



Statens vegvesen
Finnmark

Returadresse:
Statens vegvesen Finnmark
9800 Vadsø

C



Våre deltakere under ski-VM i Trondheim samlet etter harde konkurranser.

REFLEXEN

Bladet til Statens vegvesen Finnmark

Nr 2 - 1999



"Kongelig latter"



Statens vegvesen
Finnmark

Innhold 2/99

3 Leder: Fatima åpnet
- Hva nå?

4 Brøyting eller asfalt
- Ja takk, begge deler

5 Planene for Nordkynvegen
er ferdige



6 Stormfull åpning av
Fatima



9 Utbedring av
Havøysundvegen

10 Handlingsplan for
trafiksikkerhet

10 Fylkesvegplan for Finnmark

11 Stor trafikkaksjon på
E 69 til Nordkapp



13 Lover nye aksjoner

13 Lønnsom
egenproduksjon

14 Nye fergeleier på Øks-
fjord - Hasvik sambandet



15 34 tok § 20 fagbrev
i fjor

16 Personaltur til
Rovaniemi



16 Fagbrev i kontorlaget

17 Historisk tilba-
keblikk på
vegvesenet

19 Nytt telefon-
system: VIP-nett
innført

19 Gratis buss ble
suksess

20 Statens vegvesen på
internett

20 Museale kjøretøy

21 Nytt om navn

22 Vinnere av
billedkonkurransen

LEDER:

Fatima er åpnet - Hva nå?

Etter mange års anleggsdrift ble Fatima åpnet for trafikk tirsdag 15. juni. Stor stæhei var planlagt med Kongebesøk og alt som hører til en slik stor vegåpning. Og stor stæhei ble det, noe ikke minst det elendige været sørget for på åpningsdagen. Men en dyktig arrangementskomite sørget for at åpningen gikk sin gang, dog noe anderledes enn opprinnelig planlagt. I løpet av anleggsperioden så har Fatimaprojektet opplevd mange stormfulle dager, og de fleste hadde vel håpet at åpningsdagen skulle bli langt lunere enn den ble. Men værgudene kan ingen styre, ikke engang selveste Statens vegvesen!

Men hva nå, nå som anlegget er ferdig? Mange er de som har sagt at Fatimaprojektet har slukt alt som heter anleggsmidler til Finnmark i mange år fremover. Og det ser ut til at disse personene får rett. Selv om enkelte andre har påstått at dette slett ikke vil skje, så ser det ut til å gå den veien.

Ta f.eks. Rv 888, den berømmelige Nordkynvegen. Dette er en vegstrekning undertegnede må legge godviljen til for å kunne kalle en veg. Etter at snøen som falt siste vinter forsvant på vegstrekningen, så var situasjonen om mulig ennå verre enn tidligere. Med små midler prøver våre vegarbeidere å gjøre det de kan for å rette opp de største skadene på vegbanen. Men akk, det er liten hjelp i å kjøre rundt med asfalt i lagsbilene for å drive lapperarbeid på veien.

Det som må til er en skikkelig opprustning av veien, en opprustning til helårsveg. Med en helårsveg vil vegens regularitet vinterstid bli langt bedre. I tillegg vil veien bli kjørbare ellers i året også. Men dette krever bevilgninger!

Nå ser det ut som om bevilgningene kommer, men for de mange som ønsker en snarlig utbedring av Rv 888. Det ser ut til å gå mange mange år før hele veien kan være opprustet til helårsveg. Som det ser ut nå så vil bevilgningene i verste fall komme stykkevis og delt, og det vil ta mange år før anlegget er fullfinansiert. Dette vil ikke bare skape irritasjon hos brukerne av veien, men også gjøre prosjektet langt dyrere enn nødvendig. Tenk dere alle gangene utstyret må rigges opp og ned ved en anleggsperiode på mange mange år. I tillegg kommer utgiftene til vintervedlikehold som vil holde seg høye i flere år enn nødvendig.

Oppfordringen til våre folkevalgte må derfor være: Gi Nordkynvegen de midlene som er nødvendig for å oppruste vegstrekningen til helårsveg i løpet av så få år som mulig!

Ken



REFLEXEN - NR 2 - 1999

3

Reflexen
Bedriftsblad for Statens vegvesen
Finnmark
E-mail: reflexen@vegvesen.no

Utgitt av
Statens vegvesen Finnmark
Bløfjordvei, 18
9800 VADSØ
Telefon 78 94 16 00
Telefax 78 95 33 52

Redaktør:
Ken I. Friskvold
E-mail: ken.friskvold@vegvesen.no

Redaksjon
Wenche Skorstad
E-mail: wenche.skorstad@vegvesen.no

Redaksjonsråd:
Ashjorten Antonsen (Ordrer)
Tove Gabrielsen
Lars Chr. Stas
Gunter Johnsen
Wenche Skorstad

Bidragstvere i dette nummer:
Bernt Aksel Jensen
Hjalmar Sæviene
Per Ivar Harthå
Stein Brembu
Alli Edvard Masternes
Dag Erik Børnhaug
Arild Ginski
Nina Haugland
Astrid Elde

Grafisk produksjon:
Dagfinn Hansens Trykkeri AS
9915 Kåkasve
Opplag 1.700

Forsidebilde:
"Kongelig latter", Foto: Bernt Aksel Jensen

Entertrykk:
Ettertrykk av illustrasjoner og bilder er ikke tillatt uten samtykke. Entertrykk av tekst er tillatt dersom kilde blir oppgitt.
Innholdet i dette blad står for artikkelforfatterens regning og representerer nødvendigvis ikke Statens vegvesen Finnmarks syn.

Redaksjonen avsluttet 5. juli 1999.
Stoffriser neste nr: 1. september 1999



Brøyting eller asfalt - Ja takk, begge deler

Selv om det nå er sommer så tar jeg opp denne saken. Like sikkert som at vinteren kommer, like sikkert er det at media og trafikantene har sterke meninger om den jobb vi gjør med hensyn til brøyting. Krav om nattebrøyting, flere kolonner og bedre standard er gjengangere i avisspaltene og i post-lista til vegkontoret. Og det er trafikkavdelingen som må tåle trøkken.

Kommentar av trafikksjef
Hjalmar Steinnes

Et dette berettiget, eller er finnmarking-ens bortsjikt og kravstor og ikke vil innse at han bor i et område av landet der tilstanden på mange områder ikke kan sammenlignes med mer sentrale og mindre værharde strøk. Selvfølgelig er det et berettiget krav at fremkommelighet og åpningsstid skal dekke lokalsamfunnens behov på en tilfredsstillende måte og være slik at sikkerheten til trafikantene er ivarettet. Men i disse innstrammingsstider må det være lov å spørre om samfunnet skal bruke millioner av kroner ekstra for å holde en standard og åpningsstid som ikke på noen måte står i forhold til trafikk og befolkningsgrunnlag. Sammenlignet med noen av de mest livskraftige og produktive fiskerisamfunn søstervest langs kysten som ligger på øyer og verken har eller noen gang vil få fastlandsforbindelse, er vi likevel ikke dårlig stillt. Der ligger ferga ved kai om natta hele året, mens våre kystsamfunn har problem med nattestengte veger i de mest værharde vintermånedene.

Nå er det slik at vi ikke en gang får disse millionene til Finnmark, siden det på sentralt hold er besluttet at brøytingen

av våre riksveger skal innstilles om natta. Men om jeg nå hadde dem, så ville jeg prioritert helt andre og mer varige vedlikeholdstiltak fremfor å bruke dem til brøyting. Disse ordene kan sikkert få mange til å se rødt og forlange trafikksjefens hode på et fat. Det får nå så være, men vi som er satt til å forvalte de midler som stiles til disposisjon, vi gjør ikke jobben vår dersom vi ikke ser helheten i problematikken. Hva svarer ordførerne, trafikantene og transportneringen når vi spør om de ønsker mer penger brukt til brøyting eller til reastalering og forsterkning av vegnettet. "Ja takk, begge deler". De behøver selvfølgelig ikke svare annerledes, for problemet er ikke deres, det er vårt.

