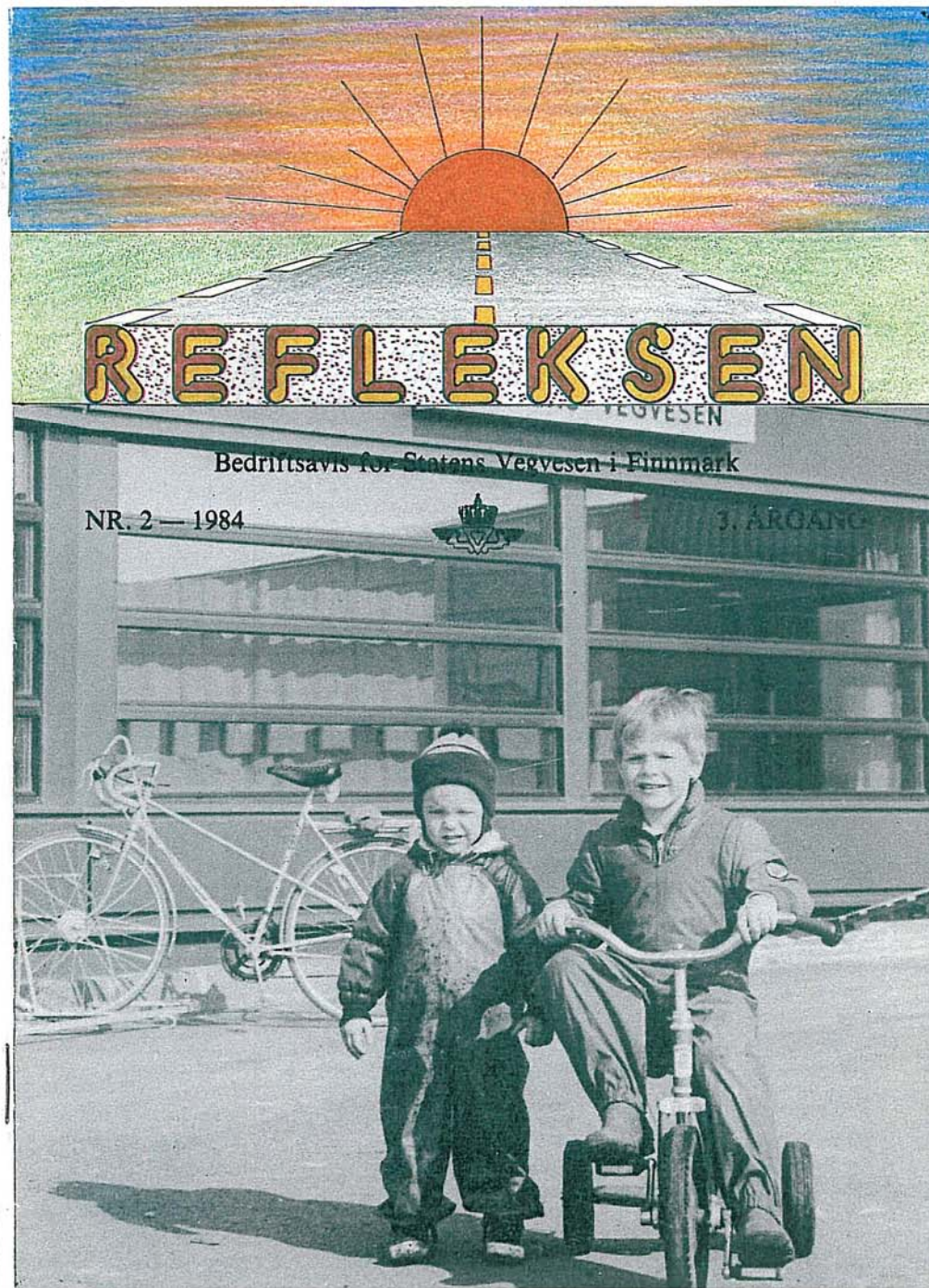


MASSEKORSBÅND

STATENS VEGVESEN  
JOHN ANDERSEN  
POSTBOKS 2070  
9510 ELVEBAKKEN





Bedriftsavis for  
Statens Vegvesen  
Finnmark

Redaktør:  
BJARNE LANGSETH

Redaksjonsråd:  
JOHN FULLAND, formann  
KARL S. FOSLUND, nestformann  
HALVAR HALONEN  
JOHN JOHANSEN  
KJELL R. JOHNSEN

Opplag: 1500 eksemplarer

Trykk:  
HELFIJORDS BOKTRYKKERI  
Vadsø

## INNHold

|   |    |
|---|----|
| Bli sett i trafikken .....                                  | 3  |
| Årsmeldingen for 1983 .....                                 | 4  |
| Videreutvikling av Autosys .....                            | 12 |
| Biltilsynets kontaktmøte .....                              | 14 |
| Ca. 1800 foto er nå registrert .....                        | 17 |
| Hvem kan skaffe meg en motor .....                          | 18 |
| Gamle minner .....  | 20 |
| Krig og isgang knekket selv de<br>beste bruer .....         | 22 |
| Det lysner med jernbanemidler .....                         | 24 |
| Ikke falitterklæring å sette tunnel-<br>arbeidet bort ..... | 26 |
| Om å skilte i nærmeste tre .....                            | 27 |
| Mobil datakraft — hva er det? .....                         | 28 |
| Ferske spor av «ville dyr» .....                            | 30 |
| «Panikk» .....  | 31 |
| Spesielt viktig med kjørellys i Finnmark ..                 | 32 |
| Fylkeskonkurransen om kjørellys .....                       | 34 |
| Nye arbeidsvarslingsregler .....                            | 35 |
| Vi presenterer oss på video .....                           | 36 |
| Vegkontoret har fått sin personalforening ..                | 37 |
| Ny struktur for ledelsen i Veiva .....                      | 37 |
| Halvar Halonen ny hovedtillitsmann ....                     | 38 |
| Oddlaug Betten gjenvalgt i NTL .....                        | 38 |
| Personalnytt .....  | 39 |

### Forsidebilde:

Våren er kommet til Finnmark og to- og trehjulinger er tatt fram fra vinteropplaget. Her er det Steinar Tyssedal, 5 år, og Kim Erling Johansen 3½ år, som er innom vegkontoret på besøk.

Foto: Bjarne Langseth



## Bli sett i trafikken

*I krig er det ofte livsviktig å kunne kamuflere seg for ikke å bli sett. I trafikken, derimot, er det av like stor viktighet å kunne vise seg fram og bli lagt merke til. Din sikkerhet avhenger av at du lett og tydelig kan ses av andre, og den beste måten å bli sett på trafikken er å bruke lys. Dette gjelder ikke bare i mørke og usiktbart vær. Dersom du bruker kjørellys, vil andre trafikanter kunne se deg på et tidligere tidspunkt enn om du ikke benytter lys. Dette har stor trafiksikkerhetsmessig betydning. Med bakgrunn i svenske og finske undersøkelser forventes det en reduksjon av flerpartsulykkene på dagtid på godt over 10 prosent. Bruk av kjørellys er derfor en samfunnsøkonomisk meget god investering. Det er også lurt å investere i en «kontrastvogn». Det er en bil med skrikende farge. Statistikken viser at tåkegrå biler, fordi de er så lite iøynefallende, er innblandet i dobbelt så mange uhell som gule eller knallrøde biler.*

*Aksjon Kjørellys er landets største trafiksikkerhetsaksjon i år. Mye er sagt om aksjoner og kampanjer, og at det kan med rette settes spørsmålstegn ved mange av de. Har de noen verdi? Forsvinner budskapet og effekten i flommen av planer, brosjyrer og høytidelige møter? Fjorårets Nordiske Trafiksikkerhetsår beveget seg på et plan langt over der hvor kreftene burde settes inn. Store ressurser ble satt inn for at den ene rammeplanen skulle skyve den andre foran seg ned til det lokale asfaltplan, hvor det ikke var kapasitet til å sette praktiske og effektfulle tiltak ut i livet.*

*Aksjon Kjørellys synes heldigvis å være betydelig bedre forberedt og organisert. Det er på forhånd gjennomført en holdningsundersøkelse og det er satt et klart mål. Viktig er det også som det heter i kampanjeplanen: «...at det legges vekt på å eksponere budskapet der målgruppen ferdes, slik at det kan bli kort tid mellom budskap og handling».*

*En måling av effekten med lystellinger og fylkeskonkurransen vil vise resultatene og engasjere trafikantene. Vi har tro på Aksjon Kjørellys, så: GÅ DU FORAN MED ET GODT EKSEMPEL, TA AV DEG KAMUFLASJEDRAKTEN OG BLI SETT I TRAFIKKEN. KJØRELYS REDDER LIV.*

BjaLa.

Årsmeldingen for Statens vegvesen Finnmark 1983:

## Stadig nedgang i Aktivitetene

I 1983 ble det over vegkontorets regnskap utbetalt kr. 365 mill. mot kr. 353,5 mill. i 1982. Til selve vegarbeidsdriften, som omfatter riks- og fylkesveganlegg samt riks- og fylkesvegvedlikehold, ble det forbrukt i alt 306 mill. kroner. Tilsvarende tall for 1981 og 1982 var henholdsvis kr. 299,5 mill. og kr. 302 mill.

Tar vi prisstigningen i betraktning hadde vi en aktivitet i driften som lå 7 prosent lavere enn i 1982 og ca. 16,5 prosent lavere enn i 1981.

### Administrasjonen



Vegsjef K. H. Oppegaard foran Finnmark vegkontor i mars 1946.

Etter at administrasjonen ble samlet under ett tak i november 1982, har samarbeid og arbeidsmiljø bedret seg. Biltilsynet i Vadsø tok også i bruk nytt stasjonsbygg i januar 1983.

Den bemanningsmessige utviklingen i 1983 har vært bedre enn på flere år. Færre tjenestemenn har sluttet og vi har fått brukbar søknad til de fleste stillinger som er kunngjort ledige.

Ved inngangen til 1984 var det 10 ledige stillinger mot 15 ledige til samme tid i fjor. Personalet synes også å ha blitt mer stabilt idet gjennomtrekken i stillingene har vært vesentlig mindre enn i tidligere år.

Innen oppsynstjenesten er antallet oppsynsmannsassistenter redusert med en. En oppsynsmannsstilling og 5 assistentstillinger er ubesatt. En stilling som tekniker er omgjort til ingeniør.

Ved vegadministrasjonen var det ledig en stilling som overingeniør, en første-sekretær, en konsulent, to ingeniører og en stilling som avdelingsingeniør var utlånt til Oppland vegkontor.

Stillingene som leder av trafikkteknisk seksjon ved planavdelingen og som juridisk saksbehandler har vi imidlertid heller ikke i 1983 lyktes å få besatt.

Arbeidsmiljøutvalget har i 1983 hatt 4 møter og behandlet 37 saker. Utvalget har hatt 2 befaringer ute i distriktet.

Utvalget har vært igang med en kartlegging av bedriftshelsetjenesten i fylket. Det ser ut til at vi nå kan begynne å ane en lysning der. I noen kommuner vil vi «henge oss på» en fellestjeneste som opprettes for samtlige bedrifter i de respektive kommuner.

Sammenlignet med 1982 har det vært en økning på 6 skader og 135 fraværsdager.

Høsten 1983 foretok vernelederen en omfattende hørselskontroll for ca. 480 ansatte. Sommeren 1983 ble 120 personer skjermbildefotografert.

Ved utgangen av 1983 var det 32 verneombud ved anleggsavdelingen, 26 ved vedlikeholdsavdelingen, 7 ved maskinavdelingen, 1 ved administrasjonen og 1 verneombud ved biltilsynet.

Bedriftsavisa «Refleksen» kom i 1983 ut med 5 nummer og det siste var et utvidet nummer. «Refleksen» trykkes i et opplag på 1.500 og distribueres til alle ansatte, pensjonister, stats-, fylkeskommune- og kommuneadministrasjoner, aviser, NRK og maskinentreprenører. Redaktør er informasjonskonsulent Bjarne Langseth.

