



## På trynet i grøfta

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

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

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

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

## Kråke og høns

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

Det er materialene fra det gamle sentralbordet på vegkontoret som har gjenoppstått som hønselhus. La oss håpe at byggverket og materialvalget har en rent praktisk bakgrunn og ikke er en protest mot vegvesenet.

Kråke søker make heter det jo!  
(Foto: Steinar Sværen)



## Full kontroll

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

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

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

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

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

# Historisk opprydding på Vegsletta



## God Jul og Godt Nytt År



## Noe for FFR?

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

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

Redaktør:  
Steinar Sværen

**Bidragstyttere i dette nummer:**

Knut Busk  
Heming Drage  
John H. Jakobsen  
Bjørn Erik Kroken  
Randi Mona  
Odd Nasvik  
Merete Nerland  
Lars Sagen  
Trond Skorstad  
Hjalmar Steines  
Lisa Sundstrøm

**Redaksjonsråd**

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

**Utgitt av Statens vegvesen**

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

**Trykk og layout**  
Trykkforum Finnmark AS  
9800 VADSØ  
Opplag 1700

**Tips Reflexen**

Telefon 78 95 01 08  
Telefax 78 95 33 52

**Forsidebildet**

Stort bilde: Lars Harald Hofseth og Arne Nikolaisen rydder opp og merker vegvesenets historiske gjenstander som er samlet på Vegsetta (Foto: Steinar Sværen)

Lite bilde: Tørrfossen bru i Alta er den første fargerike bru i Finnmark, men flere kommer. (Foto: Anleggsavdelingen)

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

**Innhold**

Gjenreisingsminne .....	2
Leder: Litt av et år .....	3
Piggfritt i Finnmark .....	4
Rolig Fatima-vinter .....	6
Ny veg i Alta .....	7
Verdens nordligste biltilsynsstasjon .....	8
Historisk opprydding .....	10
Fargerik bru .....	11
Landsomfattende bilkontroll .....	12
Trafikksikkerhet for barnehager .....	13
Masjok bru ødelagt .....	14
Nye miljøvegledere .....	15
Samarbeid med Høgskolen i Narvik .....	16
Renter i Vegdatabanken .....	17
Vandrepokalen til Finnmark .....	18
Personaltyl .....	19
Til slutt .....	20

# Gjenreisingsminne

50 år er gått siden Finnmark ble brent, største del av befolkningen tvangsevakuert og den første del av landet frigjort etter nesten fire og et halvt års okkupasjon. På sin ødeleggende retrett brant ikke de tyske troppene nesten alt av bygninger, men store deler av vegnettet og ikke minst bruene i Finnmark ble ødelagt.

Vegfolk som lurte seg unna evakueringen og ble igjen i Finnmark ble de første gjenreisere av vegene som var ødelagt i tyskernes brente jord og sprengte bruers taktikk. De hadde ikke mye å hjelpe seg med, arbeidet var farefullt, med en konstant angst for miner, men med pågangsmot og improvisasjon fikk de vegnettet i brukbar stand igjen.

## Bokminne

Denne tiden minnes vi om i en bok Statens vegvesen har laget i forbindelse med frigjøringsjubileet. Vegfolk gjorde en formidabel innsats den første fredsvinteren som Bjarne Langseth, tidligere informasjonskonsulent i vegvesenet i Finnmark, beskriver i boka *De første gjenreisere*. Vegfolk i Finnmark høsten 1944 - 8. mai 1945. I boka beskrives en tid hvor det på sett og vis hersket en unntakstilstand, det meste av landet var fortsatt okkupert og det var lang avstand til de øverste styresmaktene.

Boka starter med et historisk riss av Einar Niemi, historieprofessor ved Universitetet i Tromsø. Deretter beskriver Bjarne Langseth forholdene vegvesenets ansatte levde under i arbeidet som ble styrt av okkupasjonsmakten. Under krigen gjorde mange det de kunne for å sabotere og forsinke okkupantenes vegbygging, som først og fremst hadde militære mål. Blant vegvesenets folk var det også flere som var agenter for de allierte og benyttet sin plass i nærheten av den tyske utbyggingen, blant annet i Altaområdet til å spionere og rapportere, om hva som skjedde.