Hvorfor har vi så ikke nok penger til begge deler, prioriterer vi de pengene vi har feil eller er det slik at de rammene vi får rett og slett ikke strekker til? Og så her kunne det være betimelig å svare "begge deler", for jeg tror det er det som er en realitet. Vi prioriterer feil fordi vi bruker for stor del av budsjettene til brøyting og andre vinteroppgaver. Vi prioriterer feil fordi vi nærmest ikke

skiller mellom de mest trafikkerte stamveger og de lavtrafikkerte fylkesveger. Vi prioriterer feil fordi vi tviholder på gamle løsninger med store faste kostnader.

Men det kan heller ikke være tvil om at budsjettammene er for små. Selv om vi hadde prioritert annerledes kunne vi aldri oppnådd en slik gevinst at vi hadde nok penger igjen til alt det andre vi har behov for å gjøre. Der er vi likevel ikke i noen særstilling i forhold til andre fylker, hvis det kan være noe trøst.

Det vil i alle fall kan trøste oss med nå, er at sommeren er tilbake og vi har ridd stormen av nok en gang. Om noen måned er det på'n igjen.



Planene for Nordkynvegen er ferdige

Tre av reguleringsplanene for ny helårsveg til Nordkyn ble forleden godkjent i Lebesby kommune. Innspill fra reindriften førte til at den fjerde reguleringsplanen for en av delstrekningene ikke ble godkjent.



Etter siste vinter er deler av Nordkynvegen nærmest gått i oppløsning som her på toppen av Smielvdalen. Med små midler har Vegvesenet prøvd å lappe vegen for å rette opp de verste hullene.

- Dette innebærer at det formelle grunnlaget for at det skal kunne bevilges midler til helårsvegprosjektet nå foreligger, noe vi er svært glade for, sier utbyggingsjef Per Ivar Harila i Statens vegvesen Finnmark.

Vegvesenet er i så måte i god rute i forhold til de føringer Stortinget tidligere

har gitt om oppstart av Nordkynvegprosjektet. - Vi vil fortsatt ha høy prioritet på det mer detaljerte byggeplanarbeidet. Dette arbeidet innebærer blant annet vurderinger av anleggsstrategier, utdyping Harila.

Stortinget har i Norsk veg- og vegtrafikkplan for perioden 1998 - 2007, forutsatt at Nordkynvegen skal startes opp i 2001. For at dette skal kunne la seg gjøre har det vært en målsetning at reguleringsplanene skulle være ferdige innen utgangen av 1999, hvilket nå er tilfredsstillende med god margin. Som kjent er det imidlertid i dag knyttet usikkert omkring oppstart i 2001. Det er imidlertid en stor fordel at plangrunnlaget foreligger.

Delstrekningen som ennå ikke har fått godkjent reguleringsplan er strekningen fra toppen av Smielvdalen til Hopselidet. Dette har sammenheng med at reindriftnæringen følte de ikke hadde tilstrekkelig oversikt over innholdet i planen til å kunne vurdere konsekvensene for næringen av denne. Slutthandling i Lebesby kommunestyre ble derfor ikke gjennomført for denne delen av Nordkynvegen.

- Vi har hele tiden hatt en god dialog med reindriftnæringen, og har god tro på at vi skal komme til enighet i løpet av relativt kort tid. Vi har avtalt ny kontakt med næringen i begynnelsen av august, sier Harila.



Fra toppen av Smielvdalen. Kun midt i vegbanen er det rester av asfalt. I hjalpoene har vegdekkelet gått helt i oppløsning.

Begge fotos: Per Ivar Harila

Stormfull åpning av Fatima

-Å for en dag!

Krisemøte, kongebesøk, storm og orkan, jubelscener, glederåker og lykkerus. Folket langs kysten er et hardt prøvet folkefær. Tirsdag 15. juni ble de satt på nok en prøve. Trolig den siste styrkeprøve i dette århundret, - og den kraftigste da Fatimaprojektet skulle åpnes. Mot værgudene må selv kongen i Norge gi seg over.

Av Berni-Aksel Jensen

Åpningen var planlagt til siste detalj. Et minutt-for-minutt-program var lagt opp. Dagen før åpningen ble anlegget og installasjonene inspisert og funnet i orden. Været var topp, sola skinte og myggen beit, som det heter i sangen til revyartisten Selnes. (En liten sølvgrå rein...) Nå kunne vel ingen ting gå galt??

Jo - go' morgen!

Vestavindsstorm med full storm i kaste- og piskende regn i horisontal retning. Det var fakta som klasket folket på Magerøya iskaldt i ansiktet på åpningsdagen. Hva nå? Festpyntet, men med en alvorlig rynke i panna, møtte både prosjektleder og informasjonsskulent opp på ordførers kontor for å lage en kriseplan. Ingen ting av det planlagte arrangementet kunne gå av stabelen. Alt var nemlig basert på et utearrangement hvor folk i beste fall

skulle hyre seg litt mot vær og vind. Å lage noen kriseplan ut over dette var feigt, var omkvedet.

Ute på åpningsstedet var serveringsstelenen blåst ned. Pølser, pølsebrød, ketchup og sennep fløy gjennom luften. Utescenen sto bare å dirret i spenning. Takplater og planker klippet takten mot resten av byggeverket etter hvert som stormkastene rev og slet i dem. Orkankastene brølte som ville dyr på flukt. Å komme nærmere et inferno er det vanskelig å tenke seg.

Men fest ble det

Men såvel Fatimafolket som kommunen viste råd. - Og åpningen ble mer intim og stemningen mer fortennet enn hva de fleste tenkte seg. Også kongen. For etter at åpningskomiteen hadde slitt seg i håret en times tid, ringte flere tallis mo-

bilsamtaler og forkastet flere alternativer var konklusjonen klar: Åpningsarrangementet blir inne i tunnelen. Flytt lyd og lys, kongestoler og talerstol. Flå på plass musikkorps, barnekor og alle som skal være med i arrangementet. La bussene med barn og voksne kjøre helt fram til tunnelen før de laste av folk. Sett igang barnearrangementet på Idrettshallen hvor Kai Kiil er underholder. Klar, ferdig - gå!

Å hvilken fest det ble! Kongen landet på Kåfjord med Sea-King helikopteret og ble guidet gjennom den undersøiske tunnelen og møtte et folkhav da han steg ut av bilen opp mot tunnelmunningen på Veidnes. I kjent stil fra Magerøya konfransier ble kongen og hans følge geleidet gjennom det improviserte programmet. Hadde man ikke vist bedre, kunne man tro at dette var planlagt til siste punktum. Folket jublet. Korpsene spilte. Musikkolens barn sang og visegruppa "Storm" framførte underholdning i sitt rette element.

- Jeg forstår at dere har vært litt utmødige med å få åpnet dette anlegget. Nå skal dere ikke trenge å vente på meg lengere, sa Kong Harald som avslutningsreplik på sin tale, med et kongelig glimt i øyet. Dermed skred han fram til snora. Fikk overlevert en flekkarkniv, spesiallaget for åpningen, av vegdirektør Olav Søfteland og skar med stadig hånd over snora. Den jubelen som da brøt løs overvædde til og med de ville høy fra stormen som raste på utsiden av tunnelen.

Dereetter gikk det slag i slag med underholdning i tunnelen, kongelunch på Nordkapp, festforestilling hvor alle gjester fikk se musikkspillet "Balladen



Plutselig var alle smådyrsløst sluppet løs og samlet på Veidnesletta utenfor Nordkapp tunnelen. Her blir FFRs Dag Einar Sivertsen tatt av vinden.

om Nordkapp", for så å delta i en festmiddag spandert av fylkeskommunen, kommunen, bompengeselskapet og K-bank. Folket gikk mann av huset. Honningsvågs utallige tappekranner for for-

skjellig drikke gikk på varmgang til langt på natt. Ikke en eneste surt fjes var å se. Heller ikke da ferga "Honningsvåg" klokken 00.45 la fra kai i Honningsvåg for siste gang.

Nordkappværingen kan det med å sette byen på hodet og feire de store anledninger. Jubeldråpene ringet enda over Magerøya!



Kongen er kommet og nasjonalsangen spilles av korpsene i Nordkapp, dirigert av Per-Inge Jensen. Giv akt!