Det er sendt ut 15 pressemeldinger og 1 leserinnlegg til massemedia i Finnmark. Det ble arrangert 1 pressekonferanse.

### Planavdelingen

Plansituasjonen har bedret seg noe i løpet av 1983, noe som i hovedsak skyldes sterkt redusert avgang av ansatte i forhold til foregående år og betydelig færre ubesatte stillinger.

I 1983 sluttet 2 på planavdelingen hvorav 1 pensjonert, en har permisjon, mens 3 ble ansatt. Pr. 31.12.83 var det på avdelingen 46 ansatte. 2 stillinger var ubesatt.

Avdelingen fikk i 1983 utført arbeid

hos konsulenter tilsvarende, 7,9 årsverk, mens avdelingen selv utførte 39,6 årsverk.

I 1983 medgikk det i alt 3,36 mill. kr. til planlegging på riksveger, hvorav 2,53 mill. kr. er belastet planleggingskontoene og 0,83 mill. kr. de respektive strekningers bevilgninger. For fylkesvegene var de tilsvarende beløpene 2,07 og 0,16 mill. kroner.



Avd. ing. Thoralf Hamborg med stikningslaget på Børselv fjellet sommeren 1934. Rolf Heggeli nr. 1 fra venstre, Thoralf Hamborg nr. 3 fra venstre.

Det er fattet vedtak om nedsatt hastighet på 9 strekninger. Av disse er 1 30-sone, 6 50-soner og 2 60-soner.

Fem kryssutbedringer ble fullført og 2 er under anlegg. 6 gang- og sykkelveger var under anlegg i 1983.

Det ble behandlet 300 avkjørselssaker hvorav 45 ble avslått.

I 1983 ble det opprettet 85 kjøpekortrakter for grunnavståelser. Dette er en økning på 2 i forhold til 1982.

I 1982 ble det krevd ett skjønn, men saken ordnet seg i minnelighet i 1983.

En ny Tandberg-terminal med printer ble anskaffet. Det ble i 1983 satt i gang kartlegging av 87,6 km veg, herav 58,5 km riksveg, 11,3 km fylkesveg og 17,5 km for planlegging av ny riksvegtrasé.

Siste året ble det utført 25 grunnboringssoppdrag. Samtlige oppdrag er utført av boremannskapet ved geote-

knisk seksjon med unntak av et prosjekt hvor en konsulent har bistått med fjellkontrollboring.

I laboratoriet er det totalt utført 585 kornfordelingsanalyser (herunder 499 hydrometeranalyser), 35 humustester og 9 fallprøver. En vindmåler har vært i drift på fylkesveg 241 Kifjord — Dyfjord (i forbindelse med planlegging av snøskjermer).

I løpet av sommeren og høsten 1983 ble bæreevne målt på ca. 100 km av fylkesvegene og ca. 278 km av riksvegene. Tilsammen er det målt 1.188 km av tilsammen 2.900 km riks- og fylkesveger.

Der er blitt mer behov for bæreevne-målinger i forbindelse med forsterkningsarbeid og etterkontroll for å kontrollere om ønsket bæreevne er oppnådd.

## Anlegg

Omsetningen for riks- og fylkesveg-anlegg gikk ned fra 182,2 mill. til 167,3 mill. -83 kroner i forhold til året før. Entreprisedriften ble redusert fra 22,1 prosent til 11,2 prosent, tilsvarende 21,6 mill. -83 kroner. Dette medførte at aktiviteten av anleggsdriften i egen-drift økte med 6,7 mill.

I 1983 var det totale disponible beløp til riksveganlegg 143,4 mill., mens forbruket ble 137,9 mill., d.v.s et mindreforbruk på 5,5 mill. eller 3,8 prosent. Dette mindreforbruket fordeler seg på flere anlegg.

Entreprisedriften i 1983 var på 13,1 mill., eller 9 prosent av det disponible beløp. Av dette beløp medgikk 7,0 mill. kroner til restarbeider i Vardø-tunnelen som ble offisielt åpnet av Hans Majestet Kong Olav den 16. august 1983. De resterende 6,0 mill. fordelte seg på faste dekker, tilsåing av skråninger, mindre betongarbeider og diverse konsulenttjenester på flere anlegg.

Til fylkesveganlegg var det disponible

beløp 39,3 mill., mens forbruket ble 29,3 mill., d.v.s et mindreforbruk på 10,0 mill. eller 25,4 prosent.

Anlegg med mindreforbruk:

|                               | Mill. |
|-------------------------------|-------|
| 1. Tverrfjord—Nuvsvåg .....   | 6,8   |
| 2. Veg til veidnes.....       | 2,3   |
| Kjerringholmen—               |       |
| 3. Hønsbyhavn .....           | 1,5   |
| 4. Honningsvåg—Nordvågen ..   | 1,0   |
| 5. Båtsfjord—Syltefjord ..... | 0,5   |

På grunn av plansituasjonen har det ikke vært mulig å forbruke de bevilgede midler på disse anlegg.

Av det totale beløp medgikk 5,6 mill. kr. til entreprise d.v.s. 13,9 prosent. 4,9 mill. av dette er medgått i forbindelse med bygging av Akkarfjord og Kjerringholmen ferjekaier.

I 1983 ble det knust ca. 425.000 m<sup>3</sup> til bærelag og vegdekkematerialer ved vegvesenets 4 transportable knuseverk.

Verdien av denne produksjon er ca. kr. 15,5 mill.



Arbeidslag ca. 1927 i Tana-området. Fra venstre: Olav Olsen, Edvin Jessen, Johan Øverli.

## Vedlikeholdet



Farbar veg våren 1930.

Vinteren 1982/83 var noe variert med hensyn til snøforholdene. Ytre strøk av Vest-Finnmark hadde en del mer snø enn ellers i fylket, mens resten av fylket hadde gode vinterforhold og forholdsvis lite snø. Opplegget for brøyte-tjenesten i 1982/83 var den samme som tidligere år. Brøyte-tjenesten i lavlandet ble utført i tiden kl. 06.00 — 23.00. Det har ikke vært ordinær nattbrøyting. Unntak fra dette har vært riksveg 6 (nå E-6) mellom Talvik og Troms grense, hvor det ble brøytet i forbindelse med transport av skiferarbeidere til og fra Norsk Nefelin, Stjernøya. Det ble også foretatt nattbrøyting på riksveg 94 Skaidi — Hammerfest og på Sørøya (Hasvik — Breivikbotn — Sørvær). Ellers utføres brøyting i tidsrommet kl. 23.00 — 06.00 bare i forbindelse med spesielle behov, som utrykning o.lign.

På grunn av vekslende klima med flere mildværsperioder og derav glatt vegbane, ble det foretatt strøing i betydelig utstrekning.

Den 4. juni gikk det et leirras på riksveg 6 (nå Rv. 98) ved Vestertana. Dette medførte at vegen ble stengt i 12 timer samme dag.

For riksveger ble det et mindreforbruk på 9,737 mill. kroner og for fylkesveger er 2,788 mill. uanvendt i forhold til disponible midler.

Etter avleveringer, omklassinger og justeringer er fylkets samlede veglengder pr. 31. desember 1983, 3.826,855 km. Av dette er vel 2.000 km riksveger, vel 800 km fylkesveger og vel 900 km kommunale veger.

I 1983 ble det lagt tilsammen vel 350 km fast dekke slik at fylket har 2.365 km fast dekke av total lengde 3.827 km.

| Vedlikeholdsaktivitet  | Riksveger              |       | Fylkesveger            |       |
|--|------------------------|-------|------------------------|-------|
|  | Medgått<br>i tusen kr. | %     | Medgått<br>i tusen kr. | %     |
| <b>1. Ordinært vedlikehold</b>   |                        |       |                        |       |
| 1.1 Generelle kostnader .....  | 13.565,0               | 12,6  | 2.431,2                | 8,1   |
| 1.2 Vedlikehold av grøfter, kummer<br>og rør, bruer og kaier .....           | 11.497,7               | 10,6  | 2.297,6                | 7,6   |
| 1.3 Vedlikehold av vegdekker .....   | 15.216,3               | 14,1  | 5.827,3                | 19,3  |
| 1.4 Vedlikehold av skilting og oppmerking,<br>sikring og servicetiltak ..... | 9.557,7                | 8,9   | 1.219,2                | 4,1   |
| 1.5 Vintervedlikehold .....  | 40.129,4               | 37,2  | 11.502,1               | 38,1  |
| 1.6 Vedlikehold bortsatt til kommuner ....                                   | 952,0                  | 0,9   | 729,4                  | 2,4   |
| 1.7 Reserve .....  | —                      | —     | —                      | —     |
| <b>2. Utbedringstiltak</b> .....   | 16.928,5               | 15,7  | 6.162,1                | 20,4  |
| <b>Sum</b> .....   | 107.846,6              | 100,0 | 30.168,9               | 100,0 |

Trafikken i de forskjellige ferjesamband i 1983 var følgende:

| Samband                          | 1983    |         | 1982    |         | Endring % |       |
|----------------------------------|---------|---------|---------|---------|-----------|-------|
|                                  | Pers    | Pbe*    | Pers    | Pbe*    | Pers      | Pbe*  |
| Øksfjord—Storvik ...             | 13.970  | 7.248   | 12.321  | 6.272   | 13,4      | 15,6  |
| Øksfjord—Hasvik ....             | 21.460  | 13.747  | 23.130  | 14.950  | ÷ 7,2     | ÷ 8,1 |
| Nyvoll—Eidet .....               | 24.771  | 15.433  | 21.586  | 15.501  | 14,8      | ÷ 0,4 |
| Snøfjord—Havøysund               | 31.423  | 14.549  | 30.594  | 14.673  | 2,7       | ÷ 0,9 |
| Kifjord—Kalak .....              | 26.889  | 16.455  | 26.458  | 16.552  | 1,6       | ÷ 0,6 |
| Honningsvåg—<br>Fastlandet ..... | 213.048 | 79.923  | 216.608 | 75.641  | ÷ 1,6     | 5,7   |
| <b>Sum</b> .....                 | 331.561 | 147.355 | 330.697 | 143.589 | 0,3       | 2,6   |

\* Pbe = Alle kjøretøyer omregnet til personbilenheter.

## Maskinforvaltningen

1983 var et godt driftsår for vegvesenets egenmaskinpark. Maskindriften driftsoverskudd var i 1983 kr. 4.155.862,—. Overskuddet tilsvarer 6,4 prosent av maskinenes driftsinntekter.

Maskinavdelingens regnskap for 1983 viser følgende inntekter og utgifter i forhold til 1982:

|   | Beløp i mill. kr. |      |
|---|-------------------|------|
|   | 1982              | 1983 |
| Maskinleieinntekter ....                  | 59,4              | 64,7 |
| Utg. til maskindriften ....               | 58,4              | 60,5 |
| Innt. ved verkstedsdr. ...                | 8,5               | 9,2  |
| Utg. ved verkstedsdr. ...                 | 8,3               | 8,1  |
| Til dekning av<br>maskinanskaffelser .... | 16,6              | 18,9 |



Y-2060 ble reddet under tyskernes tilbaketrekking høsten 1944. Vegsletta i 1946 og Peder Holko sitter foran i bilen.

Pr. 1. januar 1983 var gjenanskaffelsesverdien for den totale maskinpark kr. 120.778.000,—.

Totalt er det kjøpt inn biler, maskiner og utstyr i 1983 for 11,3 mill. kroner. Disse innkjøp er ialt vesentlig fornyelse av maskiner og utstyr som er tatt ut av drift grunnet slitasje og høy alder.

Antall maskiner som eies av vegvesenet og som arbeider i konkurranse med

private er uendret i løpet av 1983.

