



**Statens vegvesen
Finnmark**

C

Resirkulering av skilt

Når vi kjører langs vegene er det ikke til å unngå å legge merke til at et og annet skilt

har fått seg en kilevink slik at de er både skjeve og skakke. Hvor blir det av disse skiltene som før eller seinere må skiftes ut?

Skiltparken er etterhvert blitt ganske stor, og omfatter et sted i mellom 12.000 og 15.000 skilt. Levetiden på skilt er i

gjennomsnitt 10 - 12 år, og det skiftes derfor årlig skiftes ut rundt 1000 skilt i fylket. Dette representerer en anseelig mengde metall som absolutt har sin verdi. Det ville derfor vært for galt å kjøre dette på søppeldynga, og det foreligger derfor en avtale om at metallet skal hentes for resirkulering. Utrangerte skilt samles derfor inn og lagres på vegstasjonene, der de blir hentet hvert 2. - 3. år.

I påvente av henting er det midlertidig noen som sørger for alternativt bruk av skiltene. For eksempel som brannisolasjon i badstua. (Foto: Jan G. Johansen)

Returadresse:
Statens vegvesen Finnmark
9800 Vadsø

Nytt fra personal I

Fred O. Guthu, leder for personal har den siste tiden hatt mange jern i ilden, først som utlån til KRØSUS-prosjektet og siden halvt på utlån til det samme. Dette har ført til mye farting, men det er likevel uklart om han på sin veg har krysset datolinjen.

I et skriv fra KRØSUS-prosjektet i forbindelse med skjemaopplæringen som ble gjennomført i vår står det nemlig:

"Det har kommet ut et skriv fra Fred O. Guthu datert, 32.12.93 hvor man spesifiserer mer i detalj hvordan det legges opp og hva som gjelder fra 01.01.94."

Brudd på kommaregler skal vi ikke henge oss opp i her, det er vanskelig nok for alle, men det er bemerkelsesverdig hvordan Fred O. og KRØSUS-prosjektet har tatt alle virkemidler i bruk for å få systemet på beina innen fristen.

Nytt fra personal II

De fleste kan ha behov for å spe på inntekten en gang i mellom, forbruket står ikke alltid i stil med inntekten. Slik var det også for Rita Seipajervi på vegkontorets personalseksjon, men hun burde nok ha sjekket tariffen først, før hun slo til på tilbu-

Det var nemlig ikke mye å bli rik av, det som ble utbetalt. Men det var kanskje alt som var igjen etter at fylkeskommunens reiseutgifter var belastet regnskapet.



Nyttig trafikk tips

Mens vi venter på om Hammerfest skal få Finnmarks første lyskryss eller om det blir Norges nordligste miljøgate kan vi jo komme med et tips til trafikkdirigering fra et annet sted langt mot nord.

I delstatshovedstaden i Alaska skal nemlig to svarte gorilla-dukker med blinkende tenner og ubestemmelige glis sørge for omdirigering av trafikken mens gatene blir utbedret. Gorillaene sitter oppå en tønne, er iført gul bowlerhatt, oransjetripet vest og gule hanske og holder fram et lysskilt som vekselvis sier "stopp" eller "kjør sakte".

Undersøkelser har vist at folk ikke blir så irriterte som når de må stanse for vanlige signallys. Dette kan de le av, sier Jim Merrill i Alaskas transportdepartement. Ed Flanagan, fra fagforeningen til de som vanligvis steller med omdirigering av trafikk, synes ikke det er noe særlig å le av.

REFLEXEN

Bladet til Statens vegvesen Finnmark

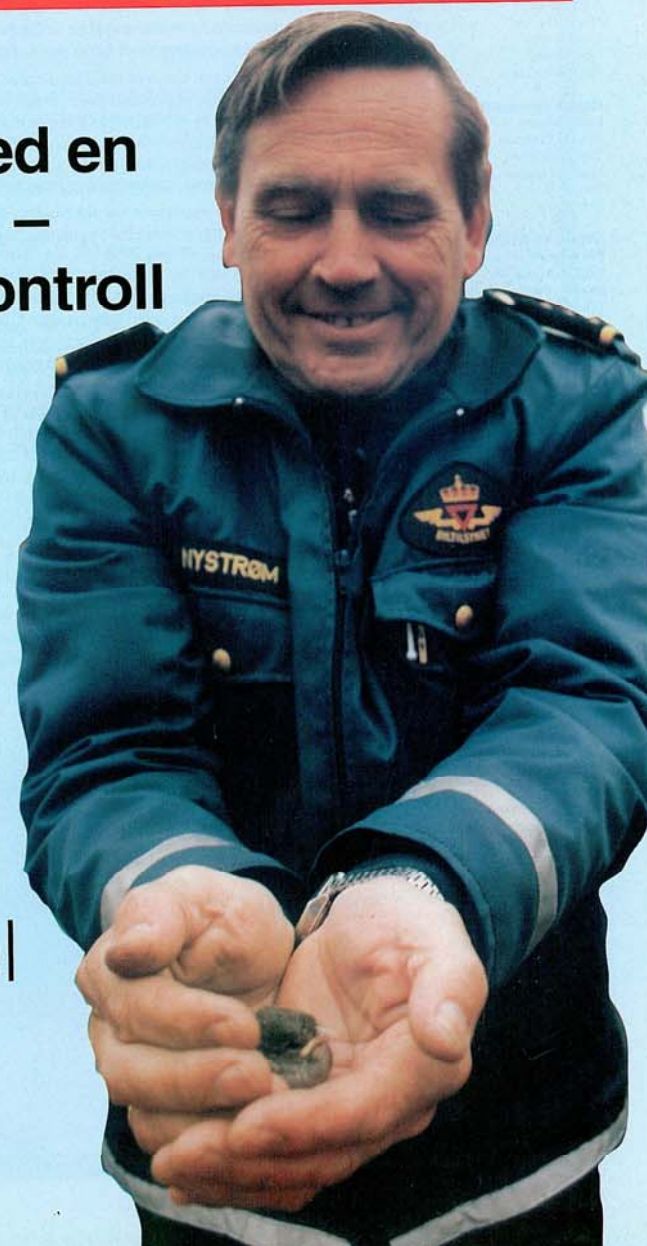
Nr 3 - 1994

Miljøuka:

Biltilsynet med en fugl i hånden – og utslippskontroll av trafikken



Skilt med sjel



**Statens vegvesen
Finnmark**

Redaktør: Steinar Sværen

Bidragstyttere i dette nummer:

Hjalmar Steinnes
Torgeir Strand
Bjørn Eriksen
Lars Olav Farstad
Frank K. Jensen
Per Ivar Hagala
Kåre Furstrand
Hugne Hansen
Svein Roska
Lene Mürer
Per Morten Lund

Redaksjonsråd

Leder: Magne Skjånes
Øystein Pettersen
Tove Gabrielsen
Frank K. Jensen
Torgeir Strand
Helen Moe

Utgitt av Statens vegvesen Finnmark

Båtsfjordvegen 18
9800 VADSØ
Telefon 78 95 01 08
Telefax 78 95 33 52

Trykk og layout

Trykkforum Finnmark AS
9800 VADSØ
Opplag 1700

Forsidebildet

Stort bilde: En fugl i hånden er bedre enn ti på taket. Leif Nystrøm tok hånd om en liten spurvunge som forfrossen fløy inn i biltilsynets kontrollbil under miljøuke. (Foto: Steinar Sværen)

Lite bilde: Statens vegvesen har satt opp kopier av gamle kilometermerker mellom Vadsø og Varangerbotn. (Foto: Steinar Sværen)

Innholdet i Reflexen står for artikkelforfatterens regning og gir ikke nødvendigvis uttrykk for Statens vegvesen Finnmarks holdning.

Tips Reflexen

Telefon 78 95 01 08
Telefax 78 95 33 52

Innhold

Malebil på uvant oppdrag	2
Det nye Vegvesenet – leder	3
Fatima-sommer	4
Alta – et forsøk verdi	7
Gjennomslag på Storfjellstunnelen	8
Trafikkfelle fjernet i Luftjøk	9
EØS-kontroll hos Biltilsynet	10
Stødig på rattet	11
Fra diktator til katalysator	12
Skilt med sjel	14
Førerkort på data	16
Bråstopp i Midnattssol	17
Bli bedre kjent med Alta vegstasjon	18
Høy premie for håndbok	19
Det nye Vegvesenet	20
Fylkenes organisering	21
Stor oppslutning på allmøter	22
Miljøuke	23
Footballskampen	24
Vegcupen '94	25
Sølv til Willy	26
Personality	27

Vegvesenets malebil på uvant oppdrag

I sommer fikk vegvesenets nye malebil prøvd seg i uvante omgivelser da driftsavdelingen ble bedt om å rette opp merkemalingen på Vadsø lufthavn. En privat entreprenør hadde prøvd å gjøre jobben, men da kommunen ikke ville godkjenne arbeidet ble Statens vegvesen kontaktet.

Selv om den nye male bilen egentlig er for stor til å legge merkemaling på flyplasser har vegvesenet flere ganger blitt bedt om å gjøre jobben. Men i følge Kjell Kjæring er det første gang vegvesenet har tatt på seg et slikt oppdrag.

–Merkingen på rullebanen og oppstillingsplassen var utrolig skeive og ujevne. Da kommunen ikke ville godkjenne entreprenørens arbeid ble vi kontaktet. Male bilen var øst på og vi tok jobben, forteller Kjell Kjæring.

–Men oppdraget var ikke enkelt med vårt store utstyr. Til vanlig er bilen forhåndsprogrammert for vegmaling, og vi måtte derfor styre arbeidet manuelt, forklarer han.

Sprang på siden

Mens Truls Nilsen og Jon Ivar Andreassen styrte henholdsvis maleutstyret og bilen, måtte Kjæring løpe ved siden av og signalisere når og hvor det skulle males. Utfordringen var å male riktig i lengderetningen, bredden var ikke noe problem, men de uvante lengdene på malingen måtte styres for frihånd. Men utfordringen gikk greit, og Vadsø kommune ble til slutt fornøyd.

Truls Nilsen, Kjell Kjæring og Jon Ivar Andreassen hjalp Vadsø kommune ut av knipen med skeiv oppmerking på Vadsø lufthavn. Siden flyplassen ikke var stengt under arbeidet måtte de stoppe hver gang et fly skulle lande og ta av.

Male bilen er ikke programmert for flyplassmaling, så Kjell Kjæring måtte løpe ved siden av og signalisere start og stopp, mens de to andre styrte bil og maling.

Steinar Sværen

Male bilen er ikke programmert for flyplassmaling, så Kjell Kjæring måtte løpe ved siden av og signalisere start og stopp, mens de to andre styrte bil og maling.

Truls Nilsen (t.v.), Kjell Kjæring og Jon Ivar Andreassen (t.h.) hjalp Vadsø kommune ut av knipen med skeiv oppmerking på Vadsø lufthavn.



Det nye vegvesenet – alle kan bidra

Alle har sikkert fått med seg at arbeidet med å forme et nytt Statens vegvesen pågår, men veldig mange lurer nok på hva vi kan gjøre. Når jeg i denne sammenhengen sier vi, så mener jeg både Statens vegvesen Finnmark, men også hver enkelt ansatt hos oss.

Det er helt klart at mye vil bli avgjort på sentralt hold. Når dette leses så foreligger nok resultatene fra de sentrale forhandlingene, og det er nå de virkelig store oppgavene for oss alle i Statens vegvesen Finnmark starter. Det er et klart ansvar for oss som sitter i prosjektledelsen på vegkontoret å bidra til en bredest mulig medvirkning fra de ansatte i fylket, men det er samtidig et ansvar som påligger hver enkelt å bidra i arbeidet der de ser muligheter for det.

Jeg er forberedt på at jeg i løpet av det året jeg skal jobbe med prosjektet Det nye Vegvesenet vil få en god del kritikk, og det vil bli stilt mange spørsmålsteget ved måten ting blir gjort på. Dette er helt naturlig og det er viktig at kritikken og spørsmålene kommer. Uten dette vil ikke vi få en god prosess i vårt fylke, og resultatet vil således også bli dårligere enn det kunne blitt. Jeg setter derfor stor pris på all kritikk, positiv og negativ – det vil hjelpe oss til å gjøre en bedre jobb med formingen av Det nye Vegvesenet.

Det jeg imidlertid ikke setter pris på, og som jeg håper vi kan unngå, er at folk kritiserer uten at dette når frem til de riktige personer. Alle må være voksne nok til å bruke de kanalene som er tilgjengelige for å få frem sine spørsmål eller komme med konstruktiv kritikk av det arbeidet vi gjør. Har du slike spørsmål, eller du føler at informasjonen er for dårlig, så ta kontakt enten med din nærmeste overordnede, din avdelingskontakt eller din tilfellsvalgte. Gjør du det så vil dette nå frem til oss som jobber med prosjektet til daglig, og nettopp dine tanker/meninger vil kunne være med å forme det nye Statens vegvesen Finnmark fra og med 1. juli neste år.

Når dette leses har vi nylig gjennomført en runde med allmannamøter i fylket. Dette er viktige møter for at alle skal være sikret lik muntlig informasjon fra oss, men dette er møter med færre deltakere, der mulighetene for å få til en god dialog er større. Vi håper på masse invitasjoner til møter i passende fora der vi kan diskutere det vi holder på med – det er oss alle det gjelder.

Som dere skjønner så tror jeg at vi alle sammen har muligheter til å yte noe i det arbeidet som pågår, og det er viktig at alle utnytter sine muligheter for å gi sitt bidrag.