Dagen før åpning. Sol, sommer og fine forhold for luftforsvarets gutter som setter opp skifteteltet bak scenen hvor det var planlagt å ha underholdning.



Kongen fikk blomster av skolebarna *Andreas Falck (Honningsvåg)* og *Lisa Andreassen (Nordvågen)*. Her sammen med lærer *Sidsel Skarsvåg*.

Kongen fikk skikkelig mottakelse med blant annet barnesang fra *Nordkapp Musikkskole*. Her framfører de "Førr vi e Magerøyna".

Vegsjef Geir Johnsen hadde et bekymret uttrykk i ansiktet da han framførte sin tale om *Fatimas*prosjektet til *Kong Harald*, selv om dette var en gledens dag.

Øyeblikket er kommet! *Kongen* er halvveis i oppdraget med å kutte over båndet og dermed kunne erklære *Fatimas*prosjektet for åpnet. *Vegdirektør Olav Søfeland* og *Fatimas* Knut Busk følger spent med om *kongen* gjør oppdraget i henhold til håndboka.

Kong Harald signerer "kongesteinen". Denne skal plasseres på *Veidnesletta* ved *rusteplassen* og bli en *severdighet* og et *minnemerke* fra *åpningsdagen*. Alle fotos: *Bernt-Aksel Jensen*

Utbedring av Havøysundvegen

Vegvesenet er nå i gang med forskjellige planer for Havøysundvegen. Kommunedelplanen tar for seg utbedring av strekningen *Kroklev - Havøysund bru* til *helårsvegstandard*. Reguleringsplanen tar for seg mindre punkttiltak som skal motvirke *drivsnøproblemer* på *fjellstrekningene*.



Det skal lite til for at *snoen* samler seg på *Havøysundvegen*. Bildet er fra *Bakfjordfjellet*. Foto: *Stein Brembu*

Av *Stein Brembu*

Kommunedelplanen er en overordnet plan som skal fastsette hvor veien skal gå i framtida. *Helårsvegstandard* innebærer at veien blir mer trafikkerbar vinterstid. *Vegkontoret* ser for seg en framdrift på planarbeidet som innebærer planvedtak i 2000.

Fire delstrekninger
Strekningen er delt inn i fire delstrekninger. *Kroklev - Skibsbukt* som har *drivsnøproblemer*, *Skibsbukt - Selvika* som er utsatt for *snøskred* og *steinsprang*, *Selvika - Eiterfjorden* med *drivsnøproblemer*, og *Eiterfjorden - Havøysund bru* som har problem med *snøskred* og *steinsprang*.

Det skal utredes tre alternativer for hver delstrekning. Et av alternativene er å utbedre dagens veg. En slik utbedring vil blant annet innebære *breddetvedelse* til *tofeltsveg*, *bredere grøfter* og *sikring* mot *snøskred* og *steinsprang*. Det skal også utredes *tunnelalternativer* på alle fire delstrekninger.

Punktutbedringer innebærer at det gjøres tiltak på spesielt problematiske punkter hvor veien ofte *fyker igjen*. Utbedringene omfatter *bredere grøfter*,

slakkere *fyllinger*, *fjerning* av *rekker* og *oppsettning* av *snøskjerm*. Det er i denne sammenheng ikke aktuelt å gjøre *forandringer* av *selve veien*. *Reguleringsplanen* blir sannsynligvis *vedtatt* i løpet av året. Det er foreløpig ikke besluttet midler til *punktutbedringer*. Det innebærer at disse tidligst kan *inngangsettes* i 2000.

I forbindelse med *kommunedelplanen* for *hellerøysveg* skal det også utarbeides *konsekvensutredning* etter *plan- og bygningsloven*. Det skal utredes *hvilke konsekvenser* de ulike alternativene har for *ulike temaer*, blant annet *reindrift*, *kulturminner* og *neringsliv*.

ren 1991/92 har veien vært *traffikkert* hele vinteren, og *ferjesambandet* har vært *ubrukt*. Det er en rekke *problemer* knyttet til denne *vegen* vinterstid. *Sno* fakk på *fjellstrekningene* gjør at *vegen* ofte er *kolonnekjørt*, eller i *verste fall* *stengt*. *Uværs*vinteren 1996/97 var *vegen* *stengt* hele 49 ganger. *Nede* *veg* *sjuen*, *lans* *Skjærlandet* og *Eiterfjorden*, er *partier* av *vegen* utsatt for *snøskred* og *steinsprang*.

Havøysundvegen har *foreløpig* 3. *prioritet* blant *store* *vegprosjekt* i *Finnmark* etter *Nordkyngvegen* og *Stallogetunellen*.

Problemløstrekning
Rv 889 Snelvfjord - Havøysund (*Havøysundvegen*) ble *planlagt* og *bygget* som en *sommerveg*. Det var *meningen* at *vegen* skulle *stengt* *vinterstid*, og at *bilistene* da skulle *ta ferje*. *Siden* *vinte-*

Tips Reflexen:
Telefon 78 94 16 00

Handlingsplan for trafikksikkerhet

Trafikksikkerhetsplan for Finnmark 1998 - 2001 består av to dokumenter; en strategiplan og en handlingsplan. Strategiplanen gjelder for hele perioden mens det blir utarbeidet handlingsplan med konkrete tiltak hvert år. Handlingsplanen for 1999 er sendt ut til aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet i Finnmark.

Bakgrunn for planen er særlig til forhold. På den ene siden er det ønskelig å følge opp *vegtrafikklovens* § 40 a som sier at "Fylkeskommunen har et ansvar for å tilråd og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket" og på den andre siden å innfri målsettingen om å få ned *trafikkulykkestallene* i Finnmark. Videre er det meningen at trafikksikkerhetsplanen for Finnmark skal være til hjelp i det totale trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.

Det skal være trygt å ferdes...
Visjonen for trafikksikkerhetsarbeidet i ferdesperioden er at "Det skal være trygt å ferdes i *finnmarkstrafikken* for

alle, og ingen skal behøve å bli skadd eller drept". Ut fra denne visjonen inneholder planen fire satsingsområder i kommende planperiode; 6-tinger på skoleveg, eldre, snøscooter og kommunalt trafikksikkerhetsarbeid. Disse strategiene tar man utgangspunkt i når man utarbeider handlingsplaner for hvert år.

Handlingsplanen for 1999 er et resultat av en trafikksikkerhetskonferanse som ble holdt i *Karasjok* i november i fjor, der forskjellige aktører som jobber med trafikksikkerhet, var samlet. Handlingsplanen inneholder 23 tiltak som ulike aktører, blant annet *Politiet*, *Trygg Trafikk*, *Statens utdanningskontor* og *Sta-*

tens vegvesen, skal gjennomføre. Planen ble vedtatt av *Utbyggings- og samferdselsstyret* i mars i år.

For at planen skal fungere etter intensjonene er det nødvendig at de som er pålagt ansvar har sagt seg villig til å gjennomføre tiltakene i handlingsplanen, innenfor de rammer som er gitt i planen. Dette er gjort i form av en høringsrunde til aktørene. For tiltak som skal gjennomføres i henhold til handlingsplanen er det satt opp en hovedansvarlig, for å sikre at tiltakene i planen blir gjennomført.

skjøvet ut for *distriktene*. Spesielt gjelder dette for *Finnmark* hvor det er *lav* *befolknings* *tetthet* og *lange* *avstander*. Flere av disse *veiene* har *imidlertid* svært *stor* *tungtrafikk* knyttet opp mot *transport* av *fiskeprodukter*. *Fylkestinget* har derfor om en *gjennomgang* av *reguleringer* og *kriteriene* knyttet til *omklassifisering*.

Bryttings *vegen* i *Finnmark* er *lang*. Svært mye av de *økonomiske* *midlene* er derfor *bundet* opp til *vintervedlikehold*, i motsetning til *landet* for *øvrig* der *langt* mer av de *disponible* *midlene* kan *brukes* til *vanlig* *vedlikehold*. Dette forholdet må *myndighetene* ta *alvorlig* og *foreta* en *gjennomgang* slik at *Vegdi-*

rektoratets *standard* for *drift* og *vedlikehold* tilpasses de *geografiske* og *klimatiske* *forholdene*, heter det i *vedtaket* fra *fylkestinget*.