En del av denne

historien er kjent fra vegvesenets tidligere minnebøker fra Finnmark, men den historien færre kjenner er alt det som ble gjort for å få vegnettet og kommunikasjonslinjene i orden igjen etter ødeleggelsene. Den historien er nå samlet mellom to permer og er blitt et flott dokument av en fantastisk innsats i en vanskelig tid.

## Minnesamling

I arbeidet med å samle denne historien har Langseth hatt god hjelp fra Kjell Johnsen på vegkontorets arkiv. Vegvesenets minnesamling som Kjell Hegdalstrand har bygd opp har også vært til god hjelp, og ikke minst har det rikholdige bildearkivet som Godtfred Karlsen samlet vært en kilde å øse av for å finne bilder til den godt illustrerte boken.

Vegvesenet i Finnmark har fått støtte fra Vegdirektoratet til å utgi boka, som ble gitt som gave til kong Harald og alle som var på Regjeringens æresmiddag i Kirkenes under hovedmarkeringen av jubileet 24. oktober.

Steinar Sværen



Bjarne Langseth med boka «De første gjenreisere» som han har skrevet for Statens vegvesen i forbindelse med frigjøringsjubileet i høst. Boka har fått en flott mottakelse.

# Litt av et år!

Året vi legger bak oss har vært et langt, spennende og krevende år for Statens vegvesen. Hard innsats har preget arbeidet, i starten av året med innføringen av Kræsus og et utall rapporter – og slutten av året med en bred og imponerende innsats i arbeidet med formingen av Det nye Vegvesenet i Finnmark. Og da har vi ikke glemt alt det som er gjort ellers i året, med en kjempejobb med innføringen av internkontroll for HMS-arbeidet, vedlikehold av vegnettet og innsatsen på anleggssiden, i biltilsynet og alle andre steder der vegvesenet arbeider. Vi er en stor gjeng som har stått på sammen, og vi har stått han av! Men det betyr ikke at vi kan hvile på våre laurbær.

En ting er det vi har lagt bak oss, noe helt annet er de oppgaver vi står foran. For framtidens vegvesen er det et utrolig viktig arbeid som nå skal gjøres for å skape inn i dette arbeidet med formingen av Det nye Vegvesenet enda bedre kan utnytte kreftene vi har og kan frigjøre krefter for det som er den viktigste oppgaven vår: Best mulig utnyttelse av de midler samfunnet gir oss i oppgave å forvalte til vedlikehold og anlegg på vegnettet i Finnmark. Et av vegdirektørens hovedmål med den omorganiseringen vi holder på med er å få mest mulig veg for pengene.

Den nye produksjonsavdelingen blir vår største avdeling og i stor grad Statens vegvesens ansikt mot omverden. I produksjonsavdelingen skal utedriften samles; anlegg, drift og maskin skal slås sammen til en avdeling. Tre avdelinger som i dag har ulike arbeidsoppgaver og organisasjoner skal gå sammen og bli en enda sterkere og mer fleksibel enhet. Det skal bli en stor og ressurssterk avdeling som blir i stand til å løse de fleste oppgaver.

Prosessen for å få dette til å bli "ett" blir krevende og byr på utfordringer. Men når dette ikke blir noe problem, er det fordi utedriften har lange tradisjoner i å løse de vanskeligste oppgaver, utfordringer og endringer. Derfor blir Statens vegvesen en slagkraftig etat å regne med også i årene som kommer.

Godt nytt år!



Steinar Sværen

# Piggfritt i Finnmark?

–Piggdekk gir mange en falsk trygghet!

Det sier John H. Jakobsen, stasjonssjef i biltilsynet i Hammerfest, storkjører på vegne i Finnmark og selv bruker av piggfrie vinterdekk. Han er i gang med sin tredje sesong på piggfrie vinterdekk og har så langt gode erfaringer med slike dekk, også i Finnmark.

De siste årene har det vært fokusert mye på bruk av piggfrie vinterdekk som et alternativ til piggede dekk. Det er særlig i de store byene i Sør-Norge der det har vært bare vintre og store mengder asfaltstøv i lufta mye har blitt satt inn på å øke bruken av piggfrie dekk for dermed å redusere støvplage-  
ne.

Men også i Finnmark kjører en del bilister på piggfrie dekk og mener at de faktisk har bedre kontroll over bilen og bedre veggrep enn de fleste som kjører med piggede dekk.