Det trenger vi!

Per Ivar Harila
prosjektleder

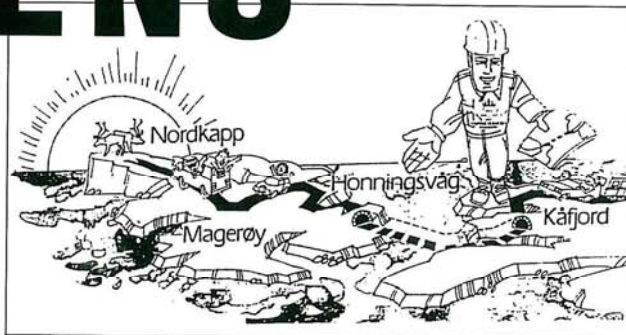
INTENS

Fatima-sommer

Arbeidet har pågått intenst på Fatima-anlegget i hele sommer. Det er nå «kjørbar» anleggsveg helt fram til tunnelpåhugget i Vesterpollen, 6,5 kilometer fra Kåfjord. Godt og vel 40 arbeidere har stått på siden slutten av mai for å gjøre anleggsvegen ferdig før vinteren legger sitt favntak over området.

Forskjæringen inn mot tunnelpåhugget i Vesterpollen er også ferdig, og dermed står alt klart for entreprenøren når drivingen av den undersjøiske tunnelen starter neste vår.

Anleggsleiren i Kåfjord har i sommer vært full av folk, og også ute på plassen har mange rigget seg til med campingvogner. Arbeidet på Fatima har gitt arbeid til mange og Statens vegvesen har i tillegg til egne folk tatt inn en rekke korttidsarbeidere og dessuten engasjert maskiner og maskinførere fra vestfylket. Totalt er det 33 soverom i anleggsleiren og i tillegg har det vært 10-11 campingvogner på utsiden. De siste som kom til ute i Kåfjord var bru-



gjen som kom fra arbeid i Alta. I begynnelsen av august startet de opp arbeidet med Kåfjordelvb bru, en standard bru til 3 millioner som skal stå ferdig i november.

Lang reise

På veganlegg i Finnmark har de fleste lang reise, men den som har lengst veg til arbeidsplassen er likevel skytebasen Bjørn Erik Kroken fra Vinstra, midt i Sør-Norge. Han reiser dit han blir engasjert, og kom til Kåfjord fra arbeid på Oslotunnelen. Ute på anlegget traff Reflexen Kroken mens han sammen med finnmarkingene Geir Olaussen og Gunnar H. Kristensen holdt på å gjøre klar neste salve.

—Jeg liker å komme til nye steder og reise og oppleve noe i arbeidet, forteller Bjørn Erik Kroken.

—Jeg har vært mange steder i landet på anleggsarbeid. Arbeidet er jo ganske likt, men man opplever alltid noe nytt, sier han, før arbeidet må fortsette.

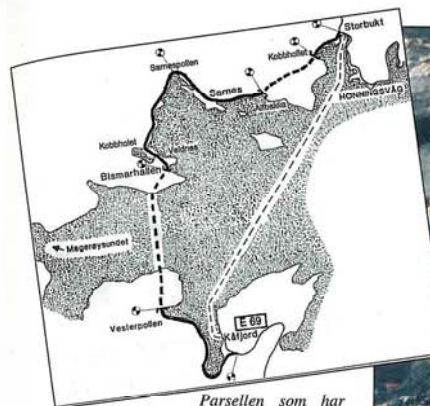
Det er et tungt arbeid å bære fram dynamitten i ulendt terreng og lade alle hullene. Men rutinert etter en liten pust

starter de forberedelsene til en ny salve.

—Her på anlegget har vi heldigvis tatt i bruk såkalt «miljø-dynamitt». Tidligere fikk vi på grunn av de kjemiske stoffene alltid vondt i hodet når vi arbeidet med dynamitt. I den typen vi bruker her er disse tatt bort, og vi har fått et mye bedre arbeidsmiljø, forteller Kristensen, Kroken og Olaussen, mens de begynner ladingen av hullene.

Vanskelig veg

Arbeidet med anleggsvegen har hele tiden ligget foran skjema, til tross for vanskelige grunnforhold å arbeide i. Fjellet som blir tatt ut i linjen er glimmerskifer som sprekker opp, knuses og blir til støv når det kjøres over. På anlegget har det vært mellom 50.000 og 60.000 kubikkmeter ubrukbar masse mer enn beregnet. Det har gjort at den delen av arbeidet har tatt mer tid enn forutsatt og ført til at det har blitt mye mer kjøring av masser enn først forutsatt. Glimmerskiferen har ført til støvplager når vegen har tørket opp og maskiner eller vind har virvlet opp støv, mens når den har blitt for fuktig



Parsellen som har vært under arbeid i år går fra Kåfjord til Vesterpollen.

har den forvandlet vegen til gjørme!

Anleggsveg: 24 millioner

På adkomstvegen fra Kåfjord til Vesterpollen er det planlagt brukt 24 millioner kroner i år. Men det er bare en brøkdel av det som skal brukes på Fatima neste år, da den tunge investeringen i den undersjøiske tunnelen begynner. 120 millioner i totalforbruk regner prosjektleder Kåre Furstrand med at det skal brukes neste år.

Men nå i høst trappes arbeidet allerede ned, og arbeidet i Kåfjord skal legges ned før vinteren. De arbeiderne som blir igjen gjennom vinteren skal over til Magerøya og begynne med fjellarbeid på parsellen Kobbhollet 2 – Storbukt, det vil si langs dagens kommunale veg fra Honningsvåg-fjellet til Storbukt. I alt vil 15-16 mann ha arbeid med dette gjennom vinteren.

Videre arbeid

Prosjektleder Kåre Furstrand forteller at anbudsutlysningen for den undersjøiske tunnelen vil skje i begynnelsen



Bjørn Erik Kroken (i midten) har lang arbeidsveg fra Vinstra til Kåfjord og Fatima-anlegget. Han trives godt i selskap med vegvesenets folk i nord og er godt fornøyd med samarbeidet med Gunnar H. Kristensen (t.v.) og Geir Olaussen fra Finnmark. De har for første gang tatt i bruk «miljø-dynamitt» i Finnmark, en dynamitt som har bedret arbeidsforholdene for dem som arbeider med sprengning. Nå får de ikke automatisk vondt i hodet etter arbeid med dynamitt, slik det var før.

av desember og at det tas sikte på anbudsåpning i midten av februar. Valg av entreprenør vil være klart i midten av april, og entreprenørens arbeid med riggstart regner han med kan være i gang i mai neste år.

Vegvesenets arbeid sommersesongen neste år vil bli bygging av kai på Sarnes på forsommeren, og deretter oppstart på anleggsveg begge veger fra Sarnes. For å få anleggsmaskinene ut til Sarnes vurderes det nå forskjellige

transportløsninger, og forsvarer med landgangsfartøyer og prammer fra kystverket er mulige løsninger for maskintransporten.

Neste år vil det dessuten også bli noe arbeid i Kåfjord for å gjøre anleggsvegen ferdig med overbygningsslag og bølrelag. Da vil det bare være slitelaget igjen før det er fiks ferdig veg til Vesterpollen.

Steinar Svøren



Det er et flott syn når salva går! Bjørn Erik Kroken fyrer av, og stein og jord går i lufta. Etterpå er det bare stille og lukten etter sprengningen river i neseborene.

Foreløpige høydepunkter for Fatima

1993:

28. mai:

Stortinget vedtar å gjennomføre byggingen av Fatima

13. juli:

Statens vegvesen starter de første arbeidene med anleggsriggen i Kåfjord

29. september:

Samferdselsminister Kjell Opseth foretar det første spadesticket i Kåfjord

4. november:

Innflytting i mannskapsriggen. Fram til da ble det pendlet med ferge hver dag fra Magerøya

Senhøstes:

Arkeologiske funn fra Sarnesområdet blir bekreftet å være mer enn 10.000 år gamle. Kan det være den eldste bosettingen i Norge?

1994:

17. mars:

Samferdselskomiteen får en orientering om Fatima under besøket i Honningsvåg

Sommeren:

Opptopping i driften, høy aktivitet gjennom sommeren

8. juli:

Uhell under lossingen av sprengstoff på kaia i Kåfjord. 300 – 400 kg dynamitt faller på sjøen i fergebåsen. Det fører til at fergetrafikken må stoppes og det blir lange køer. Etter flere timers sonderinger av dykkere er all dynamitten tatt opp og fergetrafikken kan igjen gå normalt

4. august:

Ras utløst i en fjellskråning i arbeidsområdet. Ingen kom til skade

8. august:

Forsøk på nedbomming av rasstedet uten resultater

8. august:

Arbeidet med Kåfjordelva bru begynner

9. august:

Enighet om at midlertidig atkomst i sjøkanten nedenfor rasstedet

12. august:

De første anleggsmaskinene framme ved tunnelpåhugget i Vesterpollen

29. september:

Forhåndsbefering i forbindelse med anbud på den undersjøiske tunnelen.



Påhugget til den undersjøiske tunnelen i Vesterpollen. Fjellet er rensket og gjort klart til arbeidet med selve tunnelen begynner til neste vår. (Foto: Kåre Furstrand)



Over Kåfjordelva ble det satt opp en midlertidig bru for å få maskinene over elva og arbeidet på veien i gang. Selv om den bare er midlertidig måtte den dimensjoneres solid med tanke på trafikken den skulle tåle. (Foto: Steinar Sværen)

«Farlig» anlegg?

Den hektiske sommeren på Fatima-anlegget har også ført til et par dramatiske, men heldigvis aldri farlige hendelser. Det har vært både løpsk dynamitt på sjøen og ras i arbeidsområdet.

Størst oppsikt vakte det da det første dag i fellesferien havnet mellom 300 og 400 tonn dynamitt på sjøen under lossing på fergekaia i Kåfjord. Det var leverandøren av dynamitten som var uheldig, et uhell som førte til at fergeleiet måtte stenge i flere timer mens dynamitten ble plukket opp.

Midt i den travleste turisttrafikken førte det til lange køer på begge sider av Magerøysundet, og en stund kunne det for langveisfarende minne om hjemlige køer på steder med mye mer trafikk enn det er på Europaveg 69.

Ras

En måned senere gikk det et ras i en skråning mens arbeidet pågikk like nedenfor. Arvid Røttem merket raset ved at det kom småstein ned der han holdt på med bulldoseren. Han kikket opp og så at løsmassene var i siget. Han fikk hevet doseren i revers og rygget unna. Heldigvis var det aldri virkelig farlig, siden raset ikke kom så langt ned som der han holdt på.

Området regnes fortsatt som usikkert og det ble gjort forsøk på å sprengte løs det som er løst, men anleggsleder Harly Johansen regner med at massene nå har satt seg. Veggen er lagt lengre ut i området slik at den kommer utenfor rasområdet.

Raset førte også til at Repvåg kraftlag må flytte kraftlinjen som skal gå fram til en trafokiosk for strømforsyningen til den undersjøiske tunnelen

Det rasfarlige området er merket og veggen er lagt utenom. Men fortsatt regnes det som usikkert i området.

Trygg Trafikk har for alvor satt kommunalt trafiksikkerhetsarbeid på sin dagsorden. Gjennom prosjektet «Kommunalt trafiksikkerhetsarbeid mot år 2010» skal en komme fram til hvordan kommunene best kan arbeide for å få ned ulykkestallene. I prosjektet inngår «Altaprosjektet» som ett av fem prosjekter. At Alta pekte seg ut som en av de fem forsøkskommunene er ingen overraskelse. Det har i lang tid vært god kontakt mellom Alta kommune og Trygg Trafikk. Kommunen viser vilje til å satse på trafiksikkerhet.

Våren 94 opprettet Finnmark fylkes trafiksikkerhetsutvalg (FFTU) ei arbeidsgruppe bestående av fylkeskommunens samferdselsavdeling, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og FFTU. Gruppen fikk i oppgave å komme med forslag til hvordan Alta kommune best skal løse sitt trafiksikkerhetsproblem.

Arbeidsgruppen avsluttet arbeidet sitt i august 94. Første synlige resultat av arbeidet er opprettelsen av en toårig engasjementstilling som trafiksikkerhetsmedarbeider i kommunen.

Økt engasjementet

«Altaprosjektet» har som hovedmål «Å bidra til økt frivillig engasjement i det lokale trafiksikkerhetsarbeidet». Dette skal skje gjennom utprøving forskjellige måter å engasjere forskjellige grupper i lokalsamfunnene på i det som kalles lokalt trafiksikkerhetsarbeid. Det er viktig å komme fram til hva som er folks syn på trafiksikkerhet og hva som skal til for å få det frivillige trafiksikkerhetsarbeidet lenger fram i lyset. Det er spesielt utfordrende å finne ut hvilke virkemidler som kan brukes for å få økt engasjement.

Kommunene er viktige i kampen mot trafikkulykkene. Det kommunale trafiksikkerhetsarbeid er et av satsingsområdene i Finnmark fylkes trafiksikkerhetsplan. Alta er vekstkommunen i Finnmark, og det er derfor en utfordrende kommune å jobbe med også i trafiksikkerhetssammenheng. Det har vært stor enighet i arbeidsgruppen om at en måtte få opprettet en stilling som trafiksikkerhetsmedarbeider i kommunen, for på den måte å kunne ta seg arbeidet med en helhetlig trafiksikkerhetsplan.

