



Statens vegvesen
Finnmark

C

Returadresse:
Statens vegvesen Finnmark
9800 Vadsø



REFLEXEN

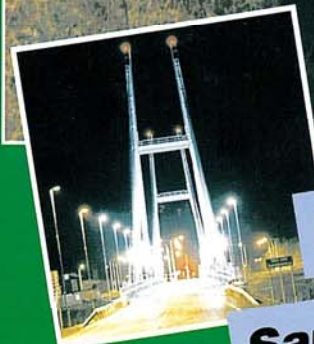
Bladet til Statens vegvesen Finnmark

Nr. 3 1993

Kjell Opseth tar første spade- stikk for Fatima



**Myren-kurs
en suksess**



**Folkefest for
Samelandsbrua**



Statens vegvesen
Finnmark

Reflexen

Bedriftsblad for
Statens vegvesen Finnmark

Nr. 3 1993

Redaktør: Steinar Sværen

Bidragstere i dette nummer:

Yngve Øverli, Øystein Pettersen, Randi
Mona, Thorbjørn Mortensen, Jan Stavik,
Knut Busk og Lars Olav Farstad.

Redaksjonsråd

Leder: Magne Skjånes
Øystein Pettersen
Bay Skog
Frank K. Jensen
Else Marie Vaag
Kurt Stormo

Utgitt av

Statens vegvesen Finnmark
Båtsfjordvegen 18
9800 VADSØ
Telefon 78 95 01 00
Telefax 78 95 33 52

Trykk og layout:

Trykkforum Finnmark AS
9800 VADSØ
Opplag 1700
Trykt på miljøvennlig papir

Forsidebildet:

Fatima er i gang! 29. september tok samferdsels-
minister Kjell Opseth det første, offisielle spa-
destikket (Foto: Steinar Sværen)

Baksiden:

Birger Mathisen har kjørt høvel på E6-anlegget i
Bugøyfjord. Med datastyrt skjær på høvelen har
det blitt en ny, fin og jevn veg. (Foto: Steinar
Sværen)

Innholdet i Reflexen står for artikkelforfatterens
regning og gir ikke nødvendigvis uttrykk for
Statens vegvesen Finnmarks offisielle holdning.
Der ikke annet er angitt er artiklene skrevet og
bildene tatt av redaktøren.

Tips Reflexen

Telefon 78 95 01 08
Telefax 78 95 33 52

Innhold

T/S-pris til Hugo Haga og Bossekop Skole	side 2
Drømmer, "leder"	side 3
Første spadestik på Fatima	side 4
Samelandsbrua åpnet i folkfest	side 6
Vegmeldingssentralen mye brukt	side 8
Brann på vegkontoret	side 9
YPLIT-avslutning	side 10
Miljøplan i Statens vegvesen,	
Idébok slår an	side 12
Skader i vegvesenet	side 12
Internkontroll	side 14
Trafikkrekord i Honningsvåg- sambandet	side 15
Vinter på dekke- og grusseksjonen	side 16
Fast dekke på E6 mellom Kirkenes og Varangerbotn	side 17
Bedre Norkynveg	side 18
Årets Petter Smart	side 19
Wirekkekverk ikke farlig	side 20
Hallingkastet: Finnmark	
mestre - igjen!	side 21
Smårusk	side 22
Vegsjef i 20 år, personalnytt	side 23

Prisverdig pris

Første trafikkpris til Bossekop skole og Hugo Haga

Skolepatruljen ved Bossekop skole i Alta og Hugo Haga fra Sandnes i Sør-Varanger ble de første til å motta fylkeskommunens nyopprettede trafikksikkerhetspris.

Finnmark fylkes trafikksikkerhetsutvalg vil gjennom prisen gjøre ære på den eller de som i løpet av året har vist særlig stor innsats i trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Prisen for 1993 ble delt på to kandidater.



Under fylkesutvalget møte i Vadsø den 6. desember ble trafikksikkerhetsprisen overrakt av Finnmark fylkes trafikksikkerhetsutvalgs leder Brita Carina Hætta til Hugo Haga (t.h.) og til Eivind Vonheim, som representerte skolepatruljene ved Bossekop skole. Prisen var på 10.000 kroner til hver av vinnerne, samt diplom.

Skolepatruljen ved Bossekop skole er Finnmarks eneste(!) skolepatruljen. Siden begynnelsen av 70-tallet har den hatt sitt aksjonssfelt på den sterkt trafikerte E6 i Bossekop, fylkets mest ulykkesbelastede strekning. Skolepatruljen hjelper også til ved spesielle trafikkarangement ved skolen. Prisen går til dagens skolepatrulje, men også til de mer enn 500 sjetteklassingene som har hatt oppgaven med å sørge for trygg og god kryssing av skolevegen E6 gjennom mer enn 20 år. I tillegg til å løse medelevene over Finnmarks farligste veg har alle som har deltatt i skolepatruljene også fått en fin holdning til trafikk gjennom å være med i patroljene som nok vil sitte i en stund.

Hugo Haga har gjennom sitt virke som politi naturlig nok hatt trafikk som et av sine sentrale arbeidsområder. Ved siden av politiarbeidet (ca. 35 år på Sør-Varanger politikammer) har han vært

(og er fortsatt) distriktssekretær for Trygg Trafikk (TT) i området.

Gjennom mange år har Hugo Haga kjempet for 0-promille grense i Norge. I den sammenheng må det også tas med at han har hatt tunge tillitsverv i Motorførernes Avholdsforbund.

Da Haga gikk av for pensjon fikk han enda bedre tid til innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Foruten oppgaven som distriktssekretær for TT deltar han i det politiske arbeidet i kommunen og er medlem av Sør-Varanger kommunes trafikksikkerhetsutvalg.

De to prisvinnerne er begge representanter som gjør en innsats det står respekt av og som svært mange nyter godt av. Husk det neste gang du stopper for skolepatruljen i Bossekop eller hører en klar Hugo Haga i diskusjon med politikere og byråkrater.

✉ Lars Olav Farstad

Drømmer

Drømmer er et spill til underbevisstheten og våre undertrykte jeg, lærte Freud oss. Vi skal drømme om natten, ikke om dagen, lærte vi på skolen og hjemme.

I drømme kan vi kaste oss ut i hemningsløs kreativitet og drømme om hva vi vil uten å være redde for andres fordømmende blikk og ord som kan stoppe oss.

Men også dagdrømmer kan være av den gode og kreative typen. Og en gang i mellom kan kanskje drømmen bli til virkelighet.

I Tana og Utsjoki kommune hadde de en drøm om en bru som kunne gi tilbake det sambandet de mistet da fergen over Tana ble lagt ned. Igjen og igjen ble ideen lagt fram. Og mange og viktige var de som vendte tommelen ned for et prosjekt de syntes var utopisk, en drøm uten forankring i virkelighetens verden. Men drømmerne ga ikke opp av den grunn.

I dag står Samelandsbrua som et monument over drømmen. Den ble virkeliggjort, til tross for motgang i mange år. Nå binder den sammen folk som i all tid har hatt sterke bånd, til tross for nasjonalstatenes grenser. Nye muligheter åpner seg. For befolkningen. Og for kommunene. Det gir utfordringer som må tas vare på og utnyttes til beste for alle i utviklingen i kommunene. Vi ønsker lykke til og håper brua kan bli til nytte og glede for alle.

På Magerøya har de også dagdrømt. Der er drømmen en fergefri fastlandsforbindelse som kan gjøre øyboerne uavhengig av rutetider og fri for kavet med å rekke siste fergen når været er dårlig.

Fatima er en også en drøm som nå er i ferd med å bli virkelighet, til tross for skeptikere som det også her har vært mange av. I 10 år har drømmen vært uttalt, men hvor lenge lå den og ulmet før noen turde å gi drømmen ord?

Europas lengste undersjøiske vegtunnel skal knytte Magerøyboerne og Nordkapp til fastlandet. Et gigantisk prosjekt og en stor teknisk utfordring for vegvesenet de neste fem årene. I 1998 blir denne drømmen virkelighet. Det er mulig å virkeliggjøre drømmen.

I Lebesby og Mehamn på Nordkinnhalvøya drømmer alle dagdrømmer. Deres drøm er en sikker helårsforbindelse til resten av fylket.

I Norkynvegen er i dag en trafikal gordisk knute. Vinter er lang og hard og på en veg som er bygd som enfeldts sommerveg er det umulig å gi en like god service til trafikantene som på stamvegnettet. Befolkningen i Lebesby og Mehamn må fortsatt vente noen år på at deres drøm skal bli virkelighet, men også her er de bevilgende myndigheter på gli og Statens vegvesen arbeider på spreng for å få planene på plass slik at arbeidet kan starte når de nødvendige bevilgningene foreligger fra Stortinget.

Mange andre steder dagdrømmes det fortsatt. Vegbyggingen i Finnmark er kommet langt, og enkelte hevder at det ikke er flere vegkrav igjen i fylket. Men vi vet at drømmene og utfordringene er der.

Fortsett å dagdrømme, tiden arbeider også for sakene, ikke alltid i mot. Men det tar tid fra drømmen fester seg til den kan bli virkelighet.

Full fart for Fatima

Samferdselsministeren tok det første spadesticket

Endelig er Fatima i gang! 29. september tok samferdselsminister Kjell Opseth det første spadesticket som et høytidelig bevis på at bevilgningene er sikret og arbeidet begynt. Etter planene skal Europas lengste undersjøiske vegtunnel stå ferdig høsten 1998, men i åpningstalen lovet Opseth at han ville gjøre det han kan for at alt skal være ferdig våren -98. For å vise at han mente alvor satte han seg i bulldoseren og startet arbeidet med å lage veg fram til Vesterpollen der den undersjøiske tunnelen starter på fastlandet.

Åpningen ble en fest for hele samfunnet på Magerøya. Det var satt opp gratis ferger for alle som ville være med på festen, på tilbaketuren til Honningsvåg talte ferjemannskapet 305 passasjerer som fikk servert kaffe, juice og nesten 1.000 pølser. Det har tatt 10 år før planene om å få et fastlandssamband for Magerøya har gått fra drøm til virkelighet, så det var mange, både små og store, som ville være med på festen.

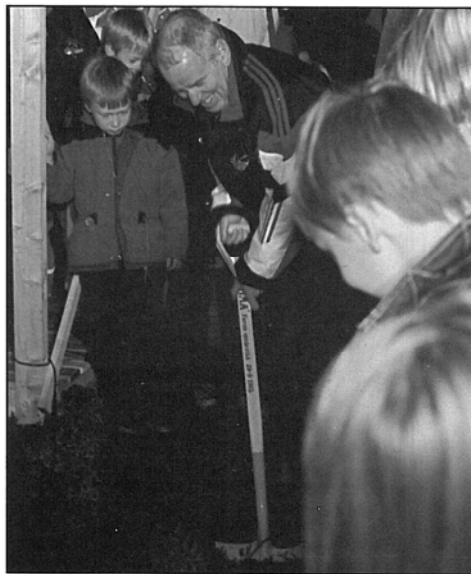
Viktig prosjekt

Samferdselsminister Kjell Opseth understreket at Fatima var det viktigste prosjektet han har arbeidet med som minister.

Hovedflyplassen kommer i andre rekke. Fastlandsforbindelsen til Magerøya har vært folket på øyas

drøm. Å få gjennomslag for den i Stortinget og å få være her i dag og få lov til å sette arbeidet i gang er et av de hyggeligste oppgavene jeg har hatt som samferdselsminister, sa Opseth.

