalvøyens største el-kraftverk. Vi fikk en grundig innføring (i den grad vi fikk tolket den tekniske innføringen til engelsk og forstod den) før vi ble tatt med under jorden der turbinene var plassert slik at det ble et tilstrekkelig fall på vannet.

I forbindelse med turbinene var det også et settefiskanlegg der kjølevannet fra turbinene sørget for riktig temperatur for en ukjent russisk laksefisk som svømte rundt i norsklevet anlegg.

Etter omvisningen ble det tid til en piknik i det grønne der det ble utvekslet skryt over godt norsk og russisk spill, håp om fortsatt samarbeid og ønsker om lands-

kamper i de fleste andre idrettsgrener. Vi ble overrøst med pins og vimpler av alle arter og det ble også anledning til en skål for alle som var med - en for hver.

Det norske laget så allerede da fram til banketten som på skikkelig russisk maner ble både lang og full av taler og skåler for fred, kvinnen og et godt vennskap.

Hjemturen

Søndag var stemningen laber da vi begynte å tenke på hjemreisen. Til reisefølge hadde vi med plansjefene som skulle til konferansedager på Kirkenes.

Men bare to mil fra Murmansk gikk alarmen fra bussen! Det var hull på en returslange fra dieselpumpa, men for en gangs skyld kom det noe godt fra Vegdirektoratet. Watne fra plan og anleggsavdelingen stilte med taperull, reddet situasjonen og turen kunne gå videre.

Rast og synstest

Seks rasteplasser i Vestfold skal utstyres med synstestingsskilt. Vegvesenet skal sette opp skilt som gir publikum mulighet til å finne ut om de tilfredsstillende synskravene i førerkortforskriftene.

Det er vurdert to ulike opplegg: Ett hvor man kjører bilen mot et skilt inntil teksten kan leses skarpt. Grønn, gul eller rød fargesone i asfalten vil da angi om man har godt, tvilsomt eller for dårlig syn.

I det andre opplegget kan man stående lese et skilt noenlunde tilsvarende det vi finner legekortene, også her med grønn, gul- og rød symbolfarge som markerer synsstatus.

Bilførere som ikke "tester grønt" vil bli oppfordret til å ta kontakt med optiker, forteller Rolf Sikveland ved trafikksikkerhetsseksjonen i Vestfold.

-Vi tror ikke den enkelte bilist kjenner til synskravet til bilførere og om de selv oppfyller det, sier han.

I følge Norsk optometrisk forskningsinstitutt er det mellom 60000 og 100000 norske bilførere som ikke tilfredsstillende synskravet i førerkortforskriftene.

Vakker veg i Bergen

Vetrelidsalmenningen i Bergen er kåret til Norges vakreste veg i 1993. Vegdirektørens pris går til bygaten mellom Fisketorget og Fløybanen i Bergen fordi den etter juryens mening er et usedvanlig godt eksempel på opprusting av en bygata i harmoni med byens særpreg og historie.

I oppussingen er det brukt tradisjonelle natursteinmaterialer, skifer og granittgatestein som gir almenningen en naturlig tilknytning til de andre gatene i byen. Kantsteinen er spesiallaget og ledegjerder med kunstnerisk utsmykking vitner etter juryens oppfatning om kreativitet og omtanke.

Gaten gir god plass både til fotgjengere og bilister, og trafikkkavviklingen er løst uten at det er brukt spesielle fysiske tiltak i kjørebanen.

Dolstad gang- og sykkelbru i Mosjøen i Nordland var det eneste av de andre 37 foreslåtte veganleggene som fikk hederlig omtale.

Leder av juryen, Arild Johnsen fra Norske Landskapsarkitekters forening, berømmer likevel den positive utviklingen både i bredde og kvalitet på de nominerte anleggene.

Personalnytt

Tom Pedersen (f.t. KRØSUS-prosjektet) og hans **Una** fikk barn nummer to, en datter, 30. april. **Lene Mürer (vegplan)** og **Knut Ellingseter** har fått enda en gutt. Nummer tre kom til verden i full fart tidlig i juni.

Merethe Nerland har begynt i stilling som avd. ing på Driftsavdelingen, seksjon for strukturelt vedlikehold. **Stein Gunleiksrud** har fått fast stilling som avd.ing på dekke- og grusseksjonen. **Randi Mona** begynte 18. mai i et to-årig engasjement som landskapsarkitekt. **Klaide Robert Schetne** har fått et vikariat på Planavdelingen, vegplanseksjonen, fram til neste sommer. **Jon B. Njarga** er ansatt som avd.ing på Planavdelingen, Trafikk- og utredningsseksjonen. **Geir Arne Vian** er ansatt som ingeniør på biltilsynsstasjonen i Vadsø. **Rita Seipjaervi** er i forbindelse med KRØSUS engasjert på personaleseksjonen. **Tor Kaastrup** er tilbake etter ett års permisjon 15. august.