Alta – et forsøk verdt!



Trygg Trafikk starter sammen med Alta kommune, Statens vegvesen og FFTU et forsøksprosjekt i Alta, Finnmarks mest ulykkesbelastede kommune. Det skal tilsettes en trafiksikkerhetskoordinator i kommunen. (Illustrasjonsfoto: Torgeir Strand)

Trafiksikkerhetsplan for Alta

Det har lenge vært arbeidet for å få til en trafiksikkerhetsplan for Alta. Men kommunen har ikke sett seg i stand til å lage en slik – uten ekstra tilførsel av ressurser og kompetanse. Midlene som blir satt inn i prosjektet og avgjørelsen om engasjere en trafiksikkerhetsmedarbeider vil sette kommunen i stand til endelig å gjennomføre det, sier Ketil Nystrom, sekretær i Trygg Trafikk i Finnmark.

Alta kommune skal søke FFTU om 100.000 kroner i økonomisk bidrag til «TS-plan for Alta». Statens vegvesen har allerede gått inn med 75.000 kroner til dette prosjektet. Ved å samkjøre de

to prosjektene vil en få en bedre utnytting av ressursene og trafiksikkerhetsplanen kan bli bedre.

Sponset av oljeselskap

Trygg Trafikk har gjennom bidrag fra et oljeselskap sikret finansieringen av «Altaprosjektet». Det er satt av totalt 130.000 kroner, av dette skal 30.000 brukes til evaluering. Midlene vil bli utbetalt i samråd med styringsgruppa og FFTU.

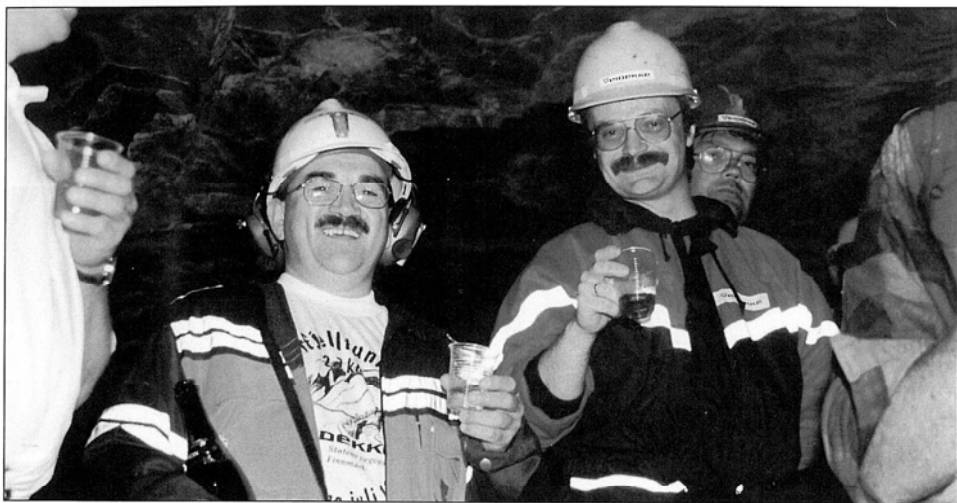
Om to år skal «Altaprosjektet» evalueres. Det vil da vise seg om det vi får til i Alta har overføringsverdi til andre kommuner.

Lars Olav Farstad

Tidsplan for «Altaprosjektet»

Prosjektet starter den 18. oktober med et møte hvor prosjektgruppen, prosjektleder og andre sentrale trafiksikkerhetsfolk deltar. Milepælene i prosjektet er i satt opp;

30. september 1994	Prosjektgruppe er opprettet
18. oktober 1994	Oppstartmøte
31. januar 1995	Utkast prosjektplan ferdig
28. februar 1995	Prosjektplan ferdig behandlet av Alta kommune og FFTU
24. og 25. april 1995	Rapportering på Trygg Trafikk landsmøte
31. oktober 1995	Prosjektet avsluttes
31. mars 1996	Evaluering ferdig



Byggeleder Svein Roska og anleggsleder Ole Morten Okkenhaug fra Vegdekke skåler fornøyd etter gjennomslaget på tunnelen. (Foto: Hugne Hansen)

Gjennomslag på Storfjelltunnelen!

Gleden var stor i Storekorsnes og på Nyvoll på solskinsdagen 14. juli da det endelig ble gjen-

nomslag på Storfjelltunnelen. Vegsjef Geir Johnsen tente lunta på gjennomslagssalven, og så snart støvet hadde lagt seg sprang champagnekorkene som startsignal på festen. Etter den første feiringen inne i tunnelen inviterte dessuten bygdelagene på Storekorsnes og på Nyvoll til en skikkelig bygdefest med lagesuppe, kaker, kaffe og brus.



Vegsjef Geir Johnsen fikk æren av å tenne salven som åpnet fjellet mellom de to tunnelinngangene. (Foto: Svein Roska)

Flaggene vaiet i bygdene og mer enn 200 gjester deltok i feiringen, som ble avsluttet med dans på kvelden. En sikrere veg mellom bygdene var virkelig verdt å feire! Til minne om dagen fikk

dessuten alle som deltok en t-skjorte med motiv fra Storfjellet som tunnelen nå går gjennom.

På festen sørget vegsjef Geir Johnsen spesielt å takke brøytesjåførene som i alle år har arbeidet på vegen, og vært med på å spare liv når de med sine kjennskaper til fjellet har stengt vegen. Tilbakemeldingene har til vegkontoret fra sjåførene om ras og stengte veger har også viktige opplysninger i kampen for å få tunnelen.

Vegsjefens erfaringer

At strekningen er rasfarlig har vegsjefen også fått oppleve. Da han i vinter var på befaring på anlegget sammen med folk fra plan- og anleggsavdelingen gikk det et mindre ras mens de var på Nyvollssiden. Dermed fikk de oppleve det som har vært bygdefolkets hverdag og mareritt.

Men ikke nok med det. På veg mot Alta gikk det et nytt ras, på vegen mot Leirbotn. Det tok noen timer før vegen var ryddet og vegsjefen fikk syn for

Trafikkfelle fjernet: Ny bru i Luftjok



En stund kunne en se kvalitetsforskjellen mellom den nye og den gamle brua. Men i slutten av august ble gamlebrua (foran) tatt bort. Nå er det ingen ting som minner om den gangen Luftjok bru var noe de i Tana skremte ungene med.

En virkelig trafikkfelle ble fjernet fra finnmarsvegene da den nye brua i Luftjok på riksveg 890 i Tana kommune ble tatt i bruk i sommer. Den gamle brua som ble bygd i 1954 var veldig smal. For trafikken på veg mot Tana bru gikk vegen dessuten etter en krapp sving bratt ned mot brua. På vinteren har det vært mange ulykker ved brua, men heldigvis uten at liv har gått tapt.

Det er ikke mye som minner om et av Finnmarks farligste steder på vegen etter at den nye brua nå er tatt i bruk og det er bygd 700 meter ny veg. Den gamle brua ble tatt bort i slutten av august slik at heller ikke den kan stå som en påminnelse om hvordan det var. Nå går vegen i en slak sving inn mot brua.

segn for at det også er andre rasutsatte steder på vegen.

Høy presisjon

Tunnelarbeid er et skikkelig presisjonsarbeid, og entreprenøren Vegdekke kan være godt fornøyd med en «bom» på sju millimeter etter å ha arbeidet seg i alt 2,7 kilometer gjennom fjellet. Men arbeidet har fortsatt også etter fasten, og i dag er de ferdige med sålerensk i tunnelen, slik at vegsålen er klar, og portalen er ferdig støpt.

Ferdig til jul

Rassikringstunnelen som skal sikre vegen mellom de to bygdene skal være ferdig før jul. Byggeleder Svein Roska forteller til Reflexen at hvis vinteren begynner til normal tid vil de også klare å legge fast dekke på vegen før tunne-

Selve brua har kostet 3,2 millioner kroner, mens opprettingen av vegen har et kostnadsoverslag på 6 millioner. For å få rettet opp det farlige punktet er den nye brua hevet kraftig i forhold til slik den lå før. I bakken inn mot brua er vegen lagt fem meter ned slik at det nå går nesten rett beint.

—Det har vært mange som har takket oss for at det endelig har blitt ny bru her i Luftjok, forteller oppsynsmann Isak Henriksen. Han leder nå innspurten på vegvesenets eget arbeid med vegen etter at entrepnrfirmaet Linjebygg ble ferdig med selve brua.

—Vegbygginga har gått greit og vi skal være ferdige i slutten av september, men vi har flyttet mye masse. I alt har vi flyttet 50.000 kubikkmeter for å få vegen slik vi ville ha den, men så har det jo også blitt bra, smiler Henriksen.

Steinar Svøren

len åpnes for trafikk. Tunnelen skal dessuten vannsikres med såkalte Peskumplater, slik at vannet blir ledet ned i sålen.

Arbeidsulykke

Under arbeidet med portalen inntraff en alvorlig arbeidsulykke da en arbeider for en underentreprenør falt ned under arbeid og fikk alvorlige bruddskader i beinet.

—Jeg vil ikke spekulere i årsaken til ulykken, men det er både beklagelig og trist når slikt skjer, sier Statens vegvesens byggeleder Svein Roska.

Etter hvert har det blitt uvanlig med ulykker under tunnelarbeid, men det fritar oss ikke for å være forsiktige. Det blir gjerne alvorlig hvis noe først skjer, sier han.

Steinar Svøren



Helga Ingebrigtsen fra bygdelaget på Nyvoll ledet an i festen. Endelig skal det bli sikrere å ferdes mellom bygdene. (Foto: Svein Roska)

Hyppigere kjøretøy-kontroller i hall

I september var de første tungbilene inn til teknisk kontroll som følge av EØS-avtalen. Kjøretøy med kjennemerke som ender på 9, var til kontroll i september.

Både biltilsynet, autoriserte bilverksteder, bilorganisasjonene og enkelte bussverksteder kan kontrollere de mange tusen kjøretøyene som etter hvert må inn. Det er imidlertid biltilsynssjefen som skal foreta den formelle godkjenningen av kjøretøyet, uavhengig av hvilket organ som har gjennomført kontrollen. Bileieren må selv betale for kontrollen, og prisene bestemmes av kontrollorganene. I tillegg har eierne ansvaret for at kontrollsedlene blir sendt til biltilsynssjefen i fylket. Dersom man ikke greier å få godkjent kjøretøyet innen tidsfristen, vil det bli begjært avskiltet.

I år begynner det altså tungbiler, busser, drosjer og ambulanser som skal inn, alt ettersom hvilket tall kjennemerket deres ender på, etter det samme systemet som det var for avlesing av kilometertellere. Biler som har kjennetegn som slutter på 1 skal inn i januar, 2 i februar og så videre.

Neste år utvides kontrollordningen. Da vil eiere av varebiler måtte bringe kjøretøyene sine inn til teknisk kontroll. Varebilene skal imidlertid ikke inn til kontroll hvert år. I likhet med personbileiere, som kommer med i 1998, vil man måtte bringe bilen inn til sjekk annet hvert år – første gang fire år etter førstegangsregistreringen hos biltilsynet.

–Mer kontroll - bedre standard
Vegdirektør Olav Søfteland er sikker på at den nye kontrollordningen er en fordel for samfunnet.

–Hensikten med den nye ordningen er å bedre kjøretøystandarden og dermed øke trafikksikkerheten. Hyppigere kontroller gir sikrere biler. Samtidig bidrar kontrollordningen til å jevne ut konkurransevilkår i transportnæringen, sa han da han presenterte det nye opplegget. Han fastslo at denne nyordningen er en konsekvens av EØS-avtalen

BILTILSYNETS PRISER

Personbiler	
(ambulanser, drosjer):	250 + mva.
Tilhengere:	300 + mva.
Biler forøvrig:	450 + mva.



Biltilsynet og Yngvar Pedersen skal konkurrere om EØS-kontrollene av blant annet mini-busser, slik som denne. (Illustrasjonsfoto, Steinar Sværen)

som stiller helt bestemte krav til kontroll av kjøretøy.

Biltilsynet inn i en ny epoke

Den nye ordningen bringer biltilsynet inn i en ny epoke. For første gang blir det full konkurranse om kontroll av tyngre kjøretøy i hall. Fra nå kan bileierne velge om de vil benytte biltilsynet, testestasjoner eller godkjente verksteder ved sjekk av bilen.

–Mangedoblingen av antall kontrollør gjør at myndighetene ønsker å

involvere flere parter i virksomheten, sier vegdirektøren.

–Det gir kundene bedre tilgjengelighet og frihet til å velge kontrollinstans. Samtidig er det viktig å påse at kvaliteten på kontrollene opprettholdes, sier Søfteland, og frykter ikke at biltilsynet vil miste for mange av kundene.

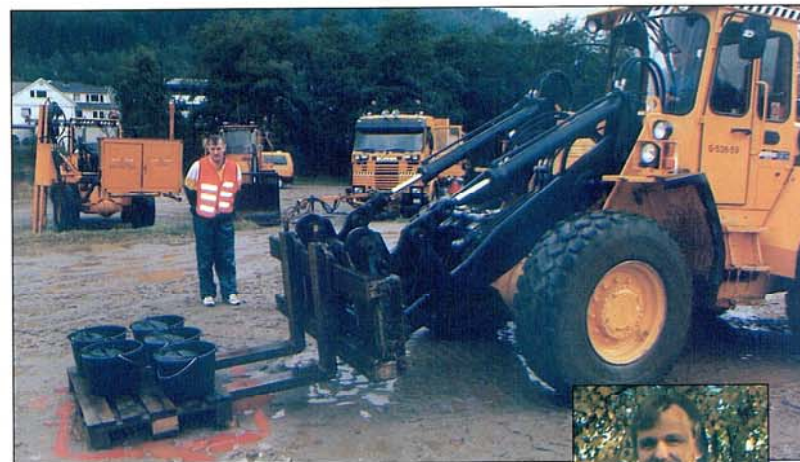
–Biltilsynet kan denne jobben. De har kompetanse og utstyr. Jeg regner derfor med at biltilsynet fortsatt vil utføre godt over brorparten av kontrollene, sier vegdirektøren.

