



## På trynet i grøfta

Det er ikke alle som får oppleve å kjøre rett i grøfta med splitter ny bil. Det er ikke det at det er noe å være misunnelig på, bare spør han som kjørte av vegen like etter bommen ved Fossen på Skaidisiden av E6.

Han var på veg hjem fra Tromsø, der den nye lastebilen var hentet, da han kom for langt ut på siden og bilen skeinte ut i grøfta. Heldigvis gikk det godt, både sjåfør og passasjer kom fra uhellet uten skader.

Men når du skal bruke bilen til brøyting for vegvesenet og skulle til Skaidi for å hente plog på vegen hjem, er det ikke fritt for at noen flirer godt, og sympatien med den uheldige var vel ikke av de sterkeste da han kom til Skaidi for å få hjelp. Men gjengen på Skaidi stilte selvfølgelig opp for den uheldige og hjalp til og stengte vegen mens Vikings redningstjeneste fra Alta fikk bilen på vegen.

Men kan en ha tillit til en brøytebil som havner i grøfta på beine vegen i klart og fint vær? Vi bare spør! (Foto: Steinar Svøren)

## Kråke og høns

Mange vil nok mene at det er fullt av hønsehuer i Statens vegvesen. Derfor er vi litt usikre på om det ligger en protest bak dette hønsehuset i Bergstien i Vadsø. Bak en vegg behørig merket med vegvesenets gamle kråke legger hønene sine egg, mens hanen galer fornøyd og trives godt virker det som.

Det er materialene fra det gamle sentralbordet på vegkontoret som har gjenoppstått som hønsehus. La oss håpe at byggverket og materialvalget har en rent praktisk bakgrunn og ikke er en protest mot vegvesenet. Krake søker make heter det jo! (Foto: Steinar Svøren)



## Full kontroll

I omstillingen til et nytt og effektivt vegvesen er det de små endringene som teller. På vegkontoret er det nå installert en ny, moderne stemplingsmaskin, et fleksimeter, som er koblet direkte til en datamaskin og til sentralbordet slik at det er full kontroll over hvem som kommer og går.

I det nye og effektive vegvesenet må alt være nytt. Utstyret som brukes er blitt så teknisk avansert at ryktene forteller at det neste blir at det også monteres et videokamera slik at det er sikkert at vi stempler inn og ut selv, og ikke lar andre ta den jobben for oss mens vi tilbringer dagen i loppekassa.

Siden alle ikke er like fotogene om morgenen (en herværende redaktør har vel ett av de trøtteste trynene som langt på dag kommer sigende på kontoret), har personalforeningen på vegkontoret i forbindelse med videofilmingen av alle som stempler seg inn, tatt initiativ til å få alle til å se litt flottere ut. Tilbudet består av at det i garderoben ved siden av fleksimeteret henger jakke og hvit skjorte til herrene, og en hvit bluse og en strikcejakke til kvinnene på vegkontoret. Det går rykter om at Vegsjefen har i den forbindelse bestemt seg for å gi slipset sitt til saken, slik at det blir et fullstendig antrekk for herrene.

Foreløpig er dette bare ett av flere rykter som har svirret på vegkontoret om hvordan det blir i det nye vegvesenet. Andre rykter kan fortelle at det elektroniske beskjedsystemet som er installert på EDB-systemet skal øke effektiviteten ved at ingen trenger å gå fra kontor til kontor og levere beskjeder og saksdokumenter. Dersom alle får en egen dobøtte på kontoret kan vi bli utrolig effektive, men blir det noe hyggelig?

Videofilmingen av alle som stempler seg inn og ut på vegkontoret kan bli det siste nye. For at skal ta seg godt ut stiller personalforeningen med jakke og skjorte til herrene og bluse og strikcejakke til kvinnene. (Illustrasjonsfoto/montasje)

Returadresse:  
Statens vegvesen Finnmark  
9800 VADSØ

# REFLEXEN

Bladet til Statens vegvesen Finnmark

Nr 1/2 - 1995



## FATIMA SJØSATT

• Side 14 - 22

## Noe for FFR?

Bussjåførene i Broward-distriktet i Florida har fått utdelt gummihansker etter at de uttrykte frykt for å bli hiv-smittet av tilgriset bussbilletter. Flere av distriktets 400 sjåfører sa at de var redde for å ta i mot billetter tilsølt med blod eller annen kroppsvæske, som de mener kan inneholde hiv-viruset.

—Noen mennesker har billetten i munnen, de har dem i trusene eller i behåen. Du vil helst slippe å tenke på hvor billetten har vært, sier bussjåfør Roger Tillmann.





## FFTU nedlagt

Finnmark Fylkes-  
trafikksikkerhets-  
utvalget (FFTU) er lagt  
ned. Utvalget, som har  
vært et underutvalg for  
Samferdselsstyret, har  
hatt det politiske  
ansvaret for å behandle tra-  
fikksikkerhetsspørsmål i  
Finnmark og fordele Aksjon  
Skoleveg- og fylkeskommunale  
trafikksikkerhetsmidler. Den  
politiske behandlingen av tra-  
fikksikkerhetsspørsmål løstes  
nå opp til Samferdselsstyret,  
men omleggingen fører også  
til at flere saker skal løses  
administrativt ved vegkontoret  
og i Samferdselsetaten i fyl-  
keskommunen.

Statens vegvesen har siden opprettel-  
sen av FFTU hatt sekretariatet for ut-  
valget og vil også i framtida behandle  
trafikksikkerhetsspørsmål for Samferd-  
selsstyret. På Samferdselsstyrets møte i  
november skal det behandles et forslag  
til retningslinjer for hvilke saker som  
kan avgjøres ved vegkontoret, hvilke  
som kan avgjøres av samferdselssjefen  
og hvilke saker som skal til politisk  
behandling.

### Halvering

-Målsettingen er at vi skal halvere antall  
saker som behandles politisk, sier sek-



Det siste møtet i Finnmark Fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FFTU) ble holdt i Alta i begyn-  
nelsen av oktober. Der møtte f.v. Odin Johansen (FFTU), Ketil Nystrøm (Trygg Trafikk),  
Gaute Strøm (samferdselssjef), Brita Carina Hætta (leder FFTU), Peder Mathisen (FFTU)  
og Astrid Eide (Statens vegvesen, FTU-sekretær).

sjonsleder Rolf Olsen ved trafikksikker-  
hetsseksjonen på vegkontoret.

-I 1994 behandlet FFTU 41 saker.  
Mange av disse kunne vært avgjort  
administrativt, mener han.

Det legges nå opp til at saker som  
fører til økonomisk uttelling for Finn-  
mark fylkeskommune skal behandles i  
Samferdselsstyret, men Olsen håper at  
det vil bli gitt fullmakt til sekretariatet  
til å forestå mindre tildelinger, med en  
beløpsgrense for hvor mye som kan  
avgjøres administrativt.

### Trafikksikkerhetsforum

Trafikksikkerhetsutvalget hadde i sitt  
arbeid etablert et godt samarbeid med  
en lang rekke rådgivende medlemmer.  
Når utvalget nå er lagt ned håper Rolf  
Olsen dette vil fortsette i nye former, og  
planlegger et Trafikksikkerhetsforum i  
Finnmark.

-Det er mange som har trafikksikker-  
hetsspørsmål på dagsorden og mange  
har et medansvar for å arbeide med slike  
spørsmål. I FFTU hadde vi et forum  
hvor vi kunne møtes. Når dette nå er

lagt ned, arbeider vi for å kunne fortset-  
te dette samarbeidet i nye former, for-  
teller Olsen.

Blant de han håper å fortsette samar-  
beidet med finner vi blant annet Trygg  
Trafikk, Samferdselssjefen i Finnmark,  
Statens utdanningskontor og politiet.

-Vi må engasjere en bredest mulig  
fagkompetanse og vi legger nå fram et  
forslag om å opprette et konsultativt tra-  
fikksikkerhetsforum, sier Rolf Olsen.

### Kontaktskapende arbeid

FFTU brukte de siste årene mye tid på  
kontakt med publikum og med kommu-  
nene i et utadrettet arbeid for å styrke  
det kommunale trafikksikkerhetsarbeid-  
et.

-Kontakten og samarbeidet vi har fått  
til, bør heller styrkes enn svekkes nå det  
nå skjer en politisk endring, setter Olsen  
som mål for det nye trafikksikkerhetsar-  
beidet i Finnmark.

**Steinar Sværen og  
Tom Frode Hansen**

## Miljøet som ble borte

Etter mye planlegging, et utall arbeidsgrupper og store mengder papir, så den  
nye organisasjonen for Statens vegvesen dagens lys 1. juli. Gamle  
avdelingsbetegnelser forsvant fra samme dag og nye ledere og mellomledere  
trådte fram og tidligere ledere tilbake. Fra første dag skulle alt virke, og etter  
planene er det et nytt og mer effektivt vegvesen som nå er i funksjon.

Men det tar tid å få nye rutiner og avtaler på plass. Fortsatt er det mange løse  
brikker igjen. Ansvar for oppgavene vi skal løse er stort sett plassert, men  
det ser ut til at noe er glemt i prosessen.

Etatsens miljøansvar og koordineringen av miljøarbeidet er det i dag ingen som  
har tatt ansvaret for. Tidligere var det på alle avdelingene en miljøkontakt,  
mens koordineringsansvaret var lagt til planavdelingen. I grunnlagsdokumentene  
for vegkontorenes organisering ble det sagt at miljøansvaret i den nye  
organisasjonen skulle ligge til vegsjefens stab. I dag er det ingen som har tatt eller  
fått dette ansvaret. Resultatet er at vårt miljøansvar er overlatt avdelingene, uten  
noen pådriver, verken sentralt i vår nye organisasjon - eller i avdelingene, som ikke  
lenger har sine miljøkontakter.

Statens vegvesen ønsker å fremstå som etat som også tar miljøspørsmål på  
salvor. En bedre miljøetsatsing var også et av hovedmålene for hele  
omorganiseringsprosessen. Når resultatet har blitt en pulverisering av  
miljøarbeidet, kan vi da være fornøyd med det vi har fått til, eller er det noen som  
vil ta opp hansken og utfordringen?

*Steinar Sværen*

### Reflexen

Bedriftsblad for Statens vegvesen Finnmark  
Nr. 1/2 1995

Redaktør: Steinar Sværen

### Redaksjonsråd:

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

### Bidragstyttere i dette nummer:

Lars Olav Farstad  
Bernt-Aksel Jensen  
Kåre Furstrand  
Astrid Eide  
Tom Frode Hansen  
Heidi Johansen  
Randi Mona  
Per B. Jøhusen  
Christine Johnsen  
Rolf Matti Reisenen

### 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:** Arbeidet på Fatima går fly-  
tende. Bildet viser hvordan transporten av  
maskiner til anleggsområdet foregikk.  
(Foto: Bernt-Aksel Jensen)

### Innhold

|                                             |      |                                    |         |
|---------------------------------------------|------|------------------------------------|---------|
| FFTU nedlagt                                | s 2  | Dramatisk brannøvelse              | s 11    |
| Leder                                       | s 3  | Bråstopp for andre gang            | s 12    |
| Drømmejobben                                | s 4  | Militær trafikksikkerhet           | s 13    |
| Investering i sikkerhet                     | s 5  | Tema Fatima                        | s 14-22 |
| Systematisk oppfinnsom                      | s 6  | Med fyrstikk og tjeralunte         | s 14    |
| En tysker med campingvogn                   | s 7  | mot Nordkapp - under sjøen         | s 18-21 |
| RDS radio. Ny teknikk for bedre service     | s 8  | Fatima i bilder                    | s 22    |
| Sykkel for dikt                             | s 10 | Fatimaprojektet i rute             | s 22    |
| Ekstra sikringsutstyr i Storefjelltunnelen? | s 10 | Ny vegplan - blanke ark            | s 23    |
|                                             |      | Ny organisasjon i Statens vegvesen | s 24    |

|                                          |      |
|------------------------------------------|------|
| Gravøl og fest                           | s 26 |
| Flytting av små trær                     | s 27 |
| Frigjøringsmarkering med sprengete bruer | s 28 |
| Brent jord og sprengete bruer            | s 29 |
| Personalløst                             | s 30 |

### Tips Reflexen

Telefon 78 95 01 08  
Telefax 78 95 33 52

# Til Hammerfest for drømmejobben

Jobb i Biltilsynet har vært Siv Kilsars (23) drøm. På Hammerfest trafikkstasjon har hun endelig fått drømmen oppfylt - som den første kvinnen ansatt som ingeniør i Statens vegvesen Finnmark.



Til verdens nordligste by måtte hun for å finne drømmejobben i biltilsynet!

Dermed er enda en barriere brutt, og Finnmark følger etter andre fylker som lenge har hatt kvinner i Biltilsynets ingeniørstillinger.

Bilinteressert har påstått hun at hun alltid har vært. Med en bilinteressert far har hun nærmest vokst opp i bilen, og deltatt i diskusjoner om biler og trafikk siden hun kunne snakke. Da hun skulle velge utdanning, sjekket hun ut alle ingeniørhøgskolene - til hun fant bil og motorlinjen på skolen i Bærum. Etter fullført ingeniørhøgskole bar det trafikkfakultetsskolen på Stjørdal, der hun også har gått ett år. Deretter bar det til Hammerfest.

## Uniformstvang

Som avdelingsingeniør i Biltilsynet, sensor på førerprøver og etterhvert også kontrollør av biler, har også Siv Kilsars uniformsplikt. Med slips, skjorte og bukse er det lett å se at uniformen er «mest for menn» og at kvinner er forholdsvis nytt i Biltilsynet.

-Jeg har ikke noe i mot å gå i uniform på jobb, smiler hun.

-Men jeg har inntrykk av at det kan være med å gjøre førerkortkandidater unødvendig nervøse og usikre under førerprøver. Kanskje det ikke burde være nødvendig i slike situasjoner, prøver hun seg.

## Liker ikke byer

-Jeg liker meg ikke så godt i store byer, det var derfor jeg søkte jobben her i Hammerfest, selv om jeg aldri hadde vært i Finnmark før, forteller hun.

Her kan hun gå i fjellet og synes det er flott på Kvaløya. Men hun savner tur-

kameraten Nanna, en islandsk færehund, som er satt i pensjon hos foreldrene mens hun venter på husverter som aksepterer hundehold.

## Start i DnV

Hun bestemte seg for en framtid i Biltilsynet etter at en kvinnelig sensor på oppkjøringen for førerkort varmt reklamerte for Biltilsynet. Da bestemte hun seg for hva hun skulle bli.

Men ettersom det tar en stund å ta utdanning, rakk hun aldri å begynne på Biltilsynet i Hammerfest. 3. juli var første arbeidsdag, dag én i Det nye Vegvesenet.

-Jeg synes det var greit å begynne etter omorganiseringen. Jeg kunne dermed gå inn i den nye organisasjonen uten for mange minner om hvordan det har vært. Endringene synes heller ikke så store her på trafikkstasjonen i Hammerfest, selv om vi nå ligger under Alta i stedet for å styres her på plassen, mener hun.

## Forberedt på det verste

Som ingeniør i Biltilsynet skal hun med tiden også delta i ulykkesetterforskning når politiet har bruk for assistanse. En

av de tøffeste jobbene kanskje i Statens vegvesen.

-Jeg er forberedt på at jeg skal være med på ulykkesetterforskning, og dermed kan få se og oppleve litt av hvert. Men jeg vet ikke hvordan jeg vil takle det første gang jeg kommer til et ulykkessted, innrømmer hun.

Fortsatt er hun under opplæring og vet ikke helt hva hun står foran og hvor lang opplæring hun trenger.

Men arbeidsmiljøet på stasjonen setter hun pris på: Hun har allerede prøvd å flytte i Hammerfest, og kollegene på stasjonen stilte opp og var med på vasking av leiligheten.

## Møtt med «skepsis»

-Vi var litt skeptiske til å begynne med, et flertall kvinner - og ingeniørene skulle jo være menn, forteller Annbjørg L. Sjørnsen, Margit Løkken og Gunnlaug Skoglund.

Men de tre er raske med å legge til at de har blitt positivt overrasket og er godt fornøyd med en ny, kvinnelig kollega.