Total maskinnsats i vegarbeidsdriften drevet i egen regi i 1983 var 169,5 mill. kroner. Innsatsen med egne maskiner av den totale maskinnsats var 38,1 prosent mot 37,9 prosent i 1982.

Nytt beredskapsinnkarteringsbygg for brøytepersonell på Skaidi vegstasjon ble tatt i bruk høsten 1983.

## Biltilsynet

Biltilsynet i Finnmark hadde også i 1983 24 faste stillinger til å betjene de 4 stasjonene i Vadsø, Alta, Kirkenes og Hammerfest. I tillegg har biltilsynet to stillinger plassert ved vegkontoret. Den ene stillingen, pedagogisk konsulent, ble besatt høsten 1983. Den andre er biltilsynssjef.

Biltilsynsstasjonen i Vadsø flyttet inn i nye lokaler i januar 1983. Dette er også den eneste stasjonen i fylket som eies av staten.

Det ble i 1983 avholdt 3.819 førerprøver — en økning på hele 460, eller 14 prosent, i forhold til 1982.

Antall kjøreskoler i Finnmark har økt formidabelt i 1983 fra 10 til 16, mens antall lærere bare har økt med 10.

Hele 66 prosent av lærerne/instruktørene ved kjøreskolene i Finnmark er utdannet ved Statens Trafikk lærerskole som kjørelærere. Etter det vi kjenner til har ingen andre fylker i landet så stor andel utdannet ved S.T.L.S.

Det kan se ut som året 1983 har vært det året som snudde den uheldige situasjonen vi har hatt i mange år med for lang ventetid ved kjøreskolene.

Ved årets utgang var det 65 godkjente kjøretøyverksteder i fylket med 273 ansatte på den tekniske siden. Dette er en økning på 4 verksteder og 16 ansatte i forhold til i fjor. Det er fortsatt problemer med å skaffe tekniske ledere og fagarbeidere til bilverkstedene.

Biltilsynet og kjøretøyverkstedene håper på snarlig opprettelse av spesiallinje for utdanning av fagarbeidere på lastebil-/bussiden ved de videregående skolene.

Biltilsynet i Finnmark har i 1983 utført følgende antall kontroller:

|                            |       |
|----------------------------|-------|
| Kontroller i hallene ..... | 7.742 |
| JM-tellerkontroller .....  | 2.320 |
| Etterkontroller .....      | 7.880 |
| Utekontroller .....        | 5.334 |

Tilsammen er det avholdt 94 utekontroller, derav 13 rene vektkontroller.

Det ble veid ca. 630 kjøretøyer og utskrevet 60 vektgebyr som innbragte ca. 106.000 kroner.

Fra 1. mai overtok vegkontorene gebyrskrivningen og innkreving av overlastergebyrene.

Pr. 31. desember 1983 var det registrert 44.723 kjøretøyer i Finnmark. Dette er en økning på 2.625 kjøretøyer, eller 6,2 prosent i løpet av 1983. Dette er en mindre økning enn i 1982 da kjøretøyparken økte med 7,5 prosent (2.930 kjøretøyer).

Kontorseksjonen har blant annet utført følgende ekspedisjoner:

|   |       |
|---|-------|
| Førstegangsregistreringer .....             | 4.205 |
| Eierskifte og navneendring .....            | 7.507 |
| Utstedte førerkort totalt .....             | 7.347 |
| Avskiltingsbegjæringer sendt politiet ..... | 3.325 |



Bilsakkyndige A. Wiborg Thune ser tilbake på sitt virke i Finnmark.

## **vil innebære vesentlig endring av arbeidsrutinene**

Vegdirektoratet har nå startet arbeidet med videreføring av vegvesenets informasjonssystem for motorvogner og førerkort; AUTOSYS. Det er Registreringskontoret i Vegtrafikkavdelingen som har fått det daglige ansvar for prosjektet. Kontor for administrativ databehandling blir den viktigste støttespiller. Førstekonsulent Rolf Erik Larsen i Registreringskontoret, som har stått for utarbeidelsen av en forprosjektrapport for videreutbyggingen, presiserer at det nå er tale om gjennomføring av et prøveprosjekt, og at det senere vil bli tatt endelig stilling til utbyggingen.

Beslutningen om den videre utvikling av AUTOSYS kommer til å innebære vesentlige omlegginger av arbeidsrutinene ved kontorseksjonene i biltilsynet.

Det var etter behandling i fagsjefmøte 19. desember 1978 at vegdirektøren gikk inn for at arbeidet med utvikling av et framtidstret informasjonssystem for motorvogner og førerkort — kalt Autosys — skulle starte opp. Utviklingen ble planlagt trinnvis:

— *hovedtrinn 1* omfatter etablering av database, hvorfra opplysninger kan hentes ut på skjermterminaler hos brukerne av førerkort- og motorvognopplysninger (spørresystem)

— *hovedtrinn 2* omfatter videreutvikling av databasen, slik at denne kan bli ajourført direkte fra skjermterminalene hos brukerne

— *hovedtrinn 3* omfatter ytterligere utvikling, slik at maskinelle utskrifter fra databasen, herunder vognkort, kan kjøres ut på skrivere hos brukerne

Utviklingen av 1. trinn er slutført. Etter førte forhandlinger med de ansattes organisasjoner om spredning av Auto-

sys i biltilsynet, er skjermterminaler nå under utplassering på biltilsynsstasjonene. Også hos politiet, Toll- og avgiftsdirektoratet og i noen trafikkforsikringsselskaper er det installert terminaler. Første hovedtrinn ventes i sin helhet gjennomført i 1985, sier førstekonsulent Rolf Erik Larsen.

Også utviklingen av hovedtrinn 2 og 3 er nå startet, og det er i den forbindelse blitt utarbeidet en forprosjektrapport: «Autosys — Utviklingen av hovedtrinn 2 og 3 — prøveprosjekt». Formålet med rapporten har vært å få fram et grunnlag for videreføring av Autosys, og den skal danne basis for drøftinger/forhandlinger med de ansattes organisasjoner.

I et drøftings-/forhandlingsmøte har organisasjonene sluttet seg til opplegget med videreutvikling av Autosys i form av et prøveprosjekt.

Rapporten tar for seg hovedelementene i hovedtrinn 2 og 3 slik man nå tenker seg systemet skal virke.

I hovedtrekk innebærer opplegget:

— I størst mulig utstrekning vil hele landet bli betraktet som ett registreringsdistrikt.

— Også den kommende generasjon database får beliggenhet i Statens data-sentral for administrativ databehandling.

— Videreutvikling av motorvogn delen i Autosys vil bli prioritert. I førerkortdelen vil det i første omgang bare bli foretatt slike omlegginger som er strengt nødvendig for å oppnå et integrert førerkort- og motorvognregister-system.

— Det etableres et maskinelt typegodkjenningsregister som delregister i Autosys, for automatisk uthenting av tekniske opplysninger ved registrering/utskrivning av vognkort. Det skal også kunne gjøres oppslag direkte i den enkelte typegodkjenning.

— Oppdatering av det sentrale førerkort- og motorvognregister vil i det alt vesentlige skje fra biltilsynets skjermterminaler. De oppdaterte opplysninger forutsettes å bli tilgjengelig for brukerne umiddelbart.

— De lokale motorvognregistre i biltilsynet avvikles.

— Det er forutsatt fortsatt desentralisert utstedelse av vognkort og førerkort ved den enkelte biltilsynsstasjon. Vognkortet som får ny utførelse, skrives ut maskinelt. Maksinell utskrivning av førerkort innføres senere.

— Ny eier avmerkes i databasen straks melding om eierskifte er mottatt.

— Biltilsynets løpende meldinger til Toll- og avgiftsdirektoratet om registrering m.v. av kilometertellere, gis over terminalsystemet. Omregistreringsavgiftens størrelse vil bli forsøkt lagt inn i skjermbildet. Senere vil det også bli forsøkt lagt inn kontrollrutiner for toll og engangsavgift.

— Opplysningsinnholdet i databasen utvides med opplysninger om kjøretøy som er stjålet og om kjøretøy som er betydelig skadet, avgiftsforhold m.v., foruten kjøretekniske opplysninger. Førerkortopplysningene beholdes for- eløpig uendret.

— I en senere fase innlemmes politiets registre for «særskilt registrerte» kjøretøy i Autosys.

— Videreutviklingen igangsettes som et prøveprosjekt, hvor 2 — 4 biltilsynsstasjoner medvirker under utprøvingen.

— Det nedsettes en brukergruppe med representanter fra prøvestasjonene og registergruppen i Vegdirektoratets sentrale register. Dessuten etableres etter hvert prosjektgrupper for utredning av delspørsmål.

— Utviklingen av systemet ventes å ta ca. ett år, med påfølgende prøving og justering i 6 — 12 måneder. Utbyggingen ventes å kunne starte opp tidligst januar 1985. P.g.a. dobbeltrutiner/merarbeid i innføringsfasen, er det viktig at det nye systemet spres på landsbasis over kortest mulig tid. Størrelsen på de kommende årlige budsjetter vil imidlertid få avgjørende betydning for hvor lang utbyggingsperioden vil bli.

— En vesentlig fordel med videreutviklingen av Autosys vil være å lette den anstrengte arbeidssituasjonen. Dette vil gi mulighet for bl.a. bedre publikumsservice og arbeidsmiljø, foruten at man i en periode slipper å tilsette ytterligere personell. Omlegging vil føre til endring i arbeidsrutinene, og visse forskyvninger i arbeidsoppgavene kan komme på tale. Disse endringer forutsettes å bli godt forberedt av vegsjefene gjennom stasjonsvise prosjekter med medvirkning fra de ansatte og deres tillitsvalgte. Det er ikke forutsatt at ansatte i biltilsynet skal sies opp som følge av de arbeidslettelser som videreutvikling av Autosys vil gi.

*Biltilsynets kontaktmøte:*

## Stor interesse for EDB i biltilsynet

Av John Fulland

EDB i biltilsynet fanget størst interesse da biltilsynet avviklet sitt årlige kontaktmøte. De ivrige deltakerne var tydelig imponert over de mange muligheter for forenkling av arbeidsoppgaver disse maskinene ga. Innkallinger, purringer, avskiltingsbegjæringer o.lign. tar maskinene seg av og det går unna som en lek.

Av andre viktige saker som ble drøftet på kontaktmøtet, kan nevnes busskontroller, Aksjon Kjørelys og ikke minst Trafikkpedagog Synnøve Johnsens imponerende innlegg krydret med tall og statistikker.



*Dette bildet skulle godt illustrere interessen for EDB i biltilsynet. Svein Hagen demonstrerer her for en lydhør forsamling hva dette maskineriet kan brukes til.*

Karasjok var stedet for biltilsynets kontaktmøte 15. — 16. mars. Disse dagene gikk den vanlige virksomheten på sparebluss mens de aller fleste, ialt 21 satt i møte for å lære, bli kjent og for komme med synspunkter. Desverre blir diskusjonen hemmet av at for få tar ordet og dermed prater antagelig enkelte for mye — slik som undertegnede.

Programmet var ganske tettpakket og varte langt utover vanlig kontortid. Fagpratet ble bare avbrutt av diskoteket, kveldsnytt og Dynastiet. Da var det stille.

### Stor interesse for EDB

Størst interesse var nok knyttet til posten EDB i biltilsynet, der Svein Hagen fra Kirkenes først fortalte om sitt forsøk med hjemmecomputer, og så viste det innkjøpte utstyret fram. Vi forsto at mulighetene var mange og at utstyret er avansert til tross for sine beskjedne ytre mål. Hagen trakk likevel fram vanskelighetene med instruksjon fra forhandleren og den uoversiktlige bruksanvisning som følger apparatene. Dette legger beslag på mye arbeid før nytten og gleden over utstyret kommer fram. Micromaskinen skal senere prøves av de andre stasjonene når tiden kommer.