Etter at vegsjef Geir Johnsen hadde lovet at Statens vegvesen skulle stå på og gjøre en god jobb og holde budsjetter og tidsfrister, tok Opseth ham på ordet og nærmest lovet at Fatima skulle være ferdig tidligere enn det er lagt opp til fra vegvesenet. Opseths løfte er fulgt opp ved at



Samferdselsminister Kjell Opseth foretar det høytidelige første spadesticket i Fatimatraséen. -Dette er det viktigste prosjektet jeg har arbeidet med, ja til og med viktigere enn hovedflyplassen sa Opseth.

bevilgningen til Fatima i statsbudsjettet er høyere enn først antatt. Dermed kan mer av forberedelsesarbeidene som må gjøres komme i gang i 1994.

Rørt til tårer

Fatimas "far", Sigurd Berg Hansen, hadde nok en liten tåre i øyekroken under seremonien. Men alvorlet måtte vike for smilet da en engasjert ordfører Hans Arvid Hansen avsluttet sin jubeltale med en sang som fortalte hele historien om Fatima. Sangstemmen var kanskje ikke den aller beste, men sangen var full av gode poenger og han høstet fortjent stormende applaus for sitt kunstneriske innslag fra de over 300

Mer enn 300 hadde møtt fram for å overvære det første spadesticket på Fatimaanlegget. Vegvesenet spanderte gratis ferje og serverte kaffe, juice og pølser på båten.

som deltok i åpningsseremonien i tussmørket i Kålfjord.

Vegen videre

Fatima er beregnet å koste 620 millioner 1993-kroner. Hvis vi forutsetter anleggsåpning 1. september 1998, og regner forbruket i 93-kroner, vil det tilsi at det hver dag i 1797 dager fra det første spadesticket skal brukes cirka 345.000 kroner.

Bemanningen av prosjektet begynner nå å bli klar. Kåre Furstrand er ansatt som prosjektleder. Arbeidsstokken som har vært i anleggsdriften på Magerøya er i sin helhet overført til Fatima.

Fram til nå har arbeidet bestått i fjerning av torvmasser, uttrauing av myrmasser, sprengning av fjell i sidetak og transport av steinmasser for bygging av adkomstveg til Kålfjordbotn. Arbeidet videre i vinter er avhengig av været.

Sommersesongen

-Ut over sommeren neste år vil anleggsdriften trappes kraftig opp, forteller prosjektleder Kåre Furstrand.

-Innen august skal det være ferdig kjørbare veg fra Kålfjordpollen og fram til Vesterpollen, i alt 4,5 kilometer. Vi legger opp til å bygge Kålfjordelv bru i løpet av august, september og oktober, sier Furstrand.

I mens er de første detaljplanene godkjent og flere er på ute til offentlig høring. Utarbeidelse av anbudsmaterialet for den undersjøiske tunnelen og for Kobbholet bru er gitt til konsultentselskaper. For den undersjøiske tunnelen er fristen for å ha anbudspapirene klare satt til 15. september -94.

Repvåg Kraftlag skal sette opp trafobygg og forgreinsningslinjer og starter dette arbeidet i løpet av sommeren -94.



Prosjektleder Kåre Furstrand med spaden som ble brukt til det første spadesticket. Spaden var dekorert med kommunevåpnet til Nordkapp kommune.



For å få fart på arbeidet på anlegget startet Kjell Opseth selv opp bulldoseren og begynte arbeidet med å gjøre klar vegen fra Kålfjord til Vesterpollen.



Ordfører Hans Arvid Hansen i Nordkapp var ikke snauere enn at han avsluttet talen med en egen Fatima-sang, til stor jubel fra alle som var møtt fram.

Ny sekretær i Trygg Trafikk

Ketil Nystrøm fra Vadsø er ansatt som ny sekretær for Trygg Trafikk i Finnmark etter at Knut O. Fyhn sluttet for å flytte til Tromsø og bli lærer.

Ketil Nystrøm har drevet egen kjøreskole i Vadsø de siste årene og har også deltatt på YPUT-opplæringen for kjørelærere og biltilsyn (se omtale side 10). Nå får han kontor plass på vegkontoret, like ved trafikant og kjøretøysseksjonen som nok vil bli en viktig samarbeidspartner i framtida.

1. desember begynte han i jobben.

Samelandsbrua binder Norge og Finland sammen

Forventningene var store og stemningen på topp da samferdselsminister Kjell Opseth og Finlands trafikminister Ole Norrback sammen åpnet Samelandsbrua 30. september. Mange hundre feststemte tilskuere fra Tana, Karasjok og Utsjoki hadde møtt fram for å overvære høytideligheten midt ute på brua den siste torsdagen i september. Det er lenge mellom hver gang en ny grenseforbindelse mellom skandinaviske naboland åpnes og det fortjente en skikkelig fest.

-Samelandsbrua er først og fremst til glede for befolkningen i kommunene på begge sider av grensen her i området, sa samferdselsminister Kjell Opseth i sin åpningstale.

Opseth understreket de gode samarbeidsforholdene det har vært mellom Norge og Finland i forbindelse med bygging av broen og knyttet det til et videre samarbeid i nord, med Nordkalott- og Barentsregionsarbeidet som er i full utvikling.

-Men det er lettere å snakke om et godt samarbeid over landegrensene enn å gjennomføre det. Men Samelandsbrua er et eksempel på at det nytter og går bra, sa Kjell Opseth.

Lang historie

Det har "alltid" vært trafikk over Tanaelva mellom Roavveigedde og



Per Olav Porsanger fra Sirma og Jenna Elisabeth Rasmus fra Utsjoki fikk det ærefulle oppdraget å overrekke samferdselsminister Kjell Opseth og trafikminister Ole Norrback saksene som skulle klippe over det finske og norske silkebåndet i åpningsseremonien. I hele den lange ventetiden stod de som tinnsoldater og ventet med saksene på silkeputene.

Utsjoki. Vinterstid har det helt fram til nå når brua åpnet vært isbru og fram til 1970 var det ferge drift over elva der det var mulig å få med seg kjøretøy over på

en pram. Da fergedriften ble nedlagt kom det straks krav om bru over elva, men kravet ble avvist den gang. Men lokalbefolkningen ga ikke opp og kravet ble gjentatt ved mange anledninger.

Nordisk råd anbefalte bruforbindelsen i 1974, men en utredningsgruppe med medlemmer fra det finske og norske vegvesen kom til at bruforbindelsen burde være et interkommunalt ansvar da den beregnede trafikk var meget lav.

I 1985 ga Nordisk Ministerråd sin støtte til prosjektet og i 1990 kunne de endelige planene legges. Arbeidet startet på brua i januar 1992 og den er nå i full bruk.

Forventningene

Trafikken på begge sider av Tanadalen er ikke så veldig stor og veg-

sjef Geir Johnsen sa i sin tale at han var svært spent på hvordan trafikken vil utvikle seg.

-Jeg regner med at en god del av trafikken på strekningen Utsjoki-Polmak nå vil ta i bruk Samelandsbrua slik at trafikken reduseres der og øker mellom brua og Tana bru. Men trafikken vil likevel være mye mindre over Samelandsbrua enn den er over Tana bru, som er smal og vanskelig, både for kjørende og gående.

Statens vegvesen er derfor i gang med de første vurderingene av dette, sa Geir Johnsen.

Snorklippet

Applausen ga gjenlyd mellom brustagene da trafikminister Ole Norrback og samferdselsminister Kjell Opseth fortsatte den høytidelige snorklippingen med gullsaks. Saksene var overrakt dem av 10 år gamle Per Olav Porsanger fra Sirma og 7 år gamle Jenna Elisabeth Rasmus fra Utsjoki. De hadde stått og ventet lenge med saksene flott liggende på hver sin røde silkepute mens de høye herrer hadde talt lenge og vel. De ventet under hele seremonien på hver sin side av grensemerket ute på brua og de var nok litt ekstra høytidsstemte og alvorlige da de skulle gå fram med saksene. Men de ville ikke gå med på at de var nervøse da saksene skulle overrekkes.

-Jeg var ikke nervøs i det hele tatt, men det ble lenge å vente og det ble litt kaldt og stå rolig, sa Per Olav Porsanger etterpå.

Folkfest

Etter åpningen inviterte Tana og Utsjoki kommune til folkfest på finsk side av brua. Mange hundre var med på



Den offisielle åpningen av Samelandsbrua og en ny grenseovergang mellom Finland og Norge! Samferdselsminister Kjell Opseth og Trafikminister Ole Norrback klipper over snoren i norske og finske farger akkurat på grensen mellom landene.

festen der det var gratis servering av pølse og kaffe og saft.

På festen ble stemningen stor med sang og spill av Polmak sameskole, Polmak skole og Tanabreddens ungdom fra Norge og Anne Rasmus fra Utsjoki.

Kommunalt samarbeid

Ordførerne i Utsjoki, Tana og Karasjok er svært opptatt av nye samar-

beidsmuligheter etter at brua nå er ferdig. Tana og Utsjoki er allerede enige om at skolen i Sirma skal bruke svømmebassenget i Utsjoki.

Videre er det planer om å bruke det samiske gymnaset i Utsjoki også for Tanaungdom, felles legevakt og brannvaktordning.

-Brua vil gjøre det lettere å få til det praktiske samarbeidet mellom kommunene, sier Tanaordfører Leif Kr. Sundelin.

Pris til Samelandsbrua

I Finland er Samelandsbrua kåret til Årets stålkonstruksjon! I begrunnelsen fra den finske Stålkonstruksjonsforeningen heter det blant annet at brua på en utmerket måte tar hensyn til miljøet. Og så er den i tillegg vakker, selv om enkelte har hevdet at den har noen skjemmende "vorter" i toppen av tårnene.



Anne Rasmus fra Utsjoki opptrådte under middagen for de innbudte gjestene etter åpningsseremonien. Hun imponerte alle med flott sang og joik.



Samelandsbrua er blitt et flott landemerke i Tanadalen.



Mange hundre deltok på åpningsseremonien og folkfesten da Samelandsbrua ble åpnet. Det var feststemning på begge sider av grensen.

Stor pågang på vegmeldingstelefonen

Vinter i Finnmark er for reisende langs vegene synonymt med en evig risiko for snø, vind og stengte veger. Været er vegvesenet fortsatt ikke Herre over, selv om det blir gjort iherdige forsøk på å overvinne naturkreftene. Et resultat av de usikre værforholdene er vegmeldingstelefonen på Skaidi vegstasjon. Hele døgnet sitter vegvesenets folk på vakt, klar til å gi svar til alle engstelige sjeler som skal ut og reise på finnmarksvegene.

Men også engstelige pårørende får hjelp på 0175! Vaktene på Skaidi har ved flere anledninger hjulpet til med "etterlysninger" av reisende. Vegvesenets brøytesjåfører ute på vegene kan være med og se etter "savnede" og utgjør et etterretningsapparat Arbeiderpartiet kan misunne oss.

Oppdaterte meldinger

Finnmarkingene er avhengig av god service fra vegvesenet og vi bestreber oss på hele tiden å ha oppdaterte meldinger og prognoser for utviklingen på vegen, forteller vegmester Edmund Henriksen på Skaidi vegstasjon.

I år startet vekten på Skaidi opp 18. oktober, noe Henriksen mener var for seint siden snøen kom tidligere.

-Vi bør være klare med vegmeldingstjenesten når det første snøfallet kommer, mener han. Men Kong Vinter er upålitelig og kan slå til når han minst ventes.

I vår avsluttet vi den lokale vegmeldingstjenesten 15. mai, men det var dårlig vær og brøyting helt fram til 20.

juni. Hvor lenge vi skal holde på og når vi skal starte opp kan variere fra år til år, i Finnmark må vi bare være forberedt på at alt kan skje.