-Og så er hun så ung at vi kan være med å forme henne, ler de tre.

Steinar Sværen

Siv Kilsars drømmejobb har ført henne til Hammerfest og Statens vegvesen Finnmark som den første kvinnelige ingeniør i biltilsynet på Hammerfest trafikkstasjon.



Med utgangspunkt i NVVP og Trafikksikkerhetsplan for Finnmark har fylket fått sin plan for utbygging av gang- og sykkelveger og spesielle trafikksikkerhetstiltak langs riksveg fram mot år 2009. «Investering i sikkerhet» er et resultat av målsettingene i de overordnede planene, og peker klart i retning av en sterkere satsing på «de nære ting».

# Investering i sikkerhet fram mot år 2009



I NVVP sier de strategiske mål at sykkeltrafikken skal ha et hovedvegnett som er fordelaktig å bruke framfor bilvegene, og at gående og syklende skal ha større risikoreduksjon enn andre trafikantgrupper. I Trafikksikkerhetsplanen for Finnmark legges det stor vekt på behovet for et sikkert og trygt nærmiljø. Her har fylkets trafikksikkerhetsutvalg satt som mål at antall skadde og drepte fotgjengere i perioden 1994-97 ikke skal overstige 15 per år.

Antall ulykker har naturligvis vært viktigste faktor i arbeidet med å komme fram til aktuelle prosjekter, og da med særlig vekt på antall skadde og drepte myke trafikanter. Ut fra ulykkestallene og føringene i de to overordnede plan-dokumentene, har en kommet fram til ført til at sentrum av byene og fylkets mange tettsteder må bli åsted for kommende års utbygging av gang- og sykkelveger, fortau, rundkjøringer og andre trafikksikkerhetstiltak.

## 46 prosjekter

Planen inneholder i alt 46 prosjekter. Hvert prosjekt er prioritert høyt, midt eller lavt. Planen omfatter bare tiltak som antas å ha en kostnad på over en halv million kroner. De fleste prosjektene har kostnadsoverslag mellom 2,5 og fire millioner kroner.

En så klar satsing i tettstedene viser et ønske om å sette ressursene inn der hvor folk bor og oppholder seg. Selv

Hva skal vi gjøre for å få det tryggere vi som sykler?

Ill. Øystein Langdalen

om Finnmark er et stort fylke i utstrekning, innebærer det ikke at all transport skjer over lange strekninger. Størstedelen av trafikkarbeidet skjer internt i tettstedene. Fotgjengerulykker er i all hovedsak tettstedsulykker. Mer enn halvparten av alle registrerte fotgjengerulykker i Finnmark skjer i tidsrommet november-februar, og så mange som halvparten av alle ulykker i desember fotgjengerulykker. Dette er ett bilde av den faktiske situasjonen og understreker behovet for sikrere nærmiljø.

## Hammerfest første-prioritet

Prioriteringen setter fullføring av fortauet i Akkarfjordveien i Hammerfest på topp. Etter dette prosjektet kommer

gang- og sykkelveg i Bjørnevatn og i Båtsfjord. Tabellen viser prosjektene med høy prioritet i prioritert rekkefølge. Denne lista vil bli tatt opp for rullering når vi går inn i vegplanperioden 1998-2009.

Lars Olav Farstad

## Pri. Prosjekter med Høy prioritering

- 1 Fortau i Akkarfjordveien i Hammerfest
- 2 Gang- og sykkelveg i Bjørnevatn (kommunal veg-Bjørnevatn senter)
- 3 Gang- og sykkelveg i Båtsfjord (Strømmen-Neptunelva)
- 4 Busslomme ved jernbaneundergang (Tangen bru)
- 5 Trafikksanering gjennom Hammerfest sentrum
- 6 Trafikksanering/kryssombygging i Granshagen/Kirkeveien/Kirkebakken i Alta
- 7 Trafikksanering i Bossekop i Alta
- 8 Kryssutbedring i Maze (Fv 1 X Rv 93)
- 9 Rundkjøring i Vadsø, Finnmarksveien X Rv 98, inkl. ny veg til Deinbolls plass
- 10 Fortau i Båtsfjord (fra Neptunelva og gjennom sentrum)
- 11 Veglys fra Hesseng til Kirkenes (langs E6 og langs gang- og sykkelvegen)
- 12 Veglys fra Hesseng til Bjørnevatn
- 13 Fortau mellom sentrum og Fuglenes i Hammerfest
- 14 Rundkjøring/trafikksanering fra Alta bru til Storengveien Nord
- 15 Trafikksanering på Elvebakken i Alta, med rundkjøring i trekanten
- 16 Rundkjøring Buktaveien/Havneveien i Alta

# Systematisk oppfinnsom

*Ingen utfordringer har vært for store eller for små til at ikke Ole Johan Nikodemussen har forsøkt å finne nye løsninger. For Nikodemussen, som karakteriserer seg selv som systematisk oppfinnsom, har mange andre jern i ilden, noe ikke minst forslagsnemnda i Finnmark har hatt glede av.*

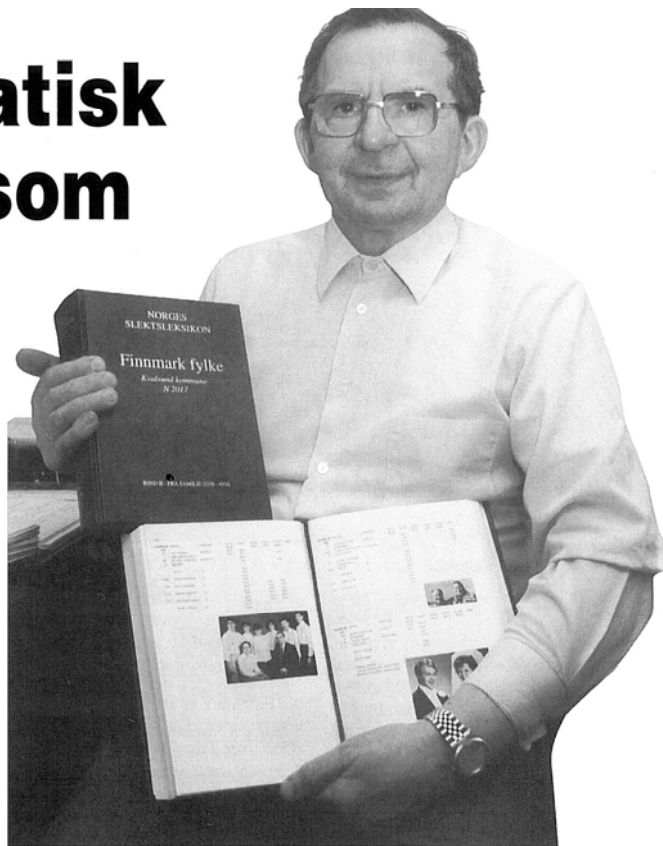
Da slektsforskning fanget interessen, og han ikke var fornøyd med noen tilgjengelige systemer for å registrere slektenes gang, laget han like godt sitt eget. Men det krevde lang spekulering, og mange seine kveldstimer, før systemet var ferdig utviklet og de første resultatene så dagens lys.

På anleggsbrakka i seine kveldstimer, hjemme i Kokelv og på biblioteker har Ole Johan Nikodemussen brukt det meste av fritida de siste årene på å utvikle sitt eget slektsforskningssystem og på å lage de første bindene av Norges slektsleksikon for Kvalsund kommune.

Han var ikke fornøyd med å kartlegge slektsløpet i én familie, alle forgreininger skulle med, og da kunne han jo like godt ta hele kommunen, med alle de spor det fører med seg over kommuner-, fylkes- og landegrensene. Nikodemussens system er utviklet slik at alle kommuner i Norden har sine koder, og familier som kommer derfra det samme. Dermed kan en følge sporene bakover i tiden og i familiene.

## Mormonsk interesse

Systemet er så godt utviklet og så funksjonelt at til og med det mormonske kirkesamfunnet har meldt sin interesse. Den mormonske kirke er verdenskjent for sin interesse i slektsforskning og ved hovedsetet for kirken i Salt Lake City, USA, kan en finne kirkebøker og historiske dokumenter fra de fleste steder i verden.



*Slektsboka fra Kvalsund er det synlige beviset på Nikosystems evne til å framstille slekters gang gjennom århundrer i en kommune, og med muligheter for å spore hver enkelt tilbake gjennom tiden. Norges slektsleksikon er Ole Johan Nikodemussens unike slektsforsknings-system.*

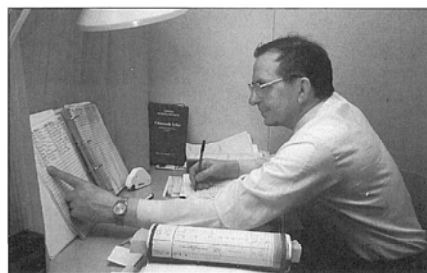
## Ukjente bilder

To bind måtte til for å fange opp slektene i Kvalsund. På til sammen 2112 sider er det opplysninger om 4916 familier og 1130 bilder. For å skaffe interessante bilder har Ole Johan også reist rundt og avfotografert private bilder. Men noen av de mest interessante bildene ble sporet opp i Paris. Der lå det

uframkalt film etter en reise i Finnmark som Napoleons nevø gjorde på midten av 1800-tallet! Denne fikk Ole Johan sporet opp og endelig framkalt og fikk dermed unike portretter fra denne tiden i Kvalsund.

## Lang utvikling

–Da jeg begynte med slektsforskning så



*Det har blitt mange kvelder med arbeid på anleggsbrakka for Ole Johan Nikodemussen. Kirkebøker skal skrives av og puslespillet med slektene, fødsel og død skal bindes sammen.*

jeg i andre slektsbøker og syntes systemene de brukte var vanskelige å forstå, forteller han.

–Ja, du måtte nesten være professor for å forstå, ler han.

Selv har han på grunn av krigen bare tre års folkeskole, men nølte likevel ikke med å sette i gang å lage sitt eget system. Det er 14 år siden, og foreligger resultatet, som altså verdens fremste slektsforskere har vært interessert i.

–Hadde folkeregisteret brukt dette systemet, ville det vært et ferdig slektsregister, mener oppfinneren beskjedent selv.

## Tidkrevende

Selv om systemet er brukervennlig, er det et tidkrevende arbeid å registrere alle opplysningene.

–Til å begynne med førte jeg alt for hånd. Så fikk jeg elektrisk skrivemaskin som kunne rette skrivefeil. Det var stas, smiler han.

–Og så kom EDB!

Selv om den tekniske utviklingen har fulgt arbeidet, måtte han ha hjelp for å få alt på plass. For å få de første bindene ferdig hadde han ansatt kontordame i på fulltid i tre år! Budsjettet for arbeidet var 1,4 millioner. I tillegg til salgsinntektene har fylkeskommunen, samisk kulturråd og Samisk utviklingsfond støttet arbeidet. Dessuten har arbeidstilskuddsordninger hjulpet til med kontorhjelpe.

## Pensjonisthobby

Etter 27 år i Statens vegvesen ble Nikodemussen pensjonist i sommer. I løpet av disse årene har han vært innom flere av de store veganleggene i fylket, det siste var Fatima-anlegget.

–Jeg var arbeidsformann på Havøysundvegen. Siden har jeg jobbet meg nedover, ler han.

Nå kan han konsentrere seg fullt og helt om slektsforskning og andre oppfinnelser. Den neste boka, om Måsøy kommune er han allerede i gang med, og regner med å ha den ferdig i løpet av et par år. Dessuten er han klokke og kirketjener på hjemmestasjonen Kokelv, og er ikke redd for en latmannstilværelse som pensjonist.

–Jeg er ikke redd for framtida. Jeg har tusen ideer og vil gjerne være til hjelp for andre, avslutter en oppglødd Ole Johan Nikodemussen.

Kirkebøkene er uvurderlige kilder for en slektsforsker. Ole Johan Nikodemussen satt om kveldene på leiren i Skipsfjord på Magerøya med utskrifter og kopier av kirkebøker fra tre sogn.

**Steinar Sværen**

# «En tysker med campingvogn»

*Vi kjenner sikker alle Øystein Sundes sang om «en danske med campingvogn». Trafikken til Nordkapp inneholder mange rare framtoninger, kan vi love. Også dansker i campingvogn.*

Forleden fikk vi oss litt av et syn. Nemlig en tysker med campingvogn på tur fra Nordkapp og sørover. Bildet er tatt på Storbukt fergeleie og viser en til de grader galt lastet bil og campingvogn. Nesten ett skrekkeeksempel.

Etter vår ringe viten om kjøring med campingvogn husker vi fra dagene da vi svettet over teoriprøven at vi måtte tilstrebe en balanse i campingvogna, ja på tilhengerne generelt som vi lastet, slik at vi ikke havnet ut i uforutsette og farlige situasjoner for oss selv og andre vegfarende.

Dette gamle tyske ekteparet hadde tydeligvis fartet ganske mye rundt om i verden ettersom bakenden på vogna var full av klistremerker fra byer og land. Men kan de ha prestert å kjøre Europa rundt på denne måten?!

Vi får håpe at Statens Vegvesen, representert med biltilsynet, var ute på vegene og fikk rettleidet tyskerne om riktig lasting av campingvogn og bil.

Skulle de fortsette turen nedover mot Tyskland med denne lastinga ser vi for oss mange farlige trafikksituasjoner når forhjulene såvidt berører bakken. Tenk bare for hvilke styreegenskaper de skal ha når de durer nedover på de tyske motorvegene i passelig høyfart og hvor faren for vannplaning er stor.

Dette er trafikkfarlige trafikkanter som burde fått både instruksjon og en liten lærpenge.

**Bernt-Aksel Jensen**





## RDS:

# Ny teknikk for bedre service

Statens vegvesen har skiltet med NRK P1s sendefrekvenser langs de viktigste vegene, slik at trafikanter som ikke har de mest avanserte RDS-radioene også kan ta i mot trafikkmeldinger.

– Alle som jobber på vaktentralen på Skaidi fortjener en stor takk fra oss her i NRK, sier programsekretær Odd Asbjørn Brovold, i NRK Finnmark. Han er ansvarlig for RDS-sendingene med vegmeldinger ved NRKs kontor i Vadsø.

Statens vegvesen og NRK samarbeider om vegmeldinger til trafikantene. NRK bringer videre meldinger fra vegvesenet og andre som har opplysninger om det som skjer på vegen. Som takk for hjelpen har vegvesenet langs hovedvegene skiltet med mottakerfrekvensen for NRKs P1, Norgeskanalen, der trafikkmeldingene sendes.

Med moderne radioer kan bilistene automatisk få den beste frekvensen for mottak, og på de mest avanserte mottakerne kan dessuten bilførerne velge om de vil motta vegmeldinger selv om de har radioen av, hører på andre NRK-kanaler, kassett- eller CD-spiller.

### Radio Data

RDS, eller Radio Data System som det egentlig heter, er et system der ikke hørbare datasignaler overføres sammen med NRKs programmer på FM-nettet. Datasignalene kan benyttes til å styre bestemte funksjoner på radioer som er utstyrt for RDS, og systemet gjør det også mulig å overføre tekst til et tekstvindu i radioene.

RDS-signalene sørger for at bilradioen til enhver tid velger den beste senderen eller omformeren for den kanalen du hører på. Samtidig vises kanalens navn i radioens tekstvindu. Men alle radioer er ikke utstyrt slik at du som

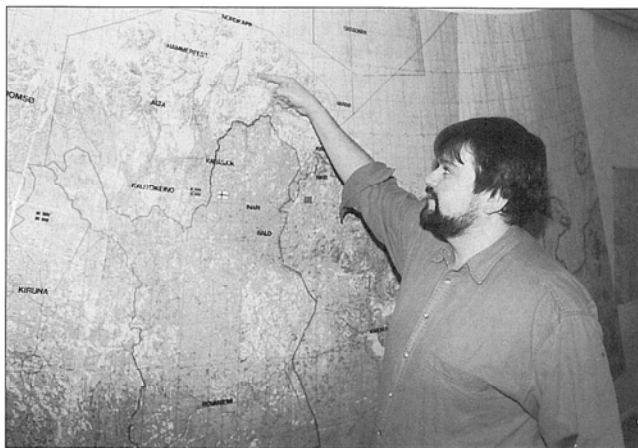
### RDS-veger

De viktigste hovedvegene i Finnmark er definert som RDS-veger. Det vil si at dersom det skjer noe ekstraordinært med disse vegene, vil NRKs sendinger kunne avbrytes av trafikkmeldinger. For de viktigste vegene vil meldingene komme med på de riksdekkende bulletinene når distriktskontorene ikke har sending.