## Kjører med hodet

John H. Jakobsen har kjørt med piggfrie dekk i to fulle vintersesonger og er i gang med den tredje. Han mener bruk av piggfrie dekk absolutt har noe for seg i Finnmark. Men det virker ikke som så mange er av samme oppfatning, bare to prosent av vinterdekkssalget i Finnmark er piggfrie dekk.

–Mange som kjører med piggede dekk øker farten slik at den lille ekstra sikkerheten de kanskje har med pigger forsvinner, mener Jakobsen.

–Ja, jeg sier de har "kanskje" en liten ekstra sikkerhet, for på mange slags føre er piggfrie dekk bedre enn piggede dekk og etter ett års bruk er de også bedre på isføre enn like slitte piggede dekk, sier han og legger til at mange som kjører med piggede dekk derfor tror de har bedre kontroll enn de faktisk har.

Jakobsen får støtte fra Aage Kvalness, bildekkforhandler i Hammerfest. Også han kjører piggfritt og har gode erfaringer.

–Men på blaut is har jeg hatt problemer, forteller han. Men de to er enige om at selv i Hammerfest der været



Aage Kvalness (t.v.) og John H. Jakobsen kjører begge piggfritt i Finnmark og er godt fornøyd med det for egen del. –Piggdekk gir ofte en falsk trygghet. Piggfrie dekk er dessuten like gode eller bedre enn piggede dekk på nesten all slags føre, sier de. (Foto: B.E. Reinertsen, Finnmark Dagblad)

ustanselig skifter mellom mildvær og frost, lar det seg gjøre. Men det krever at brytning og strøring er skikkelig, ellers blir vanskelig å komme fram – enten du kjører med pigger eller ei.

## Kjører med hodet

Jakobsen og Kvalness tror en blir en bedre bilist av å kjøre med piggfrie dekk, det kreves nemlig at du kjører med innsiden av hodet.

–Kjører du under vekslende føreforhold må du være bevisst på kjøremåten din. Med piggfrie dekk kjører du roligere og forsiktigere, noe du også burde gjort hvis du kjørte med piggede dekk, understreker de.

En annen fordel, som også er viktig for de som kjører mye, er komforten i

bilen. Med piggfrie dekk synker støynivået og susingen fra dekkene betydelig og det blir mer behagelig å sitte i bilen, mener de.

## Tør ikke anbefale piggfritt

Til tross for all denne rosende omtalen sier Aage Kvalness, som lever av å selge bildekk, likevel at han ikke vil anbefale sine kunder å kjøpe piggfrie dekk.

–Skjer det et uhell eller en ulykke med en bil som har piggfrie dekk etter min anbefaling vil jeg få "skylden". Det skjer selvfølgelig ikke om jeg anbefaler piggede dekk på en bil, men slik er det bare, sukker han.

## Trenger også piggede

På landsbasis regner Vegdirektoratet

## Stor vinterdekkundersøkelse:

# Hva er best – pigger eller piggfritt

En storstilt undersøkelse av om det er forskjell i ulykkesrisiko, framkommelighet og kjøreatferd mellom bruk av piggfrie vinterdekk og piggede dekk er i full gang. Transportøkonomisk institutt (TØI), som skal gjøre undersøkelsen på oppdrag fra Statens vegvesen, regnet med at det skulle være 26.000 bilister med på undersøkelsen. Fram til nå ligger tallet på påmeldte langt under dette. Deltakerne verves gjennom dekkforhandlere, og i Finnmark er det fram til i dag bare ni forhandlere som har meldt seg til å være med på å verve deltakere.

–Vi har enda ikke oversikt over hvor mange deltakere vi får på hele undersøkelsen, men det ligger nok godt under målet på 26.000, sier forsker Stein Fosser ved TØI. Den første tilbakemeldingen fra forhandlerne får han 1. desember, men de foreløpige tilbakemeldingene tyder på at det kan bli langt i fra det ambisiøse målet.

–Vi har beregnet deltakertallet ut i fra ulykkestallene i trafikken og må ha så mange med for å kunne si noe sikkert om forskjellene mellom piggfritt og dekk med pigger. Blir det færre deltakere får vi likevel resultater fra undersøkelsen, men de blir langt mer usikre, sier Fosser.