BILTILSYNET KONKURRER

Biltilsynet skal konkurrere med private bilverksteder om kontrollene som omfattes av EØS-avtalen. Bileierne velger selv hvor de vil gå, men må passe på å få kontrollen gjort.

Vegdirektoratet regner med at en stor del av de godkjente bilverkstedene, bilorganisasjonenes testestasjoner og visse bussverksteder vil få godkjenning som kontrollverksted. Men hvor mange slike verksteder det vil bli i Finnmark er usikkert.

STØDIG PÅ RATTET



Med fem bøtter vann skulle deltakerne i hjullasterkonkurransen rygge gjennom en trang S-løype uten å søle ut vann. (Foto: Bjarte Skaugset, Sogn og Fjordane)

Reidar Sør-Reime fikk overraskende 2. plass i hjullasterklassen i vegmesterskapet i presisjonskjøring i Førde i Sogn og Fjordane. Hjullasterklassen var den jevneste klassen og det var hard kamp om de første plassene. Sør-Reime var bare fire små poeng bak førsteplassen som gikk til Tom Kåre Flottorp fra Vest-Agder.

Presisjonsmesterskapet ble avviklet i et øsende regnvær i Florø 10. september. Fra Finnmark deltok tre mann; Jan Egil Pedersen fra Skaidi i lastebilklassen, Asbjørn Knutsen fra Alta i vegghevelklassen og Reidar Sør-Reime fra Skiippagurra i klassen for hjullaster.

Hard konkurranse

Sør-Reimes andreplass i hjullasterklassen kom etter en hard konkurranse. Først var det en teorigrøve med 20 vanlige trafikkspørsmål. For hver feil på teorien ble det fem prikker. Med to feil og ti prikker hadde Sør-Reime et godt utgangspunkt for den praktiske delen av mesterskapet.

Hele den praktiske delen av øvelsen skulle førerne gjennomføre på 12 minutter. Den første oppgaven var relativt enkel. Førerne skulle kople på en bom, løfte et kumlokk og sette det ned

på nøyaktig avmerket sted. Avvik ble prikkbelastet.

Den neste oppgaven var litt verre: Opp på en lastebil skulle det med pallegaffel løftes tre vektlodd. To av disse skulle plasseres på avmerket sted, mens det tredje skulle plasseres slik at vekten på forakslingen på lastebilen var ett tonn.

–Den var ikke helt enkel, forteller Sør-Reime.

–For hver ny fører ble det valgt nye plasser til de to første loddene slik at det ikke skulle være mulig å se hvordan de andre gjorde det. Det var nesten rene gjettekonkurransen hvor det siste loddet skulle plasseres, forteller han.

Slalåmløype

Den siste og avgjørende delen av konkurransen gikk også med pallegaffel. Hver fører skulle hente en palle der det var plassert fem bøtter vann. Med disse skulle hjullasteren rygge gjennom en S-løype der det var 10–15 centimeter klaring mellom hjulene og kjeglene. På bakkroen var det montert et lodd som skulle siktes inn mot en blink på bakken og hjullasteren skulle stoppe nøyaktig over blinken. Deretter bar det gjennom slalåmløypen en gang til, riktig nok framover denne gang, før det ble målt hvor mye vann som var sølt ut av bøttene.

–Jeg sølte tre liter vann på den siste



Reidar Sør-Reime fra Tana fikk en flott 2. plass i vegmesterskapet i presisjonskjøring i Førde!

øvelsen, og det røyk allerede på oppløftet, smiler Sør-Reime. Han ser ikke bort i fra at alt regnet det var på konkurransedagen hjalp til å fylle bøttene hans, men siden det var like mye regn hele dagen var det like forhold.

Selv om avstanden var liten fram til førsteplassen er Sør-Reime godt fornøyd med innsatsen. Det var tredje gang han deltok i vegmesterskapet og før årets konkurranse var den beste plasseringen en 5. plass i lastebilklassen.

Festbanketten

Etter konkurransen var det festbankett og premieutdeling. På festen deltok på samferdselsminister Kjell Opseth og vegdirektør Olav Søfteland. Sammenlagt gikk seieren til arrangørfylket Sogn og Fjordane, med Hordaland på andre plass og Vest-Agder som tredje beste fylke.

Til neste år må Finnmark hevde seg enda bedre presiseres det fra sentralt hold.

Steinar Sværen

FRA DIKTATOR TIL KATALYSATOR?

Veglovens planforskrifter er begravet

Vegvesenet som planleggingsetat har passert en milepæl. Fra 1. juli i år skal all vegplanlegging skje i samsvar med forskriftene i plan- og bygningsloven. Dette betyr en endring av vår rolle i planprosessen.

Vegvesenet har ikke lenger godkjenningssmyndighet, men vi har fått et stort ansvar når det gjelder samarbeid og medvirkning i planfasen. I tillegg har vi fått en egen paragraf i plan- og bygningsloven! Med dette kan Statens vegvesen gå fra å være diktator til å være katalysator i planspørsmål.



Fram til 1. juli var det ved planlegging av riks- og fylkesveger mulig å benytte både vegloven og plan- og bygningsloven (PBL) som planverktøy. I vårt fylke har vi, de siste årene, stort sett brukt vegloven. Det er fra vegloven fra 1963 vi kjenner begrepene vegutredninger, hovedplaner, detaljplaner og byggeplaner. Etter disse forskriftene var godkjenningssmyndigheten for riksveger tillagt Vegdirektoratet for vegutredninger og hovedplaner, og vegsjefen for detaljplaner. Vegetaten hadde kon-

troll over planprosessen samt godkjenningssmyndighet, men vi hadde ikke mulighet til helt å overkjøre grunneiere, interessenter og offentlige instanser. Hvor stor innvirkning kommunene fikk på utfallet av planprosessen var stort sett avhengig av hvor ressurssterke administrasjoner de hadde.

Plan- og bygningsloven

Når det gjelder vegplanlegging, har plan- og bygningsloven fram til nå, stort sett blitt benyttet i by og tettbygd

strøk. Dagens plan- og bygningslov har kommuneplan, kommunedelplan, reguleringsplan og bebyggelsesplan som planverktøy. Disse må fra nå av tas i bruk til enhver planoppgave hvor det er behov for en formell prosess. Kommunedelplan skal benyttes der vi tidligere brukte hovedplan. All formell detaljplanlegging må fra nå av gå som regulerings- eller bebyggelsesplan. Det er viktig å skille det sistnevnte begrepet fra det vi kjenner som byggeplan, den har nemlig ingen status i PBL og er kun

et internt verktøy for anbuds- og byggefasen.

Demokrati og medvirkning

Ifølge plan- og bygningsloven skal kommunestyrene ha ansvaret og ledelsen av kommuneplanlegging og arbeidet med alle reguleringsplaner i kommunen. En av hovedintensjonene bak PBL var medvirkningsplanlegging. Dette var forholdsvis nytt tidlig på 80-tallet, men mange planleggingsmyndigheter er fortsatt i en innkjøringsperiode for å gjøre planprosessen mer demokratisk. Det skal drives en aktiv opplysningsvirksomhet i planfasen, noe som er nøye beskrevet i loven. Det er også hjemlet at berørte enkeltpersoner og grupper skal gis anledning til å delta aktivt i planprosessen.

Hvorfor «nytt» planverktøy?

Medvirkningsideen var en av hovedårsakene til at tanken om å oppheve vegplanforskriftene i vegloven oppstod. Plan- og bygningsloven skal gi folk flest en større mulighet til å påvirke egen framtid. Det er også ønskelig med en bedre politisk styring av planprosessen. I tillegg har det vært sett på som hensiktsmessig å få en bedret samordning av lover om arealbruksmål.

Intensjonen er at plan- og bygningsloven skal knytte sammen arealplanleggingen på sektornivå, slik at det ikke lenger er nødvendig med egne sektorlover. En annen fordel som er trukket fram om plan- og bygningsloven, er at den best kan ivareta ulike miljøhensyn.

«Vår» paragraf

Siden 1985 har plan- og bygningsloven vært benyttet i ulike vegplanprosesser. Både positive og negative erfaringer er blitt høstet. Innføringen av §9-4 i 1989, var et utslag av dårlige erfaringer med framdrift i planprosessen. Vegkontorene fikk for liten kontroll og styring. Men nå har vi svart på hvitt fått følgende myndighet: «Statens vegvesen kan utarbeide og fremme utkast til oversiktsplaner, herunder vegutredninger, ... og regulerings- og bebyggelsesplaner... Beslutningen om å legge slike planer ut til offentlig ettersyn kan gjøres av Statens vegvesen. ... Fylkeskommunen og kommunene plikter å gi planforslag fra Statens vegvesen en så rask behandling som mulig.»

Det er viktig å merke seg at dette bare gjelder «rene» vegplaner, det vil si planer som kun tar for seg ulike vegre-

laterte formål. Vegkontoret skal i samarbeid med kommunen vurdere i hvert enkelt tilfelle om det er hensiktsmessig å benytte denne paragrafen. § 9-4 gjør det mulig for oss å ha bedre kontroll i planprosessen, men vi kan ikke vedta planer eller gripe inn i den interne behandling av planene i kommunen.

Oversiktsplanlegging

I hovedplanleggingen skal vi fra nå av kun benytte kommune eller kommunedelplan. Det er foreløpig forholdsvis sparsomt med retningslinjer om hvordan slike vegplaner på oversiktsplannivå skal utformes, men Vegdirektoratet jobber på spreng med saken. Til nå har enten foreslåtte veglinjer blitt lagt inn som en del av kommunenes kommuneplaner, eller så har oversiktsplaner blitt utarbeidet som tradisjonelle hovedplaner. De er deretter omdøpt til kommunedelplan og behandlingsprosessen har fulgt plan- og bygningsloven. Intensjonen er at slike planer etter hvert skal samordnes mer i forhold til ulike arealbruksformål.

Detaljplanlegging

Her i fylket er vi allerede kommet langt med å utforme og behandle vegplaner som reguleringsplaner. Vi har forsøkt å utvikle oss og ønsker å lage stadig bedre, forståelige og hensiktsmessige planer.

I tillegg skal planprosessen legges opp mest mulig informativ og demokratisk. Samarbeidet mot kommuner og andre offentlige instanser går stadig bedre, noe vi får tilbakemeldinger om. Nå ligger det en stor utfordring i intern motivasjon. Planavdelingen ønsker innspill og tilbakemeldinger under utarbeidelsen. Og sist, men ikke minst, må vi få sådd forståelsen av at reguleringsplaner er juridisk bindende og skal følges!

Ny rolle

Vegplanlegging etter PBL betyr mindre makt for Statens vegvesen. Vi er ikke lenger en vedtaksmyndighet på dette området. Samtidig betyr omleggingen store og spennende utfordringer for oss. Etter 1. juli i år forholder vi oss kun til én planlov. Plan- og bygningsloven gir oss store muligheter til å bli enda bedre planleggingssetat, på bølgelengde med andre offentlige instanser, med miljø og omgivelser, – ja med folk flest. Vi kan bli en etat som følger med i tiden!

Lene Mürer

Overtar vedlikehold av gang- og sykkelveger

Tidligere har kommunene hatt ansvaret for drift og vedlikehold av gang- og sykkelvegene langs riksvegene, men etter 1. januar 1995 skal vi overta dette ansvaret. Som et ledd i denne overtakelsen har vi allerede fra årsskiftet overtatt ansvaret for grunnervervet for disse vegene. Kommunene eier i dag ca. 41 kilometer gang- og sykkelveger langs riksvegene, og sammen med det som allerede er under bygging, vil vi ha ansvaret for ca. 44 kilometer gang- og sykkelveg fra 1. januar 1995.

Hastighetsbegrensere på kjøretøy

Fra 1. juli trådte del 2 av EØS-avtalen i kraft. Det betyr blant annet at lastebiler over 12 tonn og busser over 10 tonn som registreres første gang i Norge etter denne dato, skal være utstyrt med hastighetsbegrensere.

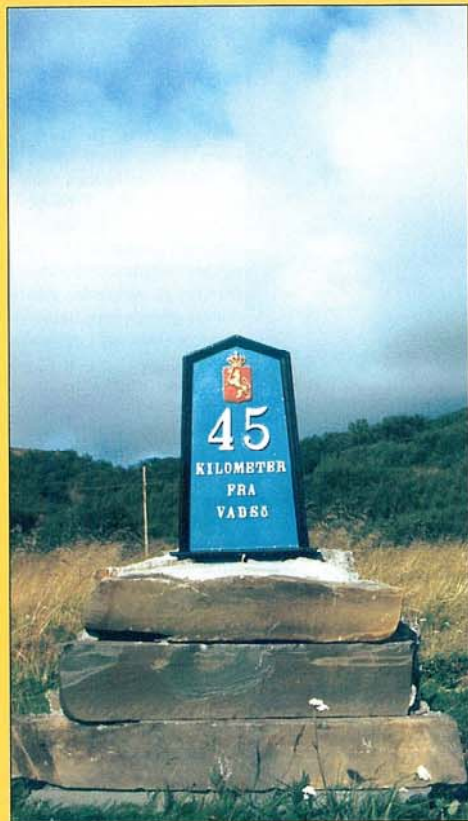
De nye reglene innebærer videre et krav om at verksteder som skal montere eller justere hastighetsbegrensere skal være godkjent av Biltilsynet.