Senere foredro stasjonssjef Hasselgren fra Biltilsynet i Bergen om det avanserte utstyret de hadde fått som et forsøk for hele landet. Det var nok mang en utslitt kontorfunksjonær som ble misunnelig da vi skjønte hvordan EDB-maskinen tok seg av innkalling, purring, bestillingsprotokoller, arbeidslister, avskiltingsbegjæringer og tilbaketrekkning av sistnevnte. Driftsdata ble også knappetrykking med slikt utstyr. Skrivning av standardbrev ble rutine med programmet for tekstbehandling. Det sentrale opplysningsregistret for kjøretøy (Autosys) var koblet mot sta-

sjonens 15 skjermer, men foreløpig var vognkortutskrivningen manuell. De hadde ikke gjort forsøk på å punche typegodkjenningene for maskinell vognkortskrivning siden Vegdirektoratet arbeider med sentrale løsninger. Ca. 3 årsverk regnet de med at EDB-utstyret sparte inn, men dette gjorde ingen personer overflødig — bare tok inn på underbemanningen.

### Busskontroll

Etter lunsjen skilte kontorsiden og teknisk seksjon lag for å innta mer spesialisert stoff. Kontorseksjonen fikk høre mer om driftsdata, Autosys, registreringsforhold, av førstekonsulent Larsen i Vegdirektoratet, mens vi andre tok for oss bestemmelsene om nye busser. Avdelingsingeniør Larsstuen, også fra Vegdirektoratet arbeider med bussforskriftene sentralt og han ga en innføring om de deler av regelverket som skal kontrolleres av oss. Deretter gikk gruppen løs på to busser (gammel og



*Trafikkpedagog Synnøve Johnsen presenterte både seg selv og sitt arbeidsfelt.*



ny) som vogninspektør Vejle fra FFR stilte til rådighet. Her ble deler av busskontrollen vist i praksis og diskusjonen ble etterhvert livlig. Hva er viktig og mindre viktig? Synspunktene var noe delte.

Det festlige samvær omtales best muntlig, så det droppes her.

Den andre dagen ble programmet stokket noe om slik at biltilsynsjefen benyttet litt kortere tid til sitt innlegg om biltilsynets kommende prosjekter. Kort fortalt inneholdt foredraget emner fra den dårlige økonomien, den utvidede kjøreskolekontroll, aksjon kjøreløys og Vegdirektoratets innstilling om biltilsynets lokalisering og bemanning. Det var vanskelig å forstå hvordan disse tall var kommet fram og hvordan de kunne forsvares. Publikum vil antagelig bli lidende i den utvikling vi nå ser.

#### Statistikk

Trafikkpedagogen i Finnmark, Synnøve Johnsen, var ny for de fleste og trengte en presentasjon. Dette ordnet hun elegant selv, og de som lurte på hva hennes arbeidsfelt besto av fikk svar: Foreløpig masse tall og undersøkelser. Hvis biltilsynet har noen EDB-spesialist så må det være nettopp henne, og statistikkallene flimret på overheaden. Uten å ha kjørt en eneste førerprøve kunne hun fortelle en masse om hva kjøreskolene gjorde feil og begrunnet dette med statistikk. Vi var imponert.

Den innsparte tiden fikk Larsen og Larsstuen benytte etter at Jensen, Alta, som eneste stasjonssjef hadde innlegg under «stasjonssjefenes time». Den velige korte timen besto av en klargjøring om nye blanketter, akselavstander i vognkortet og utdrag av løyvebestemmelsene.

#### Bruk kjøreløys!

Larsstuen redegjorde først for «Aksjon Kjøreløys» og anmodet alle i salen

til å gå foran som gode eksempler. Alle vegvesenets tjenestebiler skal kjøre med lys tent og dette vil etterhvert gjelde alle statsinstitusjoner. Deretter fortalte han om problemene med regelverket for campingbil og de klassifikasjonsproblemer som nå finnes p.g.a avgiftsbestemmelsene. Hva er egentlig personbil/varebil/kombinert bil/campingbil/buss etter dagens regler, og hvordan ser de ut? Her kan utstyrsdetaljer eller et barnesete i varerom gi store utslag med påfølgende avgiftskrav hvis forholdet blir oppdaget. Men hva skal biltilsynet egentlig behøve å oppdage. Tiden rant ut før diskusjonen hadde lagt seg. Møtet ble avsluttet med valg og nytt kontaktvalg.



*De langveisfarende gjestene var med å gjøre kontaktmøtet for biltilsynet i Finnmark nyttig og interessant. Forhåpentligvis bragte de biltilsynets faglige nivå ett trinn høyere. Her samlet i trappa: Fra venstre: avd.ing. Larsstuen og førstekonsulent Larsen fra Vegdirektoratet og stasjonssjef Hasselgren fra biltilsynet i Bergen.*

### Finnmark vegvesens historie:

# Ca. 1800 foto er nå registrert

#### Av Godtfred Karlsen

Det kan nå være på tide å fortelle litt om hvorledes det går med innsamlingen av gamle foto fra Finnmark vegvesens virksomhet, som jeg begynte med for et år siden.

Innsamlingen er blitt drevet pr. brev, og de utlånte foto er returnert. Kopiene av disse er imidlertid registrert og oppbevares i samsvar med veiledning fra «Sekretariatet for fotoregistrering». Avfotograferingen av de utlånte

foto foretar jeg selv med eget fotoutstyr, men fremkallingen av filmen og kopiering m.v. av bildene foretas av en fotoforretning. Antall avfotograferinger som er foretatt er nå ca. 1800.

Uten hjelp fra de gamle ingeniører ville billedsamlingen ha vært svært mangelfull, og jeg er derfor meget takknemlig for denne hjelp og inspirasjon. Oversikten viser at ingeniørene er den gruppe som har lånt meg flest bilder for avfotografering.

| Gruppe                | Pensjonister |              | I arbeid |              | Sum |        |
|-----------------------|--------------|--------------|----------|--------------|-----|--------|
|                       | Antall       | Utlånte foto | Antall   | Utlånte foto | St  | Bilder |
| Ingeniører .....      | 17           | 970          | 3        | 78           | 20  | 1048   |
| Kontorpersonell ..... | 2            | 2            | 8        | 120          | 10  | 122    |
| Oppsynsmenn .....     | 8            | 94           | 6        | 43           | 14  | 137    |
| Arbeidere .....       | 33           | 270          | 9        | 133          | 42  | 403    |
| Andre .....           | 4            | 32           | 4        | 59           | 8   | 91     |
| Sum .....             | 64           | 1368         | 30       | 433          | 94  | 1801   |

I Finnmark har det ikke vært noen systematisk leting etter gamle foto o.lign. så det skulle være mulig å finne adskillig mere.

Hvorledes skal billedsamlingen oppbevares og brukes?

Det gjenstår meget arbeid med identifiseringer av personer på bildene, men dette kan forenkles betraktelig ved pensjonisttreff o.lign.

Når dette er gjort skal alle opplysninger om det enkelte bilde påføres et kartotek kort og bildet i størrelse 13 x 18 cm festes til kortet. Videre må en lage et kartotek om samtlige identifiserte personer i billedsamlingen, med henvisning til billednummer og negativ-

nummer. Dette personkartotek vil da straks kunne gi svar på om det finnes noe bilde av den person en spør etter. Det er derfor svært mange muligheter å bruke billedsamlingen når den engang er ferdig.

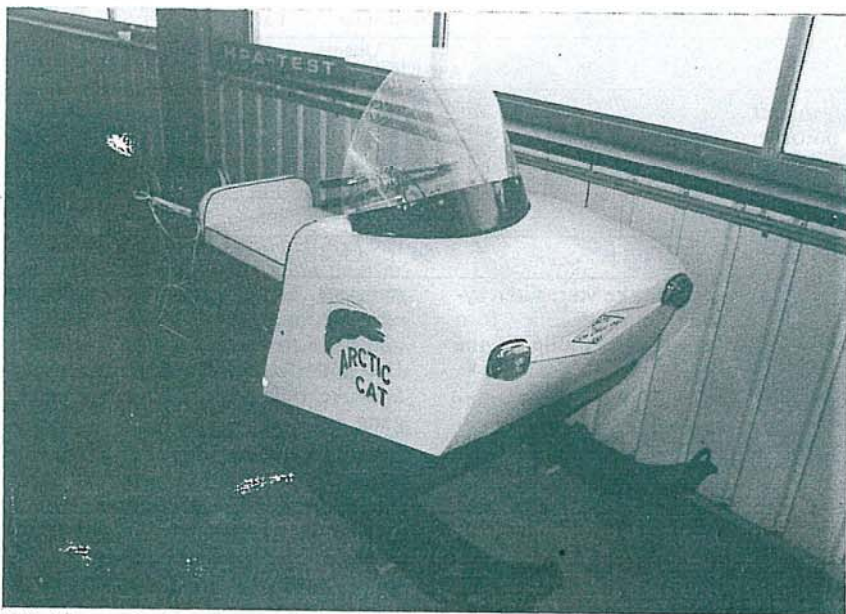
Billedsamlingen vil bli en lokalhistorie om utviklingen av Finnmark vegvesen, men samtidig også en liten del av Finnmark fylkes historie fra de første offentlige veger ble bygget og fram til de første helårsveger ble påbegynt.

Jeg vil med dette minne om at for å få denne billedsamlingen så fyldig som mulig så må en fremdeles klare å skaffe fram en god del bilder. Til dette trenger jeg hjelp fra dere alle.

*Snøscooterveteran fra 1965 er pusset opp, men*

## hvem kan skaffe meg en motor?

**Er det noen som vet om en 4-takts Kohlermotor på ca. 8 HK fra scooter, pumpe eller strømaggregat? Stasjonssjef John Fullan ved Biltilsynet i Hammerfest er nemlig den lykkelige eier av en snøscooter Arctic Cat 170 D 1965 modell. Denne veteranen blant snøscootere ble reddet fra søppeldynga og pusset opp, men mangler altså motor. Denne modellen veier over 200 kg, har bremsepedal, hekkmotor, revers og stålbelter á la bulldozer. Virkelig en veteran á ta vare på.**



*Riktig et prakteksemplar av en snøscooter, som nå er pusset opp av Fulland. Det finnes nok ikke mangé av denne typen i Norge i dag, og slettes ikke så fin. Det er jo ganske interessant á se hvilken utvikling snøscooteren har gjennomgått siden 1965.*

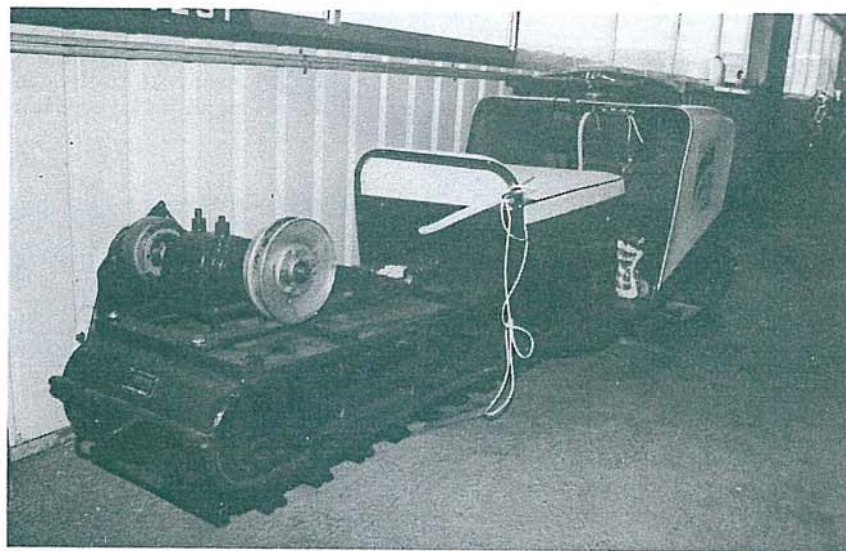
(Foto: John Fulland)

Undertegnede er den «lykkelige» eier av snøscooter. Ved en tilfeldighet ble den reddet fra skraphaugen høsten 1981 og nå begynner den á bli fin. Hvis noen synes at det ikke ligner en snøscooter så er jeg helt enig. Dette må være en veteran i særklasse: Arctic Cat 170 D 1965-modell bygget i Thief River Falls Minnesota USA i september 1964. Instruksjonsbok og fabrikkens klareringsskjema har jeg også fått tak i og scooteren har ikke gått mange timer. Maskinens historie er blitt meg fortalt slik: I begynnelsen av 1960-tallet var scooteren på utviklingsstadiet og Arctic Cat var ganske tidlig ute. Bilforhandleren Roy Rønquist i Hammerfest tok opp 4 stykker: to små 120 «Tom Cat» og to store tunge maskiner type 170 D. De to små og en av de store ble solgt og er antagelig borte for alltid. Den siste ble sendt til Kautokeino der en agent forgjeves forsøkte á selge den. Etter noe demonstrasjonsskjøring fant

Rønquist á ville ta den tilbake til Hammerfest og der ble den satt på lager og glemt. Árene gikk og lagerskuret skiftet eier. Den påfølgende rydding ápenbarte en oljetilsølt skraphaug som måtte bort. Tilfeldigvis bodde jeg nabo med lageret og foretok en del undersøkelser med det resultat at jeg nå eier en aldri tidligere registrert snøscooter med bremsepedal, hekkmotor, revers og stålbelter á la bulldozer. Den veier over 200 kg og på grunn av leddet på midten trengs minst tre mann for á løfte den.