Rulleres hvert 4. år
Fylkestinget mener også at *fylkesvegplanen* må *rulleres* i år 2001 for å lage et *nytt* *handlingsprogram* for *perioden* 2002-2005. *Deretter* skal *planen* *rulleres* hvert *fjerde* år. Dette medfører at det *langsigte* *perspektivet* mot år 2008 blir *sammenfallende* med *planprosessen* i forbindelse med *Norsk* *veg- og vegtrafikkplan* (fra år 2002 *Nasjonal Transportplan*).

Behovet for å få *inngangst* *trafikksikkerhets* *tiltak* har *økt*. De *økonomiske* *rammene* for *iverksettning* er *allfor* *små*. *Fylkestinget* er *av* den *mening* at *det* må *avsettes* *større* *statlige* *rammer* til *trafikk* *sikring*, *noe* som *vil* *være* *samfunns* *økonomisk* *gunstig*.

I et *stort* *fylke* som *Finnmark* betyr *gode* *transport* *muligheter* *mye*. Med *bakgrunn* i *Fylkes* *vegplanens* *mange* *utfordringer* *under* *treker* *Fylkestinget* *viktigheten* av *for* *sva* *r* *for* *samarbeid* *rammer*.

En *revisjon* av *fylkes* *vegplanen* *vil* *bli* *gjennomført* *samtidig* *med* *handlings* *programmet* til "*Nasjonal transportplan 2002 - 2011*" *utarbeides* *høsten* 2000.

Fylkesvegplan for Finnmark

For første gang er det utarbeidet en fylkesvegplan i Finnmark. Tidligere er det bare utarbeidet investeringslister over aktuelle prosjekter. I utgangspunktet ble det gitt politisk føring for at planen bare skulle omfatte perioden 1999 - 2001. For å få en mer langsiktig vurdering av vegpolitikken på fylkesvegene i Finnmark, ble det imidlertid tidlig i dette planarbeidet bestemt at en også måtte se utviklingen i et lengre perspektiv. Planhorisonten er derfor satt til 9 år, men da med et detaljert handlingsprogram for de første 3 årene. Dette gjør at det langsiktige perspektivet mot år 2008 blir sammenfallende med det som man har i *Norsk* *veg- og vegtrafikkplan 1998-2007*.

Av *Ken I. Friskilæ*

Arbeidet med denne fylkesvegplanen startet opp i mai 1998 etter at *utbyggings- og samferdselsstyret* hadde vedtatt *rammebetingelsene* for *planarbeidet*. I tillegg til en *fylkeskommunal* *styringsgruppe*, har *planprosessen* vært *organisert* *slik* at *plangruppa* (*veg* *sjef*, *samferdsels* *sjef* m.fl.) har vært *ansvarlig* for *gjennomføring* av *selve* *planprosessen*. Det meste av det *fysiske* *planarbeidet* har vært utført av en *arbeidsgruppe* på *vegkontoret*.

Planforslaget har vært ute på *høring* i *kommunene*, samt at *disse* også *gjorde* *til*

planprosessen fikk *anledning* til å *komme* med *innspill*. *Innkommne* *merknader* ble *vedlagt* *planforslaget* i forbindelse med *politisk* *behandling* i *Fylkestinget*.

Utfordringer
I *vedtaket* fra *fylkestinget* betegnes følgende *områder* som *utfordringer* i *planperioden*: *Skred* *sikring*, *utbedring* av *vegstandarden*, *fergekajer/ferger*, *trafikk* *sikkerhet* *ulykker* og *forbedring* av *vintervedlikeholdet*.

Videre *presiserer* *fylkestinget* at *det* i *forbindelse* med *kostnads* *beregningene* i

forhold til *skred* *sikrings* *prosjektene*, må *gjennomføres* *grundige* *kostnads* *analyser* sett i *sammenheng* med *valgte* *sikrings* *grad*.

Fylkestinget mente at *fylkesvegplanen* ikke betyr at *det* *sperres* for at *et* *eller* *flere* *små* *prosjekt* kan *gis* *bevilgning* i *perioden*.

I *forbindelse* med *den* *diskusjonen* som *foregår* i *forbindelse* med *omklassifisering* av *veger* mener *fylkestinget* at *reguleringer* for *omklassifisering* til *kommunale* og *fylkeskommunale* *veier* *skal*

Stor trafikkaksjon på E 69 til Nordkapp - Urovekkende mange turistbussjer bryter loven

En storaksjon spesielt rettet mot turisttrafikken på E69 til Magerøya fredag og lørdag viste at 30 % av turistbussene på veg til eller fra Nordkapp hadde overlast, manglet løyver eller broyt mot kjøre- og hviletids bestemmelsene. I tillegg kjørte 15 % av de utenlandske bussene på veg til en av Norges mest besøkte turistmagneter med ulovlig diesel. Aksjonen ble gjennomført av Statens vegvesen Finnmark i samarbeid med Tollvesenet og Utrykningspolitiet.

Av *Ken I. Friskilæ*

Overingeniør *Lars Sagen* i *Statens* *vegvesen* *Finnmark* er *svært* *overrasket* over *resultatene* fra *storaksjonen*. Som *eksempel* *trekker* han *fram* en *buss* *fører* som *hadde* så *stor* *overlast* på *bussen* at han *måtte* *leie* *bil* med *henger* for å *transportere* *passasjerer* og *reisegods* *videre*. En *annen* *turistbussfører* *måtte* *leie* *inn* *ny* *fører* på *grunn* av *brudd* på *kjøre- og hviletids* *bestemmelsene*. I tillegg fikk en *lastebilfører* *kjøreforbud* på *grunn* av en *stor* *brannsekk* på *lastebilen* *han* *førte*.

- Det er ikke tvil om at vår tilstedeværelse på vegene er nødvendig, sier Sagen som tror slike aksjoner er med på å høyne trafikksikkerheten for alle trafikantene som ferdes i sommertrafikken.



Storaksjonen ble ledet av *Lars Sagen* fra *vegkontoret*. Her i *samtale* med *UP* *betjentene* *Hege M. Seldås* (t.v.) og *Cecilie Romuld*.



Tollvesenets Lill Tove Bakken kontrollerer dieselen på den finske rutebussen som trafikkerer strekningen Nordkapp - Rovaniemi. Sten Kristian Berg fra Hammerfest trafikkstasjon venter på å få sjekket kjøre- og hviletidskiva. For ordens skyld: Alt ble funnet i orden på denne bussen.

I forbindelse med aksjonen hadde Utrykningspolitiet flere førerkortbeslag på grunn av stor fart og promille. Blant disse var det både norske og utenlandske førere.

Strekninga hvor aksjonen ble gjennomført var skiltet med henstillingen "Høy Ulykkesrisiko - senk farten" på både norsk og engelsk. Denne skiltningen er i sommer å finne på 30 utvalgte vegstrekninger i hele landet, og er en del av en

stor sommerkampanje som Vegvesenet gjennomfører i samarbeid med Utrykningspolitiet og Trygg Trafikk.

- Dette er svært alvorlig og urovekkende tall, sier koordinatør for aksjonen i Finnmark, veileder Alf Edvard Masterens i Statens vegvesen. Han trekker spesielt frem en episode fra en 60-soner i Smørfjord i Porsanger hvor en utenlandsk motorsyklist ble målt til hele 100 km/t.

Kontrollen varte fra fredag morgen til lørdag ettermiddag. Mellom 15 og 20 tjenestemenn fra Vegvesenet, Tollvesenet og Utrykningspolitiet var med på aksjonen.

- Samarbeidet mellom de tre etatene som deltok i sommerens første storaksjon var svært vellykket og positivt, sier Masterens.



Samarbeid over distrikts- og etatsgrensene når kjøre- og hviletidskiva sjekkes på bussen fra "Eskelisen Lapin Linjat". F.v: Sten Kristian Berg (Hjæst trafikkstasjon), Ole Reidar Josefsen (Lakselv trafikkstasjon), Tor Steinar Wikan (Kirkenes trafikkstasjon) og Lill Tove Bakken (Tollvesenet).



To tyngre kjøretøy på veg til vektkontroll hos Yngvar Pedersen fra Vadøp trafikkstasjon.