Disse vegene er:

E6, gjennom hele fylket  
E69 Olderfjord-Nordkapp  
Rv 92 Gjevdnieguikka-Karasjok  
Rv 93 Alta-Kautokeino-Finske-grensen

Dessuten vil fergesambandet mellom Honningsvåg og Kåfjord også gå ut riksdekkende utenom distriktskontorenes sendinger.



Odd Asbjørn Brovold i NRK-Finnmark er strålende fornøyd med samarbeidet med vaktentralen på Skaidi og mener trafikantene ikke ville fått like god service vinterstid uten sentralen på Skaidi.

### Erfaringer med RDS?

NRK-Finnmark vil gjerne ha tilbakemeldinger fra brukere av RDS-radioer.

Har du slik radio og gode eller dårlige erfaringer, kontakt Odd Asbjørn Brovold på tlf 78 95 37 00.

### 175 og 800 5 x 9

Hele året får du oppdaterte vegmeldinger på Statens vegvesens vegmeldingstelefon 175. I vintermånedene får du meldinger fra Finnmarks egen vaktentral på Skaidi. Allerede 9. oktober startet døgnvakten her i år.

NRKs tipstelefon for veg- og førermeldinger er 800 99 999, der du kan ringe inn tips til trafikkkredaksjonen på Tyholt i Trondheim.



Odd Asbjørn Brovold i NRKs studio i Vadsø er klar til å avbryte NRKs vanlige sendinger og sende ut en viktig trafikkmelding.

bilist kan motta trafikkmeldinger, selv om du hører på en annen NRK-kanal enn P1. Radioen må være utstyrt med funksjonen EON (Enhanced Other Network) og TA-funksjon (Traffic Announcement) for å gi kryssinformasjon mellom de tre NRK-kanalene, slik at radioen svitsjer over til NRK P1 når det kommer en trafikkmelding.

### Fylkesmeldinger

Trafikkmeldingene sendes først og fremst ut lokalt. Det er de lokale distriktskontorene som mottar meldingene og videreformidler dem til trafikantene.

–Erfaringene viser at vi får meldingene fra Skaidi 20-30 minutter før meldingene kommer fra Vegmeldingssentralen. Gjelder meldingen en viktig veg kan vi gå inn og avbryte sendingen, fordi vi vet at trafikkinformasjon er viktig i et fylke som Finnmark, sier Odd

Asbjørn Brovold til Reflexen.

–Er vi ikke raske nok ut med viktige meldinger, ringer de oss og lurar på hva vi holder på med, ler han.

NRK-journalistene forsøker fortrinnsvis å legge de drøyt 10 sekunder lange meldingene til musikkutt i sendingene, slik at det ikke skal forstyrre andre viktige innslag.

### Bulletiner

Det er bare når det skjer dramatiske endringer på vegene, ulykker, stengninger og lignende NRK avbryter sine egne sendinger for trafikkinformasjon. Mer generelle veg- og førermeldinger samles i bulletiner som går ut nasjonalt fra trafikkkredaksjonen på Tyholt i Trondheim, eller i distriktskontorenes sendinger hver morgen og ettermiddag.

Steinar Svøren

## Hva gjør vi, hvem er vi og hvor går vi?

Hensikten med Statens vegvesen

For alle som av og til lurar på hva vi gjør i vegvesenet kan det være avklarende at hensikten med Statens vegvesen nå er presisert.

Vegdirektør Olav Sjøteland kan fortelle at følgende formulering er valgt for å uttrykke hensikten med arbeidet vårt:

«Statens vegvesen tar ansvar for vegen og trafikken i arbeid for et bedre samfunn».

Vegdirektøren ser gjerne at alle ansatte tar seg litt tid til å dvele ved denne formuleringen.

–Tenk gjennom hvordan denne hensikten gjenspeiles i de oppgavene dere utfører, og i de beslutningene dere tar, oppfordrer vegdirektøren.

## Tips

## REFLEXEN

Tlf. 78 95 01 08

# Sykkel for dikt



*Stolte klassekamerater sammen med Bråstoppvinneren Simen Johnsen (i midten). Fra venstre Freddy With, Håvard Andre Sveinungen, Bård Heimo Jakobsen, Tommy Kristoffersen, Anne-Mari Vang, Lilliane Eriksen, Elisabeth Bendiksen, Marianne Kristoffersen og Linda Ros Jonsson. Bak står Simens mor og klassestyrer Synnøve Andreassen.*

## Vinnerdiktet

*Det er bedre med seler og brus, enn fart og rus!*

Simen Johnsen, 9 år, Kiberg

*Ni år gamle Simen Johnsen (9) fra Kiberg vant slagordkonkurransen for Finnmark i forbindelse med trafikksikkerhetskampanjen Bråstopp i Midnattssol. Årets kampanje ble avsluttet med premieutdeling på skolen i Kiberg. I tillegg til sykkel, hjelm og refleksvest til vinneren, fikk hele klassen hans kake og brus, spandert av Finnmark Fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FFTU).*

Overraskelsen kom fullstendig uventet, og det var en nesten målløs Simen som tok i mot en ny, 18-girs sykkel fra FFTUs avtroppende leder Brita Carina Hætta. Hun framhevet engasjementet i årets kampanje med mange dikt, slagord og limerick sendt inn til konkurransen og det flotte budskapet i Simens dikt.

## Hjelp av mor

Vinneren selv måtte innrømme at han hadde fått litt hjelp av mor, som også er klassestyreren hans, med stikkord til diktet, men han hadde skrevet det selv. En ny sykkel var dessuten midt i blinken, siden den han hadde fra før er liten og klar for utskifting.

Klassekameratene gledet seg også over Simen, ikke minst fordi det ble en hel kosetime utav overraskelsen, med sjokoladecake og brus til alle. De var også opptatt av trafikksikkerhet, og fortalte at de er flinke til å bruke refleks i mørketiden og sykkelhjelmen når de sykler.

Flere hadde sittet på i bil og opplevd at det ble kjørt for fort, men de betrodde til Brita Carina Hætta at det likte de ikke så godt, selv om det også var litt spennende.

**Steinar Sværen**

## Ekstra sikringsutstyr til Storfjell-tunnelen?

Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern (DBE) pålegger nå Statens vegvesen å utstyre Storfjell-tunnelen med det som må være nødvendig slik at brannvesenets samband kan fungere ved en redningsoperasjon inne i tunnelen. Pålegget kommer etter at vegvesenet klaget et vedtak i Alta brannstyre inn for direktoratet.

Alta brannstyre påla vegvesenet også å utstyre brannvesenet i Alta med røykdykkerutstyr, slik at innsatsen inne i en røykfylt tunnel kan bli bedre enn den er i dag. Men på dette punktet har ikke brannstyret fått medhold i DBE.

Tunnelen er bygget og sikret etter vegnormalen for tunneler, noe vi har ment er tilstrekkelig, sier overingeniør Jan G. Johansen i en kommentar.

## Utvidede krav

Kravene som ble stilt fra brannstyret i Alta går ut over kravene i vegtunnelnormalen. Det begrunnes med at det med utstyret brannvesenet i Alta i dag rår over ikke er mulig å drive forsvarlig redningsarbeid ved en eventuell brann. Vegvesenet klagde dette vedtaket inn for DBE, og begrunnet klagen med de lave trafikkallene i tunnelen og mente det ikke burde være nødvendig med så omfattende utstyr som brannstyret krevde.

## Avviser og innfrir

Kravet om røykdykkerutstyr avvises fordi DBE mener at det ikke er nødvendig siden det tar så lang tid å rykke ut fra Alta til Storfjell-tunnelen.

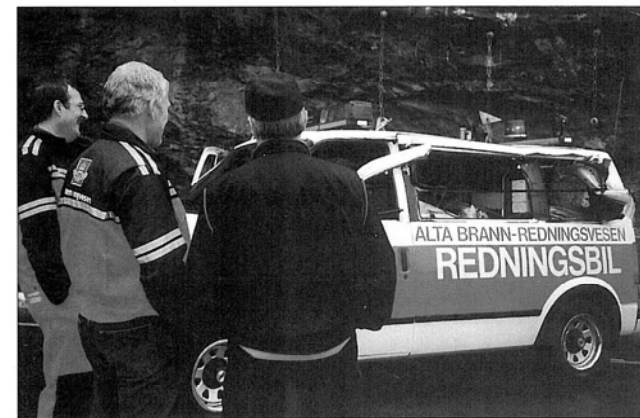
Det er dermed ikke behov for røykdykkerinnsats for å redde liv, skriver DBE i sitt svar.

Men direktoratet mener at tunnelen må utstyres slik at brannvesenet har samband i hele tunnelen, både for å sikre redningsmannskaper som skal arbeide i tunnelen og for å få en best mulig innsats i arbeidet.

Slikt sambandsutstyr vil koste Statens vegvesen nærmere én million kroner. Vi vil derfor ta opp vedtaket i DBE med Vegdirektoratet før vi tar noen avgjørelse, sier Jan G. Johansen.

# DRAMATISK BRANNØVELSE

*Den første brannøvelsen i Storfjell-tunnelen kunne fort blitt mer dramatisk enn ønskelig. På veg til tunnelen ble hele siden på Alta brannvesens redningsvogn revet opp på førersiden etter et hardhendt møte med en gravemaskinskuff. Det var bare millimetre fra et katastrofalt utfall.*



*Alta brannvesens redningsbil var millimetre fra en skikkelig katastrofe på veg til redningsøvelse i Storfjell-tunnelen. En gravemaskin rev opp hele førersiden på bilen. Jens Anton Uglebakken (t.v.) og Øistein Opgård fra vegvesenet betrakter ødeleggelsene sammen med Altas brannmester Tormod Suhr.*

Storfjell-tunnelen er utstyrt med alarm som utløses når brannslukningsapparatene i tunnelen tas ut av oppbevaringskapene. Dermed varsles vegtrafikksentralen i Mosjøen, som så alarmerer brannvesen og politi. Øvelsesdagen skulle varslingsrutinene mellom alle ulike ledd testes og redningsmannskapene ville få et inntrykk av tidsbruk ved utrykning og hvilke muligheter for innsats redningsledelsen rår over.

## Uventet dramatikk

Brann i tunnel er alltid dramatisk. Men denne gang var det bare øvelse og den største dramatikken var på vegen til tunnelen. Da redningsvognen fra brannvesenet i Alta i Skillefjord skulle passere en gravemaskin som drev med grøfterensk, svingte plutselig gravemaskinen så skuffa kom ut i vegen og traff redningsvognen. Skuffa passerte bare millimetre fra føreren av redningsvognen og rev opp hele siden av bilen, fra frontvindu til bak på bilen. Men selv



*Et lykketreff at ingen ble skadet da hele siden på redningsbilen ble revet opp.*

med en slik nestenulykke fortsatte mannskapene i bilen direkte til Storfjell-tunnelen og var framme bare 39 minutter etter at brannvesenet ble varslet.

## Øvelsen

Det var en realistisk øvelse, med et uventet dramatisk innslag, forteller Jan Gustav Johansen ved vegkontoret i Vadsø. Det siste året har han arbeidet med tunnelsikkerhet.

Redningsarbeid i tunnel er vanskelig, og selv om vi har få tunneler kan det få dramatiske konsekvenser dersom det først oppstår en alvorlig ulykke som brann i en av tunnelene, mener han.

Statistisk sett er sjansene for bilbrann i tunnel små, men Johansen understreker likevel viktigheten av å være forberedt på det verst tenkelige.

Alarmen gikk kl. 11.30. Det tok 39 minutter før brannvesenet var på plass, 49 minutter til ambulansen kom ut til tunnelen og 51 minutter før politiet var på plass. Den lokale brannvakta som er på Nyvoll, bare seks kilometer unna, var på plass 48 minutter etter at alarmen gikk, det viser hvor makteløse vi kan være dersom en slik alvorlig ulykke skulle oppstå, sier Johansen.

## Røykproblemer

Øvelsen viste hvilke problemer det er for røykdykkere når det skjer en ulykke inne i en tunnel. Røykdykkerne måtte flere ganger i løpet av de rundt 40 minuttene de var i aksjon trekke seg tilbake fra redningsstedet inne i tunnelen fordi de gikk tomme for luft. Og skadestedet var bare 150 meter inne i den 2750 meter lange tunnelen!

## Erfaringer

Brannvesenet ville ikke hatt store muligheter for å gjøre noe som helst hadde brannen vært lenger inne i tunnelen enn 200 meter. Til det er sambandsforholdene i tunnelen for dårlige og røykdykkerutstyret har for liten kapasitet. På grunn av den lange avstanden til Alta og tilgangen på egnet utstyr må det konstateres at det ville være små muligheter for å redde skadde i tunnelen ved en virkelig brann. Ved en virkelig ulykke blir dermed hovedsaken å begrense omfanget av ulykken og hindre at andre trafikanter intetanende kjører inn i tunnelen, oppsummerer Jan Gustav Johansen.

**Steinar Sværen og Jan G. Johansen**



# BRÅSTOPP for andre gang

Kampanje Bråstopp i midnattssol ble i sommer arrangert for andre gang. Årets kampanje hadde en del nye innslag for å markere kampanjen og budskapet. Det ble gått nye veier, og i kinomørket i den lyseste tiden ble kampanjens egen reklamefilm vist på kinoene i Finnmark.



Fra åpningen av årets kampanje i Narvik. I «Bråstoppen» ble det demonstrert en kollisjon i «bare» 15 kilometer i timen med og uten sikkerhetsbelte.

(Foto: Steinar Sværen)

Stille før stormen: I Lakselv ble vegvesenets stand med presentasjon av den nye trafikkstasjonen i Lakselv og med konkurranser og aktiviteter i forbindelse med «Bråstopp i midnattssol» den best besøkte standen under Lakselvdagene.

(Foto: Astrid Eide)

Bråstopp i midnattssol er de nordnorske trafikksikkerhetsutvalgenes kampanje mot utforkjøringsulykker i årets lyseste måneder. Sommermånedene topper alle statistikker over skadde og drepte i trafikken i Nord-Norge, og det er ungdom det går hardest ut over.

Årets kampanjen startet i Narvik i slutten av april. Hensikten var å få en felles markering og lettere oppmerksomhet i media. Under et stort arrangement der mange gode krefter i trafikksikkerhetsarbeidet deltok, ble kampanjen satt i gang av leder for Nordland FTU, Ingrid Granås.

I løpet av noen timer på torget i Narvik fikk unge og gamle se Nordlands «Bråstoppen» i aksjon, teste politiets lasermåler og se hvordan ambulanse og brannvesen er utstyrt når de skal på redningsoppdrag ved trafikkulykker.

## Egen reklamefilm

Til årets kampanje var det også laget en liten reklamefilm for kinovisning, som i 14 dager ble vist på alle de nordnorske kinoene som viser reklame før forestillingene. Filmen er laget

av tegnefilmskaperen Knut Eide, kjent fra Barne-TV og som Bodø i TV-serien Stompa. Filmen viser kampanjens kjendis, midnattssola, som farer av sted og ender utenfor bildet i en bråstopp og med et brak.

Denne vil neste år gå i flere perioder på kinoene.

## Finnmark

I Finnmark ble kampanjen startet opp med en aksjonsdag i Alta, der bilistene ble stanset, informert om kampanjen og utfordret til å teste «Bråstoppen» og kunnskapene i en liten spørrekonkurranse.

I løpet av sommeren var biltilsyn, politi og lensmenn aktive med å informere unge bilister. Alle ble utfordret til å sende inn svar på en liten konkurranse og skrive et slagord for kampanjen. Alle som sendte inn svar har fått tilsendt en t-skjorte og blant de drøyt 60 som kom med slagord, limericks og små dikt, ble ni år gamle Simen Johnsen trukket ut som vinner av en offroadsykkel.