Mange telefoner

I den mest hektiske perioden er det talt mer enn 1500 telefoner mellom klokken 5.30 og 23! I en sammenligning av antall henvendelser til Statens vegvesens forskjellige vegmeldingstelefoner ligger Finnmark på tredje plass i landet, bare slått av Oslo og den riksdekkende vegmeldingssentralen i Vegdirektoratet. I forhold til folketallet ligger Finnmark på en uslæppig topp!

-Vegmeldingssentralen på Skaidi viser sin berettigelse med alle henvendelsene. Den landsdekkende tellingen er dessuten gjennomført i en relativt rolig periode for oss på Skaidi, fra midten av mars til begynnelsen av mai. Vi

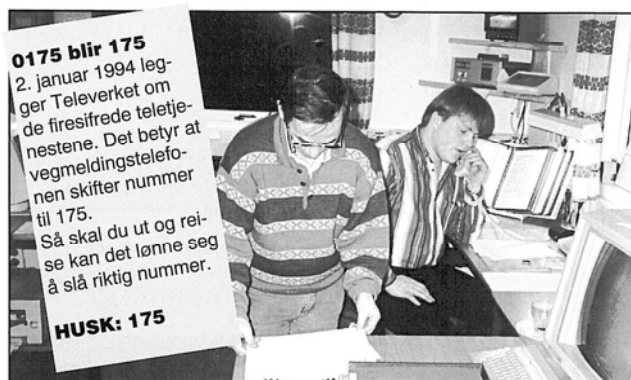
har det mest hektisk i januar og februar mens vinterstormene herjer, sier Edmund Henriksen.

Samiske vegmeldinger

Skaidi er den eneste av landets vegmeldingssentraler der en kan få vegmeldingene på samisk! I fjor ble Statens vegvesen bedt av Finnmark FTU om også å formidle vegmeldinger på samisk. På to av de tre telefonskiftene er det nå samisktalende som kan gi muntlige vegmeldinger på samisk. Dessuten har vegmesteren meldt seg til en frivillig bakvakt.

-Er det ikke samisktalende på vakt kan jeg personlig svare på eventuelle henvendelser, enten det er dag eller natt, sier Edmund Henriksen.

Han lover å stille opp "når som helst og hvor som helst", bare han er i nærheten av en telefon.



Vegmester Edmund Henriksen sjekker meteorogrammet mens Truls Nilsen bak betjener vegmeldingstelefonen. Vegvesenets servicetelefon er landets mest brukte i forhold til folketallet i ansvarsområdet (Foto: Øystein Pettersen)

Vegtrafikkentral i Mosjøen

I november åpnet vegvesenet en regional vegtrafikkentral for Nord-Norge i Mosjøen i Nordland. Sentralen skal betjene de nordligste fylkene med vegmeldinger over telefonnummer 0175.

På grunn av de gode erfaringene med en egen sentral for Finnmark på Skaidi, og den store pågangen der har vegvesenet likevel valgt å fortsette også med sentralen lokalt i Finnmark. Det betyr at når publikum ringer 0175 velger de med tastene på telefonen om de vil til Skaidi eller til Vegmeldingssentralen i Oslo. Trafikanter som vil ha opplysninger om veg- og føreforhold i flere fylker kan få disse opplysningene i Oslo eller de kan bli satt videre til Mosjøen både fra Skaidi og fra Oslo.



De skadde er båret ut.. Linda Heikkilä og Rita Seipajervi kom heldigvis raskt til hektene igjen, selv om Røde Kors ikke var der og kunne hjelpe.



Det er ikke alltid så lett å være rolig og forsiktig når en skal slukke brann. Her er det verneleder Dag Sommer som får prøvd seg, men som ikke får det helt til.

Brann på vegkontoret

Tidlig en morgen gikk brannalarmen på vegkontoret og biltilsynsstasjonen i Vadsø. Heldigvis var det bare øvelse denne gangen. I flokk og følge evakuerte alle kontorene og gikk raskt ut i snøen, der det ble lang ventetid før området ble erklært "trygt" og alle kunne gå tilbake på plass. Før det hadde brannvesenet i Vadsø gjennomført vegkontoret og tatt ut to "skadde" som var blitt igjen inne i bygningen.

For å få en mest mulig realistisk øvelse var Vadsø brannvesen og Vadsø

Røde Kors engasjert. Brannmeldingen gikk direkte til brannstasjonen i Vadsø og brannvesenet var raskt på plass med biler og utstyr, klar til slokking og søk. Men Røde Kors, som skulle ta seg av førstehjelp til eventuelle skadde, dukket aldri opp.

Søket

Ved brann i så store bygninger som vegkontoret er det viktig for brannvesenet at arbeidsledere har oversikt over om medarbeidere er på jobb, om alle har kommet seg ut og hvor de kan oppholde seg hvis de ikke er kommet ut av den brennende bygningen. Røykskader kan oppstå raskt og er utrolig farlige. Det er derfor viktig for røykdykkerne som skal inn i et brannområde at de kan gå mest mulig rett mot der skadde kan være og kanskje slipper å søke på målløst i tett røyk.

Denne gang var det klart at de skadde oppholdt seg i øst-fløyen i nærheten av personalseksjonens og vegsjefens kontorer. Brannmennene kunne derfor gå nesten rett på de rette kontorene og bringe de skadde ut.

Dessverre var altså ikke Røde Kors på plass, men de skadde kom seg raskt uten hjelp og kunne snart gå på egenhånd.

Brannslukking

Etter selve evakueringsøvelsen fikk alle en orientering om brannvern av

ledelsen ved brannvesenet. Deretter fikk alle prøve brannslukking i praksis.

På parkeringsplassen var det rigget til med pulverapparat og en grill der det snart ble full fyr i en blanding av sagflis og diesel. Etter at de nye brannforskriftene trådte i kraft for noen få år siden skal alle ha pulverapparat eller håndbrannslanger i hjemmet. Men det er heldigvis bare de færreste som har hatt bruk for apparatene. Det var mange som derfor fikk seg en overraskelse når de skulle prøve seg med slokking.

De rettet slangen mot brannen og lot det stå til. Og opplevde at flammene bare ble enda større og at de spredte bålet utover. Hadde dette vært en virkelig brann hjemme kunne katastrofen vært et faktum.

De færreste er klar over at slangen på pulverapparatet ikke skal rettes direkte mot brannen og at en må være svært forsiktig med å trykke på utløserhåndtaket. Pulveret skal "falle" ned og kvele brannen, ikke blåse den ut som lysene på en geburtsdagkake. Trykkes håndtaket på apparatet for hardt inn kan en dessuten risikere å bruke opp trykket i pulverapparatet med en gang, for så å oppdage at brannen tar seg opp og snart er like sterk som før. Men da står en der uten mer trykk og kan ikke gjøre noe, bortsett fra å håpe at brannvesenet kommer fort. Hvis man ikke er på hytta langt inne på fjellet da!



Finnmark viser veg:

Enestående opplæring for biltilsyn og kjørelærere

Et unikt opplæringsprosjekt er gjennomført i Finnmark. 40 kjøreskolelærere og biltilsynsansatte har i to år vært deltidstudenter ved Statens Yrkespedagogiske Høgskole. Studiet ble gjort mulig ved at Statens vegvesen og Finnmark FTU gikk nye vegger og bevilget 1,5 milli-

oner trafikksikkerhetskrone til utdanning! For første gang har så mange med ansvar for utdanning og oppkjøring i et fylke gjennomført en felles utdanning. Nå skal trafikksikere fra Sintef undersøke effektene av dette utviklingsarbeidet.

Forskerne Trine Marie Stene og Dagfinn Moe fra samferdselsteknikk ved Sintef i Trondheim har deltatt på en rekke av samlingene for å få bakgrunnskunnskap om undervisningen og deltakerne. Forskerne har fram til nå gjennomført to større spørreundersøkelser og hatt gruppesamtaler med kursdeltakerne.

Men det er først nå etter, at kurset er avsluttet at forskningen begynner for fullt for å evaluere effektene av kurset.

Hovedmålet vårt da vi tok initiativet til kurset var å redusere tallet på trafikkulykker i Finnmark. Om kurset har bidratt til det vil vi erfare ved å følge utviklingen. Men vi hadde også som

mål å utvikle kompetansen hos biltilsyn og kjørelærere og bedre samarbeidet mellom biltilsynet og kjøreskolene. Ved å engasjere Sintef til å vurdere resultatene etter disse årene vil vi få en seriøs faglig vurdering over effekter på lang sikt, sier trafikkipedagog Johnny Michelsen til Reflexen.

Kontrollfylker

Forskerne vil se på hva slags undervisningsmetodikk som brukes, hvordan samarbeidet skolene i mellom og mellom kjøreskoler og biltilsyn eventuelt endres og forskerne vil også gå inn og studere om elevenes kunnskaper og hvorvidt det nye opplegget kjøreskole-

ne vil bruke har endret elevenes læring og om atferden har blitt bedre.

For å kunne si sikkert om endringer virkelig kan skyldes den undervisningen kjørelærerne nå har vært i gjennom vil Trine Marie Stene og Dagfinn Moe bruke to fylker som referanse- og kontrollfylker. Nordland og Oppland er plukket ut fordi disse fylkene har hatt lite eller ingenting av tilsvarende kurs.

Myren-kurs

Studiet som er gjennomført er også kjørt flere andre steder og er kjent under oppnavnet "Myren-kurs", oppkalt etter studieleder og inspirator Knut Alfred Myren. Men Finnmark er det eneste fylket som har arrangert det i så stor skala. Det er gjort mulig ved at Statens vegvesen og Finnmark FTU har dekket alle undervisningskostnader, ansatt heltids prosjektleder i hele treårsperioden og tilbudt alle i biltilsynet og på kjøreskolene gratis kurs.

Studiet bestod av ni samlinger på i alt 200 timer og 100 timer gruppearbeid. Alle gruppene skulle gjennomføre et prosjektarbeid med nøye dokumentasjon av arbeidet som en del av eksamen.

På grunn Finnmarks geografi, og fordi vi ble så mange på kurset, har vi vært nødt til å dele oss på to grupper: En i øst og en i vest. Myren, som har hatt kursene har kjørt steinhardt på og gjort det intensivt ved å ha gruppene etter hverandre. På den måten har vi spart inn noen reiser og klart å holde oss innenfor budsjettet, forteller prosjektleder Erik Nerli.

Spennende oppgaver

Prosjektoppgavene ble presentert på



De fleste deltakerne fra Vest-Finnmark. Bak f.v.: Kjell Martin Næss(Hammerfest), Ann-Karin T. Erichsen(Alta), Arild Nygård(Lakselv), Arnulf Næss(Hammerfest), Armann Pettersen(Alta), Erik Nerli(prosjektleder), Bjørn Johansen(Alta), Ole M. Onshus(Biltilsynet, Alta), Arne Moe(Hammerfest), Roar Olsen(Hammerfest) og Johnny Michelsen(Trafikant- og kjøretøy, Vadsø). Foran f.v. Gunnar Bang Pettersen(Lakselv), Toril Mjølten(Alta), Tore Evanger(Hammerfest), Per Arne Holten(Biltilsynet, Hammerfest), og Nils Ragnvald Dalseng(Karasjok), Jan Nystad(Alta), Asbjørn Rollstad(Alta), OddLyng(Alta), Ole Johan Hætta(Alta), Alf Gunnar Mehus(Hammerfest), Frank Jensen(Biltilsynet, Alta) og Tor Oddvar Hansen(Biltilsynet Alta) tok også eksamen, men var reist da bildet ble tatt.

stand i Karasjok den siste eksamensdagen. Emnene hadde stor spennvidde, fra Tilrettelegging av førerprøvene for elever med lese- og skrivevansker til emner som Opplæring av biltilsynspersonell, Snøscooteropplæring for psykisk utviklingshemmet og Ledsagerstøttet kjøreopplæring.