Alle Fotos: Alf Edvard Masterens

Lover nye aksjoner

Etter storaksjonen på E69 til Magøyra loves det nå flere større trafikkaksjoner i fylket i løpet av sommeren. Også disse gangene får vegtrafikktilsynet med seg utrykningspolitiet og Tollvesenet i aksjonene.

Steines sier at samarbeidet mellom Politiet, Tollvesenet og Statens vegvesen viser at samarbeid over etatsgrensene gir resultater når ressursene samordnes.

Veileder Alf Edvard Masterens ved vegkontroll mener vegtrafikktilsynets, UFs og Tollvesenets tilstedeværelse på vegene er nødvendig i kampen for bedre trafikkikkerhet og mot avgiftsundergragelser.

- Avsløringene fra vår forrige storaksjon tvinger oss til å reagere. Vi kan ikke sitte rolig å se på at så mange kjører ulovlig, sier trafikksejef Hjalmar Steines.

- Som vår forrige storaksjon vil også de kommende aksjonene rette søkelyset

mot årets store landsomfattende trafikk-sikkerhetsaksjon: "Høy ulykkesrisiko - senk farten". Denne aksjonen har som formål å redusere gjennomsnittsfarten på vegene i Norge. I Finnmark er det to vegstrekninger som vil få spesiell oppmerksomhet, E69 Olderdjord - Kåfjord (vegen mot Nordkapp) og E6 Rafsbøtn - Kåfjord (i Alta kommune), sier Masterens.

Lønnsom egenproduksjon

Det er fordelaktig å ha en landsomfattende statlig drevet produksjons-virksomhet, viser en analyse av rammebetingelsene for Statens vegvesen, utført av Asplan Analyse. Analysen viser at uløpene ved dagens egenproduksjon er små. Ved endringer i rammebetingelsene kan uløpene lett reduseres. Dermed blir fordelene ved egenproduksjon innen vegbygging, drift og vedlikehold ennå større.

Av Ken I. Friskilte

Asplan konkluderer med at Stortingets begrunnelse for egenproduksjon i Statens vegvesen langt på veg var riktig. Myndighetsavdelingene har store fordeler knyttet til enklere oppfølging og kontroll av arbeider utført i egen regi, samt fordeler ved samarbeidet mellom myndighetsavdelingene og produksjonsavdelingen. Den kompetanseoppbygging og erfaringsutveksling som finner sted mellom myndighet og produksjon gir også store fordeler.

- Hovedkonklusjonen i analysen sier at det av flere grunner synes fornuftig og hensiktsmessig å opprettholde en landsdekkende produksjonsvirksomhet i Statens vegvesen og at det kan være grunn til å gå nærmere inn på rammebetingelsene for denne produksjonen. Dette er svært interessant, sier etatsdirektør Kjell Bjørting.

Etatsdirektøren er spesielt tilfreds med at Asplan Analyse mener Stortingets begrunnelse for opprettelsen av egenpro-



Vår produksjonsavdeling er lønnsom for samfunnet mener Asplan Analyse som har gått gjennom Vegvesenets egenproduksjon.

Foto: Dan Erik Bomban

duksjon har slått til. Myndighetsavdelingene kan lettere følge opp og kontrollere arbeider som utføres i egen regi. Det ligger også betydelige fordeler i

samarbeidet mellom myndighetsavdelingene og produksjonsavdelingen.

Nye fergeleier på Øksfjord - Hasvik sambandet

Arbeidene med å bygge nye fergeleier til fergesambandet Øksfjord - Hasvik er i full gang. Første trinn i dette arbeidet var å rive ett gammel fiskebruk i Hasvik. Dette arbeidet startet opp første mars.

Nøyaktig en måned senere, den første april, startet arbeidet med å bygge fergekaia samt landarealene på Hasvik. Landarealene var ferdig utført første juni. Asfaltering samt overbygning skal utføres neste år. Fergekaia skal etter planen stå ferdig 15. oktober.

I Øksfjord startet fyllingsarbeidene opp første juni og sto ferdige 10. juni. Resten av landarealene vil ferdigstilles neste år. Fergekaia i Øksfjord ble påbegynt første juli og vil etter planen stå ferdig i desember i år.

Fergekaibruene til begge kaiene produseres i Møre og Romsdal. Det er produksjon i Nordland som står for arbeidene med fergekaiene i både Hasvik og Øksfjord. Arbeidet med landarealene på begge stedene utføres av vår egen produksjonsavdeling (produksjon vest).

Kostnadene for prosjektet er stipulert til 36 millioner kroner. Når dette skrives er 15 mann i arbeid på anlegget.



Hustadbruket på Hasvik før rivingsarbeidene startet opp.



Hustadbrukets tilhørende kaiareal måtte også rives for å lage plass til den nye fergekaia med landareal. Arbeidet ble utført av "Domen".



Utfyllingsarbeider ved fergekaia i Øksfjord.

Alle fotos: Baye Beland

Produksjonsavdelingen 34 tok § 20 fagbrev i fjor

Tirsdag 22. juni hadde produksjonsavdelingen innbudt alle de som besto fagprøven i fagene bygge- og anlegg, anleggsmaskinfører og tunge kjøretøy i

1998 til en sammenkomst. Arrangementet fant sted i Karasjøk, og det er første gang produksjonsavdelingen har hatt en slik overrekkelse av fagbrevene. Flere

av de som tok fagbrev i fjor har ett eller to fagbrev fra tidligere. Det må betones som et kvalitetsstempel på etaten har arbeidstakere med fagbrev i flere fag.



19 av 34 som tok §20 fagbrev var tilstede i Karasjøk 22. juni. Disse var (i tilfeldig rekkefølge i forhold til bildet): Tormod Andersen (Kvalsund), Ingar Eira (Kvalsund), Leif H. Eriksen (Tana), Werner Eriksen (Porsanger), Jan Gaski (Tana), Terje A. Johnsen (Porsanger), Asbjørn Knutsen (ALTA), Ragnar Knutsen (ALTA), Åge H. Lindseth (Blåsfjord), Audun Lindseth (Tana), Sigmund Marjavnora (Nesseby), Asbjørn Mikkelson (Porsanger), Eivind Måso (Karasjøk), Bjørnar Nilsen (Kvalsund), Johan Nils Njøllila (Kautokeino), Jan Paulsen (Alta), Yngve Pedersen (Vardø), Eirolf Skogen (Porsanger) og Bjørn Støtde (Porsanger). Helt til høyre en stolt produksjonssejef Tore Johansen.

Foto: Arild Gaski

Fullstendig liste over de som besto fagprøven

Gudmund Heitmann, tunge kjøretøy (Alta)
Bjørnar Johansen, anleggsmaskinfører (Alta)
Asbjørn Knutsen, anleggsmaskinfører (Alta)
Jan Paulsen, tunge kjøretøy (Alta)
Ragnar Knutsen, tunge kjøretøy (Alta)
Åge H. Lindseth, tunge kjøretøy (Blåsfjord)
Leif H. Eriksen, tunge kjøretøy (Deatnu / Tana)
Jan Gaski, bygg og anlegg (Deatnu / Tana)
Oskar Kaspersen, tunge kjøretøy (Deatnu / Tana)
Audun Lindseth, tunge kjøretøy (Deatnu / Tana)
Roald Store, tunge kjøretøy (Deatnu / Tana)
Karl Fredrik Jonassen, bygg og anlegg (Gamvik)
Johan Nils Njøllila, bygg og anlegg (Gnovdagepaiv)
Eivind Måso, anleggsmaskinfører (Karasjøk / Karasjøk)
Tormod Andersen, tunge kjøretøy (Kvalsund)
Ingar Eira, anleggsmaskinfører (Kvalsund)
Arild Hågensen, tunge kjøretøy (Kvalsund)

Bjørnar Nilsen, bygg og anlegg (Kvalsund)
Arvid Nilsen, bygg og anlegg (Lebesby)
Terje Pedersen, anleggsmaskinfører (Lebesby)
Werner Eriksen, tunge kjøretøy (Porsanger)
Terje A. Johnsen, anleggsmaskinfører (Porsanger)
Asbjørn Mikkelson, bygg og anlegg (Porsanger)
Ingemar Nikolaisen, anleggsmaskinfører (Porsanger)
Eirolf Skogen, tunge kjøretøy (Porsanger)
Bjørn Støtde, bygg og anlegg (Porsanger)
Karl Grindstein, tunge kjøretøy (Sør-Varanger)
Rune Kildemo, anleggsmaskinfører (Sør-Varanger)
Sigmund Marjavnora, bygg og anlegg (Unjarga / Nesseby)
Magnar Mathisen, tunge kjøretøy (Unjarga / Nesseby)
Tom Kandola, anleggsmaskinfører (Vadø)
Jon Ivar Andressen, tunge kjøretøy (Vardø)
Karl Paulsen, bygg og anlegg (Vardø)
Yngve Pedersen, bygg og anlegg (Vardø)

Fagbrev i kontorlaget

Lene Ballo Kvam tok 4. desember 1999 fagbrev i kontorlaget. Læringsperioden gjennomførte hun på vegkontoret i Vadsø. Lene besto fagprøven med glans og arbeider nå i en annen offentlig etat.