Steinar Sværen

# Militær trafikk- sikkerhet

Porsangmoen utenfor Lakselv arrangerte i høst for første gang trafikksikkerhetsdag for rekruttene. Alle rekrutter skal gjennom en slik opplæring og fordi Garnisonen i Porsanger i år for første gang rekruttskole har rekruttskole var det en spent garnisonledelse som i samarbeid med politiet, Trygg Trafikk og Statens vegvesen samlet rundt 200 rekrutter til en hel dag med trafikksikkerhet. Garnisonsjefen ofret til og med sin kjære gamle bil i en kollisjonsdemonstrasjon da den ble sluppet i bakken for å vise hvilke krefter som kommer i sving ved en kollisjon.

«Trafikksikkerhet fikk høy prioritet på rekruttskolene etter at det for noen år siden var svært mange ulykker i forbindelse med soldater på helgeperm, forteller løytnant Næss, som hadde det praktiske ansvaret for trafikksikkerhetsdagen på Porsangmoen.

## Uten sikkerhetsbelte

Alf Edvard Masternes fra Lakselv trafikkstasjon deltok på ts-dagen med demonstrasjon av bilbelte i «Bråstoppen». Samtidig benyttet han anledningen til å informere og svare på spørsmål fra rekruttene om



En redningsøvelse fikk rekruttene også følge. De fikk se hvordan redningsmannskapene arbeidet, med politi, MP, brannvesen og leger. Ikke minst fikk de demonstrert hvor lang tid en redningsoperasjon kan ta, selv om ulykken skjer i leiren som ligger snaut to mil fra Lakselv.

bil, førerkort, kjøre- og hviletidbestemmelser, EØS-kontroller og de nye reglene for ledsagerstøttet kjøreopplæring.

Interessen var stor, selv om mange av rekruttene helst hadde sett at de fikk prøve «Bråstoppen» uten sikkerhetsbelte og med ekstra fart.



I farta! Garnisonsjefens gamle bil på veg mot bakken for å demonstrere kreftene i en kollisjon.

Dagen var lagt opp med forskjellige poster rekruttene skulle gjennom, der det ble demonstrert hvilke oppgaver de arbeider med i forbindelse med trafikksikkerhet og en del utstyr de bruker i arbeidet. Militærpoliti og UP demonstrerte forskjellige fartsmålere, alko-tester og annet utstyr deres biler er utstyrt med. Trygg Trafikk forsøkte å nå

rekruttene holdninger i trafikken og bevisstgjøre dem.

## Bildropp og redning

Ts-dagen ble avsluttet med praktiske demonstrasjoner. Garnisonsjefens gamle bil ble ofret i et bildropp. I vel 60 kilometer i timen traff den bakken etter å ha blitt sluppet fra nesten 30 meters høyde.

Derefter ble redningsapparatet i leiren og i området demonstrert ved en bilulykke. En personbil hadde kollidert med en lastebil, og i tur og orden ble leirvakt, MP, politi, leirens sykestue og brannvakt i Lakselv varslet. Øvelsen demonstrerte hvor lang tid det kan ta å få alle nødvendige hjelpere på plass og hvor vanskelig det kan være å få løs skadde fra et bilvrak.

Garnisonsledelsen var godt fornøyd med arrangementet, som for de vernepliktige skal følges opp i løpet av tjenestetiden med flere samlinger om trafikksikkerhet.

Steinar Sværen



Rekruttene følger nøye med på Alf Edvard Masternes fra Lakselv trafikkstasjon som måler bremsespor etter ulykken.



Rekruttene fikk prøve «Bråstoppen» og testet hvordan det er å kollidere i liten fart. Men de fleste av Norges tøffe unge menn og kvinner på Porsangmoen ville helst ha prøvd den uten sikkerhetsbelte.



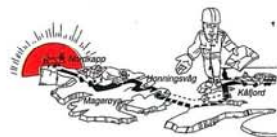
# Med fyrstikk og tjæralunte mot Nordkapp – under sjøen



*Med stø hånd la han fyrstikka mot tjæralunta. Med et raskt blikk rundt seg forsikret han seg nok en gang at ingen var i nærheten. Alt var klart. Dermed ripte han fyrstikkjeska mot fyrstikka. Svovel og kruttluft bet i neseborene. Med stødige, raske skritt gikk skytebas Tore Hage bort til de omlag 30 personene som med skrekkblandet fryd ventet på det store smellet. Først litt røyk, før i neste tidel selve drønnet. 400 kilo sprengstoff, fordelt på nesten 100 hull ble detonert etter alle kunstens regler. Hullet var et faktum!*

Hele nasjonen fikk være vitne til de spennende minuttene før og under sprengningen av den første salven på Nordkapp-tunnelen 6. juni i år. På direkten i Nitimen ble forberedelser, smellet og de første meterne av Nordkapp-tunnelen formidlet. Sammen med folk fra Statens vegvesen, A.s. Veidekke og en rekke pressefolk ble den første, historiske ladingen utløst. Presis klokken 9.25 gikk den av og skapte en ren kant som klart fortalte at her blir det et hull i fjellet. Litt spesielt var det også at forskjæringa var gjort klar uten bruk av sprengstoff.

Dermed var arbeidet med Nordkapp-tunnelen for alvor i gang, tunnelen som skal bli verdens lengste undersjøiske



Fyr var det hæææær! Klokken 09.25 tirsdag 6. juni 1995 gikk den første salven med 400 kilo sprengstoff løs på Nordkapp-tunnelen.



Hva i all verden?! Teknikken er kommet langt. Men ikke så langt at en dumper kan kjøre midtfjords uten å ha hjelp fra flåte og slepebåt.

biltunnel dagen den åpner. Og selvfølgelig verdens nordligste.

Arbeidet med fastlandsforbindelsen til Magerøya er ikke det vegkrav i fylket som har lengst ansiennitet. Men det har skapt de største bølger på mange vis. Uten tvil vil det være det aller største løftet for Statens vegvesen i dette århundret i fylket. Kanskje i framtiden også. Det vil bare historien kunne fortelle om.

## 212 meter under havet

A.s. Veidekke ble til slutt valgt som entreprenør for tunnelen under Magerøysundet. De har påtatt seg å bygge den 6821 meter lange tunnelen for drøyt 187 millioner kroner. Totalprisen for den undersjøiske tunnelen, med lys, pumper, vifter, vegbane og alt som hører med er beregnet til 338 millioner.

19. august var hullet blitt 500 meter langt og rundt 20 meter under havoverflata. Men fortsatt er det langt fram til de virkelig dukker under havet. Fra tunnelåpningen i Vesterpollen og til Kåfjordnova er det drøyt 2000 meter. Da først kan man med stolthet slå fast at det er en undersjøisk tunnel.

Tunnelen vil få et fall på åtte prosent og gå ned til 212 meter under havoverflata, før den svinger seg oppover igjen med samme stigning. Overdekningen fra tunneltaket og opp til havbunnen vil variere fra 150 meter i starten, til omlag

50 meter midtfjords og rundt 30 meter når tunnelen skråer seg opp til Bismarhallen og Veidnes på Magerøya.

Tunnelen får en bredde på åtte meter, med en kjørebane i hver retning på tre meter. I tillegg blir det fortau på en meters bredde på hver side. Innvendig høyde blir 4,6 meter.

Går framdrifta som planlagt, med gjennomsnittlig inndrift på cirka 55 meter i uka, vil tunneldriverne møte hver andre en gang i begynnelsen av desember neste år.

## Lett start fra Vesterpollen

Arbeidet med tunnelen fra Vesterpollen har gått uten problemer. Fjellet består av glimmerskifer og er kurant for tunneldriverne å bore i. Arbeidet foregår med en trearmet borerigg som varierer lengden på borene fra 12 til 18 fot, alt etter forholdene.

Massene fra tunnelen deponeres i strandsonen fra tunnelen og mot Kåfjord. Der skal massene tømmes ut for å bygge opp en slags skjerming for storhavet som kommer rullende inn fra



Med kløkt og konduite ble maskinene lastet ombord i forsvarets landgangsartøy for frakt til Sarnesområdet. Her har prosjektleder Kåre Furstrand sjekket at alt har gått greit, mens oppsynsmann Per Kling Mathiesen og maskinkjører Odd Ronald Opgård diskuterer hvordan maskinen skal kjøres på land.



nordøst. Når det rette (u)været setter inn kan det bli like mye sjørøkk som snøfokk langs veien.

### Vanskeligere fra Magerøya

Tunnelstarten fra Magerøysiden har ikke vært like enkel. Fjellet på Veidnes er mer forvitret og oppknust enn på den andre siden. Lørdag 26. august ble den første skikkelige salven på denne siden avfyrt. Men inndrifta gikk med små skritt de første 20-30 meterne. Veidekke måtte til med støping og støpskjold for å sikre tunnelåpningen mot blokk- og steinfall.

I midten av oktober var arbeidet kommet 20 meter innover i fjellet. Fjellet her består av lagdelt sandstein og leirskifer, noe som gjør at sikringsbehovet er større her enn på fastlandssiden. Utover disse mindre problemene i startfasen tyder ingen ting i den geologiske undersøkelsen på at tunnelen vil by på negative overraskelser. En del svakhetssoner er registrert, men disse kommer nesten vinkelrett på tunnelen og er av begrenset lengde, noe som er gunstig for tunnelbygginga når man så tidlig skulle treffe på slike soner.

### Som ivrige maur

Men det er ikke bare inne i mørket det foregår aktivitet. Statens vegvesens folk er så og si på alle hauger i Nordkapp. For vegbygginga har virkelig skutt fart i det tidligere så jomfruelige terrenget i Sarnesfjorden. Etter at de første maskinene ble lastet på land 9. mai i år har det virkelig skjedd en revolusjon i fjorden. De gamle sarnesværingene ville ikke trodd sine øye om de i dag hadde oppstått og sett hva som foregår. Store lastebiler, gravemaskiner, en bulldoser og mindre biler surrer rundt i området som ivrige maur. Oransjekledde folk med maskiner og merkelig utstyr er oppe på hauger og knauser. Og inn i mellom kraftige drønn så både jord og stein spruter og Sarnes rystes i sine grunnvoller. Vegbygginga både vises og høres.

### Utradisjonelle løsninger

Underveis i arbeidet har Fatima-gjengen måtte finne på flere utradisjonelle løsninger for å frakte biler og maskiner. Flåte ble tatt i bruk og slept innover fjorden for så å slippe bilene av i områder der biler aldri har satt spor. Det er et merkelig syn å se en lastebil eller gravemaskin seilende avgårde over små-



Sikkerheten er alltid viktig. Redningshelikopter fra Banak var på befaringsstur for å sjekke landingsplasser ved eventuelle redningsoppdrag fra Fatima-prosjektet.



Da det regnet som verst i sommer gikk anleggsvegen til Nordkaptunnelen nesten i oppløsning. Firehjulstrekket kom godt med, kan vi love.

kruset sjø. En transportvariant som har gått greit.

Med i arbeidet for i år hører klargjøring av forskjæringer til tunnelen mellom Studentervika - Ole Arnstavsika og fra Sarnes-siden - Alfbaklia - på tunnelen gjennom Honningsvåg fjellet.

### Flott turområde

Ingen skal påstå at vegbygginga ikke har gått unna i området. 9. mai startet arbeidet med å bygge kai. Den ble bygd på rekordtid og like over pinse var den ferdig.

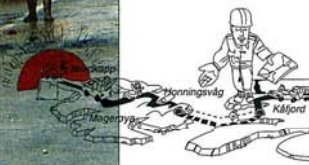
I dag kan man kjøre på en brukbar anleggsveg fra tunnelpåkugget ved Alfbaklia, via det historiske området på

Sandra - der Norges eldste bosetning er registrert - rundt idylliske Sarnespollen - som er det beste området på Magerøya klimamessig og utover til Kjelkevika til tunnelpåkugget i Ole Arnstavsika. Tar vi så turen over det lille høydedraget hvor den korte landtunnelen skal lages, er vi over i Studentervika. Derfra går det radig over lyngmark og slakke åser til Kobbhulldalen hvor en 520 meters stålbru skal bygges. Brua knytter Veidneshalvøya sammen med resten av Fatima-traseen og bringer oss til tunnelpåkugget fra Magerøysiden.

Allerede snakkes det om i Honningsvåg at dette blir et flott turområde å benytte når veien står ferdig.



9. mai ble startdatoen for Fatima-prosjektet i Sarnesområdet. Her står maskinene oppmarsjert og klare til å bli fraktet fra Honningsvåg og over i jomfruelig terreng.



Søndagsturer til Sarnesområdet kommer nok til å bli et vanlig syn om noen år.

I slutten av oktober avsluttes arbeidet i Sarnesområdet for sesongen.

### Grunnen ga etter

Arbeidet med vegframførelsen rundt Sarnespollen bød på noen uventede problemer. Etter at vegfyllinga bredde seg utover strandsonen, tålte ikke underlaget trykket og ga etter en natt. Heldigvis ble det ingen skade på folk eller utstyr.

Dermed måtte planene for utfyllinga legges om og vegframføringa i dette området vil ta noe mer tid. Men det betyr ikke noe større problem for vante vegbyggere i Statens vegvesen.

### Flere "småbyer"

Debatten om bystatus har tilspisset seg mellom Honningsvåg og Hammerfest. Men uavhengig av denne er det bygd opp flere "småbyer" som følge av Fatima-prosjektet. I Honningsvåg har

Fatima-staben etablert seg i administrasjonsbygget til det tidligere Finotrokonsernet. Det er flotte lokaler, som også har noen sengeplasser til disposisjon.

I Kåfjord er byggeledelsen for den undersjøiske tunnelen plassert. Ved selve påkugget i Vesterpollen er det også en liten "småby". Kontorer, verkstedhall og blandetårn for betong bryter de myke linjer i naturen.

Også på Veidnes har Fatima-prosjektet fått en liten anleggsby. En ganske stor brakkerigg som inneholder boligdel, kontorer, spiserom og velferd/oppholdsrom er kommet opp. Også her et stort blandetårn for betong, verkstedhaller og sandlager, og et trafobygget for strømforsyning til tunnelen skal settes opp.

På Magerøya, nærmere bestemt i Skipsfjorden, har vegvesenet i mange år hatt en stor mannskapsrigg. Boliger for ansatte, spise- og oppholdsrom gir fint inn i den øvrige bebyggelsen: En moderne campingplass og Rica sitt

sommerhotell med godt over 500 sengeplasser, Norges største hotell utenom Oslo.

### Hører vegbygginga

I Honningsvåg merkes også arbeidene. Vegen fra tunnelpåkugget i Kobbhullet mot krysset til E 69 overfor ferjeleiet, bygges nå. Sprenging, masseflytting og tradisjonell vegbygging vil skje i løpet av vinteren. Selve veglinja er ferdig utstokket. I løpet av høsten vil planene være klare for det nye tunnelpåkugget i området. Det ble flyttet på grunn av dårlige forhold der det første var tenkt. Dermed blir tunnelen gjennom Honningsvåg fjellet 4,4 kilometer, omlag 500 meter lengre enn planlagt.

Folk i Honningsvåg kan faktisk høre at Fatimavegen bygges. Steinknuseranlegget som er plassert i Kobbhullet gnager småstein nesten hele døgnet. Der blir det knust pukk, av skikkelig god kvalitet (gabbro), til vegbygginga. Dette fordi en stor andel av fjellmassene i veglinja og i tunnelen, som består av glimmerskifer, ikke er egnet til vegformål. Massene blir fraktet med båt fra Honningsvåg til et deponi i Kåfjord.

11. oktober var det en forhåndsbefarings for Kobbholet bru og landtunnelene der det blir byggestart neste år. I løpet av høsten og vinteren skal anbud sendes ut på disse arbeidene.

I månedsskiftet august/september var det arbeid på alle vegplassene på hele Fatima-prosjektet.

Bernt-Aksel Jensen

### Lærte nytt.....

Sommerhjelpene i Honningsvåg får mange utfordringer i løpet av en kort, men hektisk sommer. Etter elleve sommersesonger har nok Trude Øvervold vært ute for det meste, men kan i følge Finnmark Dagblad likevel lære noe nytt:

«...og flere selskaper leier Peacock til forskjellige arrangementer, forteller Trude. Forleden hadde Vegvesenet sosial aften, (gravøl og fødselsfest red.anm.) og mens Trude serverte lærte hun mange nye groviser...