Med en slik hastighetsbegrenser montert, på kjøretøyet vil lastebiler med totalvekt over 12 tonn oppnå en maksimal hastighet på 85 kilometer i timen. Busser med totalvekt 10 tonn kan maksimalt oppnå en hastighet på 100 kilometer i timen. Hastighetsbegrenser montert på lastebiler og busser vil bety at man bedrer trafikksikkerheten, reduserer forurensningen og driftstoffbruket, og at man på dette området får felles regler innen EØS-området.

BRUK REFLEKS I MØRKETIDEN

Flotte blå avstandsskilt, med en kongelig løve over teksten, har fått mange til å sperre opp øynene på veien mellom Varangerbotn og Vadsø. For de eldre vekker skiltene nostalgiske minner, og både gammel og ung smiler fornøyd over disse skiltene fra en tid da alt gikk litt senere og ingen hadde hørt om skiltnormaler som skal sikre lesbarhet på skiltene mens vi raser forbi i 80 kilometer i timen.

Skilt med sjel



45 kilometermerket står ved Meskelv bru.

Seks kopier av gamle avstandsskilt ble satt opp i fjor og har siden prydet vegkanten på riksveg 98. Skiltene er satt opp på samme sted som de opprinnelig stod etter at originalene for noen år siden ble tatt inn på grunn av at de var på veg til å forsvinne når samlelystne forbipasserende forsynte seg.

Sjel i skiltene

Det er museumsutvalget i Statens vegvesen Finnmark som har tatt initiativet til å lage kopier av skiltene og sette dem ut på veien. De ønsker å vise hvordan vegmerking ble gjort tidligere. Assisterende vegsjef Magne Skjånes mener det var mer sjel i fortidens vegskilt enn det er i dagens skilt.

—Vi antar at skiltene ble satt opp av Statens vegvesen da veien mellom Vadsø og Tana ble etablert i 1896. Skiltene viser tydelig at det ble lagt stor vekt på en god utforming, og ikke bare informasjon til de reisende, konstaterer Magne Skjånes når han ser på skiltene.

—Skiltene ble laget i en tid da landet var, men likevel la vekt på god design og skikkelig håndverk. Og kanskje spesielt på offisielle ting som skilt, med riksvåpen og det hele, sier han.

Kopier

Skiltene som er satt ut er kopier av de originale skiltene. De gamle skiltene var yndede objekter å stjele, og for å forhindre at de forsvant helt ble de originale skiltene tatt inn for noen år siden. Hvem som har forsynt seg med gamle skilt er ikke godt å si, men Skjånes forteller at han blant annet har funnet et skilt på Vadsø museum.

De skiltene som i dag står ute på veien håper Skjånes at det ikke skal bli nødvendig å erstatte. Alle skiltene er merket på baksiden som kopi, og da blir de forhåpentligvis ikke så attraktivt å forsyne seg med.

—Skiltene ser akkurat ut som de originale skiltene gjorde. For å sikre autenticiteten har vi brukt et profesjonelt støperi, for øvrig det samme som Norsk Vegmuseum bruker til slikt arbeid, forteller Skjånes.

Steinar Sværen

Flere skilt?

Museumsutvalget vurderer å sette opp flere skilt andre steder, men Magne Skjånes sier at det ikke blir lagt nye skilt uten at en med sikkerhet kan sette dem opp på samme sted som det har stått skilt tidligere.

—I Tana er det noen slike skilt som er satt fast i stein, men vi etterlyser kjennskap til andre steder der det har vært skilt av denne typen, forteller han.

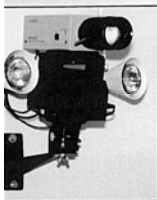
Vet du om steder der det har vært slike skilt, ta kontakt med Magne Skjånes, Karl S. Foslund eller Tor Kaastrup, som sitter i museumsutvalget.



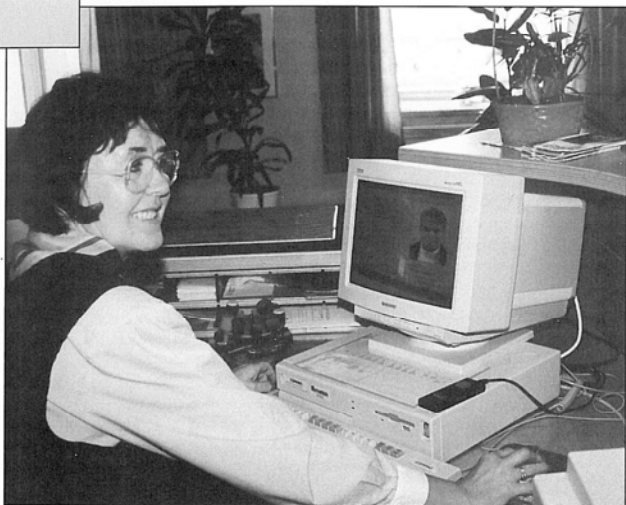
Hvem har ikke hatt lyst til å stoppe opp og beundre hvordan vegskilt ble laget før i tiden?



Skiltene står flott plassert ved veien, noen til og med på den samme muren som originalen stod. 35 kilometermerket står like ved Bergeby i Nesseby kommune.



Fører kort på data



På en – to – tre lager Anne Lise Teigen og ekspeditorene på biltilsynsstasjonene førerkortene det før tok opp mot 10 minutter å lage. Alle operasjoner utføres fra skranken ved hjelp av et videokamera og en datamaskin.

Arbeidet med førerkortutstedelser er nærmest revolusjonert etter at biltilsynsstasjonene over hele landet nå har fått nytt utstyr. Nå lages førerkortene på kort tid, uten at betjeningen behøver å gå bort fra skranken. Og er kunden redd bildet ikke blir fint nok kan det kontrolleres og nytt bilde kan velges.

De som skal ha førerkort filmes av et videokamera som står i forbindelse med en datamaskin. Når bildet er godt nok, fryses det og overføres til maskinen som skriver det rett ut på førerkortet. For betjeningen på stasjonene er arbeidet blitt lettere, og det går nå mye raskere å utstede førerkort. Før tok det rundt 15 minutter å lage et førerkort, nå går det unna på 10 minutter, og det kan også gå forttere.

Går framover

Verden går framover i biltilsynet også, selv om det går sakte, smiler Anne Lise Teigen på biltilsynsstasjonen i Alta. Hun er en av dem som betjener det nye utstyret og er godt fornøyd, selv om hun savner trimmen det var med å springen fram og tilbake mellom skranke og fotorom, slik det ble gjort før det nye utstyret kom.

Etter noen barnesykdommer fungerer utstyret i Alta nå som det skal. I Hammerfest tok det lengre tid før alt

var på plass. På grunn av de store avstandene er det i Finnmark mange som sender inn passbildet til førerkortene når de skal fornyes. I Hammerfest og Vadsø kan disse bildene scannes inn slik at de kommer riktig inn i kortene.

Feil på utstyr

–Vi har mange som sender inn bilder når førerkortene skal fornyes, forteller førstestorfullmektig Annbjørg Lilleng Sjursen på stasjonen i Hammerfest. Så da scanneren var forsinket, og den i tillegg hadde en feil, måtte vi sende alle disse til Vadsø for å lage dem. Det tok lang tid før dette ble rettet opp, men nå fungerer det som det skal, forteller hun.

Selv om det nå går raskere er det fortsatt enkelte kunder som ikke er fornøyd. Det er en annen kvalitet på bildene på de nye førerkortene, og det har kommet klager på «avisbildene» som noen kaller dem.

Steinar Svøren

Bedre sikkerhet

I de nye førerkortene som nå er tatt i bruk er det lagt inn flere nye sikkerhetsdetaljer som skal forhindre forfalskninger. Tidligere er det blitt laget falske førerkort etter at utstyr er stjålet fra biltilsynsstasjoner. Nå må imidlertid tyvene ha datautstyr, stempler og blanketter fra samme biltilsynsstasjon, i tillegg til at de selvfølgelig også må ha videoutstyr for å ta bilder.

Roste vegvesenet

Samferdselsminister Kjell Opseth roste Statens vegvesen for jobben som gjøres på vegnettet. På vegsejfmøtet i Tønsberg trakk Opseth spesielt fram miljøsatsingen, forteller Vegdirektoratets internblad.

–Måten arbeidet utføres på er avgjørende for folks oppfatning av Vegvesenet, sa Opseth. Han mente Statens vegvesen kan tjene som eksempel for andre statsetater i mange henseende og siket spesielt til samholdet i etaten.

Bråstopp i Midnattssol

Kåthet, glede og ansvar for vennene har i sommer stått i fokus i trafikksikkerhetskampanjen Bråstopp i Midnattssol. I møte med ungdom ute på vegen har fokus vært rettet mot den store andelen utforkjøringsulykker med ungdom involvert.

Biltilsynet har samarbeidet med politi og lensmenn. I Alta deltok også årets russ, som var med og pratet med alle i bilene som ble stoppet. De tok opp ansvaret alle i bilen har for å holde farten nede og bilen under kontroll.

–Sommeren er alt for fin og kort til å havne i grøfta og på sykehus eller på kirkegården!

Trafikksikkerhetsutvalgene i Nord-Norge i samarbeid med Statens vegvesen stod bak kampanjen, men knyttet også til seg andre samarbeidspartnere, som politiet. Politiførstebetjent Jarle Marthinsen ved Vest-Finnmark politikkammer er godt fornøyd med kampanjen etter det første året.

–Vi møtte en 100 prosent positiv oppslutning blant de vi traff på vegen, forteller Marthinsen.

–De som ble stoppet syntes det var positivt at politi og biltilsyn kom ut på vegen på en slik måte og jeg tror de sitter igjen med en positiv mening, sier han.

Interessert ungdom

–De som ble stoppet var både interessert og oppmerksomme, forteller stasjonssjef John H. Jakobsen ved biltilsynet i Hammerfest.

–Det var mange som ikke var klar over at vi har så mange alvorlige utforkjøringsulykker om sommeren i Finnmark, og de fikk seg en tankevekker. Men i en slik situasjon er det nok også mange øyentjenere som sier ja og ha når du som autoritetsperson forteller dem slikt, mener Jakobsen. Han mener det er vanskelig å komme under huden på ungdommen i en slik kort passiar, men foretrekker en slik positiv rettet kampanje framfor en pekefingermentalitet som bare vil øke avstanden mellom de som ønsker å formidle et budskap og de som skal motta det.

Ungdom for ungdom

I Alta var årets russekull engasjert i



Altarusen deltok sammen med biltilsynet og lensmannen i Alta kampanjedagene i Altaområdet. Mens politi og biltilsyn kontrollerte bilene, gikk russekull fra bil til bil og snakket med andre ungdommer om kjøreatferd og sommerulykker. (Foto: Frank K. Jensen)

kampanjen. Mens politi og biltilsyn stoppet og kontrollerte bilene, prøvde russekull å ta opp temaene i kampanjen med ungdommene i bilene som ble stoppet.

–Måten et slikt budskap som i Bråstopp i midnattssol blir formidlet på er avgjørende for om det kommer fram, mener stasjonssjef Frank K. Jensen på Alta biltilsynsstasjon.

–Derfor valgte vi å fortsette det samarbeidet vi fikk i stand med årets russ da vi arrangerte en trafikksikkerhetskampanje rettet mot ungdomsskolene i vår. I en slik kampanje som denne er det bedre at ungdommen selv kan prate og kanskje sette i gang den nødvendige prosessen som kan føre til bedre kjøreatferd, sier Frank K. Jensen.

Steinar Svøren

Kritisk

Selv om stasjonssjef Frank K. Jensen mener at kampanjen Bråstopp i Midnattssol var en fin måte å treffe ungdom på er han også litt kritisk til kampanjen.

–Ungdommene var nok mest fornøyd med T-skjorta de fikk, men jeg er redd budskapet fortrenses litt for fort. I stedet for en enveiskommunikasjon ute på vegen tror jeg det ville blitt en bedre effekt med et mer pedagogisk opplegg der vi får diskutert med ungdommene og skape en forståelse for hvor farlig det kan være å kjøre bil, sier Jensen.

Han mener det viktige er å få de unge til å tenke selv, og at det best kan oppnås ved å møte dem til en bred diskusjon, ikke noen korte minutter ute på vegen.

Kampanjen

De nordnorske trafikksikkerhetsutvalgene vedtok på den nordnorske FTU-samlinga på Kirkenes november i 1992 å arrangere en felles kampanje rettet mot utforkjøringsulykker sommerstid. Dette er den dominerende ulykkestypen i alle de tre nordligste fylkene. Ulykkene har høy alvorlighetsgrad og rammer i første rekke ungdom.

Kampanjen begynte i år den 1. juni, og er planlagt å gå hver sommer i tre år. Tema for kampanjen er fart, med særlig fokusering på kameratpåvirkning. Målgruppa er ungdom i alderen 18–24 år. Evaluering vil bli foretatt etter det første året og ved kampanjeslutt i 1996.