Men solskinnshistorien har én stor skygge: den ensylindrede Kohlermotoren med drivvariatoren var fjernet og kan ikke finnes igjen, og da er ikke scooteren perfekt. Så hvis noen vet om en 4-takts Kohlermotor på ca. 8 HK fra scooter, pumpe eller strømaggregat, så ring. Jeg vil gjerne se om den passer.

*John Fulland*



*Solid konstruksjon og kraftige belter, men her mangler dessverre det viktigste for at scooteren skal virke, nemlig motoren, som herved etterlyses.*

(Foto: John Fulland)

## Gamle minner

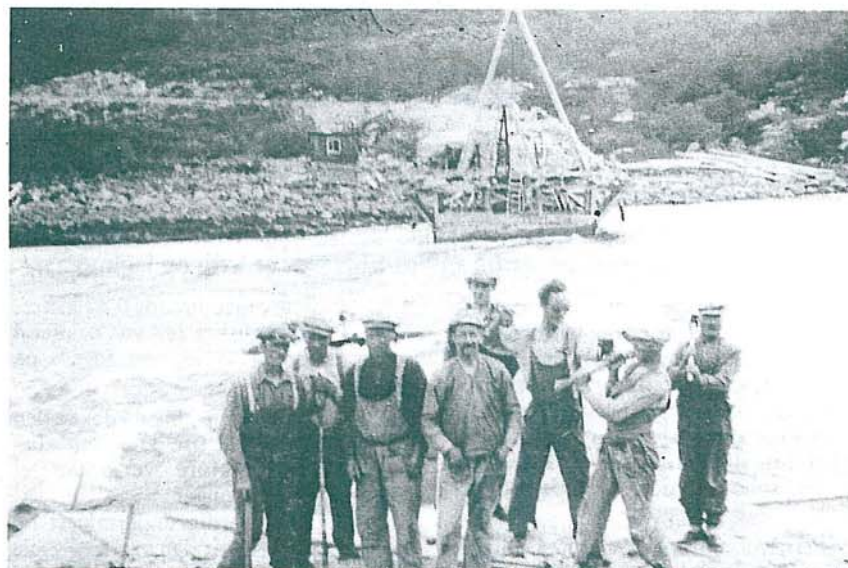


Fra Langvasseid — Saga i 1926. Første rekke fra venstre: R. Blix, Oskar Isaksen, Fritz Erikson. Andre rekke: Baumann, Ole Nordli, Erling Lakselv og Rudolf Wareljus.



Vestre pilar etter sprengningen av Tana bru høsten 1944.

## Gamle minner



Fra Langfjordstrømmen bru i 1936. Fremste rekke: Ludvik Marthinsen, L. Vassdal, Albert Marthinsen, F.G. Erikson, formann og Hans Arvola. Bakerste rekke: Birger Erikson, Sverre Vik og John Johnsen.



Bygging av Karasjok hengebru i 1942.

Atten bruer bygget over Vuonjaljokka på 45 år:

# Krig og isgang knekket selv de beste bruene

Av John Johansen

Det er bygget mange bruer over Vuonjaljokka siden den første provisoriske brua ble bygget sommeren 1939. Jeg er ikke helt sikker på om det er 17 eller 18 bruer som er bygget på disse 45 årene. Årsak til at det er bygget så mange bruer på såvidt kort tid, er krig og isgang.

I 1940 vet jeg at det var isgang to ganger, men i 1941 tror jeg det var bare en. I 1942 kom den første isgangen allerede ca. 15. oktober og brua forsvant, men da kom tyskerne. De snakket nok så mye om sabotasje, men nå skulle de bygge bru som skulle holde. Bru bygget de, solid var den, men den holdt ikke.

Tyskerne satte inn 300 mann. De bygget tømmerkasser med ca. 1,5 meters mellomrom som de fylte med stein. Det var også peler fra elvebunnen gjennom steinkassene og til disse ble langdrager boltet fast. Langdragerne var av grovt tømmer. Så la de strøved av 3" x 6" plank og til slutt et plankedekke av 3" plank. Så det var ikke tvil om at dette var en solid bru. Tre dager etter at brua var ferdig kom isgangen og brua forsvant. Siden kom ikke tyskerne mer til Vuonjaljokka for å bygge bru. De sluttet også å snakke om sabotasje. Vi satte opp igjen en bukkebru samme høst. Den ble tatt av isgangen høsten 1943 og enda en gang måtte vi sette opp en bukkebru. Det ble den siste under krigen, for om våren 1944 startet vi opp med bygging av en permanent bru.

Det var en fin bru, en såkalt «Ribbebru». Det var en hel betongbru med 22 meter lysvidde, betongbjelkene var

1,70 meter høy med bredde 0,42 meter. Hvis jeg ikke husker feil var dekket 4 meter bredt og så var det fortau på begge sider.

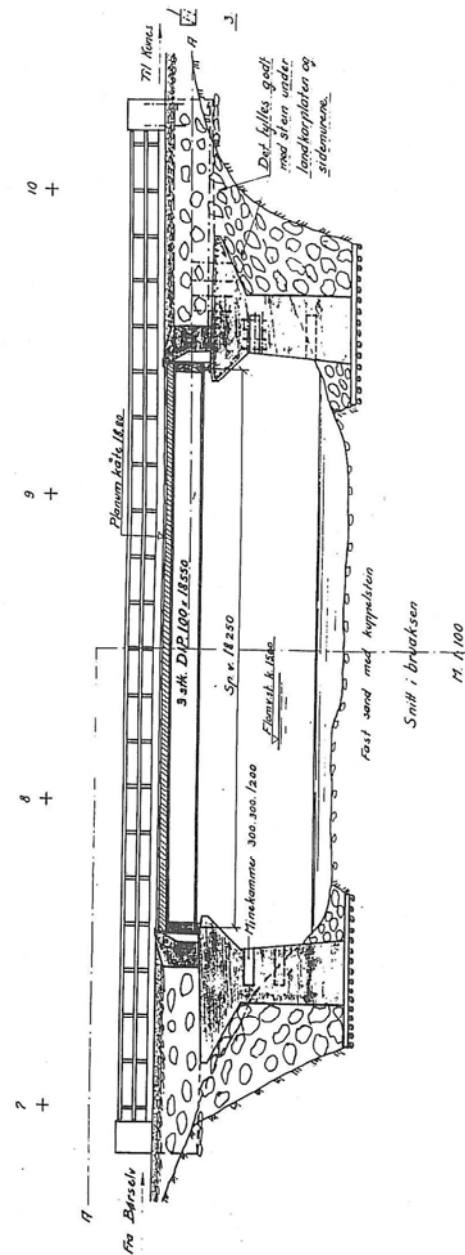
Vi var ferdig med støping av dekke den 12. oktober og tre, fire dager etter begynte tyskerne å kjøre over brua. Det ble hjulspor i betongen.

Brua var også ferdig underminert og ca. fire uker etter at den var ferdig ble den sprengt i lufta. Nå ble det en pause med brubygging ved Vuonjaljokka i nesten 2 år. Den første brua etter krigen ble ikke bygget før i juli 1946. Det var også en bukkebru av den gamle typen.

Fram til 1949 ble det bygget tre bruer til, som alle ble tatt av isgang.

Denne brua vi ser tegning av på motstående side, ble påbegynt i 1949 og gjort ferdig i 1950. I 1962 sprengte vi den sjøl i lufta, da trengte vi ikke hjelp av tyskere. Saken var den at da vi skulle ombygge disse bruene som var bygget straks etter krigen, var ikke landkarene brukbare. Fundamenteringen var også i mange tilfeller dårlig, så derfor måtte vi ofte sprengte disse bort før vi kunne bygge nytt. Men heller ikke denne brua er i bruk lenger, for under ombygging av vegen over Børselvfjellet ble det bygget enda en bru, så nå er det to bruer over Vuonjaljokka.

## Vuonjaljokk bru 1949

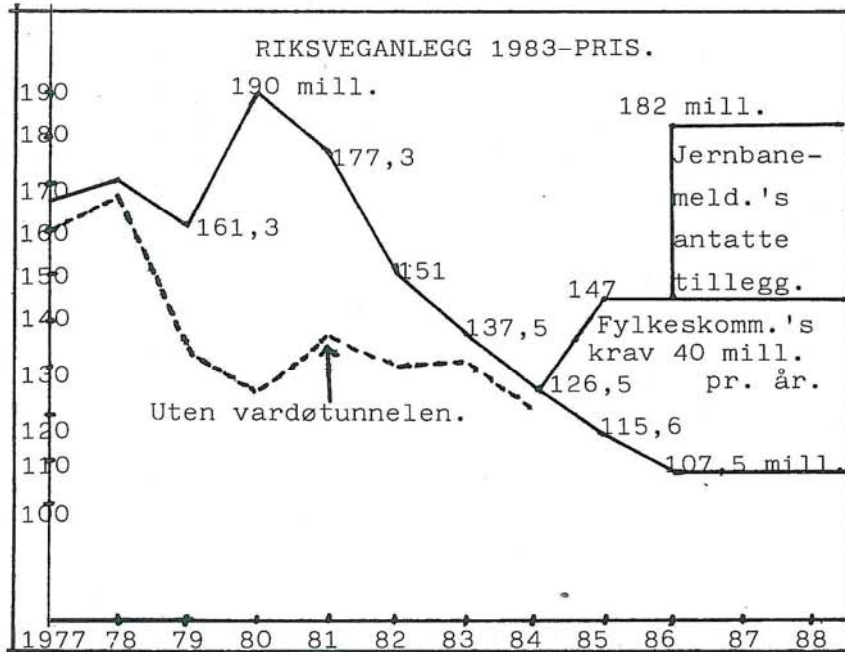


*Denne er en av de mange bruer over Vuonjaljokka som ikke lenger eksisterer. Denne ble påbegynt i 1949, ferdig i 1950 og sprengt i 1962. For å nyttiggjøre oss av materialene fra de bruene som ble tatt av isgangen, ble det bygd en veg nedenfor brua. Ved hjelp av den kunne vi hente tilbake og bruke om igjen en del av materialene som isen tok.*

Mørke skyer truer anleggssektoren, men

## det lysner med jernbanemidler

På tross av den store nedgangen i anleggsbevilgningene de siste årene og relativt dårlige utsikter framover, er det lysninger mellom de mørke skyene. Det mest positive er jernbanemidlene — ekstrabevilgninger som kompensasjon for at Nord-Norgebanen ikke blir bygd. Fordelingen av denne milliarden over 8 år mellom de nord-norske fylkene er ikke klar, men vegsjefen antar at det vil dreie seg om ca. 35 mill. pr. år for Finnmarks vedkommende. I tillegg har fylkeskommunen krevd 40 mill. pr. år, men disse midlene er noe mer usikker.