(FD 1. juli -95).



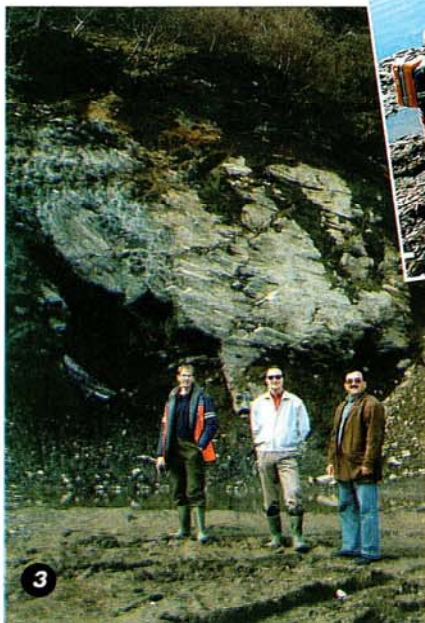
# Åpning i -98

Til sammen jobber i dag 110 personer med å skaffe Magerøya sin fastlandsforbindelse. En forbindelse som skal åpnes i juni 1998.

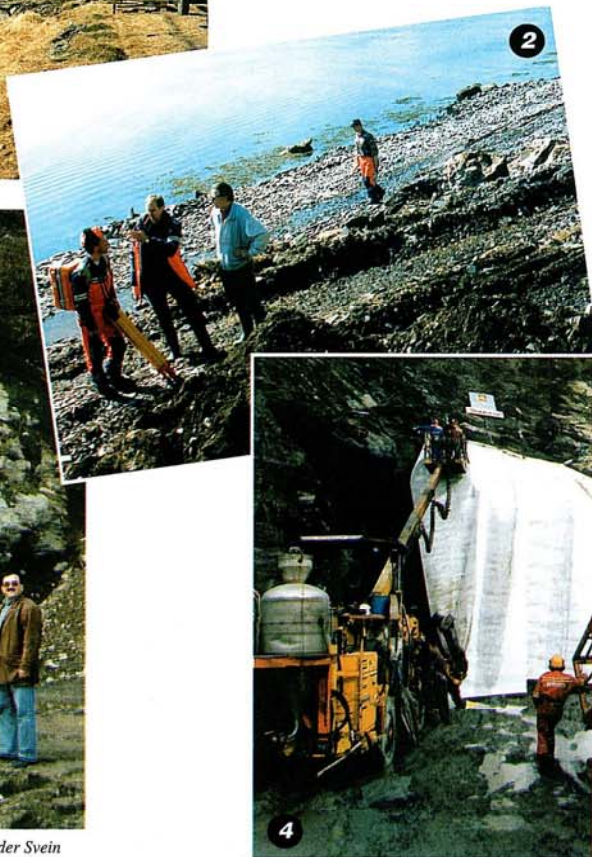
Kanskje kan åpningsdatoen bli fastsatt til 28. mai. Skjer det, blir det på dagen fem år siden Stortinget fattet sitt historiske vedtak om å bygge fastlandsforbindelsen til Magerøya.



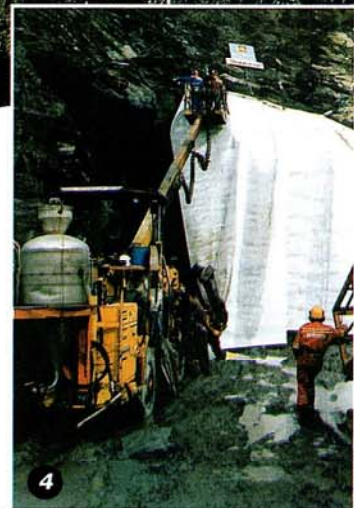
Bilde 1: De første maskiner og kaffebarer er på plass i Sarnes. Dermed var det klart for de første befaringer av ledelsen fra vegkontoret i Vadsø.



Bilde 3: Fjellveggen er klar for innhugg. Byggeleder Svein Roska, vegsjef Geir Johnsen og prosjektleder Kåre Furstrand har inspirert forholdene og gitt sitt klarsignal for start.



Bilde 2: Prosjektleder Kåre Furstrand og vegsjef Geir Johnsen i prat med Magne Opgård om stikking av veglinja i Sarnes. I bakgrunn Gaute Pedersen.



Bilde 4: Forberedelsene nærmer seg avslutning for det store smellet 6. juni 1995. Her henges en "gardin" opp for å dempe sprut av stein når den første tunnelsalven skal avfyres.

Bilde 5: Disse karene skapte historie. De har grunn til å smile og være fornøyd med åpningssalven på Nordkapptunnelen som var helt perfekt.

Bilde 6: Skytebas i AS Veidekke Tore Hage tar en oversikt for å sjekke at alle mann er i dekning. Nå er straks klart for å tenne lunta.



Bilde 7: Telemontør Svein Samuelsen er i full sving med å spleise kabler som følge av vegarbeidet på Sarnes. Vegvesenets folk Per Kling Mathiesen, Harly Johansen, Ole Johan Nikodemussen og Magne Opgård følger ivrig med.

Bilde 8: Når sola en gang kom fram, skapte den liv og farge i naturen. Her noen knappsoleier som strekker seg opp på en fjellknaus utenfor Alf baklia.

Bilde 9: Som seg hør og bør var det feiring med kaffe og bløtkake etter at første tunnelsalve var vel avfyrt.



## Fatima markerer seg



Fra i sommer av kan reisende som passerer Kåfjord fergeleie detaljstudere informasjon om Fatima-anlegget. En flott infotavle ble satt opp på venterommet på stedet.

Infotavla inneholder informasjon om Fatima-anlegget, om vegar, bru og tunneler. Nysgjerrige turister sikret seg bilder av tavla allerede før den var satt opp.

Informasjonen står på norsk, engelsk, tysk og finsk og inneholder dessuten et oversiktlig kart med den nye traseen inntegnet.

Samme sted har også kommunen hengt opp en tavle med god informasjon om Nordkapp kommune og severdighetene. På et øyeblikk ble det triste og uinteressante hjørnet på venterommet forvandlet til en informativ oase for de mange tusen reisende til Nordkapp.

Infohjørnet i Kåfjord er et samarbeid mellom Statens vegvesen og Nordkapp kommune og har blitt et vellykket, lokalt samarbeid.





10

Bilde 10: "Langs hver en veg...." finnes det alltid oppsynsmenn. Her kommer to av dem, Torvald Tretteskog og Per Kling Mathiesen, vandre langs vegen fra Sarnespollen til Kjelkevika.

Bilde 11: 18. juli kom den første dumperen i land i Kjelkevika. Slepebåten "J.M. Johansen" og "Isfuglen" måtte hjelpe til for å få bilen trygt til lands.

11

Bilde 12: Vegframføringa i Sarnesområdet medførte at flere hytteeiere fikk sin vannforsyning kuttet. Men vegvesenet ordnet opp ved å sette ned nye vannkummer og fikk strekt nye vannslanger slik at hyttefolkene fikk sitt daglige vann. Rundt kummen, Stål Pedersen, Per Kling Mathiesen, Steinar Nilssen, hytteeier Arne Jensen og maskinkjører Eilert Persen.



12



13

Bilde 13: Geotekniske problemer løses kvikt og effektivt når ingeniørgeolog Steinar Nilssen og oppsynsmann Per Kling Mathiesen slår sine hoder sammen over en kaffekopp.

Bilde 14: Det ser ut som et kaos av kabler, tennere og sprengstoff. Men vegvesenets sprengningsekspert er full kontroll. Her lades det for skyting i Alf baklia 11. august.



14



15

Bilde 15: Ut i august måned var det drift på alle parsellene i Fatima-prosjektet. Her er det forskjæringa for tunnelen fra Alf baklia til Honningsvåg som er påbegynt.

Bilde 16: Også arbeidet med forskjæringa til den korte land-tunnelen mellom Studentervika (bildet) og Ole Arnstavika kom i gang i høst. Her er to av maskinene i gang med forberedelsene.



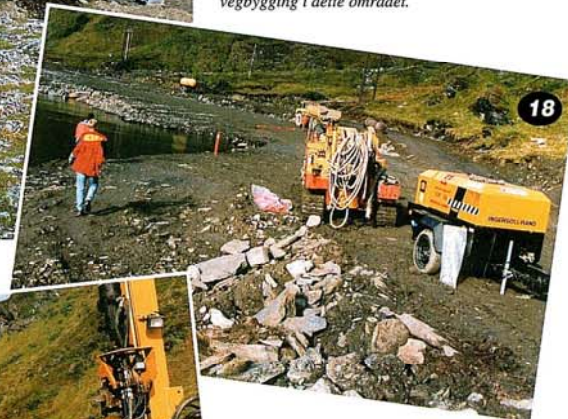
16



17

Bilde 17: Slik ser det ut fra andre siden av den korte tunnelen. Arbeidet med påhugget i Ole Arnstavika er også i full sving.

Bilde 18: Natt til torsdag 7. september raste en del av utfyllinga som skal bli veg rundt Sarnespollen ut i sjøen. Årsaken var at bunnsforholdene ikke tålte trykket fra fyllinga og ga etter. En ny teknisk løsning enn det som først var planlagt må anvendes for å få til vegbygging i dette området.



18

Bilde 19: Området i Sarnespollen ble gjennomgått med utsetting av poretrykkmålere av folk fra Veglaboratoriet. Her er avdelingsingeniørene Yngve Øverli og Rune Lien i samtale med ingeniørgeolog Steinar Nilssen.



19

Bilde 20: I løpet av sommeren gradde det opp en hel liten "landsby" på Veidnes. Både AS Veidekke og vegvesenet har boligbrakker og kontorer der. I tillegg reises en trafokiosk samt blanderverk og plashaller reparasjoner av utstyr og sandlagring.



20

Bilde 21: I startfasen har fjellet i Veidnes vært oppsprukket og av dårlig kvalitet. Et møyssommelig bore- og sikringsarbeid må til for å få til en trygg og pen tunnelåpning.

Bernt-Aksel Jensen



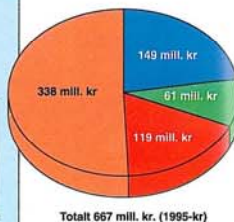
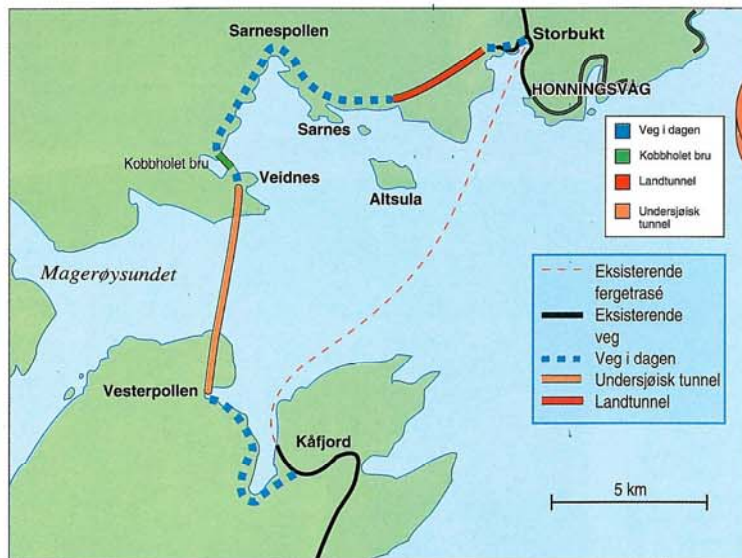
21

Slik ser de ut, borekronene, som gnager seg veg gjennom fjellet. For hver salve som skytes i Nordkapp-tunnelen bores 100 hull på 12-18 fot.





# Fatima-prosjektet i rute



«Fatima-lokomotivet» er i løpet av sommeren/høsten 1995 kommet skikkelig i bevegelse. I godt sig og med godt mannskap både innen egne rekker, fra entreprenørsida og fra andre involverte firmaer, kan vi se tilbake på en hektisk anleggssesong. Men lokomotivet ruller videre, og vi må derfor ruste oss for nye oppgaver og utfordringer. Aktivitetsmessig vil de nærmeste to år, 1996 og 1997 bli de mest hektiske.

35 millioner i 1994, er forbrukt totalt i 1995 planlagt til 112 millioner kroner. For de to neste årene, 1996 og 1997, er det planlagt et forbruk rundt 200 millioner hvert år.

## Vegvesenet bygger halv tunnel

Arbeidet med å klargjøre anbudsokumentene for Kobbholet bru og landtunnelen gjennom Honningsvåg fjellet er inne i sluttfasen. Anbudene vil bli lyst ut rundt årsskiftet, slik at arbeidene kan starte opp fra våren 1996. Cirka halve tunnelen, med påhugg på Storbuktsiden, er forutsatt drevet i vegvesenets egen regi. Finnmark vegkontor, i samarbeid med Troms, Nordland og Sogn og Fjordane, er i full sving med

å klargjøre for oppstart, forhåpentligvis fra årsskiftet. Reguleringsplan for endret påhuggsted for tunnelen er ute til offentlig behandling. Tunnelpåhuggget er plassert mellom Esso og Kysthavariserteret, og medfører en forlengelse av tunnelen på cirka 500 m.

## Arbeidet forseres

Det ligger inne et mål om å kunne forserer ferdigstilling av Fatima, med åpning 1. juni 1998. Statens vegvesen Finnmark vil legge seg i selen for å få dette til, noe som medfører at all vegbygging i dagen må være sluttført høsten 1997.

Kåre Furstrand

Etter en forsiktig oppstart høsten 1993 på fastlandssiden, har vi i løpet av årets sesong åpnet for aktivitet på samtlige anleggsparseller. Det innebærer at det jomfruelige preg som har kjennetegnet området tidligere nå er en saga blott.

Med økt aktivitet øker også forbruket av penger. Fra beskjedne 8,5 millioner kroner i 1993 og

|                                         | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 |
|-----------------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| <b>VEGBYGGING FASTLANDSSIDEN</b>        |      |      |      |      |      |      |
| • Kåfjord - Vesterpollen                |      |      |      |      |      |      |
| <b>UNDERSJØISK TUNNEL</b>               |      |      |      |      |      |      |
| <b>KOBBHOLET BRU</b>                    |      |      |      |      |      |      |
| <b>VEGBYGGING ØYSIDEN</b>               |      |      |      |      |      |      |
| • Vegbygging Veidnes - Sarnespollen     |      |      |      |      |      |      |
| • Vegbygging Sarnespollen - Alfbakka    |      |      |      |      |      |      |
| • Kort tunnel Studentervika (140 m)     |      |      |      |      |      |      |
| • Vegbygging Kobbholet II - Storbukt    |      |      |      |      |      |      |
| <b>LANDTUNNEL (Honningsvåg fjellet)</b> |      |      |      |      |      |      |
| <b>ÅRLIG FORBRUK I MILL. KR.</b>        | 8    | 37   | 120  | 195  | 211  | 96   |

# NY VEGPLAN - BLANKE ARK

Arbeidet med den nye veg- og vegtrafikkplanen for perioden 1998 - 2007 har startet langs purten.

-Som en følge av Stortingets vedtak om nytt styringssystem for Statens vegvesen, er det denne gang store endringer planarbeidet, forteller utredningsleder Ove Arnesen på vegkontoret.

De viktigste endringene er at det skal være en sterkere politisk styring mot vegruter, vegsystemet og virkninger på overordnede politiske mål, og dermed mindre politisk styring mot enkeltprosjekter. Det blir et klarere styringsmessig skille mellom stamveger og øvrige riksveger. Vegdirektoratet vil utforme forslag til rutevis utbygging av stamvegene, uavhengig av fylkesgrenser. Hvilke prosjekter som skal bygges ut avklares gjennom et eget handlingsprogram, som skal utarbeides etter Stortingets behandling av vegplanen våren 1997.