I forbindelse med gjennomføringen av fagbrevet fikk Vegkontoret svært gode tilbakemeldinger fra "Prøvenemda i kontorlaget i Finnmark" på opplegget omkring læringsperioden.

I tillegg til Lene Ballo Kvam har også Pål Hansen bestått fagprøven i kontorlag på vegkontoret. For tiden er Tom Erik Ukvine og Svein Arne Mortensen igang med sine læringsperioder.



F.v: Gunn Inger Berg (prøvenemda for kontorlag), administrasjonsjef Asbjørn Anthonen, Lene Ballo Kvam og Thone Bjørklund (prøvenemda). Foto: Ken I. Friskilte

Personaltur til Rovaniemi 19. - 22. november 1998



I Reflexen - nr 4 - 1998 kunne vi lese om ny motorveg mellom Kemi og Tornio. Dette motorvegprosjektet stod i fokus under vegvesenets personalbesøk i Rovaniemi i november i fjor.

Av Nina Haugland

Som kjent har vegvesenet i Finnmark og Vägverket i Lappland distrikt et godt samarbeid. Likevel er det vel få i etaten som har direkte kontakt med ansatte i det finske vägverket. Bakgrunnen for et personalbesøk var sett opp å skape et "sosialt nettverk" og samtidig få en briefing om aktiviteten i Lappland distrikt. Programmet for besøket var lagt opp av vägverket i Lappland.

Torsdagen gikk med til kjøring Vadsø - Kemi. Dagen etter var det befaring på motorvegprosjektet Kemi - Tornio, omvisning på prosjektkontoret og lunch, før vi satte kursen tilbake til Rovaniemi. Kvelden varansatt til sosialt samvær, som fant sted på Polarkirken Centeret. Her vasket vi gull, tok finsk sauna, spis-

te grillmat og fikk anledning til å stifte bekjenskap med finsk drinkekultur. Julenissen var dessverre på flytturen til det nye Santa Park, så ham fikk vi ikke møtt.

Sightseeing og ompa-musikk
På lørdag var det sightseeing i Rovaniemi med en fantastisk finsk guide; vi fikk innføring i finsk arkitektur og oppdaget at ingen ting var tilfeldig i bybildet, i motsetning til hva som ofte er tilfellet her hjemme! Og det er ikke bare innen arkitektur finnerlenderne skiller oss; vi overvurderte åpningen i kombi- (hopprennet) etter uve Manninen fikk vist oss hva som er best. Så var det å haste videre til omvisning på Arctikum, som er et historisk museum der det ark-



På Polarkirken hadde Vägverket i Lappland lagt opp til en riktig så hyggelig kveld for sine kollegaer fra Norge.

tiske står i fokus. Finnenderne i Lappland vet å selge lunsdselen sin!

Noe som ikke var fullt så imponerende var ompa-dansing til ompa-musikk, men etter en bedre middag bryr man seg ikke med slikt. Kvelden ble avrundet med diskotek-besøk, der "vegarbeidere", findlenderne, japanere og kombierteliten utgjorde størsteparten av klientellet.

En opplevelsesrik tur, artige findlender og et flott program. Bare så synd at kun 13 stk. fra vegvesenet i Finnmark hadde mulighet til å være med

Det kan til slutt nevnes at det jobbes med å få til et gjensbesøk; dvs. representanter fra vägverket i Lappland distrikt er allerede invitert til Finnmark, men belgen i mai som vi hadde tatt sikte på, var dessverre fullbooket for dem. Et alternativ er å utsette gjensbesøket til høsten, noe som er ønskelig fra finnenderne side. Mer informasjon om dette i neste Reflexen.



Før sauna og grillmat benyttes gjester og vertskap muligheten til å bli bedre kjent og til å diskutere felles problemstillinger. Begge fotos: Astrid Eide

Historisk tilbakeblikk på Vegvesenet

I denne og neste utgave av Reflexen vil vi ta et historisk tilbakeblikk på det vi i dag kjenner som Statens vegvesen Finnmark. Etatens historie er mangfoldig, og vi kan i denne artikkelserien bare ta for oss deler av historien. De første bestemmelsene om vedlikehold av vegene i Norge finner vi så langt tilbake som i Frostatingsloven, Gulatingsloven og Magnus Lagabøtes landlov av 1274, og det er der vi starter vårt tilbakeblikk.

Del I av II

Veglover gir grunnlaget for Vegvesenet i Norge

Vegvesenets historie i Norge er nær knyttet til veglovgivningen. Frostatingsloven, Gulatingsloven og enda mer Magnus Lagabøtes landlov av 1274 inneholdt uforligge bestemmelser om det vedlikehold av vegene som ble pålagt de enkelte gårder eller hele bygdelag. Selve vegadministrasjonen var ikke omhandlet i de gamle lovlovene. Den første administrative foranstaltning angående vegger som kjennes, er forordningen av 1636, som brakte ansvaret for vegene til soreskrivere, lensmenn og almue i det

området vegen gikk gjennom. I 1665 ble det opprettet 4 generalvegmasterembeter, som ble ledet av fire generalvegmaster og en vegmester.

I 1824 vedtok Stortinget en veglov som skulle gjelde hele landet. Den bestemte at Vegvesenet skulle styres av fylkesmennene ved hjelp av veginspektører, lensmenn og rodemestere. Anleggsgarbeid og vedlikehold ble utført som pliktarbeid av alle brukere av matrikkel eiendom der vegene gikk. Et passende antall gårder var samlet i såkalte roder (panseller). For hver rode var det

oppnevnt en rodemester som hadde ansvaret for at vegen var i forsvarlig stand. Lensmennene hadde tilsyn med rodemestere og de sto ansvarlig overfor veginspektøren. Vegloven forutsatte at vegen fikk status enten som hovedveg eller bydeweg. Regjeringen ble vegmyndighet for hovedveger, som skulle bekostes av staten, men utgiftene ble utredet av fylket. Fylket ble vegmyndighet for bygdeveger.

Vegloven av 1851 overførte bevilgningsmyndigheten fra Kongen til Stortinget og fra fylkesmennene til herredoder (panseller). For hver rode var det

REFLEXEN - NR 2 - 1999

17

styrene. Hvis utgiftene ble altfor trykkende for fylket, skulle saken legges fram for Stortinget, som skulle avgjøre hvor stor del av utgiftene statskassen skulle overta. Vegene var fortsatt inndelt i panseller som de enkelte gårdene hadde ansvaret for, men mot slutten av århundret ble det mer og mer vanlig å utføre anleggsgarbeid med leid hjelp. I 1863 bevilget Stortinget for første gang statsbidrag til bygdeveganlegg.

Den nye vegloven av 1912 beholdt inndelingen i hovedveger og bygdeveger, men rammen for klassifisering som hovedveger ble utvidet. Statsbevilgning kunne gis både til hoved- og bygdeveg med fastsatte distriktsbidrag. I hvert fylke ble det opprettet et vegstyre som besto av fylkesmennene, fylkesingeniør og to andre medlemmer.