Bevilgningene til anleggssektoren er gått kraftig nedover de siste årene. Jernbanemidler og eventuelt andre tillegg vil kunne rette opp mye i de kommende år, men vegsjefen tror ikke at alle krav og antagelser blir imøtekommet. Sannsynligvis vil vi ende opp med rundt 140 mill. fra 1985.

Årets anleggskonferanse som var lagt til Karasjok i tiden 3. — 5. april var preget av en litt mer optimistisk tone enn fjorårets konferanse i Vardø. Tendensen med de faste bevilgningene til anleggsvirksomheten er like nedslående, fra 190 mill. -83-kroner i 1980 til 107 mill. i 1986, men mulighetene for tilleggsbevilgning er nå større enn før.

Vegsjef Geir Johnsen sa under «veg-sjefens time» at det først og fremst er jernbanemidlene som vil hjelpe oss. Av den milliard som skal tilføres de nord-norske fylkene i perioden 1986 — 93 antar vegsjefen at ca. 35 mill. pr. år vil tilfalle Finnmark. I tillegg til dette har fylkeskommunen krevd 40 mill. kroner pr. år.

Hvis antagelsen på jernbanemidlene slår til og fylkeskommunen får igjennom sitt krav, vil Finnmark få årlig 182 mill. kroner til riksveganlegg fra 1986 til 1989. Vegsjef Johnsen har imidlertid ikke så stor tro på at fylkeskommunens krav vil bli helt innfridd, og tror at man ender opp på rundt 140 mill. kroner, altså omtrent på det nåværende nivå.

### Vanskelig å fylle entreprisedelen

Fra 1988 og videre utover vil det bli vanskelig å finne egnede prosjekter for å fylle den anbefalte entreprisedelen på 20 prosent. I 1985 og 1986 vil Øksfjordtunnelen og Havøysundbrua sørge for en høy entreprisedel, men når disse prosjektene er avsluttet er det vanskelig å se hva som kan settes bort. Vegsjefen stilte spørsmål om vi kan bli nødt til å sette bort vegarbeid, men besvarte det selv ved å si at det trenger vi ikke hvis vi kan bevise at vi gjør jobben billigere. Det er imidlertid mulig at vi må sette bort noe for å bevise at vi kan gjøre dette arbeidet rimeligere.

Vegsjefen kom også inn på at det fra 1986 vil bli en klar endring i fordeling av anleggsmidlene innen fylket. Øst-

og Midt-Finnmark vil få en kraftig reduksjon, mens Vest-Finnmark ikke vil miste noe av sin del. Også mange gode vinterarbeidsplasser innen anleggsvirksomheten vil reduseres og vegsjefen kastet fram tanken om at anleggsavdelingen avhjelper vedlikeholdet i vinterhalvåret for å holde oppe sysselsettinga.

### Press fra entreprenørene

Anleggssjef Tor O. Lid rettet i en kommentar søkelyset mot entreprisedriften og sa at man nå er oppmerksom på at enkelte entreprenører kan velge å gå med tap for å presse vegvesenet ut i forskjellige sammenhenger og for å holde på sine folk. Vegvesenet må imidlertid tenke på bemanning, avtaler og regelverk, og derfor kan vi aldri komme dit hen at vegvesenet slavisk vil gå etter anbud og markedssituasjon.



Vegsjefen deltok i debatten på anleggs-konferansen og noterte flittig.

Anleggssjef Tor O. Lid om Øksfjordtunnelen:

## — Ikke fallitterklæring å sette tunnelarbeidet bort

Finnmark har ingen tunneldriftstradisjon

— Å hevde at vegvesenet i Finnmark kan bygge Øksfjordtunnelen like billig som andre er å undervurdere de private. Finnmark har ingen tunneldriftstradisjon og vi konkurrerer med de ytterste spesialister på området som i tillegg kan velge å gå med underskudd for å beholde sine folk. For oss vil det være dårlig økonomi å ofre 1 mill. kroner i opplæring for et arbeid som kun varer i en 2-års periode. Det er ikke en fallitterklæring å sette bort dette arbeidet, men sunn fornuft, for heller å satse vår kompetanse på områder innen tradisjonell vegbygging — som vi kan.

### Falitterklæring?

Denne kraftsalven kom anleggssjef Tor O. Lid med under anleggskonferansen i Karasjok. Bakgrunnen var Arbeidsmannsforbundets og NVF's uttalelse til statsbudsjettet for 1985. I den uttalelsen stilles det spørsmålsteget ved at Øksfjordtunnelen settes bort på entrepris og det hevdes at vegsjefens manglende interesse for å øke fagkompetansen på dette område er en fallitterklæring. Det heter videre at vegvesenet i Finnmark kan vise til at arbeidet som er planlagt for å utføres i egen regi, har vegvesenet vist både fagkompetanse og gjort det rimeligere enn om det hadde vært satt ut på entrepris. For å unngå oppsigelser i 1985 har vegsjefen satt opp tre alternativer. Hovedtillitsmannsutvalget ber i uttalelsen vegsjefen om å benytte alternativ 3: «Redusere entreprisedelen ved å bygge entreprisedelen i egen drift.»

### Alternativene er vurdert

— Alternativene er å øke rammen til

fylket med 25 — 30 mill. eller å utsette et av entreprisprosjektene i tid, i tillegg til det som hovedtillitsmannsutvalget går inn for. Å utsette et av entreprisprosjektene i tid vil ikke samfunnet akseptere, og ved å bygge Øksfjordtunnelen selv vil ikke kravet om mest mulig økonomisk driftsform kunne oppfylles. Disse tre alternativene har vi virkelig vurdert, sa anleggssjef Tor O. Lid.

### Sats på det vi kan

Anleggssjefen presiserte at Finnmark med et slikt prosjekt vil starte på et nullnivå og at det heller vil lønne seg for oss å satse på de områdene i tradisjonell vegbygging — som vi kan.

— Enkelte «tunnelfylker» velger å bygge tunneler selv, men vi kan ikke ofre 1 mill. kroner på opplæring for et arbeid som bare vil pågå i en 2-årsperiode.

Leserinnlegg:

## Om å skilte i nærmeste tre

Jeg har lest innlegget til Marius Nilsen i nummer 1, og er helt enig i hans meninger. Så fort et sted utpeker seg som vanskelig for ukjente trafikanter bør skiltingen vurderes på nytt. Ordningen med «anbefalt hastighet» på underskilt har jeg gode erfaringer med helt siden de første forsøk i begynnelsen av 70-tallet. Selvfølgelig kan det diskuteres hvilken hastighet som er den korrekte og om en skal ta hensyn til f.eks. glatt vegbane. Hovedhensikten må likevel være at underskiltet forsterker fareskiltet og får trafikantet til å tenke selv. La ham så bare skryte av at han klarer svingen med både 10 og 20 km/t større hastighet enn det som er oppført.

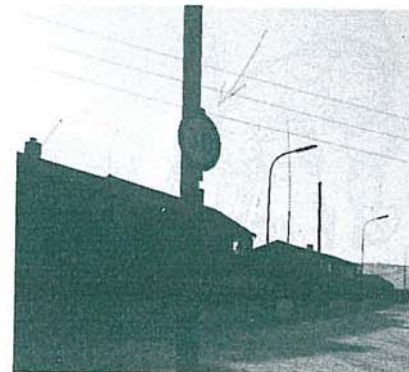
Statens vegvesen her i Finnmark er flinke til å få rettet opp skilt som blir ødelagt eller nedkjørt, og der er som i hele landet pinlig nøyaktig med å følge skiltforskriftene og de normalene som er laget sentralt. Det som hele vegvesenet er plaget av, og det gjelder antagelig hele landet, er å foreta en ny lokal vurdering hver gang det viser seg at skiltnormalene ikke gir ideelt resultat på ett bestemt sted. Jeg har selv sett mange eksempler på at viktige fareskilt glemmer seg bak busker, bergnabber og bak andre mindre viktige skilt. Bare med enkle midler ville en forsikre seg om at færre trafikanter overser farevarslet. Videre er ofte vegvisere og orienteringstavler plassert slik at de hindrer sikt ved f.eks. innkjøring på hovedveg/forkjørsvveg. Klager noen på forholdene, blir henvendelsen alt for ofte avvist med at skiltene er plassert etter vegnormalene og dermed basta.

For de kommunale myndigheter er forholdene ofte annerledes. Disse er ikke trafikkinteressert og kjenner nesten ikke til gjeldende regler. Dette gir seg utslag i mye pussig skilting og derav tittelen på dette innlegget. I Hedmark ble offentlig trafikkskilt alt for ofte hengt opp av en kommunal arbeider med utstrakt praktisk sans. Han valgte opphengssted ut fra sine egne vurderinger og ofte havnet skiltene i ett eller annet tre. Her ved kysten av Finnmark er trær mer sjeldne og derfor velges stolper eller til nød en to-tom-fire stukket ned i snøkanten. Jeg har tatt bilder av to skrekkeeksempler fra Hammerfest og Rypefjord der skiltnormalene tydeligvis er komplett ukjente.

Det er på tide at vegvesenet tar de kommunale myndigheter for seg og etterlyser skiltregistre og skiltvedtak.

Biltilsynet, kjøreskolene og fremfor alt trafikantene trenger en opprydding snarest. Og stakkars politiet som skal bøtelegge i dette virvaret.

JFu



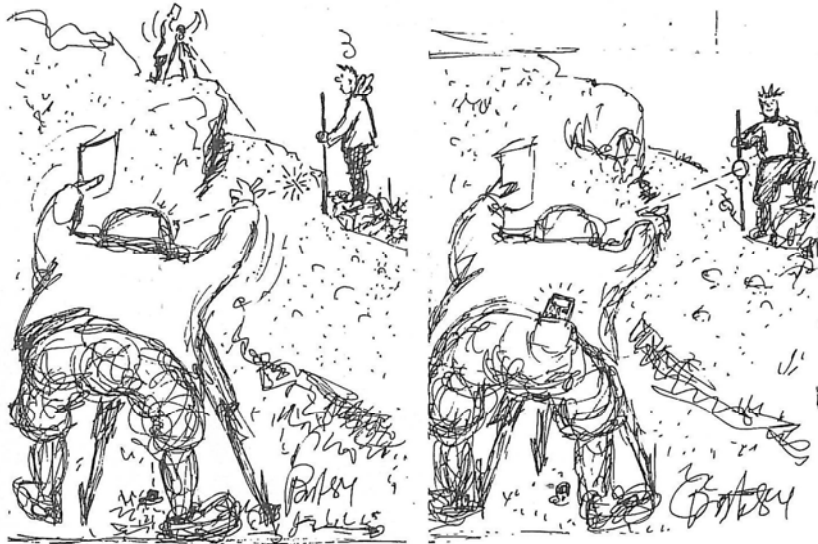
Mobil datakraft — hva er det?:

# Datamaskin i lommeformat

«Mobil datakraft» var et begrep på dagsorden som pirret nysgjerrigheten til mange deltagere under anleggskonferansen i Karasjok. Avd.ing. Amandus Frøyseth forklarte i sitt innlegg at mobil datakraft er en betegnelse på mikrodatamaskiner, eller datamaskiner i lommeformat. Slik forklarte Frøyseth maskinens kapasitet og bruksområde:

Grunnversjonen HP41CV har en kapasitet på 319 dataregister eller ca. 2.000 programlinjer. Den nye HP41CX, som kom i januar 1984, har 684 dataregister og ca. 5.000 programlinjer. HP41CV kan bygges ut med en funksjonsmodul og hukommelsesmodul,

og da har den samme kapasitet som HP41CX. Nødvendig tilleggsutstyr er kortleser og skriveenhet. Pris inklusiv tilleggsutstyr er kr. 10.000,—. Ved anleggsavdelingen ble den første maskinen kjøpt inn i 1981. Avdelingen har pr. idag 6 maskiner.