Det betyr at **Tore Johansen**, som har hatt vikariatet som driftssjef, forlater vegkontoret for denne gang. Han har fått nok av vinter, kolonnetider og brøytekontrakter og skal arbeide for NORAD i **Zambia** de neste to årene. **Plansjef Gudmund Nilsen** har sagt opp stillingen, men vil ikke fratre før tidligst ved årsskiftet. **Helge G. Flatland**, økonom på vegkontoret sluttet 1. august for å begynne som kommunekasserer i Jonsvoll kommune i Hordaland. Juristen vår, **Kjerstin Bretteville-Jensen**, sluttet også i august for å gå tilbake til Kommunaldepartementet

GRATULERER

Mai

06. Knut Kollstrøm, 60 år
28. Anna Magga Persen, 60 år
29. Margit Løkken, 50 år

Juni

16. Oddgeir Bjørkli, 60 år
26. Bjørnar Persen, 50 år

Juli

05. Per Inge Pedersen, 50 år
10. Isak M. Henriksen, 50 år

August

13. Ewald Olsen, 60 år.

Pensjonister

31. mai gikk **Berit Johansen** av etter 14 års arbeid
30. juni gikk **Albert Lyngedal** av. 22 års arbeid i vegvesenet var tilbakelagt
Edvin Karl Aleksandersen (postmann Pat) hadde sin siste dag på begkontoret 30. juni
Signe Ragnhild R. Johnsen ble 31. august pensjonist etter 20,5 år i vegvesenet
Samme dag ble **Elida P. Amundsen** pensjonist, etter 19,5 års fartstid
Eva Sjursen gikk av 31. august etter 14 års tjeneste
Edvin Hansen ble også pensjonert samme dag etter 20 års arbeid
Birger Berg, 20 år, **Henry A. Pedersen**, 28 år og **Nils A. Helander**, 35 år er også blitt pensjonister.
Johan Martin Johansen blir pensjonist etter 26 års arbeid for vegvesenet 30. september
Nesten 250 års vegvesenerfaring kan nå hvile på laurbærene etter hardt arbeid.

Takk for en flott innsats.

Ny plansjef

Det ser ut til at det kan ta litt tid før ny plansjef er ansatt etter Gudmund Nilsen. Det meldte seg seks søkere til stillingen, men det er vedtatt å prøve en ny utlysning for å trekke noen flere søkere.

Den nye søknadsfristen var satt til 17. september.

Førstegangssøkerne var seksjonsleder **Lene Mürer** (31, vegkontoret), overing. **Torgeir Strand** (33, planavd. Alta), seksjonsleder **Ove T. Arnesen** (45, vegkontoret), rådgiver **Erling L. Flater** (61, f.t. Bangladesh), landskapsarkitekt **Roy Fossum** (34, Søndre Land) og jordskifte kandidat **Kåre Belsheim** (39, Bodø).

Ved 2. gangs utlysning meldte disse seg i tillegg til førstegangssøkerne: **Oddmund Mykland** (25, Mykland), **Nils H. Stenhammer** (26, Elverum) og **Tom Andersen** (24, Nedenes).

Birgers vegkryss

Som begge våre vinnere helt riktig påpekte hadde det sneket seg inn en liten, men i kryssord-sammenheng stor, feil i kryssordet i nummer 1. 30 vannrett skulle selvfølgelig være Dressert, ikke dessert som det sto. Selv om denne redaktør har stor sans for desserter som er temmet og ligger i ro, beklager vi feilen og håper at bokstavene er temmet og har falt på riktig plass denne gang. Premiene er selvfølgelig ganske ville: 5 Flax-lodd i 1. premie og t-skjorte til den andre vinneren vi trekker ut.

Send løsningen innen 1. november til

Reflexen
Statens vegvesen, Finnmark
Boks 608
9801 Vadsø

Kryssordvinnere

1. premie:

Olav E. Johansen
Tana skolekontor
9845 Tana

2. premie:

Kjell Dalaker
Driftsavdelingen
Statens vegvesen Rogaland

1	2	3	4		5	6	7	8	9		10	11		12
13				14						15				
16			17					18	19		20			
21			22		23				24		25			
	26					27	28							
29					30						31	32		
			33			34				35				
36	37		38								39			
40			41	42			43			44		45		
46						47			48					
			49				50			51				
52	53	54						55			56		57	
58				59			60		61	62				
63							64	65				66		
						67								

VANNRETT:

1. Syntese
13. For
14. Påskudd
15. Moderne
16. Pronomen
17. Rager
18. Pronomen
20. Almod
21. Tro
23. Reysa
24. Streve
26. Har
27. Ujamhetene
29. Dyr
30. Farger
31. Dresse
33. Andra
34. Ond
35. Pynt
36. Ekter
39. Tele
40. Øk
41. Roysa
43. Rytter
45. Negl
46. Uvær
48. Yte
49. Nevner
50. Fotbrett
52. Eske
55. Tidsang.
56. Uro
58. Overfloden
61. Fakter
63. Ristet
64. Kaste
66. Odde
67. Vinnerne

LODRETT:

1. Intrige
2. Pikenavn
3. Vesen
4. Tittel
5. Evner
6. Neier
7. Behandling
8. Eks. firma
9. Make
10. Tall
11. Utkomme
12. Blasfemi
19. Flyr
22. Ha
25. Ny
28. Tidsang.
32. Tone
35. Ytre
37. Intern. org.
38. Språk
42. Skare
44. Har
47. Fugl
50. Prep.
51. Luft
53. Spiss
54. Tidsang.
57. Ifore
59. Over
60. Statsinst.
62. Navn
65. Mål