Gruppene som arbeidet med ledsagerstøttet opplæring fikk ekstra stor oppmerksomhet siden regjeringen i innspurten før eksamen kom med endringer av føreropplæringen. T/S-pakken, med obligatorisk landevegskjøring og mye arbeid rettet mot å bygge opp holdninger hos nye sjåfører, skal fjernes og erstattes av utvidet opplærings-

tid, mer mengdetrening med foreldre og en mer omfattende førerprøve.

Aksjon Skoleveg-midler

Å bruke Aksjon skoleveg-midler, som skulle gå til fysiske tiltak langs fylkes- og kommunale vegger, til opplæring og holdningsskapende arbeid var helt på kanten av regelverket, måtte statssekretær Anne-Karin Saus i Samferdselsdepartementet bekjenne. Hun var selv leder for Finnmark FTU da pengene ble gitt og var på eksamensdagen 5. november glad for at betingelsene for slike bevilgninger.

Vårt mål var å gjøre noe for å redusere det store antallet ungdomsulykker i Finnmark. Og i departementet er vi svært spent på resultatene fra evalueringen av dette opplæringsprogrammet, sa Saus da hun gratulerte deltakerne med et godt gjennomført kurs.

De fleste av deltakerne fra Øst-Finnmark samlet på den avsluttende eksamensdagen i Karasjok. Bak fra venstre: Bernt Oldernes(Vadsø), Torbjørn Robertsen(Kirkenes), Erik Nerli(Trafikant og kjøretøy, Vadsø/Kirkenes), Knut O. Fyhn(Tromsø/Vadsø), Tom Antonsen(Vadsø), Knut Labahå(Kirkenes), Jan H. Pedersen(Kirkenes) og Lars Sagen(Biltilsynet Vadsø). Foran (f.v.): May-Lill A. Rimala(Vardø), Magnar Karikoski(Vadsø), Roger Karisari(Biltilsynet Vadsø), Kirsti Kemsley(Vadsø), Leif Nystrøm(Trafikant og kjøretøy, Vadsø), Magne Sagen(Kirkenes) og Tor Bergseth(Kirkenes). Odd Nasvik og Tor S. Wikan (Biltilsynet Kirkenes) var ikke til stede da bildet ble tatt.

Sterke reaksjoner

Samferdselsdepartementet har foreslått å legge om kjøreopplæringen slik at trafikksikkerhetsdelen (T/S-pakken) med landevegskjøring og stor vekt på holdningsskapende arbeid tas bort. I stedet er det foreslått å tillate opplæring fra fylte 16 år og legge opp til en større del privat mengdetrening. Hensikten skal være å gjøre "lappen" billigere og gjennom den private opplæringen øke mengdetreningen. De første årene med førerkort er de mest utsatte, ettersom de nybakte sjåførene har lite erfaring. Gjennom mer mengdetrening ønsker Samferdselsdepartementet å gi unge bilførere mer erfaring før de legger ut på egen hånd.

For å teste disse kunnskapene foreslår departementet å endre førerprøven slik at det skal kjøres lengre prøver og på den måten teste mer av elevenes ferdigheter før de får førerkortet. For å møte denne ekstra belastningen hos biltilsynet ønsker departementet å styrke biltilsynsstasjonene i Norge med 65 årsverk.

Omleggingsforslaget har engasjert kjørelærerne sterkt og i Karasjok ble statssekretær Anne-Karin Saus i Samferdselsdepartementet omringet av kjørelærere med mange heftige argumenter og motforestillinger. Kjørelærerne

Fortsetter side 14



Deltakerne skulle pirre nysgjerrigheten hos tilskuerne og hadde frie tøyler til å skape oppmerksomhet rundt sitt prosjekt. Per Arne Holten fra biltilsynet i Hammerfest (t.v.) slo seg virkelig løs i en rytmisk rap sammen med kjørelærerne Arne Moe, Roar Olsen og Alf Gunnar Mehus for å markedsføre sin rapport, TS Før Nå.

Vegvesenet med miljøplan for Finnmark

Vegvesenet i Finnmark har for første gang vedtatt en Miljøplan. Målet med en egen miljøplan er å få miljø sterkere på dagsorden i arbeidet vegvesenet gjør. Arbeidet for at etaten skal styrke miljøinnsatsen er startet. Planen er utarbeidet av miljøgruppa ved vegkontoret med deltakere fra alle avdelingene.

Vegvesenet får ikke mer penger fordi om det skal tas miljøhensyn, men målet er at det skal bli mer miljø for pengene - innenfor de budsjettprogrammene fylket tildeles.

Miljøplanen skulle være en handlingsplan for vegplanperioden 1994-97 med fokus på hvordan Statens vegvesen i Finnmark skal arbeide for å nå de strategiske mål for miljø i perioden. Dette er oppgaver for eksempel knyttet til ressursbruk, estetikk, forurensninger av ulike slag, vern av natur og kultur.

Påvirkning

For vegvesenet Finnmark er det overordnede målet med miljøplanen å få miljø sterkere på dagsorden. Siktemålet er at etaten skal arbeide for å styrke miljøinnsatsen innenfor de budsjettprogrammene Finnmark tildeles. Planens hovedformål er å påvirke våre egne holdninger til miljø ved å øke kunnskapen om eget miljøansvar og å samordne etatens miljøinnsats. Miljøinnsatsingen skal først og fremst innarbeides i de prosjektene og planene vi arbeider med og i det daglige arbeidet vi utfører.

Spesielle Finnmark

Miljøproblemer i Finnmark avviker en god del fra landet for øvrig. Bosettingen her er spredt, avstandene lange og de naturgitte og klimatiske forhold i landsdelen stiller helt spesielle krav til vegvesenets arbeid. Konflikten mellom de naturforholdene landsdelen gir og de visuelle forhold vegen påfører omgivelsene er vår store utfordring, mens støy- og forurensningsproblematikk er det mye mindre av. De siste årene har det vært gjort mye på støy siden i fylket. Mange hus i støysonene har fått fasadeisolering og merkbart bedre forhold. Det gjenstår bare litt før disse tiltakene er ferdig gjennomført.

Oppfølging

Miljøplanen 1994 er et arbeidsdokument som gir en foreløpig oversikt over de ulike avdelingens ansvar og innsats innenfor miljø i det kommende året. Tiltakene, som er en del av fagavdelingens årsplaner, vil få en regelmessig oppfølging gjennom året i samsvar

med vegkontorets øvrige rutiner for virksomhetsområdene. Det er en "førstegenerasjons-plan" og erfaringene vi får skal videreføres i kommende års miljøplaner.

Miljøgruppa skal bidra til at vegvesenets ansvarsområder innenfor "Handlingsplan for miljø" følges opp, og at miljø blir ivarettatt i vegvesenets budsjetter, årsplaner og i arbeidet med NVVP. Miljøgruppa skal dessuten bidra til evaluering av hvordan miljøarbeidet ved vegkontoret fungerer.

Miljøgruppa samarbeider med miljøkontoret i Vegdirektoratet og skal dessuten ha kontakt med miljøetater som Fylkesmannens miljøvernavdeling, Fylkeskonservatoren og andre det er naturlig å samarbeide med for vegvesenet.

Randi Mona,
miljøkoordinator

Arbeidsulykker i vegvesenet: Fall vanligse årsak

Den vanligste skadeårsaken i vegvesenet i Finnmark er fall. Av 53 skademeldinger i perioden 1990 - høsten -93 var falletsak til 19 skader, tett fulgt av slag som varsak til 14 ulykker i perioden. Disse ulykkene førte til i alt 783 fraværsdager!

AMU og vernetjenesten har satt mye inn i å redusere tallet på arbeidsulykker i vegvesenet. Stort antall arbeidsulykker vil, foruten den skade den, på den som er ulydig, også kunne skape et dårlig arbeidsmiljø dersom ansatte i vegvesenet er redde for at også de skal rammes.

Bedre føre vår!

Tallet på arbeidsulykker er noe vi kan ta noe med, understreker verneleder Dag Sommer.

Riktig vedlikehold, litt omtanke og forsiktighet er kanskje alt som skal til, sier han.

Det går an å falle på forskjellige måter, fra stige, fra bil, men som regel er det armer og ben som går ut over når den som faller skal ta seg for. Må også ryggen kan få seg en lei smell.



Miljøplanen tar blant annet for seg hva vi kan gjøre for å forbedre vår egen miljøinnsats, fei for egen dør er oppfordringen.

-Det er viktig å bruke riktig redskap, tilpasset arbeidsoppgaven, sier Dag Sommer.

Det er ofte rutinepregede arbeidsoppgaver en utfører når ulykken skjer, oppgaver en kjenner godt og hvor en derfor fort kan bli skjodesløs og uforsiktig.

Færre skader

De siste årene er mye satt inn på å innrapportere alle arbeidsulykker for å unngå mørketall. Tallet på innrapporterte skademeldinger har likevel vært ganske stabilt fra 1990 - 92, med 15 - 17 skader. Men i år kan det se ut som om det skal bli en bedring. Fram til 6. oktober var det meldt om 6 arbeidsulykker med personskader. Fraværet de tre første årene har variert kraftig: 132 dager som det laveste i 1990 og 404 dager i 1991, det året som har registrert flest fraværsdager etter arbeidsulykker.

Fram til begynnelsen av oktober var det bare registrert 26 fraværsdager etter skade.

Men på grunn av at det i løpet av disse årene har vært en reduksjon i antall årsverk i vegvesenet er det ikke mulig å si noe om skadefrekvensen med det tallmaterialet som foreligger.

Verneombudene

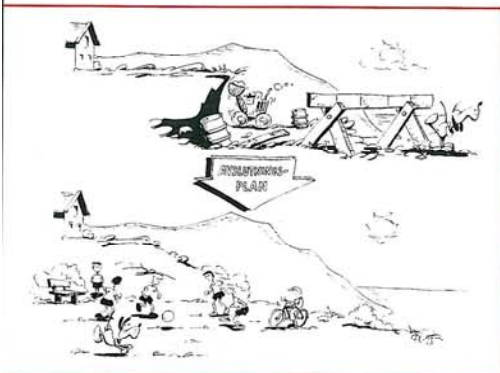
I arbeidet med sikring av arbeidsplassene spiller de lokale verneombudene en viktig rolle. De skal ivareta sikkerhetsinteressene til arbeiderne i området, på anlegget eller på kontoret. Ansvar for sikkerheten ligger hos arbeidsleder. Han kan samarbeide med verneombudene, som har en

grundig opplæring i sikkerhet og vernearbeid, slik at arbeidet blir lagt opp så sikkert som mulig.

På alle arbeidsplasser skal det være oppslag over hvem som er verneombud i området. Er du usikker på hvem som er verneombud for din arbeidsplass sjekk oppslaget. Verneombudene er dessuten utstyrt med en kjekk grønn button som forteller hvem som kommer.



Nestenulykke: En velhet hjullaster i grustaket i Paddeby. Denne gangen ble det ingen store skader, men marginene er små. (Arkivfoto: Vernetjenesten)



Alle massetak skal nå ha drifts- og avslutningsplan. Det er også en del av vegvesenets miljøplan.