I 1928 overtok staten vedlikeholdet av de viktigste hovedveiene, som etter dette ble kalt riksveger. De øvrige hovedveger ble vedlikeholdt av fylkeskommunen, og ble kalt fylkesveger. Bygdevegene kunne fortsatt etter vedtak i kommunestyret vedlikeholdes ved pliktarbeid, men dette falt bort i 1930 - 40 årene. Lensmennene ble etter hvert fritatt fra oppgaven å lede driften av riksvegene.

Etter gjeldende veglov av 1963 med senere endringer, ble offentlige vegger delt inn i tre klasser; riksveger, fylkesveger og kommunale vegger. Staten skulle bære utgiftene til planlegging, bygging og utbedring av riksveger. Samtidig skulle fylkeskommunene yte distriktstilskudd som skulle utgjøre en bestemt prosentandel av utgiftene, som skulle være laust i de tre nordligste fylkene.

Kommunikasjonsmuligheter i Finnmark ved århundreskiftet
Finnmarks geografiske beliggenhet gjorde at behov fortsatt var den viktigste kommunikasjonsforbindelsen i Finnmark og dampskipsfartens utvikling var prioritert i fylkesplaner rundt århundreskiftet. I 1883 ble det åpnet dampskipsrute mellom Trondheim og Hammerfest. I 1853 ble rutefartens forlenger til Vadsø, Vardø og Kirkenes. Fra 1868 begynte fylkets egne foretningssmenn å drive lokale rutefart, først på Varangerfjorden og senere på de andre fjordene i fylket. I 1893 ble Hurtigruten satt i drift fra Bergen opp til Kirkenes.

Alle steder ved kysten var ganske tilgjengelige med båt, men folk måtte jo også ta seg fram i innlandet. Det som var veger i fylket var små lokale vegbiter, vanligvis til kirken, til skolen og til dampskipspedisjonen. Vedlikeholdet ble ikke bundet sammen, men det fantes en bit her og en bit der. Om sommeren foregikk ferdselen til fots, med hest eller båt på elvene. Om vinteren kunne man leie seg rein med "vappus" (reinkjøret) og pulk. Turen over Finnmarksvidda tok vanligvis flere dager. Reisende hadde dessuten muligheten til å overnatte i fjellstuer under reisen. Omkring 1860 ble det vanlig å bygge fjellstuer med midler fra Finnmark Brændeveiansatfgiftskasse. Samer på veg til og fra sine kirker og samlingssteder i Polmak, Karasjøk og Kautokino fikk etter hvert sine fjellstuer. På 1890-tallet foretok staten vedlikeholdet av 12 fjellstuer i Finnmark i tillegg til fjellstuer på strekning Alta - Kautokino og Alta - Karasjøk.

Utover århundreskiftet begynte myndighetene å få en forens betydningsfull rolle den økonomiske og samfunnsmessige utviklingen. Den aller første veg for statens regning ble bygd langs den gamle flyttevegen fra Vadsø til Nyborg og videre til Seida i Tana på 1890-tallet. Der ble det senere opprettet en fergeroforbindelse med en fast fergemann. Så fortsatte vegen på vestsiden av Tanaelva til Langnes og Gullholmen. I 1896 hadde innbyggerne i Hammerfest ved frivillig arbeid bygd veg fra byen til Jansvannet. I 1897 søkte Hammerfest herred Stortinget om beløp til "en god gangvei, framkommelig med hest og vogn fra Hammerfest by til Akkerfjord", men fikk ikke noe statsbidrag før 1915 - 1916. I 1908 ble vegen ferdig over Altid mellom Langfjordbotn og Øksfjord, vegstykket som Kongen brukte under sitt Finnmarksbesøk samme år.

Vegvesenet i Finnmark opprettet i Hammerfest

I 1864 ble vegdirektoratet opprettet med sin første vegdirektør. En vegbestyrer ble ansatt til å lede arbeidet ved statens vegvesen i hvert fylke. I 1907 ble ingeniør Arthur Rode ansatt som bestyrer for statens vegbygging i Finnmark. Fylkesvegen ble fortsatt styrt av fylkesmennene med assistanse av veginspektører (fylkesvegmaster) og lensmennene.

I et tillegg til vegloven av 1851 (i 1893) ble det bestemt å innføre felles styring av statens og fylkets Vegvesen. Det ble fastsatt at det skulle være en vegsjef (fylkesingeniør) i hvert fylke. Staten skulle dekke 2/3 av hans lønn, fylket resten. Av fylkene var Finnmark sist ute med å opprette en slik fylkesstyre. I 1914 ble vegbestyrer Rode utnevnt til fylkesingeniør, og det første vegkontor i Finnmark ble etablert i Hammerfest.

Administrasjonen ved Hammerfestkontoret var svært beskjeden. Det var vanskelig å få arbeidskraft både til kontoret og anleggsdrift til Finnmark. Vegsjef Rode jobbet i mange år alene på kontoret sammen med kontorstuen Julius Wilhelm Tangerud som var den første vegkontoristen for Vegvesenet i Finnmark.

I løpet av de første årene etter at vegkontoret åpnet, ble det litt mer fart i vegbyggingen i Finnmark, til tross for manglende ressurser. Spesielt ble det satset på å bygge kjørbare vegger til fiskereværene.

Nødsarbeid og anleggsliv

Vegkontorets tid i Hammerfest ble kortvarig. I 1920 ble vegkontoret flyttet til fylkesenteret Vadsø. Vegadministrasjonen ble etablert i en gammel villa i Hvitendalgate og besto av seks personer; vegsjef Knut Fjoldal, avdelingsingeniør for vest-Finnmark Harald Hofseth, avdelingsingeniør før øst-Finnmark Jacob N. Matzow, veginspektør Julius W. Tangerud og Ole Finseth samt tekniker Sigurd Rian. Litt senere ble det ansatt to ekstrajansetter, Johan Melby og Peder Mikkelson, og en kontorist Caroline John Lebesby.

Vadsøkontorets første tiltak var preget av intens vegbyggingstiltaksarbeid. Den store arbeidsløsheten på 1920 - 30-tallet førte til mange "nydanlegg". I 1921, et av de største nødsårene, hadde Vegvesenet satt i gang vegbyggingarbeid i nesten hver eneste kommune. I 1925 fikk Vegvesenet oppgaven med å skaffe arbeid til fem hundre arbeidere som ble arbeidsløse da S/S Sjøvaranger gikk konkurs. Bl.a. ble vegene mellom Kirkenes og Varangerbotn og Smørfjord-Kokelv bygget av disse nødsarbeiderne.

Ingeniører og teknikere gjorde planarbeidet og hadde øverste ledelse på veglaget. De reiste fra anlegg til anlegg for å stikke ut trasen, tegne profiler, be-

regne akkordgrunnlaget og inngå kontrakter. Oppsynsmennene hadde den daglige ledelsen på veglaget. Basen var oppsatt av utvalgte paningsbrøder og kledd med jord utepå. I hver brakke bodde det arbeidslag med kokk, som arbeiderne hadde ansatt selv. Matutgiftene og kokkens lønn ble fordelt på arbeidslaget. I arbeidslaget var det gjennomført en sterk rangordning med mange daglige oppgaver. Basen sto øverst i brakkehierarkiet. I Finnmark var skikken at dis-

set under sine reiser bodde hos oppsynsmenn mot betaling.

Del II kommer i neste utgave av Reflexen

Kilde: "Statens vegvesen Finnmark, Arkivkatalog 1944 - 1970, Statsarkivet i Tromsø 1999"

småplukk -småplukk -småplukk -småpl

Nytt telefonsystem: VIP-nett innført



Etatsledelsen har iverksatt et telefonsystem for Statens vegvesen. I Finnmark ble prosjektet gjennomført i mai og juni. Målsætningen med prosjektet er å innføre et såkalt VIP-nett for hele Statens vegvesen.

Et VIP-nett medfører at alle Statens vegvesens kontor/stasjoner koples sammen i et logisk "telefonnett", alle telefoner tildeles et 5-sifret internumnummer. Dette erstatter nåværende internumnummer på 2 eller 3 siffer. Statens vegvesen vil få 30-50% rabatt på samtaler mellom etatens lokasjoner. Når man ringer andre stasjon/kontor i Statens vegvesen skal man benytte det 5 sifrede internumnummer. Hvis man ikke benytter dette nummer vil man heller ikke få rabatt på tillegskritterne.