Med datamaskinen i lomma går markarbeidet lettere. Det skulle disse tegningene illustrere. Det er o.ing. Hans Bostrøm som har streket disse situasjonene, som er klippet fra Vegen og Vi.

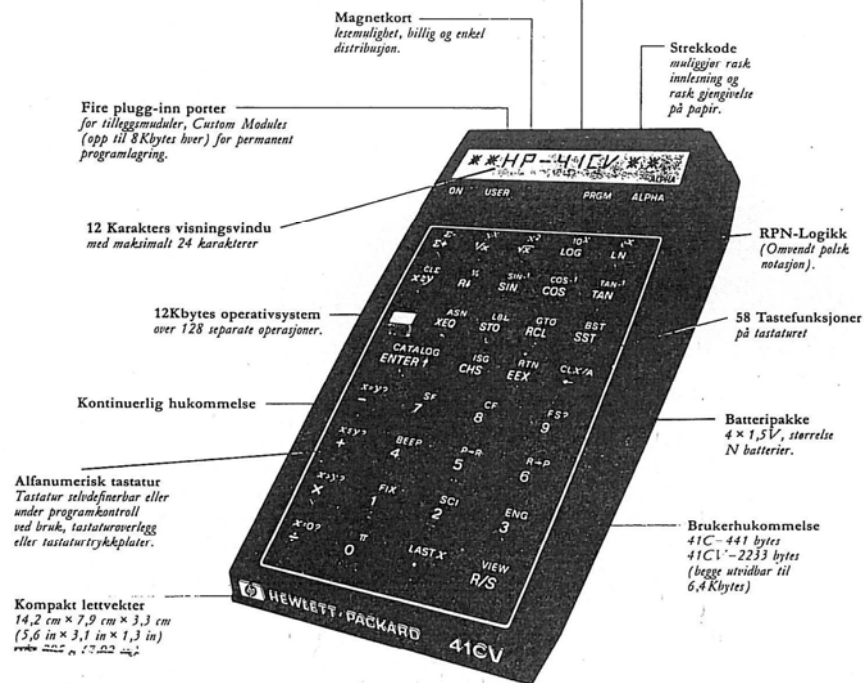
## Bruksområde

Der det mangler ett eller flere polygonpunkt langs en anleggsparsell er det program for polygondrag eller enkelt-punkter. Har en så koordinatene for veglinjen (senterlinjen), kan en ved å bruke utsettingsprogrammet få nye vinkler og avstand for ny utsetting av veglinjen. Videre kan en legge inn sideforskyvning og få utsetting til høyre eller venstre skulder eventuelt kjørebane-kant. Behovet for å justere linjepålegget dukker opp av og til. Dette kan gjøres ved linjepåleggsprogrammet. Det finnes også et program for flising

av lengre vegstrekninger. Her puncher en på forhånd inn høyden på skulderkant. Under flisingen punches instrumenthøyden og deretter får man avlesningshøyden fortløpende ved en enkel tasttrykking på maskinen hver gang stangbæreren er på plass.

Hvis ovennevnte programmer brukes slik at veglinjen endres, må originalene i arkivet ajourføres. Før veglinja blir endret må en ta kontakt med planleggerne på planavdelingen. Planleggerne skal vite om alle endringer som blir gjort.

HP-IL Grensesnitt for batteridrevet kassetstasjon, batteridrevet printer, instrumentkontroll, videoskjerm, platter med fargegrafikk, standardprintere, større systemer, akustisk kopler.



Man kan vel nesten kalle HP41CV for en programmerbar lommekalkulator. Denne tegningen viser hvordan grunnversjonen HP41CV ser ut og hva den inneholder. Denne modellen kan bygges ut med en funksjonsmodul og hukommelsesmodul for å få større kapasitet.

## Ferske spor av «ville dyr»



Tekst og foto: John Fulland

*Dette bildet hadde jeg egentlig tenkt å gjemme til en fotokonkurranse, men skitt la gå. Motivet er hentet fra Smørfjord (Rv 95) og kan regnes som typisk for Finnmark. Her finnes både ville og «ville» dyr og jeg vil ikke avgjøre om et møte med rev/ulv eller de eksosspyende er verst.*

*Jeg er i alle fall ikke i tvil om hvem som ferdes lovlig på dette sted, heller ikke om hvilken gruppe som er mest eksotisk.*

## «Panikk»

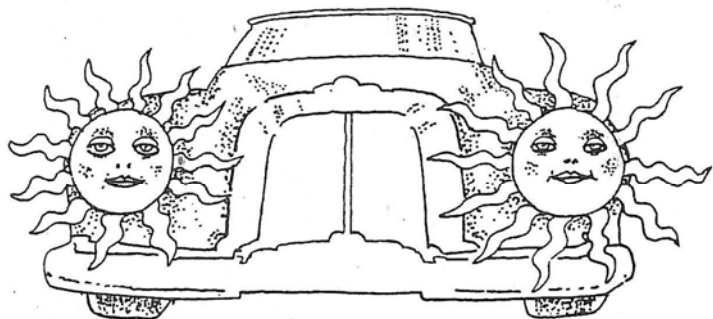


Tekst og foto: John Fulland

*Ca. 2 m<sup>3</sup> fyllmasse er tippet i vegkanten på et sted der vegvesenet antakelig ikke trenger mer masse. En uskyldig sak kanskje, men grunnen er mer alvorlig. Biltilsynet holdt nemlig på med en av sine vektkontroller ca. 4 km lenger frem og en lastebilsjåfør ble tydeligvis varslet om kontrollen. Han fikk panikk og tippet mer enn halve lasset av. Den lille «derten» som var igjen på planet fant vi ingen grunn til å veie, og etter å ha sett haugen i vegkanten tror vi sikkert at hele lasset hadde klart seg fint. Biltilsynet må likevel rette en pekefinger i været: slik handlemåte må ikke bli noen sport og trusselen er klar: Vi har hjemmel til å forlange det tippede lastet opp igjen for korrekt veing. Det vil bli tidkrevende og dyrt for bileieren, så kanskje regnestykket ikke blir så lønnsomt likevel.*



*Bli sett i tide — bruk lys om dagen:*



## Spesielt viktig med kjørellys i Finnmark

I Finnmark er solhøyden lavere og skumringsperioden lengre enn i noe annet fylke i Norge. Det fører til økt motlys- og blendingsfare. Lange, beine vegstrekninger med liten trafikk reduserer oppmerksomheten og gjør det vanskelig å beregne avstander.

Dette er forhold som gjør det spesielt viktig å kjøre med lys på bilene døgnet rundt i Finnmark, også i sommerhalvåret.

— Du skal ikke kjøre med kjørellys for å se, men for å bli sett, og bruk av kjørellys gir en meget høy trafikksikkerhetsmessig gevinst, sier biltilsynssjef i Finnmark Per Kr. Elnan.

### Hvorfor viktig å bruke kjørellys?

Dersom det tas utgangspunkt i de svenske erfaringstall, og går ut fra at bruken av kjørellys blir økt tilsvarende som ved påbud i Sverige (ca. 90%), vil ulykkene kunne reduseres med ca. 6% av årlig antall personskadeulykker i Norge. Årsaken er klar:

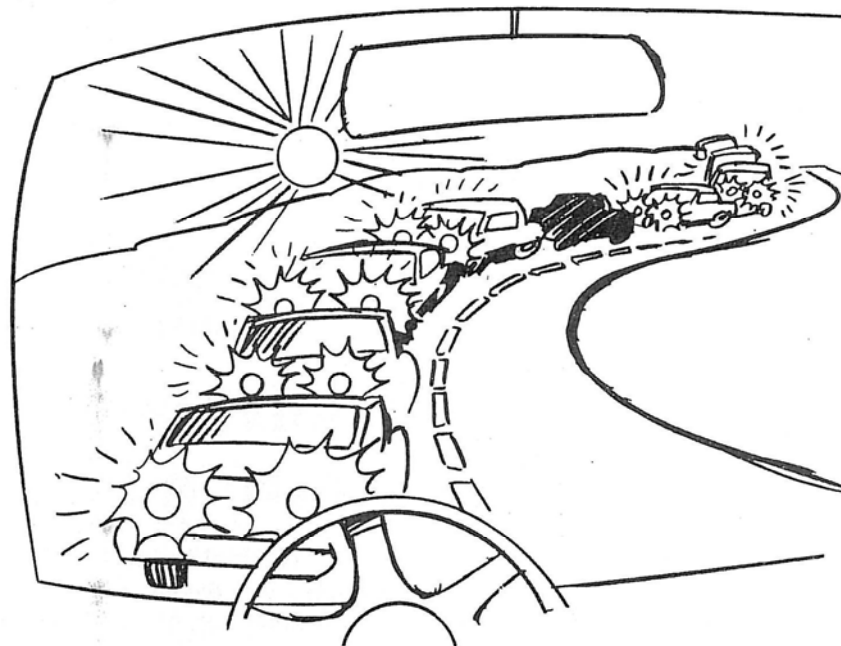
— Dersom du bruker kjørellys, vil andre trafikanter kunne se deg på et tidligere tidspunkt enn om du ikke benytter lys. Dette gjelder spesielt i ytterkant av synsfeltet.

— Fotgjengere vil oppdage biler med kjørellys tidligere og bedre enn uten lys.

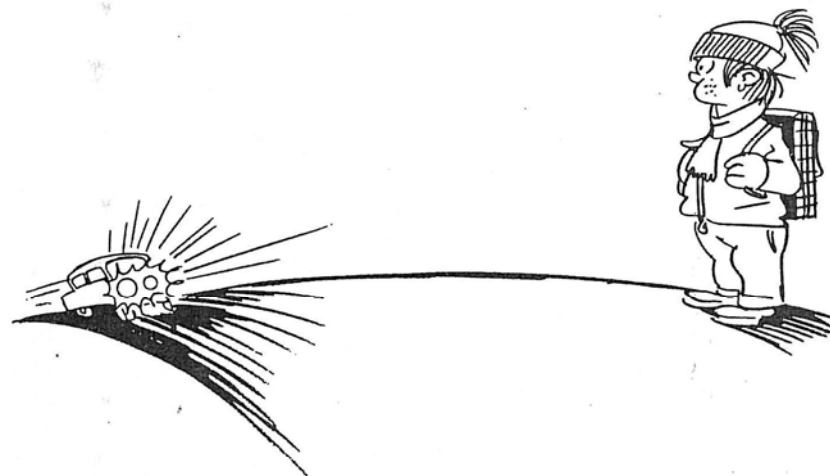
— Barna — som ikke har fullt utviklet syn — vil oppdage en bil med tente lys tidligere og bedre enn biler uten kjørellys. Det samme gjelder eldre, svaksynete og hørselhemmede.

— Syklister — som selv synes dårlig i trafikken i dagslys — vil også se biler med kjørellys og bedre enn uten lys.

— På fjelloverganger og svingete veier vil møtende biler med kjørellys kunne sees på lang avstand og i flere kurver framover. Bruk av kjørellys vil f.eks. gjøre det lettere å foreta valg av møteplasser dersom vegen er smal.



*Biler uten lys blir vanskeligere sett i en bilkø — uten kjørellys ved lav ettermiddags-sol.*



*Barna ser deg — om du bruker lys om dagen.*

Fylkeskonkurransen  
om  
kjørelys:



## Finnmark på sølvplass — men har større mål

Finnmark ligger på en hederlig sølvplass i Vegdirektoratets fylkeskonkurransen om bilistenes bruk av kjørelys om dagen. Dette går fram av den første lystellingen etter startskuddet for Aksjon Kjørelys. Vest-Agder leder med 72 prosent, Finnmark har 68 og Nordland 65 prosent. Resultatene for april viste at 53 prosent av bilene kjørte med lys, men det var store variasjoner mellom de enkelte fylkene. Tellingene vil bli gjennomført en gang hver måned så lenge Aksjon Kjørelys varer. Den dristige målsettingen for Aksjon kjørelys er at 85 prosent av landets bilister begynner å kjøre med lys hele dagen. Ingen fylker er ennå kommet i mål, men Finnmark ligger godt an.