Satsing mot utforkjøringsulykker og ungdomsulykker utgjør to av totalt åtte mål i den nye trafikksikkerhetsplanen for Finnmark.

Romslig vegstasjon i Alta

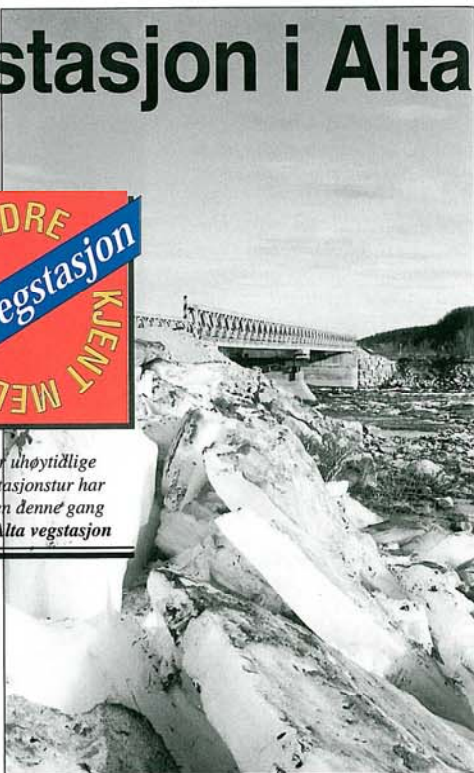
En gang var det et eget avdelingskontor av vegkontoret i Alta med alle servicefunksjoner, som kasse og arkiv. Avdelingen ble ledet av en overingeniør og det er først i år at planavdeling har hentet sin siste fast stasjonerte planlegger fra Alta til Vadsø.

I dag ledes vegstasjonen av vegmester Øystein Opgård, men han huser fortsatt både anleggs- og maskinavdelingens folk i Alta. I tillegg har også Hans A. Ålien fra Vegdirektoratet tilholdssted på vegstasjonen.

I dag er det i tillegg til vegmesteren og hans tre oppsynsmenn 19 arbeidere i distriktet. 12 har daglig utgangspunkt fra Alta, mens de andre møter opp på Sørøya, i Øksfjord og i Kautokeino. I tillegg til de 19 er det også en del mer eller mindre



På vår uhøytidlige presentasjonstur har Reflexen denne gang besøkt Alta vegstasjon



MISTET BRU: Ismassene tok den gamle brua ved Masi, men en Bayley-bru kom raskt opp. (Arkivfoto: Bjarne Langseth)

faste maskiner med førere, som Opgård nesten også regner som sine folk.

Mye endret

Øystein Opgård har arbeidet i Statens vegvesen siden 1963 og vært vegmester siden 1983. I løpet av disse årene har det meste endret seg, mener han og aller mest er boforholdene på anlegg forandret.

–For 30 år siden var vi sju-åtte mann på ei brakke med ett rom som vi både spiste og sov i. I dag har hver mann sitt rom i tillegg til oppholdsrom og spiserom.

Da jeg begynte i vegvesenet vkompressorene tatt i bruk, mforstattatt var det hakke og spade som var hovedredskapene for vegarbeiderne. Til og med lastebilene ble fylt med håndkraft. Vi hadde bulldosere og midt på 60-tallet ble den første hjullasteren kjøpt inn, minnes han.

Fra da gikk utviklingen fort, og allerede tidlig på 70-tallet var maskindrift blitt vanlig.

Mistet bru

Til tross for den dramatiske utviklingen på den tekniske siden er vel kanskje det mest dramatiske Opgård har vært med på, i det minste som vegmester, da han mistet Masibrua på riksveg 93 våren 1985.

–Vegvokteren i Masi sto og så på da brua ble tatt av ismassene i elva, forteller han. En enorm isdemning hadde

bygd seg opp før den brast og seilte avgårde nedover mot brua med en kjempekraft. Vegen måtte selvfølgelig stenges, men det tok bare fire dager før vi hadde fått opp en Bayley-bru og kunne åpne vegen, forteller han.

Ingen ble skadet, men han fikk en lang tur mannen som var på feil side av brua på søppelplassen til bygda da brua ble borte. For å komme hjem måtte han kjøre hele vegen rundt via Karasjok, Lakselv og Alta. En lang tur å kvitte seg med litt søppel.

I dag er brua hevet og flyttet rundt 40 meter og konstruert for å tåle store sidekrefter.

–Men jeg vil ikke garantere at den vil stå hvis noe slikt skjer igjen. Heldigvis har ikke situasjonen vært så alvorlig siden den gang, smiler han.

God publikumskontakt

De tre driftsoppsynsmenne i Alta er Julius Strifeldt, Hans Fr. Arnesen og Salmar Pedersen. De har delt inn vegmesterområdet geografisk, men de har også sine spesialområder som B-varer og skilting. De trives godt på vegstasjonen og i driften. Kontakten med publikum er nær og god, med alt fra kritikk til ros. Det er sjelden trafikantene blir så sinte at de lar det gå ut over de ansatte på vegstasjonen.

Alta er Finnmarks største vekstkommune og trafikken stor på vegene i tettstedet. Det betyr også en utfordring for de ansvarlige for driften av vegnettet.

Romslig stasjon

Tidligere holdt de til på rådhuset i Alta, men i 1979/80 ble det bygd en egen vegstasjon. Før de flyttet fikk de derfor oppleve en del av tumultene rundt kampen for vern av Altavassdraget på nært hold.

Reidun Johansen styrer kontoret på vegstasjonen og er godt fornøyd med den gode og romslige plassen. Hun har vært 27 år på vegstasjonen og begynte akkurat i overgangsfasen da det ble slutt med egen avdeling i Alta. Hovedoppgavene er sentralbord og arkiv. Etter hvert som planavdelingen har flyttet sine folk til Vadsø har det også blitt bedre plass i Alta. De har derfor kunnet avse kontorplass også til Hans A. Ålien. Han arbeider som driftsansvarlig for Vegdatabanken og er ansatt i Vegdirektoratet, men har kontor i Alta.

Steinar Sværen

Stort område

Vegmesterområde 1 er et av Finnmarks største. Området dekker hele kommunene Hasvik, Loppa og Kautokeino, og Alta kommune til bommen ved Leirbotn. Det er 460 km riksveg og 205 km fylkesveg i området, en drøy femtedel av riksvegene i Finnmark og en tredjedel av fylkesvegene.

Høy premie for skilthåndbok

Det kan lønne seg å vise initiativ og oppfinnsomhet. Det er den lokale skilthåndbok som overingeniør Jan G. Johansen ved driftsavdelingen har utarbeidet, et meget synlig bevis på. Ved innsending til den lokale Forslagsnemnda oppnådde boka en bedømmelse som gav hele 30 poeng, noe som igjen betyr den nette sum av 16.000 kroner i premie til mannen bak ideen og utarbeidelsen. Siden det lokalt bare kan gis inntil 10.000 kroner er skilthåndboka sendt det sentrale bedømmelsesutvalget for sluttbedømming.

For de som jobber med den praktiske skiltoppsettingen ute på vegene er denne håndboka et lenge etterlengtet hjelpemiddel. På en helt annen måte enn offisielle håndbøker og manualer gir den råd og vink om hvordan skilt skal settes opp for å tjene sin hensikt best mulig når det gjelder trafiksikkerhet, informasjon og framkommelighet.

Boka har flotte illustrasjoner, som kombinert med forståelig tekst skiller denne boka fra alt annet vi har sett tidligere.

For etaten er det ikke tvil om at dette hjelpemiddelet vil bety penger spart. Det er ikke rent få skilt eller skiltkombinasjoner som er flyttet både en og to ganger i løpet av året før plasseringen har vært slik den bør være. Og det koster penger.

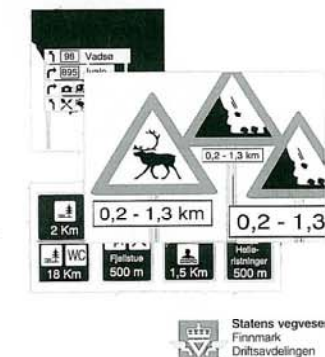
Etterspurt bok

At det er flere enn vi som setter pris på denne boka, tyder interessen fra Vegdirektoratet og andre fylker på. Og det er slett ikke meningen at vi skal holde dette hjelpemiddelet for oss selv. Alle fylker som ønsker det skal gjerne få sine eksemplarer, men trykkekostnadene må de betale selv. Kanskje er det en idé at Vegdirektoratet tar over og utgir den som en offisiell håndbok.

Vi gratulerer Jan G. med premieringen. Den er vel fortjent.

Hjalmar Steinnes

OPPSETTING OG VEDLIKEHOLD AV TRAFIKKSKILT



Håndboka i skiltoppsett som Jan G. Johansen nå har fått skikkelig belønning for.



Driftsavdelingens folk på Alta vegstasjon. F.v. Salmar Pedersen, Reidun Johansen, Julius Strifeldt og Øystein Opgård. Hans Fr. Arnesen var ikke på vegstasjonen da bildet ble tatt.

ET NYTT VEGVESEN

Myndighet og produksjon skilles i ny organisasjon

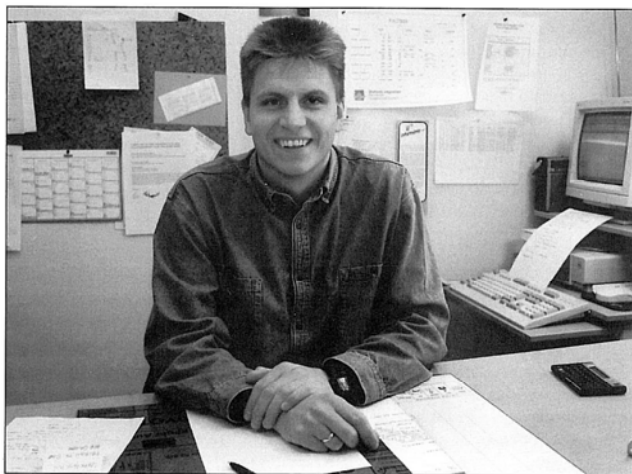
Statens vegvesen står foran en stor omorganisering. Endringene kommer etter at Stortinget har vedtatt et nytt overordnet styringssystem for vegvesenet og bestemt at myndighetsdelen og produksjonsdelen av virksomheten skal skilles. Vegdirektør Olav Søfteland la 19. september fram sitt forslag til organisering og foreslår at vegvesenet skal deles inn i fire avdelinger, mot dagens seks. De nye avdelingene blir administrasjon, produksjon, trafikk og utbygging.

Arbeidet med et nytt styringssystem startet med et offentlig utredningsutvalg, ledet av direktør Kjell Holler. De la fram sin innstilling i fjor høst. Etter høringsrunden på denne ble det 6. mai fremmet en stortingsmelding fra Samferdselsdepartementet. Stortinget behandlet og vedtok forslagene i meldingen 15. juni, og allerede 5. juli la vegdirektøren fram sitt første forslag til hvordan den nye organisasjonen skal se ut for å møte de nye kravene.

Stortingets vedtak

Politikerne vedtok at det under hver enkelt vegsjef skal opprettes en egen enhet for produksjonsoppgavene som i dag utføres på drift, anlegg og maskin. Denne enheten skal ledes av en produksjonssjef og være regnskapsmessig og organisasjonsmessig adskilt fra myndighetsdelen på vegkontoret og direkte underlagt vegsjefen. Årsaken til et skille mellom produksjons- og myndighetsdelen er at dette vil gi klarere linjer.

I den overordnede styringen skal det gjøres et klart skille mellom investeringer i stamveier og i øvrige riksveger. Stamvegnettet skal deles i ruter og i planbehandlingen i stortinget skal det fastsettes mål og rammer for den enkelte stamveggrute. For øvrige riksveger skal det fastsettes mål og rammer for hvert fylke. Fylkeskommunene vil få



Per Ivar Harila er prosjektleder for arbeidet med Det nye Vegvesenet.

uttalerett, men mindre innflytelse, når det gjelder stamvegvene. For de øvrige riksvegvene vil fylkeskommunene etter dette få en klar medvirkning.

Politikerne går også inn for at vegplanperiodene skal utvides. I dag dekker Norsk veg- og vegtrafikkplan en fireårsperiode. I framtida vil man kanskje ha planer som løper over 10–12 år, men likevel slik at planverket fornyes hvert fjerde år. Dermed får man et sys-

tem med overlappning og lengre planleggingshorisont.

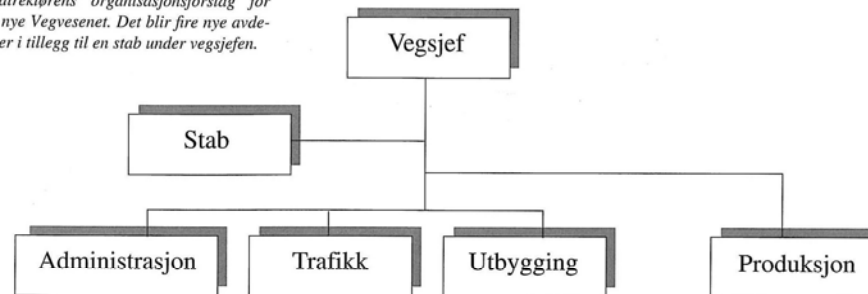
Vegdirektørens modell

Vegdirektøren la 19. september fram sin hovedmodell for organiseringen av vegvesenet. I forhold til forslaget som ble lagt fram i sommer inneholder det nye en del presiseringer av hvordan vegdirektøren vil at Statens vegvesen skal se ut i framtida. Forslaget setter rammene som vegsjefene må forholde seg til i organiseringen lokalt.