Sterke... . . . forts fra side 11

fortalte om sine erfaringer, spesielt under prøveprosjektene med ledsagerstøttet opplæring. Om erfaringer som fortalte at foreldre som lærere ikke er flinke nok til å lære fra seg riktig, de er ustrukturerte i opplæringen og kan derfor gjør mange unødige feil. Overlates undervisningen og mengdetreningen til private kan foreldrene overføre sine feil til de unge. Da hjelper det ikke mye med mengdetrening.

-Læring er byggesteiner av erfaring. For å få bedre sjåfører må vi legge til rette for at nye sjåfører får mest mulig erfaring under trygge forhold, sa statssekretæren.

Utfordret kjøreskolene

-Arbeidsplassene på kjøreskolene raseres ikke fordi opplæringen legges om. Men kjøreskolenes svar på en omlegging må være kreativitet og innsats for å få nye kundegrupper. Hva med å lage undervisningsopplegg som kan gå over to år, utfordret Anne-Karin Saus og understreket at ledsagerstøttet opplæring også er en utfordring til kjøreskolene.

Siste: I forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet er det i det Reflexen går i trykken ikke blitt enighet om bevilgninger til ekstra stillinger til biltilsynet. Det er derfor usikkert om det blir en omlegging som foreslått og når den i tilfelle vil bli iverksatt.

Det er dessuten mulig at reformen ikke vil bli gjennomført fullt ut, flere ulike løsninger diskuteres og resultatet kan bli en delt løsning som gjør at hele eller deler av T/S-pakken vil bli beholdt.

Godt betalte vegarbeidere

Kjell Bjørn Minde tok 3. september i år doktorgraden på sin studie av de langsiktige endringene i lønnsomheten i investeringer i utdanning. En av hans konklusjoner er at forholdet mellom en lektors og en vegarbeiders lønn er dramatisk endret. Om forholdet mellom de to skulle være det samme i dag som i 1880-årene, måtte lektoren hatt en årslønn på minst én million kroner. Topplønnen for lektorer var om lag 225.000 kroner i 1990. (Økonomisk rapport 16/93)



Vegmester Ragnar Anthonen i Kirkenes (t.v) og ass.vegsjef Magne Skjånes har vært blant pådriverne i arbeidet med innføring av internkontrollhåndbøkene. I november ble resultatet presentert for alle i vegmesterområdet på en samling i Neiden. (Foto: Thorbjørn Mortensen)

INTERNKONTROLL

Så er det kommet i gang. Et stort arbeid er lagt ned for å samle alle lover og forskrifter som berører alt arbeide i Statens vegvesen i en internkontroll-håndbok. Nesten to år etter at forskriftene om internkontroll trådte i kraft er vårt system klart til å tas i bruk i det første vegmesterområdet.

Internkontroll (IK) er med det innført i Statens vegvesen Finnmark. IK, forklarer assisterende vegsjef Magne Skjånes, er en oppfølging av Arbeidsmiljøloven og en kvalitetssikring av arbeidsmiljøet.

-Det ble nedsatt en arbeidsgruppe bestående av personer med forskjellig bakgrunn fra vegvesenets virksomhet. Denne gruppen skulle lage et system som var tilpasset vegvesenet. Men at arbeidet skulle bli så omfattende som det har blitt, visste vi ikke da vi startet høsten 1991, sier Skjånes.

Usikkert arbeid

Da arbeidet ble startet opp var det ingen som helt visste hvordan arbeidet

skulle legges opp og de var usikre på hva det var de skulle lage. Etter hvert kom gruppa fram til at en slik internkontrollhåndbok må samle og ta opp i seg alle de prosedyrene og instruksene det er i vegvesenet. IK skulle være innført fra 1992, men det ble tidlig klart at det ikke var mulig å rekke det. Men det ble sagt at man oppfylte kravet dersom arbeidet var i gang i -92.

Håndbøkene

Alle aktuelle lover, forskrifter, instruksjoner, rundskriv og annet som regulerer arbeidet er samlet i håndbøkene. I alt er det laget fire permer for å samle alt stoffet og systematisere det slik at det skal bli et godt verktøy å bruke. Det har nødvendigvis blitt mye papirer, men for første gang er alt samlet på ett sted slik at det er mulig å dokumentere alle forhold.

-IK-systemet innebærer ikke noe nytt, men er en systematisk gjennomgang av alle gjeldende regler innen helse, miljø og sikkerhet i vegvesenet, sier verneleder Dag Sommer.

IK-systemet er nå introdusert i Kirkenes vegmesterområde. I løpet av 1994 skal det være innført og gjort kjent på alle arbeidsplasser i hele fylket.



Alle ble engasjert i arbeidet. Her diskuteres og noteres det under gruppearbeidene. (Foto: Thorbjørn Mortensen)

Fengende idébok

Førsteopplaget ble revet vekk da «Idébok» for trafikkisikkerhetsarbeid ble lansert. Nå er et nytt opplag klart fra trykkeriet og alle trafikkisikkerhetsinteresserte kan få sine idéer ved å lese årets "hit" fra Finnmark Fylkes trafikkisikkerhetsutvalg (FTU).

Lars Olav Farstad, FTU-sekretær og avd.ing. på planavdelingen ved vegkontoret, står bak teksten, mens Øystein Langdalen, tidligere avd.ing. på vegplanseksjonen, har illustrert boka.

-FTU vil inspirere til et lokalt trafikkisikkerhetsarbeid. Den som er nær problemene ser dem best og kan derfor ta et initiativ til å løse dem. Vi ønsker at kommunene skal lage lokale trafikkisikkerhetsplaner og målet med boka er å gi idéer til hvordan ting kan løses lokalt, sier Lars Olav Farstad.

Stor interesse

Interessen for boka har vært stor. Og ikke bare fra kommuner og organisasjo-

ner i Finnmark. Boka ble sendt vegkontorene i alle fylkene og organisasjoner som Trygg Trafikk (TT). Både fra TT og andre fylker kom det strålende kritikker og ønsker om flere bøker.

Boka er tenkt å fungere som en innføring i kommunalt trafikkisikkerhetsarbeid og en idébank. I bunnen ligger en oppfordring til engasjement fra hele kommunen slik at alle med et lokalt ansvar bevisstgjøres gjennom arbeidet med lokale trafikkisikkerhetsplaner.

Reinfjord

I boka er den lille, men typiske Finnmarkskommunen "Reinfjord" gjennomgangskommunen som ønsker å lage sin t/s-plan. Det er ikke så mange trafikkulykker i kommunen, men ulykkene kan være alvorlige nok. Under arbeidet med t/s-planen kommer det dessuten fram at det er en del nestenulykker i kommunen og mange følger seg utrygge langs vegene. Idéboka gir råd og vink om hvordan t/s-arbeidet kan organiseres og den gjennomgår ansvarsdelingen mellom de offentlige nivåer. Boka oppfordrer også til utradisjonell tenking omkring de lokale trafikkisikkerhetsproblemerne, enkle tiltak kan gjerne løse store problemer.



FTU-sekretær Lars Olav Farstad med den populære Idéboka for lokalt trafikkisikkerhetsarbeid. Boka er kommet i to opplag etter at det første fikk en strålende mottakelse.

Til slutt inneholder boka tips om hjelpemidler og lignende som kan være nyttig i arbeidet med lokale planer.

Boka er ført i en lett tone og Øystein Langdalens tegninger tar trafikkisikkerhetsarbeidet på kornet, med et lunt glimt. Denne kombinasjonen har nok bidratt til den varme velkomsten boka har fått. Idéboka kan fås ved å ringe tlf. 78 95 02 53.

Ny rekord i turisttrafikken på Nordkappsambandet

Sommertrafikken på fergesambandet Honningsvåg - Kåfjord på E-69 på veien til Nordkapp, har for fjerde gang i 90-årene notert rekordtrafikk! Det er satt nye rekorder for såvel passasjerer som transporterte personbilenheter. Personbilenheter er en størrelse fergesel-

skapene opererer med ved å regne alle biler om til personbiler, slik som busser og lastebiler. Skal man dømme ut fra fergetrafikken, kan det altså synes som om Nordkapp som turistmål er mer populært enn noen sinne. Det kan virke som om verden nå for alvor har oppdaget



hvilken perle Nordkapp er om sommeren. Og fortsetter turistene i stadig økende grad å strømme mot toppen av Europa, virker det lovent for lokalsamfunnet og den nye fastlandsforbindelsen med verdens lengste undersjøiske tunnel. Økningen skyldes hovedsakelig den store økningen i busstrafikken, og tildels bobiltrafikken, mens personbiltrafikken har gått tilbake.

Jan Stavik

Tallenes tale for sommertrafikken (juni, juli, august) for passasjerer og personbilenheter:

	1990	1991	1992	1993
Passasjerer	299.123	324.683	352.422	378.451
% endr.	2%	8,6%	8,5%	7,4%
Personbilenheter	82.959	86.465	90.113	92.322
% endr.	5%	4,2%	4,2%	2,5%



Enterprisene følges nøye opp. For alle kontrakter lages det kvalitetsplaner og det tas jevnlig prøver. På bildet er det Stein Gunleiksrud som tar prøver av asfalten ved Finnmark Asfalts dekklegging i Lakselv i sommer.

En var uhyøytidelige besöksrunde til avdelinger og seksjoner i vegvesenet har Reflexen denne gang tatt turen opp trappene til grus- og dekkeseksjonen på driftsavdelingen.



Dekke- og grusseksjonen består av f.v. oppsynsmann Steinar Gabrielsen, seksjonsleder Kåre Bruun og avd.ing. Stein Gunleiksrud. Svein T. Nilsen er stasjonert i vestfylket og kunne ikke være tilstede da bildet ble tatt.

Vinter på dekkeseksjonen: Etterarbeid, oppfølging og planlegging

Dekkeleggingen i Finnmark stopper opp på grunn av snø og kulde i begynnelsen av oktober. Dermed er det lett å tro at de ansvarlige for dekkeleggingen i Finnmark har rolige dager på kontoret fram til mai da det begynner å røre på seg igjen ute på vegene. Men slik er det ikke!

-Vinteren går for fullt til etterarbeid og oppfølging av årets dekkelegging og grusproduksjon. Vi går gjennom prøvene fra årets sesong sammen med laboratoriet og følger opp med reklamasjoner der det er gjort for dårlig arbeid. Dessuten begynner forberedelsene til neste sesong, forteller seksjonsleder Kåre Bruun.

Dekke- og grusseksjonen på driftsavdelingen har ansvaret for alle dekkeleggingkontrakter både for drift og anlegg og seksjonen har også ansvar for alle grusleveransene i vegvesenet.

At arbeidene som blir gjort i sesongen trenger oppfølging, det skjønner vi. I 1992 ble det, med stort og smått, levert reklamasjoner på fem av de 11 kontraktene som gikk ut.

-Også egenregiarbeidene følges nøye opp, presiserer Bruun.

Laboratoriet tar fortløpende prøver og vi klarer som oftest å rette det meste underveis i arbeidet, sier han.

Arbeidsdeling

Dekke- og grusseksjonen på vegkontoret har fire ansatte. Kåre Bruun er seksjonsleder og med seg har han avd.ing. Stein Gunleiksrud og oppsynsmennene Steinar Gabrielsen og Svein T. Nilsen. Oppsynsmennene har ansvaret for grusproduksjonen i hver sin del av fylket, Svein T. i vest og Steinar i øst. Svein T. Nilsen ivaretar dessuten seksjonens interesser i arbeidet på asfaltverket og har ansvar for dekkelegging i egenregi. Steinar Gabrielsen leder arbeidet med overflatebehandling og tar seg også av ansvaret med oppfølging av entrepriser.

Kvalitetsplaner

1993 har vært et merkeår for seksjonen. For første gang er det utarbeidet kvalitetsplaner for alt av dekkelegging og grusproduksjon.