Slik ser rankinglista ut for bruk av kjørelys om dagen:

|                        |     |                          |     |
|------------------------|-----|--------------------------|-----|
| 1. Vest—Agder .....    | 72% | 10. Buskerud .....       | 54% |
| 2. Finnmark .....      | 68% | 11. Vestfold .....       | 47% |
| 3. Nordland .....      | 65% | 12. Telemark .....       | 46% |
| 4. Troms .....         | 63% | 13. Nord-Trøndelag ....  | 45% |
| 5. Aust-Agder .....    | 61% | 14. Sogn og Fjordane ... | 42% |
| 6. Hedmark .....       | 61% | 15. Rogaland .....       | 40% |
| 7. Akershus .....      | 59% | 16. Møre og Romsdal ...  | 40% |
| 8. Hordaland .....     | 56% | 17. Oppland .....        | 37% |
| 9. Sør-Trøndelag ..... | 55% | 18. Østfold .....        | 36% |

### Nye arbeidsvarslingsregler:

## Mindre ulemper for trafikantene

Statens vegvesen har nå utarbeidet nye forskrifter om varsling av arbeid på offentlig veg. Vegdirektør Eskild Jensen understreker at de nye bestemmelsene på en langt bedre måte enn de tidligere tar hensyn til både trafikanter og vegarbeidere, ikke minst når det gjelder sikkerhet.

— Målsettingen for de nye forskriftene har vært å gjøre de totale ulempene minst mulig, sier han. Det er lagt stor vekt på at oppdrags-giverne får en strengere plikt til å ta hensyn til trafikkavviklingen. Dermed regner vi med at de samfunnsmessige kostnader av forsinkelser i trafikken skal bli mindre. Samtidig vil vi også få bort mange av de irriterende momenter som stopp i trafikken medfører.

Vegdirektør Eskild Jensen framhever at det er lagt spesiell vekt på informasjon: — Dette er viktig fordi alt arbeid på veg uungåelig medfører visse ulemper for trafikantene. Informasjon skal forsøke å gi trafikantene forståelse for det arbeid vegmyndighetene nødvendigvis må utføre.

Bestemmelsene vil også avklare ansvarsforhold i forbindelse med arbeidsvarsling. Dette vil resultere i mer enhetlig bruk av sperreutstyr, noe som i sin tur vil kunne gi bedre sikkerhet. — Statens vegvesen har imidlertid gått videre. Alle som er beskjeftiget med vegarbeid i vegvesenet vil få opplæring i arbeidsvarsling. I den grad vegvesenet har ressurser til det, vil man også kunne hjelpe kommuner, andre etater osv, legger vegdirektøren til.

Bestemmelsene gjelder både vegvesen, kommuner, andre etater og private entreprenører. Uansett hvem som jobber, skal varslingen overfor publikum se lik ut.

— Selv om vegvesenet også har begått feil når det gjelder arbeidsvarsling, er det vel likevel oftest blant firmaer og etater som ikke regelmessig driver vegarbeid at varslingen har vært dårlig, sier vegdirektøren. Det har desverre vært en utbredt nonchalans når det dreier seg om å gi informasjon og korrekt varsel om arbeid på veg, eller fortau, for den saks skyld. Det har også irritert mang at skilter ikke er blitt tatt bort etter at arbeidet er utført.



Skilt må fjernes når de ikke er i bruk.

Vi presenterer oss på video:

## Videogrammet om vegvesenet i Finnmark er nå ferdig



Videogrammet som presenterer Statens vegvesen i Finnmark er nå ferdig. Programmet er laget i samarbeid med Nordisk Video A/S i Kirkenes med støtte fra Vegdirektoratet. Hensikten med dette videogrammet er å presentere etaten i fylket for nyansatte og for mulige søkere til stillinger i vegvesenet i Finnmark. Det er altå ment å være både et introduksjonsprogram og et PR-program. Premieren på programmet var under anleggskonferansen i Karasjok. På bildet ser vi Anne Mette Bjørgan og Kåre Tannvik fra Nordisk Video A/S under opptakene i Vardø.

(Foto: Bjarne Langseth)

# Vegkontoret har fått sin personalforening

Helen Moe foreningens første formann.

Vegkontoretets Personalforening er nå en realitet og holdt sitt første årsmøte 28. mars hvor 17 medlemmer deltok. Alle ansatte ved vegkontoret er medlemmer og foreningens hovedmål er å øke trivselen ved vegkontoret. Personalforeningen skal blant annet forvalte velferdsmidlene for vegkontoret og er ansvarlig for å arrangere vegfest, juletreffest, skidag og andre felles velferdstiltak.

Etter at årsmøtet gikk bort fra tanker om at styret skal bestå av representanter fra hver fagforening pluss en fritt valgt representant, ble følgende styre valgt blandt de ansatte ved vegkontoret:

Formann: Helen Moe  
Styremedlemmer: Ann Iren Baumann  
Tor O. Lid  
Øystein Langdalen  
Asle Persen

Varamenn: Torstein Lauritzen  
Ewald Olsen  
Ellen Frøyseth  
Willy Johansen  
Svein Roska  
Revisor: Leif Kjølén

Styret har en funksjonstid på 2 år og er beslutningsdyktig når minst 3 av styremedlemmene er tilstede.

Årsmøte i VEIVA:

## Ny struktur for ledelsen

Årsmøtet i bedriftsidrettslaget Veiva vedtok 2. mai å gå bort fra praksisen med utvalg for de forskjellige idrettsgrener og isteden legge hele ansvaret under styret. Det vil si at styremedlemmene også blir oppmenn, og alle medlemmene i styret vil på denne måten få spesielle ansvarsområder. I tillegg vil hver gruppe/lag velge sine oppmenn/lagkapteiner som sammen med styremedlemmet med hovedansvaret for aktiviteten danner et arbeidsutvalg.

Etter at dette edringsforslaget fra Asle Persen ble vedtatt med 8 mot 3 stemmer, fikk styret følgende sammensetning og ansvarsområde:

Leder: Willy Johansen.  
Nestleder/fotballansvarlig: Odd Ham-mari.

Kasserer: Trude Schistad.  
Sekretær: Kari-Ann Dahl.  
Styremedlem/håndballansvarlig: Signe Pedersen.  
Styremedlem/ansvarlig for ski, skyting, friidrett, trim: Per Kling Mathiesen.

# Halvar Halonen ny hovedtillitsmann

Halvar Halonen er valgt til ny hovedtillitsmann av veggruppa i Finnmark Arbeidsmannsförening. Halonen overtar etter Edvald Svendsen som går av med pensjon. Hovedtillitsmannsutvalget ellers fortsetter med de samme medlemmene, og hele utvalget står på valg neste år. Halonen ble valgt med 24 stemmer mot 16 stemmer for Karl Grindstein.

Som ny formann i Finnmark Arbeidsmannsförening ble Odd Olsen valgt.

Av uttalelser fra årsmøtet i Finnmark Arbeidsmannsförening kan nevnes:

## Brøytetjenesten

«Årsmøtet i Finnmark Arbeidsmannsförening forlanger å få brøytplaner

og rodeinndelinger forelagt snarest for 84/85.

Likeledes må egen freserkapasitet bli mer benyttet og de ansattes ønske om forlengede roder for bedre effektivisering bli tatt til følge. Forannevnte planer oversendes hovedtillitsmannsutvalget snarest til uttalelse.»

## Informasjon

«Vegkontoret pålegges en bedre informasjonstjeneste om hvordan våre organiserte arbeidsledige som ønsker arbeid skal forholde seg. Likeledes vil en pålegge vegkontorene og organisasjonene å komme fram til en ordning om kunningjering av inntak som korttidsarbeidere».

# Oddlaug Betten gjenvalgt I avd. 110 — 4 av NTL

Oddlaug Betten ble enstemmig gjenvalgt som leder av avd. 110 — 4 NTL. Resten av styret består av:

Nestleder/studieleder: Anne Lise Pedersen

Sekretær: Ellen Frøyseth

Kasserer: Herman Nilsen

Styremedlem: Finn Roar Stock

Varamenn: Anne Marie Niska, Tom Pedersen og Kjell Kjæreng.

Revisorer: Oddvar Baumann og Torbjørn Pedersen.

## Stilling som verneleder

Følgende uttalelser ble enstemmig vedtatt av årsmøtet:

«Ved Finnmark vegkontor har vi idag merkantilt personell som har vært vikarer i 2 — 3 år. Årsmøtet i avd. 110 — 4 vil på det sterkeste motsette seg at en merkantil stilling blir omgjort til verneleder. Med bakgrunn i stillingsstoppen og nåværende regjeringspolitikk anser vi det som lite sannsynlig at vi i nær framtid kan bli tildelt merkantile stillinger. Vi henstiller til ledelsen å ta i bruk en ledig teknisk stilling.

## Personalnytt

Begynt/sluttet i 1983:

| Navn                | Stilling   | Avdeling                             | Begynt   | Sluttet  |
|---------------------|------------|--------------------------------------|----------|----------|
| Adreassen Helene    | Adm.sekr.  | Adm.avd.                             |          | 14.06-83 |
| Adreassen Kjell-Åge | Avd.ing.   | Anl.avd.                             |          | 31.12-83 |
| Biti Hermod         | Avd.ing.   | Planavd.                             |          | 04.10-83 |
| Blix Johannes       | Oppsynsm.  | Mask.avd.                            |          | 31.07-83 |
| Gabrielsen Steinar  | Oppsynsm.  | Anl.avd.                             | 01.11-83 |          |
| Gustavsen Harald    | Oppsynsm.  | Anl.avd.                             |          | 31.05-83 |
| Halto Toril         | Kontorass. | Biltilsynet                          |          | 29.04-83 |
| Johnsen Synnøve     | Konsulent  | Biltilsynet                          | 29.08-83 |          |
| Jørgensen Jens H.   | Overing.   | Plan.avd.                            | 01.06-83 |          |
| Kjæreng Arnold      | Konsulent  | Adm.avd.                             |          | 26.12-83 |
| Kollstrøm Håkon     | Kontorass. | Adm.avd.                             |          | 01.02-83 |
| Kosnes Sissel       | Adm.sekr.  | Adm.avd.                             | 11.04-83 |          |
| Langdalen Øystein   | Avd.ing.   | Planavd.                             | 24.08-83 |          |
| Larsen Bjørnar      | Avd.ing.   | Planavd.                             | 01.02-83 |          |
| Roska Svein         | Avd.ing.   | Vedlh.avd.                           | 01.02-83 |          |
| Skorstad Trond      | Ingeniør   | Planavd.                             | 06.01-83 |          |
| Skum Nils Anders    | Oppsynsm.  | Planavd.<br>(seksjon<br>forgr./lab.) |          | 30.09-83 |
| Torgersen Torbjørn  | Oppsynsm.  | Anl.avd.                             |          | 01.10-83 |

## Gratulerer med dagen

Refleksen vil gjerne gratulere vegsjef Geir Johnsen med 50-års dagen den 21. mai. Jubilanten er ekte finnmarking og berlevåggutt, som fra 1. desember 1973 ble Norges yngste vegsjef. For å komme i sjefsstolen har han imidlertid gått gradene fra ingeniør via anleggs-sjef til driftssjef. Som sjef er han kjent for å være farlig detaljorientert og kjenner omtrent hver en meter veg i Finnmark som sin egen bukselomme. Vi ønsker sjefen til lykke med jubileet og de neste femti år i vegvesenets tjeneste.