Statens vegvesens biler og maskiner er allerede blitt "nye", men endringene i organisasjonen er langt mer omfattende. Myndighet og forvaltning skal organisatorisk skilles etter at Stortinget har vedtatt en ny styringsmodell for Statens vegvesen.

Vegdirektørens organisasjonsforslag for Det nye Vegvesenet. Det blir fire nye avdelinger i tillegg til en stab under vegsjefen.



Fylkenes organisering

Vegkontorene skal bestå av avdelingene trafikk, utbygging, produksjon og administrasjon. I tillegg forutsettes det at vegsjefen kan opprette en stab. Ved organisering av avdelingene skal det være kortest mulig ordrelinjer og dermed så få nivå mellom avdelingsleder og utførende ledd som mulig.

PRODUKSJONSAVDELING

Vegdirektørens forslag inneholder mer detaljerte rammer for organiseringen av produksjonsavdelingen enn for de andre avdelingene. Produksjonsavdelingen skal utføre anleggs- og vedlikeholdsarbeid på oppdrag fra utbyggings- og trafikkavdelingen. I tillegg har avdelingen ansvar for produksjon av hallkontroller for det åpne markedet. Den skal være kostnadseffektiv og kunne dokumentere sin konkurranseevne.

Alle ansatte i anleggs-, vedlikeholds- og maskindriften skal være tilknyttet denne avdelingen. Større anleggsoppgaver blir egne enheter, mens vedlikehold og mindre anleggsproduksjon organiseres i produksjonsområder.

TRAFIKKAVDELINGEN

Trafikkavdelingen vil bli en sammen slåing av storparten av dagens trafikkant- og kjøretøy, deler av driftsavdelingen og planavdelingen. Den nye avdelingen vil få et hovedansvar på trafikkområdet. Avdelingen skal ha distriktvis plasserte stasjoner som har oppfølging av vegnett, trafikkavvikling, kjøretøypark og førerprøver som ansvarsområde.

Byggherre

Trafikkavdelingen vil være byggherre for vedlikeholdsoppgaver, men kan få ekspertise fra utbyggingsavdelingen på større eller kompliserte oppgaver. Utbyggingsavdelingens folk vil da opp- tre som konsulent og byggeleder.

Inngår kontrakter

I forhold til Produksjonsavdelingen vil Trafikkavdelingen være bestiller av tjenester, spesielt i forbindelse med trafikk rettede oppgaver. I praksis vil Trafikkavdelingen inngå avtaler med Produksjonsavdelingen som strekker seg over ett eller flere år. I disse avtalene må det sikres at både nødvendige strakstiltak og mer rutinemessige oppgaver blir ivarettatt.

Distriktsleder felles for biltilsyn og vegstasjon

Distriktene kan bestå av en (eller eventuelt) flere av dagens biltilsynsstasjoner og ett eller flere av dagens vegmesterkontor. De skal ledes av en distriktsleder som forutsettes utestasjonert og rapporterer direkte til avdelingslederen.

I vegdirektørens forslag heter det at det kan være praktisk, eventuelt som en foreløpig ordning, at myndighetsdelen fra dagens vegmesterfunksjon flytter til en av dagens biltilsynsstasjoner. På denne stasjonen bør det sitte en distriktsleder. Permanent samlokalisering av dagens biltilsyn og vegmesterkontor skal søkes gjennomført innen år 2000.

UTBYGGINGSAVDELINGEN

Avdelingens ansvar er å planlegge og bygge ut nytt vegnett, fra planleggingen starter med forberedelser til NVVP og Fylkesvegplan, til veien står ferdig.

Utbyggingsavdelingen er ansvarlig for all planlegging etter Plan- og bygningsloven, og er dessuten vegvesenets spesialiserte prosjekterings- og byggherreenhet.

STAB

For å bistå vegsjefen i styringen av vegkontoret, heter det i forslaget at det er naturlig at vegsjefen benytter en stab.

Stabens rolle er blant annet å bidra til å ivareta styringen og utviklingen av etaten som helhet. Koordinering, oppfølging og kontroll av virksomheten i avdelingene, og vegkontorets helhetlige forhold til overordnede myndigheter, eksterne forbindelser og publikum inngår også i stabens arbeid.

ADMINISTRASJONSAVDELINGEN

For dagens administrasjonsavdeling blir endringene ved omorganiseringen minst. Administrasjonen må i størst mulig grad søke å innrette seg etter den etterspørselen det er etter administrative tjenester fra de andre enhetene. Tjenester skal internavregnes mot de øvrige enhetene på myndighetssiden, og interfaktureres mot produksjonsavdelingen.

Fristilte ledere

De første som merker at noe skjer er dagens avdelingsledere. I oktober vil de som ikke finner sin stilling igjen i den nye organisasjonen få brev om at de skal fristilles. På grunn av at deres oppgaver ikke endres vesentlig er de eneste som beholder den jobben de har i dag vegsjefen og administrasjonssjefen. De nye lederstillingene skal lyse ut internt i etaten og nye ledere skal være tilsatt før jul.

Det nye Vegvesenet: Stor oppslutning på allmøtene

På allmøtene for utedriften var det stor oppslutning og stor interesse for å høre om forslaget til ny organisasjonsplan for vegvesenet. Prosjektleder Per Ivar Harila presenterte organisasjonsforslaget fra vegdirektøren, sammen med vegsjef Geir Johnsen og hovedtillitsmann Odd Olsen fra NAF.

På møtet i Tana la vegsjefen vekt på at Statens vegvesen i hovedtrekk har hatt den samme organisasjonsstrukturen siden tidlig på 60-tallet. Den mest radikale endringen siden den gang var da Statens bilsakkyndige ble en del av Statens vegvesen i 1978. Den omorganiseringen som det blir nå blir langt mer omfattende og vil bety store utfordringer for all i etaten for å få det nye på plass. For den nye produksjonsavdelingen blir det også store utfordringer i å dokumentere konkurranseevne i oppdragene.

Hovedtillitsmann Odd Olsen pekte på at hele omorganiseringsprosessen har korte frister i alle deler av prosessen. Han oppfordret alle til å delta i prosessen framover og fagorganisasjonens arbeid.

Tidlig orientering

Orienteringsmøtene ble holdt før det endelige forslaget fra vegdirektøren ble lagt fram, slik at det fortsatt var mye som var uklart omkring hvilke føringer som blir lagt på organiseringen. Det viser seg nå at forslaget for nivå 4 er identisk med det som ble lagt fram på møtet, mens det er kommet noen endringer og en del presiseringer i organisasjonsforholdet for andre deler av virksomheten.

Møtenes første del var en orientering om bakgrunnen for omorganiseringen og om vegdirektørens forslag, mens det etter en kaffepause ble gitt en orientering om arbeidet lokalt. På alle møtene kom det en rekke spørsmål om konsekvensene av omorganiseringen. I Alta ble kraftig fokusert på en mulig nedbygging av arbeidsstokken i produksjonsavdelingen i Finnmark dersom



Det var stor interesse for informasjonen fra prosjektleder Per Ivar Harila på møtet i Tana 15. september. Det ble mange spørsmål om mulighetene for å vinne oppdrag i konkurranse med private entreprenører, og styringen av produksjonsressursene over fylkesgrensene.

den ikke er konkurransedyktig. Alle vil gjerne vite hva omorganiseringen vil bety for deres arbeidssituasjon, men når prosjektledelsen går ut med infor-

masjon så tidlig i arbeidet, er det ikke mulig å gi svar på alle spørsmål.

Steinar Sværen



I Kirkenes var stemningen roligere på møtet 16. september, kanskje fordi hovedtillitsmann Odd Olsen kvelden før hadde sagt det meste på et medlemsmøte i NAF.

Miljøuke – med en fugl i hånden

Miljøuka i år trakk til seg flere bilister til utslippskontroll enn i fjor. Og for første gang oppsøkte også en liten spurv kontrollen. Men den var mer interessert i å varme seg enn å få eventuelle utslipp kontrollert. Forfrossen fløy den inn i biltilsynets kontrollbil og hadde ikke noe i mot å få varmet seg i Leif Nystrøms varm hånd.

Blant bilene som ble kontrollert var det også en del som "fyrer for kråkene" og bruker unødvendig mye drivstoff. Resultatet var omtrent det samme som i fjor, med feil på hver tredje bil.

Større oppslutning

Oppslutningen om årets miljøuke viser at bilistene i Finnmark er interessert i om utslippene fra bilen er innenfor grensene. I år var de frivillige miljøkontrollene konsentrert om de større stedene og oppslutningen var høyere enn i fjor.

Resultatene var litt bedre enn i fjor da det var feil på utslippene fra hver tredje bil. I år viste det seg at 130, eller 28 prosent, av de 464 kontrollerte bilene hadde feil, så mange glade sjåfører kunne rette opp småting for å gjøre bilen bedre og billigere å bruke. For det er ofte små ting som gjør at utslippene og bensinforbruket blir for høyt.

Flere burde deltatt

Men Leif Nystrøm fra Trafikant og kjøretøyavdelingen hadde gjerne sett at enda flere hadde fått utslippene kontrollert.



Bjarne Lian fra Kirkenes følger spent med på oppvarmingen av en forfrossen spurvunge. Etter varme og mat fløy den sin vei og har ikke vært innom biltilsynet i Kirkenes senere.

I Karasjøk kom en regnskur mens kontrollen pågikk, men kontrollbilen kan brukes til det meste og bakluken ga godt ly mot regnet.



Det var ikke alle bilene som ble kontrollert som var like nye og strøke. Men denne gamle Volvoen fra 1964 kom likevel rimelig godt ut av kontrollen. Kravene til utslipp gjelder ikke for så gamle biler, men den lå ikke mer enn 0,5 prosent over grensen for biler som er første gang registrert mellom 1974 og 1979.

–Når det er feil på nesten hver tredje bil som er innom viser det at flere burde fått sjekket dette, mener han.

–Selv om den lokale forurensningen fra biltrafikken i Finnmark er minimal bidrar bilene til de samlede globale utslippene av miljøgifter, så det er bare å gå i gang å sjekke hvordan det står til. Når utslippene i tillegg oftest er små og rimelige feil på bilene som også fører til økt drivstofforbruk er det ingen grunn til ikke å få dette kontrollert og eventuelt rettet opp, sier Nystrøm.

Nye brukere

Mest overraskende var likevel at også spurvene ser på biltilsynet som sine reddende engler. Den lille spurvungen som fløy inn i biltilsynets kontrollbil fikk både varmet seg og smakt på gode

vaffer før den fløy videre. Men den ble ikke lenge nok til at Leif Nystrøm, som ga den pleie på en våt og kald junidag i Kirkenes, fikk kontrollert utslippene.

Steinar Sværen



Russlands- kampen:

KLAR NORSK SEIER

Det ble en klar 2-0 seier til Norge i revansjoppgjøret mellom vegvesenlagene i Finnmark og Murmansk i Vadsø. Det var uavgjort ved pause, men etter hvilken viste nordmennene seg som de sterkeste i den vanskelige vinden som kom på tvers av banen.

Det var ingen sommerdag da kampen ble spilt 25. juni. Tvert i mot virket som om høsten allerede var satt inn, uten at sommeren hadde tenkt å komme til Finnmark. Det regnte og blåste som om naturen selv ville ha det avgjørende ord i kampen på gymnasbanen i Vadsø. Vel er finnmarkingene vant med dårlig vær, men det er ikke ukjent for russerne fra Kolahalvøya heller, så det dårlige været var ikke til fordel for noen av lagene. Den sterke vinden gjorde det bare vanskelig å få fram elegansen i spillet når vinden stadig tok tak i ballen og førte den sine egne veger.

Begge lagene hadde sine sjanser i første omgang av kampen selv om Norge nok var farligst frampå ved flere anledninger. Til tross for store sjanser var det uavgjort ved halvtid og det ble klart for nordmennene at Drillos-takikken med en enslig spiss og høye baller fram på sidene ikke var den rette, forholdene tatt i betraktning. I stedet ble det bestemt at hele laget måtte høyere opp på banen for å presse gjestene, som tross alt bare spilte med 10 mann.

Hardt ut

I andre omgang gikk Norge hardt ut og presset russerne hardt. Russerne hadde til tider mer enn nok med å forsvare seg, men det var først etter et russisk selvmål det ble uttelling for alle sjansene. I stedet for å legge seg i for-



I sluttminuttene presset russerne hardt på for å redusere den norske 2-0 ledelsen, men mot Håvard Degerstrøm som vasket det norske målet var det lite de kunne gjøre. Ikke en gang denne ballen fant vegen til netmaskene (Foto: Lars Olav Farstad)

svar for å trykke ledelsen fortsatte angrepene mot det russiske målet og til slutt var det Egil Hellesø som avgjorde kampen ved å sette inn målet som trygget seieren med 2-0.

Mot slutten av kampen presset russerne hardt for å få en reduksjon, men Veivas målmann Håvard Degerstrøm var imponerende sikker og god, både på streken og i feltet.

Interesserte gjester

Fotballkampen var bare en del av besøket til gjestene fra Murmansk Autodor, vegvesenet i Murmansk. Gjестene ble møtt ved grensen av Knut Busk fra anleggsavdelingen og informasjonskonsulent Steinar Sværen. De sørget for guiding hele vegen fra Storskog til Vadsø, og russerne var svært interesserte i hvordan den nye vegen på sørsida var bygd.