-Vi er blitt flinkere til å formulere, stille og sikre krav til kvalitet på arbeidet og produktene vi leverer til våre oppdragsgivere, anleggs- og driftsavdelingen, mener Stein Gunleiksrud.

Nytt er også at det må utarbeides drifts- og avslutningsplaner for grustak som Statens vegvesen fester.

-For å få lov til å åpne et nytt grustak må vi i dag ha drifts- og avslutningsplaner for taket. Det vil si at vi planlegger hvordan taket skal drives, hvor i taket det skal tas ut masse og hvor mye, samt at vi planlegger hvordan det skal se ut når vi avslutter arbeidet. Det kan for eksempel være sletting av sidene, beplantning og fjerning av adkomstveg, forklarer Kåre Bruun.

Forverret dekke

Hvert år måles jevnhet og spor i dekket i fylket. Det danner grunnlaget for dekkefornyingsprogrammet, som hele tiden oppdateres med 10-årsplaner.

-For å komme med et lite hjertesukk til slutt: Vi har beregnet at for å oppfylle minimumskravene i normalen til dekkestandard hadde vi trengt 56 millioner kroner til dekkefornyning neste år. Men vi må klare oss med 24 millioner. Det betyr at vi ikke klarer å dempe opp for nedbrytningen og at dekket forverres år for år. Vi kan legge nytt dekke og utbedre de verste skadene, men vi kan ikke gjøre noe med de grunnleggende problemene som oftest er å finne lenger nede i vegoverbygningen, sier seksjonsleder Kåre Bruun.

Fast dekke for første gang

Det er blitt en nytelse å kjøre fra Kirkenes til Varangerbotn. 20 år med anleggsarbeid er over og vegen har for første gang fått fast dekke på hele strekningen. Kirkenes, et av de største samfunnene i Finnmark, har endelig fått en skikkelig forbindelse langs vegen til resten av fylket.

Det står igjen noe restarbeid med rekkverk og andre mindre oppgaver, men anleggsarbeidene regnes nå i hovedsak for å være fullført. En strekning på 12 mil er endelig fullført.

Full ombygging

Vegen mellom Kirkenes og Varangerbotnen er i løpet av de 20 årene



ne anleggsarbeidene har pågått blitt bygd helt om. Det har vært mange utfordringer på vegen, bunnløse myrer og leire som har dukket opp på steder der en minst kunne forventet og gjort at tiden har gått veldig fort og pengene rullet ut.

-Det er først de siste årene vi har fått så store bevilgninger til E6-anlegget at vi har kunnet drive en rasjonell anleggsdrift, sier anleggssjef Arnljot Holder ved vegkontoret.

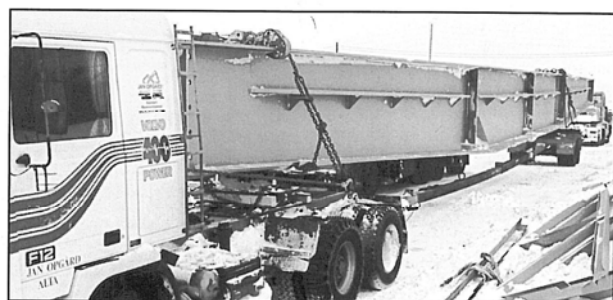
Nå framstår vegen i all sin prakt. Vegbanen er utvidet, bæreevnen styrket og humpene borte.



Det er stor forskjell på gammel og ny veg på E6 i Sør-Varanger. Fremdeles kan du se rester av den gamle vegen og forundre deg over at det har vært vegen til Kirkenes.



Leira på veg opp av pælene. 3-4 meter steg leirpølsene til værs før de la seg over på iden og brakk av. (Foto: Bjørnar Larsen)



Solide dimensjoner på brua. (Foto: Bjørnar Larsen)

BRU PÅ LEIRFØTTER

1500³ isopor er brukt i landkarene på Klokkerelv bru ved Buggøfjord på E6 i Sør-Varanger. Brua er blitt et enestående byggverk i Finnmark, der den står trygt på 25 meter pæler i et 55 meter dypt lag med blåleire.

Pælene i landkarene står 25 meter ned i leira. Det er såkalt åpne pæler som blir holdt på plass av friksjonen mot leira. Inne i de åtte pælene er det nå 10 meter leire og 15 meter armert betong.

-Hadde vi brukt vanlige spisse pæler ville de ha fortrent massen og vi kunne risikert at leira ble flytende og ikke ville klart å holde brua oppe, forteller overingeniør Bjørnar Larsen.

"Leirepøls"

Da de hule pælene ble satt ned måtte leiren som fylte dem fjernes. Først ble det prøvd med vann og sug for å få den bort.

Men leiren var tørr og fin og ikke til å rikke. Da ble det prøvd med trykkluft ned i pælene. Og dermed løsnet det. Opp av rørene kom leiren i tre til fire meter lange "pøls". De sto høyt til værs før de bikket over til siden og brakk av.

For ikke å belaste grunnen med all leiren unødig mye er det lagt ut i alt 1500m³ isopor i fyllingene.

ERK-arbeid

Bruarbeidet er utført som ERK-arbeid av Statens vegvesen etter at anbudsrunden ble vunnet. Da anbudene ble åpnet viste det seg at vegvesenet lå godt under nærmeste konkurrent. Bjørnar Larsen sier at arbeidene dessuten er utført godt innenfor kontraktsummen.

Klokkerelv bru var det siste store prosjektet på E6 i Sør-Varanger før vegen mellom Kirkenes og Varangerbotnen var ferdig i høst. Brua har et spenn på 40 meter og erstatter den gamle brua som var bygd på trepæler.

BEDRE NORKYNVEG

Men fortsatt må helårsveg vente

Finnmarks problemveg nr. 1 er i full gang med en ny vinter, men også en ny vår. Fra Stortinget kommer det signaler om flere midler for å gjøre Norkynvegen til helårsveg. Så langt er den tatt inn i Norsk Veg- og Vegtrafikkplan (NVVP) for 1994-97 med 25 millioner kroner og det har vært forslag om å øke bevilgningen ytterligere.

Den oftest brukte setningen vinterstid i NRK må være "Det er kolonnekjøring på strekningen Bekkarfjord Hops-eidet". Sist vinter var det brøytesesong i ni måneder. Måneder med kolonnekjøring og stengte veier. Befolkningen og næringslivet på Norkyn venter utålmodig på helårsveg, men de må nok vente noen år til. I NVVP er veien ført opp med 25 millioner kroner, men på grunn av at det er en omstendelig prosess å få utarbeidet og godkjent planene vil ikke arbeidet kunne starte på en god stund enda.

-Vi skal ha ferdig plan for helårsveg for seks kilometer av den vanskeligste strekningen i løpet av 1994, forteller avd.ing. Knut Bersaas på planavdelingen.

-Det er beregnet å koste 25 millioner kroner og vil bedre forholdene for de 3.000 som bor på Norkyn, men det vil altså ta litt tid, sier han.

Utbredninger

I sommer har vegvesenet utbedret deler av veien. Over en strekning på 600 meter er veien lagt om. Den er flyttet 70-80 meter bort fra den tidligere linjen for å få en bedre utnyttelse av værrets egen snørydding.

På 10 steder med vanskelige skjæringer er det utvidet slik at det er blitt snøprofil. Det betyr at det er ryddet plass slik at snøfreseren kan kjøre på siden av veien når det skal ryddes. Knatter og andre hindringer i terrenget er fjernet slik at vinden ikke bremses, slipper snøen og fyller igjen vegbanen.

Snørydding

Utbredningsarbeidet startet midt på sommeren, men det var likevel nødvendig å rydde bort store mengder snø før arbeidet kunne begynne. Brøytekanterne var på vinteren sju til

1 år har det vært gjort noen utbedringer for å bedre forholdene vinterstid. På en av de vanskeligste strekningene er veien flyttet for å gi plass til snøprofil og det er lagt flere snuplasser slik at kolonnene skal få muligheten til å snu hvis det blir for vanskelig å komme over fjellet.



Det måtte fjernes store mengder snø før arbeidet med ny veglinje kunne begynne. I 14 dager ble det fraktet snø en veg og masse tilbake.

åtte meter og i den nye linjen for veien hadde det samlet seg en skikkelig haug på nedsiden av den gammelvegen. Noe fra naturen selv, men ikke minst var det snø som var lagt ut på siden av veien etter snøryddingen i den lange brøytesesongen. Alt dette måtte bort før arbeidet kunne starte, det var ikke tid til å vente på at solen skulle smelte snøen. I 14 dager midt på sommeren holdt de på for å fjerne all snøen, bilene kjørte snøen bort og fraktet masse til veien med tilbake.

I tillegg til snøprofilene som er laget og veien som er flyttet er det også bygd fem store snuplasser for kolonnene.

-Været kan skifte så fort her på Norkyn at det kan være forsvarlig å starte kolonnen, men så kan den likevel bli tvunget til å stoppe, forklarer anleggsleder Haile Hansen.

Fra Norkyn kjører det mange trailere som skal frakte fisk fra fiskemottakene og ut i verden.

-Snuplassene har vi bygd for at kolonnen skal få muligheten til å snu på en forsvarlig måte. Veien er så smal og når den dessuten fylles av snø blir det vanskelig å snu med store kjøretøy. Mens vi venter på helårsveg vil dette hjelpe slik at vi unngår farlige situasjoner under ekstremt vanskelig vinterforhold, sier Haile Hansen.

Petter Smart fra Alta

Jan Roald Knutsen er kåret til Petter Smart 1993 i Finnmark. Tittelen er den lokale forslagsordningens hederspris for årets beste forslag. Knutsen, som arbeider på verkstedet i Alta, får prisen for en forbedring av en snøfreser for brøytekanter. I tillegg til den første premieren på 3.400 kroner han fikk for forslaget, får han 1.000 kroner ekstra for Petter Smart-prisen.

Finnmark fortsetter å gjøre det bra på forslagsfronten.

-Vi fortsetter der vi slapp i fjor da vi ble nest beste forslagsfylke, sier Kurt Stormo, sekretær i forslagsnemnda til Reflexen.

-I fjor kom det inn i alt 19 forslag, fram til midten av

november hadde vi fått 16 forslag til bedømming, forteller han.

Flotte premier

Seks av forslagene er premiert med gavekort og ekstra lønn. Det er gitt ut 14.800 kroner i gavekort og ekstra lønn. Det er noe mindre enn i 1992 da det ble gitt premier for totalt 20.500, men så har det ikke vært en topputbetaling på 10.000 kroner dette året, som det var i fjor.

I tillegg til de store premiene vanker det også en kopp til "kvalifiserte" forslag. Det vil si at forslagene vurderes og forslagsnemnda finner gode får en "Petter Smart-kopp" som kvittering. Av de 16 forslagene som har kommet inn i 1993 har hele 15 fått kopp! Likevel er det en eksklusiv gjeng som an samles rundt kaffebordet med slike kopper. Enkelte forslagsstillere er riktig flinke og har sendt inn mange forslag. De flittigste kan snart dekke kaffebordet for



Ved å bygge om utkasteren til fresen har Jan Roald Knutsen forbedret utkastingseffekten og man unngår dessuten at utkasteren går i tet når snøen er våt.

gjestene med "Petter Smart-kopper". Og det sier jo noe om interessen.

Sjefsoppfinneren

Årets Petter Smart, Jan Roald Knutsen, får prisen for en forbedring i effektivitet og anvendelighet av kantfreser 568-16. Freseren blir brukt til fresing av brøytekanter, men den var vanskelig å bruke blant annet fordi den gikk tett når snøen var våt. Den var konstruert slik at det ble stor motstand når snøen skulle kastes ut og dermed gikk den tett.