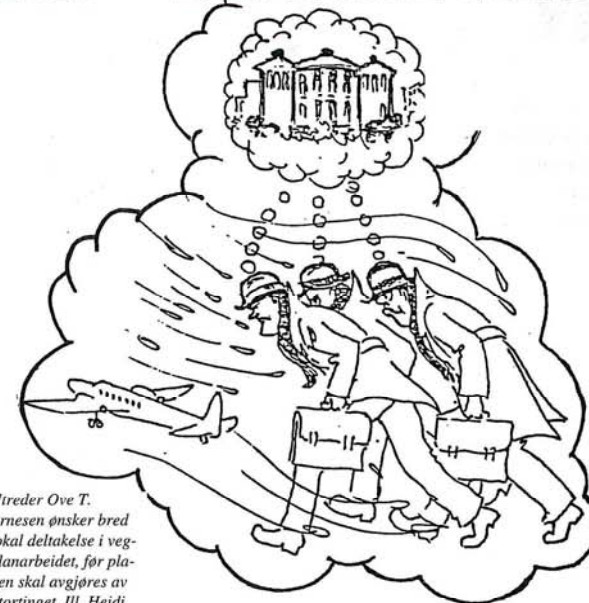
-Dessuten skal vegplanen nå omfatte prosjekter de neste 10 år, mot bare fire år, slik det har vært fram til i dag. Men planen skal fortsatt rulleres hvert fjerde år. De første fire årene i planperioden skal derfor være mer detaljerte enn planen for den siste delen av perioden, forteller Arnesen.

## Lokal medvirkning

Det er lagt opp til en bred medvirkningsprosess i dette planarbeidet, både internt i etaten og eksternt. Kommunene og flere interesseorganisasjoner er skriftlig blitt invitert til å komme med innspill til planen. Fylkeskommunen og fylkesmannen vil medvirke gjennom faste møter. I slutten av oktober var det et eget orienteringsmøte om arbeidet for arbeidstakerorganisasjonene i Statens vegvesen.

## Nye strategier

Den nye veg- og vegtrafikkplanen skal denne gang lages med utgangspunkt i ulike strategier, det vil si ulike profiler eller innretninger av veg- og vegtrafikkpolitikken. Virkningen av reguleringsplanene skal utredes med grunnlag i en framkommelighetsstrategi, en miljøstrategi, en trafikksikkerhetsstrategi og en distriktsstrategi.



Utredet Ove T. Arnesen ønsker bred lokal deltakelse i vegplanarbeidet, før planen skal avgjøres av Stortinget. Ill. Heidi Johansen

-Framkommelighetsstrategien skal vise hvordan det kan oppnås reduserte transportkostnader og framkommelighetsforbedringer for alle trafikantgrupper, forklarer Ove Arnesen.

-Miljøstrategien skal vise hvordan vi kan begrense miljøproblemene mest mulig. Trafikksikkerhetsstrategien skal vise hvordan det best mulig kan oppnås begrensninger i tallet på skadde og drepte i trafikken, mens distriktsstrategi skal vise hvordan transportstandarden innenfor rammene kan utjevnes, både mellom ulike deler av landet og innenfor det enkelte område, og derigjennom oppnå sparte transportkostnader for distriktene, forklarer han videre.

## Vegsjefens strategi

-Den planen som til slutt legges fram fra vegvesenet i Finnmark, «Vegsjefens anbefaling», kan være en variant av de fire strategiene, eller bestå av ulike kombinasjoner av strategiene. Utforming av flere strategier skal bidra til å synliggjøre mulighetene i vegpolitikken, sammenfatter Arnesen.

Til grunn for alle strategiene ligger oppfyllelse av minimumskrav til vegkapitalen, drift av vegenettet, servicenivå i ferge driften, trafikksikkerhet og lokal luft- og støyforurensning.

Steinar Sværen

## Tidsplanen

Den nye vegplanen skal være ferdig fra vegvesenet innen 1. mars neste år. Deretter samler fylkeskommunen uttalsene fra kommunene og har frist til 1. juli til å komme med sitt vedtak som oversendes Vegdirektoratet.

Fram til 1. oktober skal Vegdirektoratet utarbeide et felles dokument, med vurderinger av strategier og oversende det til Samferdselsdepartementet.

Departementet fremmer deretter vegplanen for behandling i Stortinget i vår-sesjonen 1997.



# Ny organisasjon i Statens vegvesen

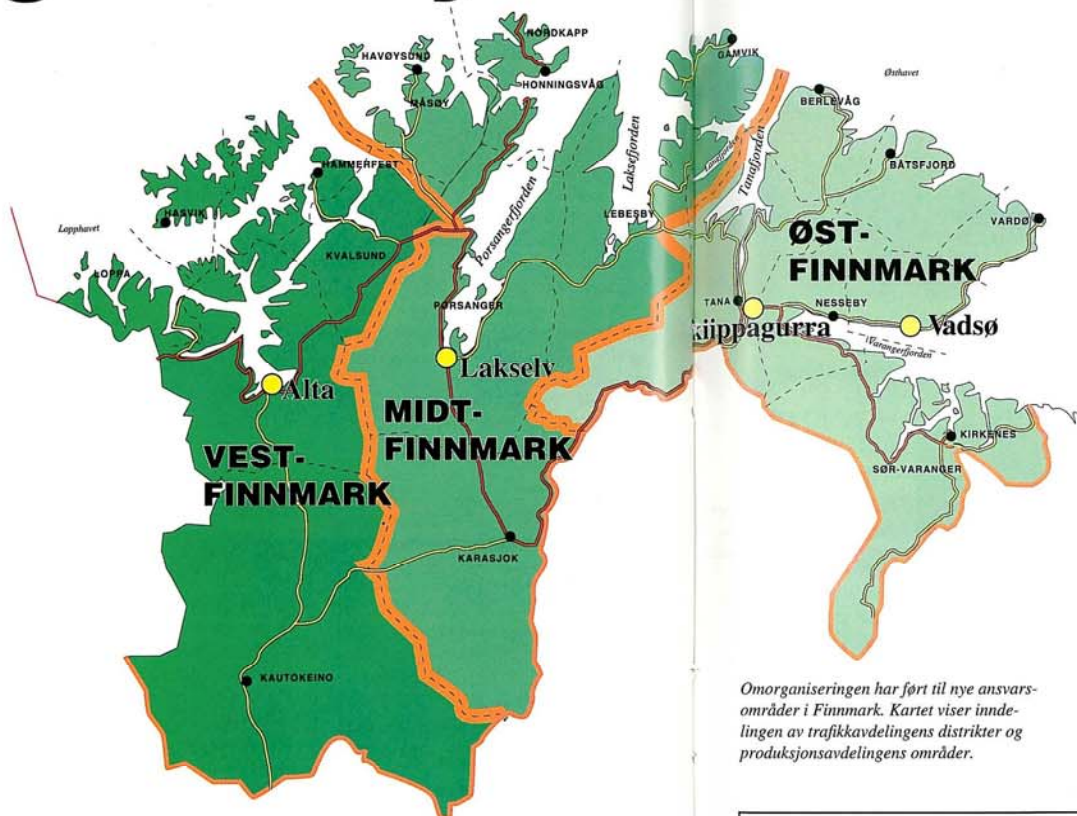
Fra 1. juli ble arbeidsdeling-  
en vegvesenet endret. Nye  
avdelinger ble opprettet og  
både på vegkontoret i Vadsø  
og over hele fylket har det  
skjedd endringer i navn og  
ledelse. Mange har byttet  
arbeidsplass, men fortsatt har  
Statens vegvesen det samme  
ansvaret for veier, kjøretøy og  
trafikkssikkerhet. For publikum  
er nok den største endringen  
at biltilsynsstasjonene ikke  
lenger eksisterer, men er  
erstattet av trafikkstasjoner.  
Der er til gjengjeld det meste  
av vegvesenets utadrettet virk-  
somhet på forvaltningssiden i  
distriktene nå samlet.

Bakgrunnen for omorganiseringen er  
stortingsmeldingen «Nytt overordnet  
styringssystem for Statens vegvesen»  
(St. meld. nr. 41/94). Resultatet av den  
politiske og administrative behandling-  
en ble en ny organisering av Statens  
vegvesen som ble iverksatt fra 1. juli.

I tillegg til de politiske årsaker til  
omorganiseringen ønsker vegvesenet  
gjennom omorganiseringen å styrke  
miljøarbeidet, øke etatens bidrag i sam-  
funnsplanleggingen, synliggjøre trafikk-  
sikkerhetsarbeidet, markere etatens  
rolle som trafikketat, bli mer publi-  
kumsrettet og bli en mer profesjonell  
byggere

Vegvesenet er nå inndelt i fire fagav-  
delinger. Etatens ansvarsområde omfatter  
både myndighets- og produksjons-  
oppgaver. Myndighets- og forvalt-  
ningsoppgavene blir fordelt på to nye  
avdelinger, Trafikk og Utbygging.

Vedlikehold og trafikkmessig drift av  
vegnettet og biltilsynets tidligere opp-  
gaver blir et ansvar for trafikkavdelingen,  
mens planlegging og utbygging av  
riks- og fylkesvegnettet blir Utbyg-  
gingsavdelingens ansvar.



Omorganiseringen har ført til nye ansvars-  
områder i Finnmark. Kartet viser innde-  
lingen av trafikkavdelingens distrikter og  
produksjonsavdelingens områder.

## Trafikk

Trafikkavdelingen har ansvaret for for-  
valtning av dagens riks- og fylkesveg-  
nett og har et helhetlig ansvar for utnyt-  
telsen av og effektiviteten på vegnettet.

Avdelingens viktigste arbeidsoppgaver  
er trafikkssikkerhet, transport og trafikk-  
planlegging, trafikantopplæring, førerprøver,  
førerkortutstedelse, trafikktilsyn, kjøretøykontroll, registre-  
ring, skilt og oppmerking, avkjørselsa-  
ker og vegtilsyn / vegvedlikehold.

## Bedre publikumsservice

Trafikkavdelingen vil være vegvesenets  
viktigste kontakt med publikum. Det  
har derfor vært viktig å bedre distrikts-  
administrasjon gjennom trafikkstasjonene.  
Disse stasjonene utfører alle opp-

gavene som tidligere ble utført på biltilsyns-  
stasjonene, vegstasjonenes for-  
valtningsoppgaver og nye oppgaver  
med trafikkmessig drift og trafikktilsyn.

Avdelingen har delt Finnmark i tre  
distrikter med som ledes av en distrikts-  
leder fra trafikkstasjonene i Alta,  
Lakselv og Vadsø. Under stasjonene i  
Alta og Vadsø er det dessuten trafikk-  
stasjoner i henholdsvis Hammerfest og  
Sør-Varanger. Stasjonene er plassert i  
lokalene til de tidligere biltilsynsstasjonene.  
I Lakselv bruker trafikkstasjonen foreløpig  
kontorene der biltilsynet holdt til, men der  
skal det på sikt bygges om, slik at det også  
blir kontrollhall i tilknytning til stasjonen.  
Inntil videre bruker Lakselv trafikkstasjon  
FFRs verkstedlokaler der vegvesenets kontrollut-  
styr er plassert.

## Utbygging

Utbyggingsavdelingen planlegger  
og bygger ut vegnettet. Det betyr at  
avdelingen har et helhetlig ansvar for  
planlegging og gjennomføring av  
alle vedtatte veginvesteringer og  
større vedlikeholdsoppgaver.

Utbyggingsavdelingen står for  
planlegging etter plan- og bygnings-  
loven, grunnnerv, laboratoriedrift  
og har byggherreansvar overfor  
entreprenører og egen produksjon.

Utbyggingsavdelingens virksom-  
het vil for det meste være på vegkon-  
toret i Vadsø. For oppfølging og  
kvalitetssikring av vegutbygging vil  
det være behov for utestasjonerte  
byggeledere på større anlegg etter  
behov. Det eneste anlegget i  
Finnmark som i dag har en slik orga-  
nisasjon er Fatima, som har egne  
kontorer i Honningsvåg.

## Produksjon

Produksjonsavdelingen utfører  
anleggs- og vedlikeholdsarbeid på  
oppdrag fra utbyggings- og trafikk-  
avdelingen. I dette ligger hele vegve-  
senets anleggs- og vedlikeholdspro-  
duksjon, maskindrift, innkjøp og  
lagerdrift.

Avdelingen skal dokumentere sin

konkurransesevne i markedet og må kun-  
ne virke som et korrektiv dersom marke-  
det er preget av mangelfull konkurranse.  
Produksjonsavdelingen skal ha et eget  
regnskapssystem atskilt fra vegvesenet  
for øvrig.

Produksjonsavdelingen har som  
Trafikkavdelingen en distriktsadminis-  
trasjon. Alle tidligere ansatte i anleggs-,  
vedlikeholds- og maskindriften er nå til-  
knyttet denne avdelingen.

Avdelingen har delt Finnmark i tre  
områder, ledet av en produksjonsleder  
og med samme geografiske inndeling  
som trafikkavdelingen. Produksjons-  
sentrene er i dag plassert i Alta, Lakselv  
og Skjappagurra. Fatima er organisert  
som en egen enhet med utestasjonert  
leder.

## Administrasjon

Administrasjonsavdelingen på vegkon-  
toret skal ivareta interne forvaltnings- og  
myndighetsoppgaver i samråd med veg-  
sjefen. Hovedoppgavene er blant annet  
personaladministrative oppgaver, øko-  
nomistyring og regnskap, juridisk  
bistand, informasjonsteknologi, arkiv og  
fellestjenester.

## Nye ledere og begreper

Omorganiseringen førte til en omfatten-  
de personkabal i vegvesenet. Mange  
steder er det kommet nye ledere, men  
der er fortsatt mange kjente fjes å treffe  
også.

Den nye organisasjonen har også ført  
til en del nye betegnelser:

### Trafikkavdelingen

Trafikksjef Hjalmar Steinnes  
Seksjon for trafikkssikkerhet  
Rolf Olsen  
Seksjon for areal/transport  
Torgeir Strand  
Vegseksjonen  
Asle Persen

### Vest-Finnmark trafikkområde

Alta trafikkstasjon  
Distriktsleder Frank K. Jensen  
Hammerfest trafikkstasjon  
Stedlig leder John H. Jakobsen  
Midt-Finnmark trafikkområde  
Lakselv trafikkstasjon  
Distriktsleder Ragnar Antonsen  
Øst-Finnmark trafikkområde  
Vadsø trafikkstasjon

Distriktsleder Per Ivar Harila  
Kirkenes trafikkstasjon  
Stedlig leder Odd Nasvik  
Produksjonsavdelingen  
Produksjonssjef Tor Kaastrup  
Seksjon for planlegging og samordning  
Karl S. Foslund  
Seksjon for spesialproduksjon,  
verksted og hall  
Seksjonsleder Arild Varsi

### Vest-Finnmark produksjonsdistrikt

Alta vegstasjon  
Produksjonsleder Øistein Oppgård  
Midt-Finnmark produksjonsdistrikt  
Lakselv vegstasjon  
Produksjonsleder Ole Edvard Nedredal  
Øst-Finnmark produksjonsdistrikt  
Skjappagurra vegstasjon  
Produksjonsleder Ove Johansen  
Utbyggingsavdelingen  
Utbyggingsjef Øistein Åsmul  
Byggherreseksjonen  
Seksjonsleder Tor Kildal  
Seksjon for generell planlegging  
Seksjonsleder Randi Mona  
Eiendomsseksjonen  
Seksjonsleder Marit Gagnat  
Laboratorieseksjonen  
Seksjonsleder Willy Hansen



# Gravøl og fest

Gravleggingen av det gamle vegvesenet og igangsettingen av den nye organisasjonen ble behørig feiret over hele fylket. 28. juni, tre dager før oppstart, var alle ansatte invitert til gravøl og fest.

Lene Mürer framførte vegsjefens hilsen på gravølet i Vadsø med stor konsentrasjon.



Administrasjonssjef Asbjørn Anthonson ønsker velkommen til gravøl og fødselsfest på Kirkenes vegstasjon. Torbjørn Mortensen (t.v.) følger oppmerksomt med, sammen med Odd Nasvik (med ryggen til) og Ellen Marie Store (t.h.)