Såmøtte av innføringen av VIP-nettet vil enkelte måtte bytte telefonnummer. De gamle numrene vil bli viderekoplet til det nye hovednumret (sentralbordet).

Informasjonstjenesten i Vegdirektoratet vil i samarbeid med informasjonstjenesten i fylkene gjennomføre en større informasjonskampanje i media når alle fylker er lagt om til VIP-nett. Dette vil skje i slutten av 1999.

Følgende kontor/stasjoner har byttet telefonnummer:

	Nytt nr.
Vegkontoret	78 94 16 00
Alta trafikkstasjon	78 44 49 50
Alta vegstasjon	78 44 24 60
Hammerfest trafikkstasjon	78 42 60 30
Kirkenes veg- og trafikkstasjon	78 97 79 10
Lakselv veg- og trafikkstasjon	78 46 53 00

Ved intern ringning mellom enhetene brukes de fem siste sifrene i telefon nr. Eks. Vegkontoret: 41 600

Gratis buss ble suksess

Den belgiske byen Hasselt med ca. 68.000 innbyggere stod i 1996 overfor det tradisjonelle problemet med overfylte motorveger. De to firefelts ringveger rundt byen tok ikke unna all trafikken og man begynte å snakke om å bygge en tredje ringveg.

Den nyalvalte borgermesteren i byen var imidlertid ikke udeelt positiv til forslaget og tok i stedet et initiativ overfor busselskapet "De Lijn" for å få handlet fram en ordning som ville gi innbyggere i Hasselt gratis busstransport. Partene kom til enighet, og det oppsto den såkalte "Hasseltmodellen".

Det ble ikke bygget noen ny motorringveg, i stedet kom gratisbusse. Ordningen ble en enorm trafikk- og miljømessig suksess. Den reduserte biltrafikken som ble konsekvensen av gratisstransporten gjorde at den indre ringvegen kunne bygges om til en grønn boulevard. Ordningen koster den belgiske byen 25 millioner franc i året.



REFLEXEN - NR 2 - 1999

19

www.vegvesen.no/finnmark

Statens vegvesen Finnmark på internett

Tirsdag 25. mai 1999 ble internett-sidene til Statens vegvesen Finnmark publisert.

- Stadig flere mennesker har i dag tilgang til internett, enten via jobben eller privat. Gjennom vår satsning med egne internett-sider ønsker vi å nå denne gruppen med aktuell informasjon, sier ansvarlig redaktør for Statens vegvesen Finnmarks internett-sider Ken I. Friskilte.

På sidene vil du bl.a. kunne finne nyheter, en fyldig presentasjon av Fatima-prosjektet, informasjon om Nordkynvegen, om prøveprosjektet med ulykkeskommissjon i Sør-Varanger, om seks åringer på skoleveg, periodisk kjøretøy-

kontroll og om hva som egentlig skjer ved grunnerverv. Etter hvert som sidene bygges ut ønsker vi at dette skal bli en viktig kommunikasjonskanal til våre omgivelse, sier Friskilte

Adressen til Statens vegvesen Finnmarks hjemmesider på internett er: www.vegvesen.no/finnmark

Museale kjøretøy

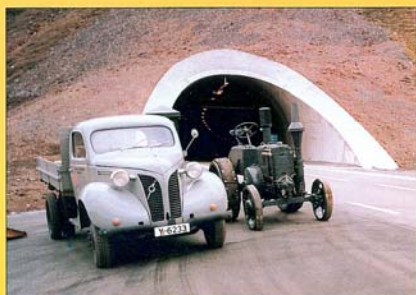
Til åpning av Fatima 15. juni var det planlagt at Vegvesenet skulle stille med to veteranmaskiner. Den museale virksomheten hadde lenge arbeidet med å få en eldre traktor og lastebil ferdig restaurert til den store dagen.

På grunn av uværet som herjet Magerøya den aktuelle dagen ble det planlagte programmet helt lagt om. Dermed falt også kortesen med de to veterankjøretøyene ut.

Maskinene, en Volvo lastebil (1943 modell) og en Lanz Bulldog 25 PS traktor (1941 modell) ble likevel stilt opp på utstilling til glede for alle elskere av slike gamle saker. Det er vår museale virk-

somhet som har funnet og restaurert både lastebilen og traktoren. Arbeidet har funnet sted på verkstedet i Tana.

I tillegg til de to nevnte kjøretøyene er også en Ford Canada lastebil fra 1943 restaurert av den museale virksomheten. Reflexen vil i neste nr. komme tilbake med en fyldigere rapport om de tre ny-restaurerte kjøretøyene



Lastebilen og traktoren er vel fremme ved Fatima-anlegget. Dårlig vær gjorde imidlertid at deltakelsen i den planlagte kortesen måtte avlyses.

20 REFLEXEN - NR 2 - 1999

NYTT•OM•NAVN

Nyttisatte

Nils Eilif Hætta
begynte 1. januar 1999 som avdelingsingeniør ved Vadsø trafikkstasjon.
Ragnar Antonsen
begynte 1. januar 1999 som distriktsleder for Øst-Finnmark trafikkdistrikt.
Ole Edv. Nedredal
begynte 15. april 1999 som distriktsleder for Midt-Finnmark trafikkdistrikt.
Wenche Skorstad
begynte 15. april 1999 ved vegvesens stab - informasjonstjenesten.

Sluttet

Morten Klokkeveen
sluttet 31. desember 1998 som landskapsarkitekt ved planseksjonen, utbyggingsavdelingen.
Egil Hammer
sluttet 28. februar 1999 som avdelingsingeniør ved planseksjonen, utbyggingsavdelingen.
Klaid Robert Schjetne
sluttet 30. juni 1999 som avdelingsingeniør ved planseksjonen, utbyggingsavdelingen.

Pensjonister 1. januar - 30. juni 1999

Harry Einar Olsen fra Rafsbotn. Pensjonist fra 1. mars 1999 (31 års tjenestetid).
Ingrid Pedersen fra Rafsbotn. Pensjonist fra 1. april 1999 (27 års tjenestetid).
Aud Støkle fra Lakselv. Pensjonist fra 1. april 1999 (21 års tjenestetid).
Alfon Holmgren fra Kvalsund. Pensjonist fra 1. mai 1999 (36 års tjenestetid).
Isak Mathisen fra Nesseby. Pensjonist fra 1. juni 1999 (39 års tjenestetid).
Bjørn Reisenen fra Vestre Jakobselv. Pensjonist fra 1. juni 1999 (35 års tjenestetid).

50 års-jubilanter

Odd Harald Pedersen (1. januar 1999)
Hugne G. Hansen (11. januar 1999)
Ellenor Holmgren (12. januar 1999)
Solfriid H. Simonsen (16. januar 1999)
Reidar H. Ravna (20. januar 1999)
Arvid Johansen (29. januar 1999)
Helen Moe (3. mars 1999)
Karl Grindstein (20. mars 1999)
Anne Lise Pedersen (23. april 1999)
Erling M. Pedersen (25. april 1999)
Gunn H. Jakobsen (27. mai 1999)
Karl J. Paulsen (2. juni 1999)

60 års-jubilanter

Hermann Nilsen (9. april 1999)
Steinar K. Nilsen (8. juni 1999)

Kilde: Personalseksjonen



REFLEXEN - NR - 1999

21

Vinnere av billedkonkurransen



Følgende personer var blandt de som visste at bildet over i forrige utgave av Reflexen, var hentet fra Adamsfjord i Lebesby kommune:

1. premie - **Lars Chr. Stav** (førstehjelpspute)
2. premie - **Rune Lien** (caps fra Vegvesenets fritidskolleksjon)
3. premie - **Geir Johnsen** (Reflexens kaffekrus)

De heldige vinnere er tilskrevet.

Om bildet kan vi si at det er tatt fra vegen ved Adams-/Eva-fossen bruer mot nord og det viser Adamsfjorden med den fine Adamsbukta.

Det blir ingen billedkonkurranse i denne utgaven av Reflexen, men redaksjonen lover å komme tilbake til konkurransen i høstutgaven av bedriftsbladet.



22

REFLEXEN - NR 2 - 1999

REFLEXEN - NR 1 - 1999

23