Ved å bygge den om til en C-form og utstyre den med to hydrauliske sylindere med en elektrisk styrt vender kan utkasteren nå styres fra førerplassen og reguleres fra loddrett stilling til 45°. Dette har også utvidet bruksområdet for fresen ved den kan brukes på vanlige måte på parkeringsplasser og veier. Forbedringen er spesielt merkbar ved at det er blitt lettere å styre snøen fra fresen, for eksempel når den brukes i Alta tettsted der det er mange hensyn å ta. Også ved opplasting av snø på bil er det nå blitt en forbedring, ved at det er blitt enklere å styre snøen inn i bilkassen.

Iderikdom

Kurt Stormo understreker også den gode fantasien, iderikdommen og engasjementet i Statens vegvesen som arbeidsplass som ligger bak mange av forslagene.

-Jeg synes veldig mange av forslagene viser et engasjement i vegvesenet som er helt unikt. Forslagene viser at våre ansatte er opptatt av å utnytte vegvesenets ressurser best mulig og kommer med forslag til forbedringer på steder der det kan være ressurser å spare. Det imponerer og er en god støtte i arbeidet med forslagsnemnda, sier Kurt Stormo.

Skiltvedlikehold

Mange forslagsstillere har kommet med idéer om hvordan en kan unngå at vegskiltene bøyer seg og samler

Koppen

En meget eksklusiv kopp er kvitteringen fra forslagsnemnda til forslag med substans. Alle forslagsstillere får ikke en slik kopp, men at naboen ved kaffebordet har en slik betyr heller ikke at han har fått pengepremier fra forslagsnemnda.

-Koppen sender vi ut som et bevis på at vi nemnda synes det er et godt forslag. Men for at vi skal gi pengepremier stilles det dessuten krav om iderikdom, egeninnsats og arbeid og nytteverdi for vegvesenet, forklarer Kurt Stormo.

-Vi kan virke selektive og egenrådige i våre vurderinger, men har valgt bevisst å legge listen for å gi en kopp høyt, sier han.

Forslagsnemnda, Audun Berg, Inge Fred Dervo, Kjell Kjæring og Kurt Stormo vil gjennom Reflexen takke for alle gode forslag i året som har gått og ønske alle i vegvesenet i Finnmark en riktig god jul og et godt nytt forslagsår.

Koppen, som er laget av Porsgrund Porselen, bærer innskriften: At jeg har noe i toppen, Det beviser koppen.

Så kom med forslag, denne koppen kan bli din!

– Sikre wirerekkverk!

Men driftsavdelingen vil også prøve andre rekkverkstyper

Driftsavdelingen ønsker å sette opp alternative rekkverkstyper flere steder i Finnmark etter at det er gjort gode erfaringer i en forsøksperiode med wirerekkverk på to strekninger på Båtsfjordfjellet. På strekninger med mye snødrev fungerer tradisjonelle skinnerekkverk som snøfangere og skaper problemer for brøytingen av vegen.



Wirerekkverket har vist seg langt bedre enn vanlig skinnerekkverk på snøutsatte strekninger, på de to strekningene på Båtsfjordfjellet samlet det seg minimalt med snø sist vinter og det ble dermed mye lettere å rydde vegen for snø. Men wirerekkverkene krever cirka 1 meter vegskulder utenfor rekkverket. Et alternativ til dette kan derfor være stålørersrekkverk, som også er ettergivende og bedre enn de tradisjonelle rekkverkene der det er mye snødrev. Stålørersrekkverkene er stivere og

– Alle rekkverk er farligere for motorsyklister som velter på vegen, sier Overing, Jan G. Johansen. Etter de gode erfaringene på Båtsfjordfjellet ønsker vegvesenet å sette opp andre typer rekkverk på flere strekninger der brøytingen blir vanskelig på grunn av at snøen samler seg. (Faksimile fra Reflexen nr. 2/93.)

trenger derfor ikke like mye vegskulder.

Ikke farligere

I forrige nummer av Reflexen ble det reist spørsmål om wirerekkverk er farligere for motorsyklister enn det tradisjonelle skinnerekkverket (se faksimile). Overing, Jan G. Johansen på driftsavdelingen mener at wirerekkverk ikke er farligere for motorsyklister enn andre typer rekkverk.

– Motorsyklister er svært utsatt dersom de velter eller kolliderer med rekkverk, uansett om det er skinn-, wire- eller stålørersrekkverk, sier Johansen til Reflexen.

Vegdirektoratet opplyser at to typer wirerekkverk er testet og godkjent for bruk etter omfattende utprøving hos Våg- og Trafikinstituttet i Sverige. Godkjenningen er en avveining av alle rekkverkets egenskaper, også konsekvenser for motorsyklister.

Skli langs vegen

I de fleste tilfeller med motorsykkelulykker velter sykkel. Dermed skli både fører og sykkel langs kjørebanelen. De vil derfor gli under wirene eller skinna og treffskader vil oppstå i møte

med rekkverkstolpen eller terrenget utenfor vegen. Kjøres det rett på et rekkverk vil de som sitter på trolig kastes av sykkel og ut i sideterrenget.

– Wirerekkverk er derfor ikke mer usikre enn andre rekkverkstyper, mener Jan G. Johansen.

– I tillegg til på Båtsfjordfjellet er wirerekkverk brukt på mer trafikkerte strekninger som E6 utenfor Oslo og på Strynefjellsvegen med gode erfaringer. I Vegdirektoratet regner de med at bruken av wirerekkverk etterhvert vil bli vanligere, spesielt på motorveger og høyfjellstrekninger med snødrevproblemer, forteller han.

Blir vanlig?

I Finnmark er det mange strekninger med partier der det lett samles snø og hvor det også må være rekkverk. Driftsavdelingen har vurdert flere steder som kan egne seg for oppsett av alternative rekkverk, deriblant på E69 før Skarsvågkrysset. Vegsjefen er også interessert i å redusere snøsamlingsproblemene som lett oppstår ved vanlige skinnerekkverk og ønsker å erstatte skinnerekkverkene på snøutsatte problemstrekningene i Finnmark, med andre rekkverkstyper.

Hallingkastet - 94:

Finnmark vant igjen - selvfølgelig

Det er blitt en tradisjon i Statens Vegvesen at vegfolk fra hele landet den første helgen i oktober møtes på Gol til idrettsdyst og sosialt samvær. Finnmarks dame- og herrelag har tradisjonelt satt sitt preg på denne begivenheten. Dette året var ikke noe unntak, hverken på eller utenfor håndballarenaen.



I de innledende kampene på fredag ble "våre helter" fraktet til Ål med buss. Damelaget møtte Vegdirektoratet og Nord-Trøndelag. Til tross for god innsats og godt humør ble disse lagene et nummer for store forjentene våre. Spesielt fjorårsvinnerne fra Vegdirektoratet viste samspill og kvaliteter som vi ble imponert av. Det viste seg senere i turneringen at de uten nevnevordige problemer forsvarte tittelen fra i fjor.

Herrelaget møtte i innledningen Vegdirektoratet og Aust-Agder. Finnmark, som vant turneringen i fjor, viste gode taktik og vant overbevisende disse kampene. Akershus, som vant en annen gruppe, var motstander i sluttspillet. Heller ikke dette var noe problem, 10-2 ble resultatet.

Spent foran finalen

Etter at det sosiale samværet ble kraftig prioritert fredags kveld var det flere som var spente på om laget ville holde formen til semifinalen mot Telemark. Bevares, Telemark hadde et solid mannskap og ledet sogar ved halvtid. Om det var kondisjonen eller rutinen som gjorde utslaget lar vi stå åpent, men faktum er at Finnmark vant semifinalen 6-4 etter en spennende kamp.



Etter den suverene seieren i vegmesterskapet i håndball er Finnmarks herrelag tilbake i hverdagen, nærmere bestemt Vadsø ungdomsskoles aula der bedriftsserien i Vadsø arrangeres. Her er deler av laget som vant Hallingkastet med hjemmeførende forsterkninger. Bak f.v. Egil Hellesø, Knut Busk, Bjørn Eriksen og forsterkningene etter Hallingkastet Trond Skorstad og Tor Arne Morken. Foran (f.v.) Willy Johansen, Kjell Johnsen og Asle Persen. I tillegg til disse bestod laget med årets vognmestre i håndball av Odd Walter Hirsivaara, Rolf Matti Reisanen Fred O. Guthu, Johnny Michelsen og Frank Rødal.

Finnmark var dermed klare for finalen, som i fjor. Motstanderen var også den samme, Rogaland.

I fjor vant Finnmark finalen 10-8.

Tynt hår og kulemaker

En anonym tilskuer til herrefinalen mellom Finnmark og Rogaland var før kampen ikke i tvil om utfallet. Unge, spenstige og tilsynelatende atletiske Rogalendinger skulle møte et gjeng Finnmarkinger med langt tynnere frisyre og antydning til svakt bulende tillegg hengende lett over shortsanten. Vedkommende tilskuer ante at det måtte bli røtt parti; og det ble det.

Etter at det var relativt jevnt i starten, fikk Finnmarkingene virkelig spillet til å gli. Anført av Odd Walter Hirsivaara (driftsavd.) og Bjørn Eriksen (anlegg) ble det raskt klart hvor seieren skulle

havne. Rogalendingene måtte nok en gang se seg slått, og sifrene 14-6 taler vel for seg selv.

Sosialt

Resultatene er bare en liten del av Hallingkastet. Godt over 400 vegvesenansatte som i løpet av en hektisk helg hvert år kommer sammen på Gol, er en viktig tradisjon å ivareta. Vi som kommer langt nordfra gjenopplever tidligere Hallingkast sammen med kollegaer fra hele landet, og sannelig oppdager vi at det kommer noen nye også.

Odd Walter var med på sitt 10'ende Hallingkast. Parhestene Kjell Johnsen og Willy Johansen kom ut av tellinga en gang på slutten av syttiåra, men de blir vist bare yngre og yngre.

Hallingkastet ble arrangert i år for 22 gang, og det blir helt sikkert ikke den siste.

I skyggen av Krøsus, Holler-utvalg og vi vet ikke hva, er det godt at noe fremdeles er ved det samme.

✶ Knut Busk

Engasjementet er på topp også i den hjemlige serien. Her er Veiva i angrep mot Finans, en motstander som ga Veiva så god motstand at laget fra vegvesenet denne gang tapte kampen!

Gult blir HVITT

på vegene våre i framtida, ser det ut som. Det gjelder den hittil gule midtlinja. I Vegdirektoratet arbeides det nå med å finne ut hvor mye man kan spare ved å gå over fra to til en farge. Ved å gå over til en farge vil standarden på vegmerkingen heves, da kan nemlig midt- og kantlinje merkes samtidig. Tofargesystemet kan heller ikke sies å ha noen trafikksikkerhetsmessige fordeler, og dermed kan systemet ha utspilt sin rolle.

Bedre bompengeøkonomi med lavere rente

Nedgangen i rentenivået fra 1992 til i dag, innebærer at bompengeselskapenes utgifter vil bli redusert med 250 millioner kroner i 1994.

Av 27 bompengeprosjekter på riksvegnettet i Norge ser det nå ut til at 21 nedbetales tidligere, eller til samme tid som forutsatt i Stortingets behandling av prosjekterne.

Skulle rentenivået stige til "gammelt" nivå etter 1994, vil de 21 bompengeselskapene likevel kunne nedbetale sin gjeld som planlagt.

Selskapenes kostnadsbesparelser vil komme trafikantene til gode.