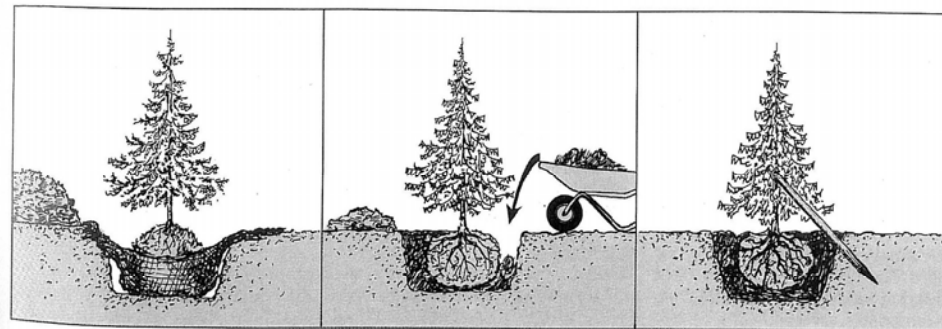
Stemningen steg utover kvelden på gravølet i Vadsø. På bildet ser vi foran fra høyre: Rita Iversen, Wenche Skorstad, Grethe Jakobsen og Rita Seipajervi.



På Fatima-anlegget ble også omorganiseringen behørfelig markert. Her er det f.v. Britt Hansen, Vidar Olsen og Gill Hammari som oppmerksomt følger med.



Det var stor og god stemning på Folkets hus i Alta.



Trær kan flyttes for å plante til områder, men de må ikke være for store. Store trær som flyttes på kan bli lei seg og nekte å vokse på et par-tre år.

## FLYTTING AV små TRÆR

Formålet med å flytte vegetasjon er å oppnå en rask etablering av stedegen vegetasjon, noe som påskynder den naturlige revegeteringen. Metoden er mest aktuell for anlegg med ganske kort transportavstand mellom hente- og plantested. Ved flytting av vegetasjon er det en fordel at det som flyttes er omtrentlig lik den vegetasjonen som vokser naturlig i planteområdet.

### Tidspunkt

Flytting av vegetasjon bør fortrinnsvis utføres om våren mens planten er i hvile, det vil si før de har fått blader. Da har planten lettere for å tåle den hardhendte behandlingen med selve oppgravingen, transporten og plantingen. Planten har dessuten hele vekstsesongen til å etablere seg på og få kontakt med jord og vann på det nye voksestedet. Flyttingen kan også utføres seinhøstes (september/oktober) etter at den har felt bladene om høsten, men da er det større risiko for at planten ikke tåler vinteren. Plantingen må da oppfølges med vanning påfølgende vår.

### Planteslag

Planteutvalget bør begrenses til små viltvoksende planter av bjørk, furu, rogn og selje. Med små, menes planter som er under en meter. Små planter

tåler en omplantning bedre enn større planter, og de kommer raskere i vekst. Det kan være fristende å flytte så store trær som mulig i en slik operasjon, slik at det vises med en gang at en planting har funnet sted. Dette anbefales ikke, ettersom vi arbeider med et materiale som lever. Det er enkelt sagt med trær som med mennesker; dess yngre de er, dess lettere klarer de omstillingen. Store planter tørker lettere ut og dør etter en omplantning. De har dessuten en tendens til å «sture» etter plantingen og kan bli stående i flere år uten å vokse.

### Oppgraving av planten

I en avstand på 20-30 cm fra plantestammen stikkes det i minimum 30 cm dybde med en spade (plantespade eller grøftespade) rundt planten eller klyngen av småplanter. Dette er nødvendig for å kappe røttene både til planten som skal flyttes og til lyng/gras rundt. Planten og vegetasjonsdekket i 20-30 cm tykkelse løftes så opp med spaden eller med gravemaskin og flyttes til forberedt plantested. Det er viktig at planten får med så mye jord som mulig. Planterøtter skal aldri slites av, planten må aldri ristes og omlastingen må skje så skånsomt som mulig. De viktigste røttene for planten er ikke de tykkeste, som vi lett ser, men alle smårøttene, som er vanskelig å se med det blotte øyet - såkalte hårrøtter. Det er hårrøttene som innhenter og tilfører planten næring og vann, mens de store røttene først og fremst fungerer som forankring og lagrings- og transportorgan. Når vi sliter av større røtter eller rister planten

ødelegger vi det meste av hårrøttene, som er tynne og tåler lite bevegelse før de slites av. Dess flere hårrøtter vi får uskadd med, dess lettere vil planten overleve flyttingen.

### Planting av planten

For å få planten til å gro, må det finnes finstoff i massene på voksestedet. Torv, dyrka jord, slam og finknust stein (subbus/steinmjøl) inneholder mye finstoff. Planten kan ikke plasseres på reint fjell, i ur, i grove løsmasser av sprengtstein, i utvaska elvegrov eller i områder der vi har fjernet det øverste jordlaget og latt arealet ligge åpent for vær og vind i en tid (for eksempel massetak). I Finnmark er det generelt svært lite jord (mold) og vi bør som regel påføre jord (mold) i cirka 10 cm tykkelse på plantestedet før planting.

Planten med vegetasjonsdekke av lyng/gras plasseres oppå jordlaget direkte på plantestedet, og unødige flytting unngås. Arealet overgjødsles og vannes godt (selv om vi planter i plaskekende regnvær!), og vegetasjonsdekket trækkes til med føttene - ikke med maskiner. De åpne feltene mellom plantene, hvor vi har jord, tilslås med gras slik at vi unngår at vind og vann tar med seg jorda.

I indre strøk av Finnmark og i områder hvor det faller minimalt med nedbør etter plantingen, bør arealet vannes på nytt 14 dager etter planting, slik at vi sikrer etableringen.

**Randi Mona**





## Frigjørings-markering med sprengte bruer

Ved 50-årsmarkeringen for frigjøringen av Norge ble hovedmarkeringen for Nord-Norge markert 3. mai i gjenreisningsbyen Hammerfest. Kongehuset, Regjeringen og Stortinget deltok i markeringen, sammen med veteraner fra kampene i Nord-Norge.

Statens vegvesen var også på plass med utstillingen De sprengte bruers taktikk, en utstilling som viste noen av



ødeleggelsen det siste krigsåret i Finnmark.

Etter middagen om kvelden, der alle veteranene var invitert sammen med kong Harald, dronning Sonja, stortingspresident, statsminister og regjeringsmedlemmer, deltok også vegvesenet. Ved avslutningen av arrangementet fikk alle boka De første gjenreisere - vegfolk i Finnmark høsten 1944 -8. mai 1945 i gave fra Statens vegvesen.

### Stor overraskelse

Overraskelsen var stor da gjestene kom ut fra middagen på Rica hotell og ble møtt av Vibeke Hegg og Rolf Dahl, som rundhåndet delte ut bøker. Selv om mange av veteranene, som trekker på årene var slitne, var det bare smil å se da middagen sammen med majestetten ble kronet med vegvesenets bok.

Alle fikk hvert sitt eksemplar, og selv om Dahl og Hegg ikke fikk overlevert hver sin bok direkte til kongeparet, sør-

Vibeke Hegg (med ryggen til) overrekker De første gjenreisere til forsvarsminister Jørgen Kosmo, som med et stort smil takket med å foreslå å redusere vegbevilgningene.

Kong Harald og dronning Sonja deltok ved frigjøringsmarkeringen i Hammerfest og fikk hver sitt eksemplar av boka «De første gjenreisere».



Gleden og interessen var stor blant veteranene fra Alta bataljon som fikk overrakt et stykke veghistorie etter middagen med kongeparet.

get de for at adjutant og sekretær fikk hver sin bok med tilbake til slottet.

-Det var hektisk da alle gjestene kom ut på en gang, og selv om Gro Harlem Brundtland småsprang gjennom korridoren og forsvant, rakk vi også fram til henne. Forsvarsminister Jørgen Kosmo takket hjerteligst for boka og var svært overrasket over denne gesten fra vegvesenet, selv om han med et smil så politikk i det og foreslo å redusere vegbevilgningene, ler Vibeke Hegg.

## Brent jord og sprengte bruer

Mange fant veien til utstillingen De sprengte bruers taktikk da den ble vist ved hovedmarkeringen av frigjøringen etter 2. verdenskrig i Hammerfest 3. mai og på frigjøringsdagen i Alta. Et enstemmig publikum satte stor pris å få litt innsikt i den delen av krigshistorien og et innblikk i hvilke enorme utfordringer vegvesenet ble stilt overfor etter krigen.

Utstillingen viste noen av ødeleggelsen etter den tyske tilbaketrekningen, fra Tana bru ble sprengt i begynnelsen av november 1944 og til de siste tyske troppene forlot Finnmark. «Den brente jords taktikk» var også «De sprengte bruers taktikk». Den russiske framrykkingen skulle hindres og det skulle ikke finnes grunnlag for et levedyktig samfunn i Finnmark etter at okkupasjonsmakten hadde trukket seg ut.

### Store ødeleggelser

Mer enn 350 store og mellomstore bruer ble sprengt og vegdekker, stikkrenner, snøskjerner, ploger og maskiner ble ødelagt. Etter krigen ble de samlede skadene etter herjingene bare på vegsi-



Flaggene gikk til topps for vegvesenets utstilling «De sprengte bruers taktikk» på torget i Hammerfest 3. mai.

den anslått til 25 millioner kroner. Men da sluttregnskapet etter krigsutbedringene ble lagt fram på 60-tallet viste det seg at resultatet ble over 45 millioner kroner.

### Alta og Hammerfest

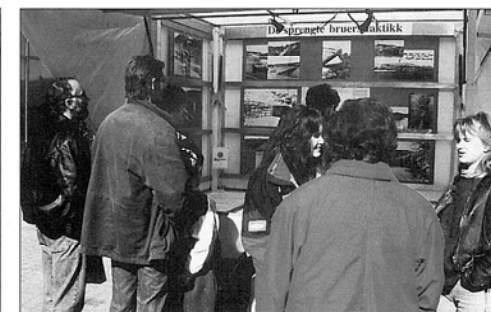
I Øst-Finnmark ble frigjøringen markert i fjor høst, siden denne delen av landet allerede høsten 1944 ble frigjort. Ved markeringen deltok også vegvese-

net, men i svært liten grad. Da vegsjeften ønsket å vise hvilke utfordringer vegvesenet ble stilt overfor etter krigen, ble derfor ødeleggelsene av bruer tema for utstillingen som ble satt sammen. Utstillingen ble vist på torget i Hammerfest og i Bossekop og på Elvebakken i Alta.

Steinar Sværen



Det var stor interesse for utstillingen både fra unge og gamle. På bildet til venstre guider Rolf Dahl interesserte gjennom utstillingen i Hammerfest, mens bildet til høyre viser litt av interessen på Elvebakken i Alta.





# NYTT OM NAVN

## Turistskryt!

Det er ikke hver dag de som bruker vegene roser Statens vegvesen for gode veger og godt arbeide. For de fleste i etaten virker det kanskje som om det er flest negative trafikanter som er svært flinke til å finne noe og klage på. Men det skjer rett som det er at publikum er fornøyd, noen er til og med så fornøyd at de skriftlig takker for godt arbeid.

Forleden fikk vegsjefen denne hilsenen fra ekteparet Aase og Odd H. Schultz. De bor til vanlig på Atrå, men kjørte på forsommeren gjennom Norge fra nord til sør og var så fornøyd med turen at de skrev dette brevet:

## Tusen takk!

Vi forlot hurtigruten i Kirkenes 23. mai, har kjørt de mange kilometer hjem igjen og har hatt god anledning til å beundre Statens vegvesens innsats med veiene i vårt langstrakte land. Men dere i Finnmark imponerte stort! Veiene holder en standard som gjør dem gode å kjøre på, rasteplassene er mange og flotte, og dere har laget mange utkjøringer der man kan stanse for å fotografere eller studere kartet (noe man savner i mange andre fylker).

Slik dere legger forholdene til rette føler man seg som turist velkommen til Finnmark. Tusen takk for vel utført jobb!

Vennlig hilsen  
Aase og Odd H. Schultz

## Personalnytt

Omorganiseringen i vegvesenet har ført til rokeringer i ledelsen av vegvesenet i Finnmark. **Tor Kaastrup**, driftssjef siden 1989, fikk jobben som produksjonssjef og har ledet produksjonsavdelingen den første tiden. Men Kaastrup har nå sagt opp stillingen og skal begynne i Vegdirektoratet. Stillingen som produksjonssjef lyses ut med det første.

**Hjalmar Steinnes**, seksjonsleder for trafikkrettet vedlikehold, er blitt trafikkssjef. **Øistein Åsmul** er ansatt som utbyggingssjef. Han kommer fra Fjellanger Widerøe i Trondheim og startet på vegkontoret i begynnelsen av november.

**Per Ivar Harila** er ansatt som distriktsleder i Vadsø trafikkdistrikt. **Ragnar Anthonsen** har samme stilling i Lakselv, mens **Frank K. Jensen** er distriktsleder i Alta.



**Ove Johansen** er ny produksjonsleder i Øst-Finnmark, **Ole Edvard Nedredal** er produksjonsleder i midtfylket, mens **Øystein Opgård** er produksjonsleder i Alta.

**Tonje Moen** (bildet) har fått jobben som trafikkpedagog på TS-seksjonen. Hun kommer fra stillingen som barnehagekonsulent hos fylkesmannen i Finnmark og begynte på vegkontoret 13. mars. Hennes stilling som veileder er overtatt av **Ole Martin Rasmussen**, som kommer fra biltilsynet i Narvik.

**Frank Rødal** har endelig fått fast stilling som avd.ing./jordskifte kandidat på eiendomsseksjonen. Frank har vært engasjert siden oktober -91.

**Vuokko Nilsen** er engasjert på sentralbordet på vegkontoret.

**Svein Harald Johnsen** begynte 3. juli som leder for regnskapsseksjonen. Han har vært engasjert som leder av personalseksjonen og kom til vegvesenet i vår fra skolekontoret i Vadsø kommune.

**Dan Erik Bomban** er engasjert som avdelingsingeniør på grus- og dekkeseksjonen på driftsavdelingen til 16. januar neste år.

**Nina Haugland** begynte 6. juni i et engasjement på eiendomsseksjonen som jordskifte kandidat.

**Astrid Eide** begynte 3. juli som avd.ing. på trafikkisikkerhetsseksjonen. Hun får blant annet oppgaven som FTU-sekretær.

**Alf Edvard Masternes** har i vår vært engasjert som inspektør på biltilsynsstasjonen i Vadsø og begynte 1. september i et engasjement på Lakselv trafikkstasjon som sensor.

**Rita Seipajervi** er endelig fast ansatt i vegvesenet etter å ha arbeidet i engasjementer i flere år. Rita fortsetter arbeidet på personal- og lønnsseksjonen.

Fatimastaben har vokst i takt med bevilgningene og er nå på plass.

Kontrollingeniører er **Odd Jostein Haugen**, **Stig G. Lillevik**, **Bergljot Skonnord** og **Torkild Åndal**. **Steinar Nilsen** er engasjert som ingeniørgeolog, **Jan Rødal** er på plass som assisterende byggeleder. Han kommer fra Sør-Trøndelag vegkontor og har vært byggeleder på Hitra-forbindelsen og har lang erfaring fra en rekke andre tunnelprosjekter, som Ålesund og Krifast. **Bernt-Aksel Jensen** er ansatt som informasjonskonsulent på Fatima. Jensen er fra Honningsvåg og kommer til vegvesenet fra Finnmark Dagblad.

**Tove M. og Freddy Akerhei** har fått ei ny jente. Gratulerer!

Det samme har **Marit og Trygve Gagnat**. Reflexen gratulerer med rekrutteringen.

**Olav Aa** på bruseksjonen har sluttet som avdelingsingeniør for å reise til Trøndelag. Siste dag på vegkontoret var 16. februar.

**Lars Olav Farstad** har sluttet som avdelingsingeniør på trafikk og utredningsseksjonen, der han blant annet har hatt jobben som FTU-sekretær, for å begynne i et engasjement i vegvesenet i Vestfold. Hans siste arbeidsdag i Finnmark var 3. mars. **Samuel Kemi** har sagt opp stillingen som oppsynsmann på driftsavdelingen.

**Lene Mürer**, plansjef i halvannet år hadde sin siste dag på kontoret 29. juni. Hun var ansatt i stillingen som utbyggingssjef da hun sa opp.