Lørdag var det befaring til Vardøtunnelen før fotballkampen og på veg tilbake til Russland søndag fikk gjestene også et besøk på vegsentralen i Skippagurra. Der er de siste årene flere biler utstyrt for vinterarbeid for russerne, og de var interessert i å se verkstedet med alt utstyret. Odd Tobiassen fra maskinavdelingen var med som guide, og de fikk en fin orientering både om verkstedet og om andre maskiner som sto på området. Gjестene var imponert over det norske utstyret, maskiner og redskaper som de bare kjenner litt til, men som er helt vanlig ved anleggsarbeid i Norge.

Steinar Sværen



Finnmark hadde mange store sjanser til å avgjøre kampen, og det var bare så vidt det ikke ble flere mål. Her er Knut Busk og Frank Rødal klar for en returball som gikk i tverrligger og ut! (Foto: Lars Olav Farstad)

Vegcupen 94:

Damelaget overrasket stort

Finnmarks innsats i årets vegcup på Lillestrøm står det respekt av. Spesielt damelaget gjorde det meget bra og avanserte til semifinalen, visstnok for første gang gjennom tidene. Også herrelaget gjorde et hederlig forsøk på å avansere videre til sluttspillet, men som med Norge under VM røk vi dessverre ut med knapp margin i de innledende kamper.

Til tross for grytidlig avreise fredag morgen og en lang og slitsom reise til Lillestrøm var som alltid formen og humøret på topp hos Finnmarkslagene før kampstart. Sol og sommer i været og flotte grønne gressbaner så langt øyet rakk gjorde nok sitt til at forfrosne fotballspillere fra det kalde nord ble ekstra yre i sommervarmen. Gressbane for Veivas fotball er og blir en herlig opplevelse.

Damelaget imponerte

Gresset og sommervarmen i Lillestrøm inspirerte til ekstra innsats for damelaget, og mye knallhard og målbevisst trening utover våren i forkant for Vegcupen ga resultater. Dette viste seg allerede i første kampen mot Akershus som ble en jevn kamp mot en god motstander. Kampen endte uavgjort 0-0, noe som sannsynligvis hadde sin årsak i at vi ikke var akklimatiserte og i tillegg er best vant til ujevn grusbane og sludbygger.

Lørdag morgen var vi oppe før klokka ringte, og etter en bedre frokost var damelaget klar for tidenes kamp. Østfold var de uheldige som måtte møte de opplagte og kamplære finnmarksjentene. Anført av blant annet Merete Nerland, Toril Kristoffersen og Trine Stålsett ble det enveiskjøring mot Østfoldmålet. I tillegg til topp innsats fra hele laget resulterte dette i fem herlige mål til Finnmark. Wenche Skorstad i mål hadde full kontroll over de få målsjansene Østfold hadde, og kampen endte med seier 5-0 til Finnmark.

Finnmark fortsatte i samme stil i semifinalen mot Vegdirektoratet. Men



Damelaget er helt tydelig overrasket og fornøyd med egen innsats, og ikke så rent lite stolte heller. Bak fra venstre: Toril Kristoffersen, Tone Johansen, Ragnhild Baso, Solbjørg Johansen, Trine Stålsett og Rita Seipajarvi. Foran fra venstre: Merete Nerland, Lene Mürer, Kristin Gunnari og Ellen Lindseth. Keeper Wenche Skorstad slapper av foran.

her ble naturlig nok motstanden atskillig sterkere enn i kampen mot Østfold. Til tross for innbitt kjemping og flere farlige målsjanser tok kreftene dessverre slutt litt for tidlig. Muligens var respekten for Vegdirektoratet også litt for stor og bidro dermed til at Finnmark tapte 2-1 i en ellers jevnspilt kamp. Til tross for dette tapet var det topp innsats fra damelaget i årets vegcup på alle plan.

Dessverre mister damelaget en meget sentral spiller fra høsten av. Toril Kristoffersens kapasitet og innsats på fotballbanen er imponerende, og hun vil være savnet både på og utenfor banen når hun nå reiser til ny jobb i Hermansverk.

Tre gode, én dårlig

Herrelaget gjorde kort og greit tre gode kamper av fire mulige. Også gutan hadde problemer med varmen i den første kampen. Det førte til at vi fort mistet

konsentrasjonen og dermed tapte 1-0 mot Vegdirektoratet. Mot favoritten Sør-Trøndelag hadde vi uflaks i en jevn fight og tapte også her knepent 1-0. Vi var stadig frempå med målsjanser, men avslutningene strøk alle som en like utenfor målet.

Nå var vi imidlertid i siget, og Buskerud var heldige som klarte uavgjort mot et sterkt Finnmarkslag.

Mot Aust-Agder bidro Rolf Matti Reisenen med solid innsats. I samarbeid med en allsidig og kondisjonssterk Knut Busk, ble Aust-Agder overkjørt med 2-0.

Utviklingstrekket i kampbildet viser at vi ble bedre utover turneringen, og hadde puljen vært større ville vi helt sikkert avansert videre til sluttspillet....

Etter kampene ble det sosiale avviklet etter tradisjonen på en vegcup, og ytterligere kommentarer er vel ikke nødvendig.

Bjørn Eriksen

Sølv til Willy Hansen i O-VM '94

Vegmesterskapet 1994 i orientering ble arrangert i Hedmark helga 10. – 11. september.

Fra Finnmark deltok Willy Hansen og Torgeir Strand fra vegkontoret i Vadsø og

Magne Svendsen fra biltilsynsstasjonen i Hammerfest. Fra strålende sommervær nordpå ankom vi et regnvått og forblåst Østland, og følte oss dermed umiddelbart hjemme!

Lørdagens individuelle løp ble arrangert i Stange. For at ingen skulle rote seg for langt bort, var løpsterrenget for sikkerhets skyld lokalisert mellom jernbanelinja og E6.

NSBs lokomotivflytter ga dermed stadige, om enn grove holdepunkter på hvor vest var.

Løpssmessig hevdet vi oss bra. Willy ble, selv uten noe perfekt løp, nr. 2 i klasse M3. Torgeir og Magne plasserte seg begge brukbart som nr. 9 og nr. 12 i klasse M2.

Etter lørdagens løp ble det omvisning i Vikingskipet (undertegnede har nå stått på samme startstrek som Koss!!!), før bankett og premieutdeling.

Mange vegkontor stilte med 1–2 gode O-løpere, men kun Troms og Rogaland hadde 3 virkelige kvalitetsløpere. Med våre 3 jevne løpere hadde vi derfor realistiske forhåpninger om å



Torgeir, Willy og Magne like etter innkomst i lørdagens løp ved Uthus veggarsje (Foto: Per Morten Lund)

hevde oss helt i tetstriden under søndagens stafett på Hamar.

Torgeir åpnet da også brukbart på 1. etappe i et typisk fartsterrenget, før Willy la i veg på 2. etappe i voldsomt åpningstempo. Men tempoet ble for stort, for når den vanskelige 4. posten ned mot jernbanelinja og Mjøsas bredd skulle beseires, stokket alt seg helt.

Willy led til slutt den tunge skjebe å bli diskvalifisert for å ha klippet på feil 4. post. Samme skjebe led for øvrig (som vanlig) favorittlaget Troms I, sammen med Rogaland og Hordaland. Herrestafetten ble dermed til slutt vunnet av Akershus.

Erik Nerli har visst mistet oriente-

ringsevnen etter at han flyttet til Vestlandet og var nesten timen bak vinneren i sin klasse.

Noen resultater:

Klasse K2 (D35–), 7 delt. :

1. Siri Jaren, Buskerud
3. Trude Schistad, Oppland (+13.41)

Klasse M2 (H35–), 21 delt. :

1. Ingar Hals, Troms
3. Per M. Lund, Oppland (+1.19)
9. Torgeir Strand (+13.00)
12. Magne Svendsen (+14.22)

Klasse M3 (H45–), 23 delt. :

1. Magne Eidem, Sør-Tr.
2. Willy Hansen (+1.05)
20. Erik Nerli, M&R (+56.42)

Pensjonister

Bjarne Uglebakken, vegmester i Vadsø, gikk av etter 45 år i Statens vegvesen 1. august.

Alfred Emil Hansen gikk av med pensjon 1. august etter 20 år i vegvesenet. Jan Henninen gikk av etter 30 år i vegvesenet 1. august.

Arne Kr. Andersen har siste arbeidsdag 1. oktober etter ca. 25 i Statens vegvesen.

1. november går Torstein Stock over i pensjonistenes rekke etter vel 45 år i vegvesenet.

Takk for innsatsen



Fotosamlingen på data

Godtfred Karlsens unike samling med bilder fra Statens vegvesens virke i Finnmark blir nå ordnet og systematisert på data. Det er Finnmarksbiblioteket som er overlatt ansvaret for samlingen og fotograf Kjell Inge Søreide forteller til Reflexen at godt over halvparten av bildene nå er gjennomgått og arkivert.

–Vi har lagt inn alle opplysninger om bildene på data slik at det nå er mulig å søke etter de rette bildene i databasen, forteller Søreide.

Det er Jan Ratikainen som nå holder på med det omfattende arbeidet. Samlingen består av i alt 4000 bilder og han regner med at resten av samlingen skal være ferdig arkivert før jul. Ratikainen låner for tiden kontor plass og EDB-utstyr på vegkontoret for å få gjort arbeidet.

Arkivet er allerede tatt i bruk. Med alle bildene på EDB vil Finnmarksbiblioteket lettere kunne betjene alle interesserte brukere som ønsker å låne bilder fra samlingen, blant annet har Norsk Vegmuseum allerede brukt det nye systemet for å finne fram til de beste bildene.

Assisterende vegsjef Magne Skjånes, som er museumskontakt i Statens vegvesen Finnmark, er også svært tilfreds med at samlingen endelig er systematisert og dermed vil bli lettere tilgjengelig.



Jan Ratikainen har jobben med å legge alle opplysninger om bildene i Godtfred Karlsens fotosamling inn i en database. Arbeidet er nå godt over halvveis, og skal være ferdig før jul. (Foto: Steinar Sværen)

Personal-nytt

10. september giftet endelig Tom Pedersen seg med Unn-Anita Tennes. Krøsus-eksperten Tom har endelig fått regnestykket til å gå opp.



Endelig reiser de! På planavdelingen ble det feiret med vaffer og kaffe da Toril Kristoffersen (foran) og Bjarne Barthel (nr. 3 f.h.) hadde sin siste dag. (Foto: Steinar Sværen)

9. september hadde Toril Kristoffersen (fung. seksjonsleder på vegplan) og Bjarne Barthel (seksjonsleder eiendomsseksjonen) den siste arbeidsdagen på vegkontoret. De reiser nå til Sogn og Fjordane, der Toril skal forsørge familien med jobb i fylkeskommunen, mens Bjarne venter på et fett tilbud om jobb!

Når de reiser mister Veivas jen-

telag både i håndball og fotball en viktig spiller, men Toril er fortsatt ansatt slik at hun skal være med på Hallingkastet på Gol.

Torgeir Strand overtok 12. september stillingen som seksjonsleder på vegplanseksjonen.

Mens Trafikk- og utredningsseksjonen venter på at Ove T. Arnesen skal komme tilbake fra anleggsavdelingen fungerer Asle Persen som seksjonsleder.

Leif Nystrom har fått stillingen som teknisk saksbehandler ved vegkontoret i biltilsynsjefens stab. Nystrom har tidligere vært stasjonssjef ved biltilsynsstasjonen i Vadsø og har den siste tiden vært utlånt til Trafikant- og kjøretøyavdelingen for å prøve ut funksjonen som teknisk saksbehandler, som er en ny stilling i Finnmark.

Det Nye Vegvesenet krever en del ressurser, og Per Ivar Harila er blitt engasjert til å være prosjektleder for arbeidet.

Knut Busk er fått utvidet sitt engasjement for å være prosjektstøtte i arbeidet med Det nye vegvesenet.

Svein Roska, i dag byggeleder på Storefjellstunnelen, er engasjert i samme funksjon på den undersjøiske tunnelen i Fatima.

Stein Gunleiksrud, avd.ing på Driftsavdelingen, har sagt opp for å begynne i Hitra kommune i Sør-Trøndelag.

Avtar S. Jasser begynte 25. mai et engasjement på Maskinavdelingen. Engasjementet går nå fram til 11. oktober.

Grethe Jakobsen er tilbake på lønningskontoret etter tre års permisjon for å ta utdanning.

Geir Tore Andreassen er engasjert på faktura ut året.

Klaid R. Schjetne har fått sitt engasjement på vegplanseksjonen forlenget til 1. juli neste år.

Håkon Borgan er engasjert som radioservicemann i Skiippagurra til 1.7.95.

«Skulle vi brukt nytte-kost analyser ville det ikke blitt en eneste vei i Finnmark.»

Samferdselsminister Kjell Opseth i Aftenposten 17. juli 1994.

Vi gratulerer

Juli

- 4. Hilda Thommassen 60 år
- 9. Bertha Kjellmann 60 år

August

- 1. Leif Nystrom 60 år
- 4. Gunnar Kjellmann 50 år

September

- 26. Ragnhild Hildonen 50 år

Oktober

- 10. Jan Tore Rasvik 50 år
- 26. Nils A. Johannesen 60 år

Leif Nystrom på Trafikant- og kjøretøyavdelingen fylte 60 år 1. august. Han har også fått ny jobb som teknisk saksbehandler på avdelingen. Reflexen gratulerer både med dagen og jobben. (Foto: Steinar Sværen)