Hvis realrentenivået holder seg lavt i flere år framover, kan det bli aktuelt å "fryse" bomtakstene som ellers ville blitt justert i takt med prisstigningen, sier underdirektør Terje Westlie ved økonomiavdelingen i Vegdirektoratet.

I tilfelle må dette vurderes opp mot redusert innkrevingsperiode for hvert enkelt prosjekt.

Ny Luovtejjakka bru

Arbeidene med ny bru over Luofjok i Tana er nå godt i gang. Den gamle brua har vært en skummel opplevelse for mange bilister, særlig på vinterføre når det virkelig er smalt og glatt.

Mange har holdt god fart inn mot brua, og på grunn av det og en krapp kurve med en derpåfølgende bratt bakke ned mot en smal bru, har det vært mange ulykker og nestenulykker.

Når nybrua er ferdig vil det være en skjæring gjennom bakken på nordsiden av brua og vegen vil gå 3-4 meter lavere enn i dag for å få en jevnere bakke ned mot brua.

Linjebygg fra Trondheim har fått oppdraget med å bygge brua, mens vegvesenet bygger vegen. Arbeidene skal være ferdig og vegen kjørbart som-



meren, men vegen vil ikke være ferdig med dekke og alt før i august-september.

Samtidig med at det bygges nytt vil brua også omdøpes til Luovtejjakka bru etter det samiske stedsnavnet. (Foto: Yngve Øverli)

Skjerp dere!

Til neste år, altså 1994, skal vi i Nord-Norge samarbeide om en kampanje for å redusere utforkjøringsulykkene i landsdelen. Vi har så alt for mange av disse.

Utforkjøringsulykkene utgjør mellom 30-40% av alle ulykkene med personskade i landsdelen. De fleste ulykkene skjer i sommermånedene og aldersgruppen 18-25 år dominerer. Stor fart er ofte en medvirkende årsak.

For å nå fram må vi ha en logo/slagord som fanger. Den skal brukes på

en lang rekke virkemidler, - plakater, T-skjorter, kinoreklame og mye, mye mer i hele Nord-Norge.

Hjelp oss, - og du vil bli "belønnet". Og det forslaget som blir fremmet som Finnmarks forslag til kampanjeslagord vil bli premiert!!!

Vil du vite mer - ta kontakt med info.konsulent Steinar Sværen på tlf. 78 95 01 08 eller FTU-sekretær Lars Olav Farstad på tlf. 78 95 02 53.

Forslaget sendes Statens vegvesen, Vegkontoret, info.tjenesten, Postboks 608, 9801 Vadsø INNEN 24. JANUAR 1994

Lykke til!!!!!!!

RDS -vegmeldinger på NRK

Trafikkmeldingssystemet RDS (Radio Data System) er tatt i bruk på NRK-radio. Det er nå mulig å motta aktuelle trafikkmeldinger på NRK uansett radiokanal, og til alle døgnets tider.

NRK og Statens vegvesen samarbeider om dette unike tilbudet til lytterne. Via data får NRK oppdatert trafikkmeldinger til mottakere med moderne RDS-radioer.

Trafikkmeldingene sendes i utgangspunktet i Norgeskanalen P1. Der kan alle som lytter få slike meldinger uansett alder og type på radioen.

RDS-signalene sørger imidlertid for at meldingene vil bryte gjennom i de andre NRK-kanalene samtidig. Signalene kan til og med bryte inn ved kasset/CD-avspilling, hvis man ønsker det.

For å benytte seg av RDS, må man ha en spesiell radiomottaker. Foreløpig er det solgt rundt 50 000 av disse bilradioene i Norge. Det er viktig og merke seg at ikke alle RDS-modeller gjør det mulig å få trafikkinformasjoner i alle tre kanaler. En såkalt EON (Enhanced Other Network) - funksjon må være inkludert i radioen.

Vegsjef i 20 år

I begynnelsen av desember kunne vegsjef Geir Johnsen feire sine første 20 år i vegsjefstolen i Finnmark. Siden 1973 har han ledet Statens vegvesen i Finnmark gjennom mange og lange vegutbygginger.



Bevilgningene til vegbygging har steget en del siden han begynte i stillingen, men også kravene til kvalitet, ledelse og den tekniske utviklingen har forandret hverdagen i vegvesenet. Da Johnsen tiltrådte stillingen la han opp en plan for hvordan vegnettet i Finnmark skulle bygges ut. Rekkefølgen på utbyggingen har stort sett blitt fulgt, kanskje med et lite unntak av FATIMA, som etter Johnsens prioriteringsliste nå blir bygd litt for tidlig. Men som han sa i et intervju med Finnmarken.

-Jeg er ikke i mot noe vegprosjekt. Det er tross alt min oppgave å bygge veier i Finnmark.

Kjører langt, reiser mye

Ingen vegsjef i Norge har kjørt så mye i tjenesten, men så er da også Finnmark et fylke der alle er avhengige av bilen. Det er mange år siden Reflexen markerte Johnsens første million tjenestekilometer. Hvis vi dessuten legger til alle de flyreisene som går med for å delta i møter, konferanser og slikt sørpå må vegsjefen ha tilbakelagt flere kilometer på reisefot enn de fleste.

Og 20 år som vegsjef skal bli flere. Geir Johnsen var landets yngste vegsjef da han begynte i 1973 og han har enda ikke fylt 60. Så vegsjefen fortsetter ufortrødent videre på sin utbyggingsplan for Finnmark, nå skal FATIMA bli ferdig og så kan han fortsette for å fullføre utbyggingsplanen han la i 1973.

Pensjonister

Kristian Lilleng ble pensjonist 1. oktober

Arthur N.F. Johnsen gikk av etter 20 år i etaten fra 1. november

Oddvar Markussen går av 1. januar 1994 etter 17,5 år i vegvesenet

Slutt for Birgers vegkryss

Reflexen slutter med kryssord. De siste gangene har det vært få svar på kryssordet. Hva den manglende interessen for kryssordløsning skyldes vet vi ikke, men faktum er at de siste gangene har det ikke kommet noen svar fra vegvesenet i Finnmarks egne ansatte, og på kryssordet i det siste nummeret kom det bare ett svar.

Siden interessen for kryssordløsning synes å være borte beklager redaksjonen at vi må ta det bort, men vi henviser i stedet alle kryssordinteresserte til kryssordet i Vegen og vi, Donald Duck eller andre blader.

Den siste vinneren ble:

Odd Iversen

Haugesund vegstasjon

Kvaløyt. 3

5500 Haugesund

Siden det bare var en deltager og han hadde rett løsning får han begge premiene, 5 flax-lodd og en flott t-skjorte fra vegvesenet i Finnmark.

Reflexen takker alle kryssordløpere for interessen og Birger Berg for en utmerket innsats med å lage kryssordene. Før vi setter helt strek for kryssordene skal vi likevel ta med rett løsning på kryssorden i Reflexen 2/93. Takk for nå!

Personalnytt

Jan Stavik har begynt som økonomikonsulent på vegkontoret. Stavik er siviløkonom fra Bodø og har tidligere arbeidet på fergekontoret i Vegdirektoratet.

May Britt Dahl har begynt som juridisk konsulent på vegkontoret. Hun er Cand.jur fra Bergen og har arbeidet ett år på Finnmark Fylkesskattekontor.

Ove T. Arnesen skal vikariere for Svein Roska som stabsleder på anleggsavdelingen fram til Storfjell-tunnelen er ferdig i desember 1994.

Wenche Skorstad har tatt stillingen som tegneleder ved vegkontoret.

FATIMA-staben:

Oppbyggingen av FATIMA-staben har startet, og foreløpig er følgende klare for å starte opp på FATIMA:

Kåre Furstrand, prosjektleder. Stasjoneres i Vadsø i første fase, men skal overføres til Honningsvåg senere.

S	A	M	H	E	N	S	H	E	L	T	N	I	N	G
A	L	E	R	A	L	I	B	I	N	U				
M	I	N	S	T	A	R	V	I	N	Ø				
M	E	N	E	U	R	A	S	L	I	T	S			
E	E	I	E	R	K	U	L	E	N	E	B			
N	I	S	E	B	L	E	K	E	R	K	L	E		
S	K	B	E	L	E	D	S	T	A	S				
V	I	E	R	G	K	S	I	S	P					
E	S	U	R	A	U	L	A	N	K	L	U			
R	U	F	S	E	V	A	R	G	I	T				
G	S	E	I	V	E	R	P	E	D	A	L	T		
E	T	U	I	L	A	R	I	D	K	E				
L	U	K	S	S	E	N	S	P	R	E	L	L		
S	T	E	K	T	E	S	A	K	E	N	E	S		
E	R	E	R	O	B	R	E	R	N	E	E			

Per B. Johnsen, i dag prosjektleder på E6 i Langfjorden, blir fra 1. februar anleggsleder for vegbygging på FATIMA.

Harly Johansen er midlertidig anleggsleder fram til 1. februar og går etter det inn i prosjektstaben.

Per Kling Mathisen blir fra 1. februar oppsynsmann på FATIMA og stasjoneres i første omgang i Kåfjord.

Torvald Tretteskog har allerede begynt som oppsynsmann med plassering i Kåfjord.

Bjørn Eriksen er ansatt som prosjektmedarbeider i staben, foreløpig plassert i Vadsø.

Vi gratulerer

September

16. Åge Pedersen, 50 år

27. Alf Steinar Wickstrøm, 50 år

Oktober

20. Edmund Henriksen, 50 år

November

1. Kasper Kristiansen, 60 år

Desember

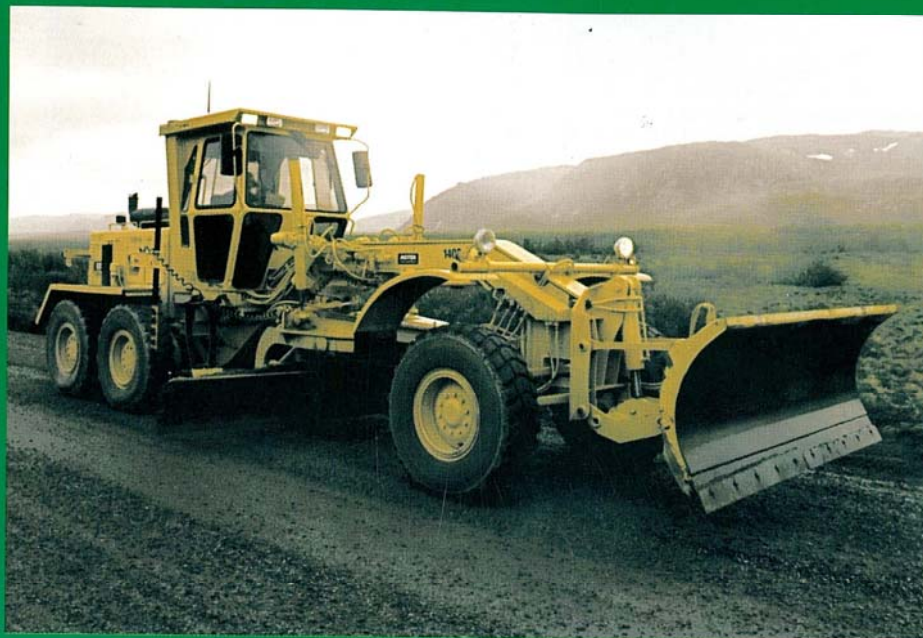
6. Johan Kaaby, 50 år



Statens vegvesen
Finnmark

C

Returadresse:
Statens vegvesen Finnmark
9800 Vadsø



Reflexen ønsker alle lesere
en god jul
og et godt nytt år!