**Fred Olav Guthu** har igjen fått permisjon fra stillingen som leder av personalseksjonen på vegkontoret for å arbeide i Vegdirektoratet. Fred er engasjert der til 31.12, men har også søkt om forlengelse av permisjonen et halvt år.

**Harbinder S. Bathia** har sluttet som leder for EDB-seksjonen og flyttet like godt til USA, der han nå er å treffe i Dallas, Texas.



## Gratulerer!

Linda Heikkilä, vegsjefens forværelse, har gått bort og giftet seg med sin Kjell Nilsen. Vielsen stod på sorenskriverens kontor 2. juni.

Reflexen stiller seg i køen av gratulanter! (Foto: Fotosport, Vadsø)

## NYTT FRA PERSONAL

### SDX 0016 for bestilling av flyreiser

Ved bestilling av flybilletter for tjenestereiser skal alle nå oppgi en registreringskode: SDX 0016. Fra personal- og lønnsseksjonen opplyses det at det er nye rutiner ved bestillinger av flyreiser på tjenestereiser. Administrasjonsdepartementet har inngått avtaler med SAS og Braathen SAFE for flyreiser innenlands, og med SAS, Swissair og British Airways for utlandet. Avtalen innebærer at disse selskapene skal brukes dersom de trafikkerer den aktuelle strekningen.

Samtidig oppfordres alle til å benytte rabattordningen «Midipris» ved reiser til kurs og konferanser i Skandinavia med mer enn 10 deltakere. En slik billett kan endres inntil 14 dager før avreise. Etter det får man refundert 75 prosent av billettprisen ved avbestilling før avreise.

Ved bestilling av en slik billett må det opplyses at bestillingen gjelder kurs-/konferansereise og hvilket arrangement det gjelder. Samtidig oppgis stikkordet «Vegdir».

Samtidig minnes det om at det er og har vært forbudt å opparbeide bonuspoeng på flyselskapenes forskjellige bonusordninger på tjenestereiser for Statens vegvesen.

## Pensjonister

1. januar gikk **Henry M. Mikkelsen** over i pensjonistenes rekke etter 27 år i etaten

**Sverre Sivertsen** ble også pensjonist samme dag etter 31,5 år i vegvesenet

**Bjarne Gaski**, anleggsleder gjennom en årrekke, gikk av med pensjon 8. januar etter 38 år i Statens vegvesen Finnmark.

1. april ble **Bjarne Oldernes**, grunnborer og ivrig oppmann for fotballaget til Veiva gjennom mange år, pensjonert etter 14 år i etaten

1. mai gikk **Per Helge Myrseth** av etter 25 års tjeneste

**Elinor Marie Johnsen** ble pensjonist 1. juni etter 28,5 år i vegvesenet

**Odd Bjørkli** ble pensjonist 1. juli etter hele 43 år i vegvesenet

Samme dag ble **John Høybakken** pensjonist etter 28 år og **Ragnar T. Henriksen** etter 30 år i etaten

**Ivar E. Olsen** gikk av og ble pensjonist 1. august etter 28 år i Statens vegvesen

**Audun Rasvik** ble pensjonist fra 1. september etter 30 år i etaten

**Waldemar P. Hansen** hadde sin siste arbeidsdag 1. september etter 20 år i vegvesenet

**Ewald Jakola** og **Ole J. Nikodemussen** gikk av samme dag etter henholdsvis 22 og 25 års tjeneste i etaten

Takk for innsatsen!





# TRAFIKKSJEF MED SYKKEL OG SPARK

Han er ikke personlig ansvarlig for at rypebestanden i Finnmark har gått tilbake, men setter pris på det sosiale i jaktlaget, trafikksjef Hjalmar Steinnes (44). Fiskersønnen fra Honningsvåg har etter drøyt seks år i Statens vegvesen avansert fra seksjonsleder til avdelingsleder og har nå ansvar for alt som skjer på vegene i fylket.

Han har ansvaret for vegene og alt som trafikkerer dem. Selv er han oftest myk trafikant og foretrekker gang- og sykkelvegene for å komme seg på jobb, med sykkel om sommeren og spark vinterstid.

-Da jeg begynte på Planavdelingens trafikkseksjonen i 1989 stod jeg nok faglig svakt. Men jeg har lært mye disse årene, ikke minst takket være gode medarbeidere, sier han og innrømmer at han liker å trekke i trådene og ha et ord med i laget når noe skal skje.

I årene på vegkontoret har Steinnes lært på sette pris på det gode kollegiale miljøet og er ikke redd for å bli isolert som avdelingsleder.

-Topplederne er vel mer ensomme enn mellomlederne, men jeg vil ikke endre meg og regner med at det gode og åpne forholdet til kolleger vil fortsette, sier Steinnes.

## Hytteliv

Som så mange andre i Finnmark er familien aktive hyttefolk. Sommer som vinter kan han treffes på hytta i Jakobselvdalen like vest for Vadsø sammen med kona Åse. Hytta ligger i godt turterreng, det er gode fiskemuligheter, steggen skratte i mellom bjørkeriset og på høsten lyser multemyrene opp i landskapet.

-Hytteliv er en livsstil, slår han fast.

-Vi reiser på hytta så snart vi har en sjangse, og i perioder er det så ofte at vi nesten mister den sosiale omgangen med andre folk i Vadsø, forteller han.



Hjalmar Steinnes er vegvesenets nye trafikksjef.

Hytta ligger langt oppe i dalen og trafikksjefen må innrømme at han kjører snøscooter til hytta og må ha dispensasjon for å kjøre helt fram. Men han er snar med å bedyre at når han er vel framme på hytta får scooteren hvile og skiene tas fram.

-Med snøscooter får en større glede og nytte av hytta fordi sesongen kan forlenges. Fornuftig bruk av scooter er i orden, men jeg er på linje med Naturvernforbundet når det gjelder frikjøring - selv om de er for restriktive til snøscootere generelt.

Jeg har aldri forstått argumentene om at snøscooterbruk fremmer naturopplevelsene, sier Steinnes.

## Politiker

Når han ikke er på hytta har det de siste årene gått mye tid til politisk arbeid. Med en oppvekst i en fiskerfamilie i arbeiderklassemiljø i Honningsvåg var AUF et naturlig første stoppested. At det til slutt ble SV han engasjerte seg i, tror han skyldes at Arbeiderpartiet har beveget seg mot det politiske høyre, ikke at han har blitt mer radikal på sine gamle dager. I dag er han leder for Vadsø SV, representant i teknisk

hovedutvalg og leder for havnestyret.

-Jeg har vært politisk interessert i alle år, men det var først etter 10 år i Vadsø jeg ble med i politikken.

## Utfordringer

Trafikkavdelingen er fortsatt i en innkjøringsfase. Utfordringen er å få enhetene fra Trafikant- og kjøretøy-, Drifts- og Planavdelingen til å fungere sammen. Den største utfordringen for trafikksjefen er å få enhetene ute til å fungere sammen.

-På vegkontoret kjenner vi hverandre som personer, mens ute var kontakten tidligere dårligere mellom vegvesenets ulike ledd. Vi er i ferd med å få denne integreringen på plass, men har fortsatt mye arbeid foran oss for å få alt på plass på trafikkstasjonene ikke minst fordi vi holder til i midlertidige lokaler flere steder og det er lite midler til ombygging slik at vi kan få rasjonelle og publikumsvennlige fasiliteter.

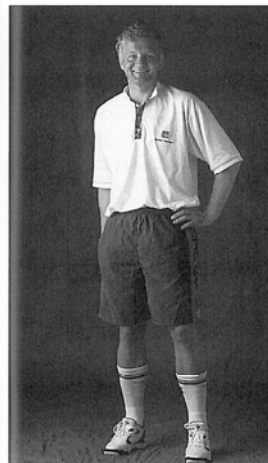
Det er også en stor utfordring å få samarbeidet mellom trafikkavdelingen som oppdragsgiver og produksjonsavdelingen som utfører til å fungere i et godt system, sier trafikksjef Hjalmar Steinnes.

Av Steinar Sværen

# Lang ventetid for treningstøy

Fritidsklærne som ble tilbudt alle ansatte i vegvesenet samtidig med omorganiseringen har blitt en så stor salgssuksess at leverandøren har fått problemer med å levere mange nok treningsdrakter, t-skjorter og slips. Bare i Finnmark er det solgt nesten 130 drakter, i tillegg kommer t-skjorter, tennisskjorter, shorts, slips og silkeskjurf. Ventetiden har vært lang for mange av de som har bestilt, men de fleste har nå fått sine drakter, selv om det fortsatt står en del i rest.

Som en lite hyggelig følge av den store pågangen har det på mange treningsdrakter dessuten vært mye feil, foret i draktene har blitt vrent og mange har vært nødt til å sende drakten i retur fordi det har vært slike feil at draktene har vært ubrukelige. Leverandøren forsikrer imidlertid at feilsydde drakter kan byttes, men dette forsinker imidlertid leveransene ytterligere for treningsklærte vegvesenansatte.



Fritidskoleksjonen tar utgangspunkt i mønster fra norsk stein, forstørret og avfotografert på Veglaboratoriet.

## Nye slips

Vegdirektoratet melder nå at slippet i etatskoleksjonen skal fornyes. Slipsene som fram til nå har vært i salg legges ut til tilbudspris så langt lageret holder. Det nye slippet skal være i en bedre silkekvalitet enn det første vi ble tilbudt. Men også prisen er høyere, 190 kroner koster den nye utgaven, mens det gamle slippet nå selges for 50 kroner. Imidlertid må de som har bestilt før tilbudet nå kommer betale ordinær pris på 90 kroner for slippet.



Fritidskoleksjonen til vegvesenet har blitt en suksess. Nesten 130 drakter er solgt i Finnmark, men det har vært en del problemer med leveransene og kvaliteten.

## Slutt på samlebestilling

Fram til nå har informasjonskontoret på vegkontoret samordnet bestillingene og stått for utsendelsen. Hvis det er flere som ønsker treningsdresser, t-skjorter eller slips må de imidlertid selv stå for bestillingen. Dette medfører at hver enkelt da må betale et tillegg for frakt og ekspedisjon. Det blir dyrere for hver enkelt, men på grunn av den store pågangen det har vært etter drakter har det vært et for omfattende arbeid. Bestillingen sendes derfor direkte til:

**Et Cetera a/s**  
**Postboks 255**  
**1324 LYSAKER**

## Hemmelige tjenester – fritak fra taushetsplikten

Stortinget har oppnevnt en kommisjon ledet av høyesterettsdommer Ketil Lund for granskning av påstander om ulovlig overvåking av norske borgere. I den forbindelse opplyser Samferdselsdepartementet at det ved kongelig resolusjon er gitt tillatelse til vitneforklaring om forhold som gjelder rikets sikkerhet og forhold til fremmed stat. Departementet har også gitt eventuelle vitner fritak fra taushetsplikten i offentlig tilsetningsforhold.

Samferdselsdepartementet understreker betydningen av å søke klarhet i påstandene om ulovlig overvåking, og anmoder derfor alle berørte organer og personer om å legge forholdene til rette for kommisjonens arbeid. Personer som sitter inne med relevant informasjon anmodes om å ta kontakt med kommisjonen.



## Akan-blomster til Ivar Olsen

På det siste møte før ferien fikk Ivar Olsen blomster, hyggelige hilser og takk for innsatsen fra leder av vegvesenets Akan-leder (Arbeidslivets komite mot alkoholisme og narkomani) Tor Kildal.

Ivar Olsen har vært med i utvalget siden det ble opprettet i 1982 og har hatt en framtrepende rolle i arbeidet i Finnmark. Olsen ble pensjonist fra 31. juli og går derfor ut av utvalget. (Foto: Rolf M. Reisanen)



## Veghistorie på nattbordet

-Ja, det var et overraskende spørsmål. Vi har jo gjort unna mye av 50-årsfeiringen av frigjøringen nå, og Statens veivesen har utgitt en bok om Veivesenets rolle den gangen. Det er veldig interessant for meg som er født i 38, og opplevde krigen fra barnets synsvinkel. (Svein Holsbø, næringssejef i Vadsø kommune til avisen Dagens Næringslivs mest populære spalte: På nattbordet.)

## Takkedikt til eiendomsseksjonen

Eiendomsseksjonen på vegkontoret, ved Marit Gagnat og Ellen Frøyseth ble hedret med dikt fra grunnnervs- og eiendomskontoret i Vegdirektoratet da de ordnet raskt og greit ordnet med registrering av eiendomsmassen i Finnmark i vår.

Den skjeldne lyriske åre fra direktoratet viderebringes herved Reflexens lesere

Tenk vi trodde at strengen på buen ble stram  
da vårt budskap gikk ut med registerprogram  
i et brev ifra ultimo mørk januar,  
- der den oppsatte frist alt ved årsslutten var.

Men så mottar vi altså fra Vadsø et «piff»  
om at saken alt nå er den enkleste biff!  
- Så nå faller i staver til full ovasjon  
både vi og den strammeste Riksrevisjon!

Gratulerer til jenter som gikk rett på goal  
med ekspressfart, og fullførte oppsatte mål!  
- Og vi håper det ikke er «vovet» og frekt  
når til Marit og Ellen vi sender konfekt!!

Diktet er signert Grunnnervs- og eiendomskontoret ved kontorsjef Gaute Kydland.

## Vi gratulerer

### Januar

24. Gunnar Johansen 50 år

### Mars:

4. Hilmar B. Josefsen 60 år  
11. Torstein Lauritsen 50 år  
19. Steinar Gabrielsen 60 år  
29. Ove Johansen 50 år

### April:

5. Knut Eriksen 50 år  
14. Sigmund A. Sarre 50 år  
19. Bjarne Lian 50 år  
24. Anders Mosesen 60 år

### Mai:

10. Terje W. Johansen 50 år  
13. Asbjørn O. Store 50 år  
19. Arne I. Svendsen 60 år  
28. Kåre Bruun og Helge G. Pedersen 60 år

### Juni:

3. Ingrid Dallavara 60 år  
14. Peder A. Johnsen 60 år  
21. Knut Erdal 50 år  
30. Leif O. Einarsen 60 år

### Juli:

1. Torbjørn Johansen 60 år  
21. Eilif H. Bakkeveld 60 år  
24. Olav A. Abrahamsen

### August:

4. Arne S. Kristiansen 60 år  
7. Dag A. Sommer 50 år  
13. Ragnvald Nymo 50 år

### September:

13. Per Kling Mathiesen 50 år

### Oktober:

16. Thor Arvid Mella 50 år  
23. Aud Stødle 60 år



Steinar Gabrielsen rundet 60 år  
19. mars.

## Minneord til Lill Frøyseth

Du gikk bort 12. mai 1995, bare 28 år gammel. På veg tilbake fra Alta til Ulvsvåg 1. mars kolliderte du med en møtende bil og døde uten å komme til bevissthet.

Anlegget i Langfjorden fikk gleden av å ha deg som medarbeider fra begynnelsen av 1992. Du begynte med stikningsarbeid og fortsatte på kontoret da Ellen sluttet i juni 1994.

Tilværelsen på en arbeidsplass som anlegget i Langfjorden blir på mange måter spesiell. At man bor og arbeider sammen hele uka gjør at det skapes et eget kameratskap mellom de ansatte. I dette miljøet var du sentral. Med ditt behagelige vesen hjalp du til der det trengtes og gjorde ditt arbeid på en stillfaren og uklanderlig måte.

Du var ei jente som sto på terskelen til ditt voksne liv. Du delte dine planer om bygging av hytte og hus med oss andre. Det var planer som bygde på nøye vurderinger. Du la ikke opp til mere enn du kunne stå for.

Vi var mange i Langfjorden som lærte deg å kjenne.

Vi vil alle savne deg.

På vegne av arbeidskamerater,  
Per B. Johnsen

## Kjære Lill



Man føle sæ så liten  
når sorgen é så stor  
Av tåran blir man sliten  
og savnet i hjertet gror.

At livet skulle bli så kort  
det kunne ingen vite  
Du forsvant så altfor fort  
vi kunne gjøre så lite.

Så tappert som du sloss  
det ble din siste vår  
Vi vet at du va glad i oss  
Kan tida lege våres sår?

Vi må fortsette livet  
med ditt kjære minne  
Til dæ Lill, vil æ skrive  
du va ei god venninne

Du blir aldri glemt.

Christine Johnsen