## Få fra nord

Fosser forteller at TØI har fått tilbakemeldinger fra Nord-Norge om at forhandlere og bilister ikke har noen særlig tro på piggfrie dekk og at mange derfor ikke vil delta på undersøkelsen. Derfor er Fosser ikke overrasket over at det ikke er

flere enn ni forhandlere i Finnmark som deltar, og han regner heller ikke med så mange deltakere fra nord i undersøkelsen.

Mange kvier seg dessuten for å delta fordi de ikke selv får velge om de skal kjøre med eller uten piggede dekk, bare dekkmerke er opp til hver enkelt.

–Slik må vi gjøre for å få et tilfeldig utvalg brukere med hver av dekktypene, og full bredde blant deltakerne i kjøremåte og atferd, forteller Fosser.

Alle som deltar i undersøkelsen som var planlagt å gå over tre år er med i trekningen av 13 gavekort på 8.000 kroner på sydenreiser hvert år, og Stein Fosser innrømmer at sjansene for å vinne reiser nok er større enn TØI hadde beregnet da undersøkelsen ble planlagt, men understreker at det er mulig å melde seg på helt fram til 1. februar '95.

## Delundersøkelse

Den store vinterdekkundersøkelsen inngår i et større prosjekt der flere forhold rundt friksjon på veien undersøkes. Dette prosjektet går over to år og undersøker blant annet vegdekkets overflatebehandling i tillegg til bildekkenes egenskaper.

–Vinterdekkundersøkelsen er en del av dette prosjektet, forteller avdelingsingeniør Reidar H. Svendsen på Trafikant- og kjøretøyavdelingen i Vegdirektoratet. Etter hans mening kan det spøke for full gjennomføring av dekkundersøkelsen dersom det blir få deltakere.

–For å få gode nok resultater er vi avhengige av stor oppslutning på denne undersøkelsen og må derfor vurdere om vi skal fullføre den gjennom tre år som planlagt hvis det blir dårlig deltakelse, sier Svendsen.

Steinar Svøren

med at i underkant av 20 prosent av privatbilparken kjører med piggfrie dekk. Deres ubeskjedne mål er å komme opp i en ideell fordeling mellom dekktypene på halvparten av hver. På isføre er det nemlig slik at piggdekkbilistene hjelper de piggfrie fram ved at piggene på dekkene river opp isen slik at de piggfrie dekkene får godt nok feste på isen.

For Statens vegvesen vil det også ha en stor økonomisk betydning dersom flere kjører piggfritt. Piggede dekk på bar veg river opp asfalt i stedet for is, og hvert år forsvinner millioner av asfaltkroner ut i luften som støv. I storbyene fører det til forurensning og astmaplager, et problem som ikke er registrert i Finnmark som følge av biltrafikken, men vinterstid i Alta kan det røyne hardt på, og vi kan få oppleve slike problemer også i finnmarkstrafikken.

Steinar Svøren

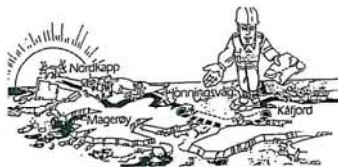
## Mye asfaltstøv fra piggede dekk

Hvert år slites det bort 300.000 tonn asfalt i Norge. Det tilsvarer 50.000 lastebillass asfalt. Det er en klar sammenheng mellom mengden av asfaltstøv og piggedekksongen. Fra november til april slites det mest, og aller verst er det når asfalten er tørr, skriver NTB

Sintef i Trondheim har nå lagt fram en rapport som forteller hva luften inneholder i byene der konsentrasjonen av asfaltstøv er størst. Det er ikke funnet enkeltkomponenter som peker seg ut som direkte helsefarlige, men summen av enkeltkomponentene, kombinert med eksponering kan være betenkelig, i følge Sintef.

I asfaltstøvet er det målt innholdet av tungmetaller, sot, bergarter, finhetsgraden i partiklene og ulike grader av forurensning i grovere og finere partikler. Forskningsleder Tom Myran opplyser at det er 15-20 ganger så mye asfaltstøv i luften om vinteren som om sommeren. Om sommeren dominerer eksospartikler i prøvene som er tatt. Han mener derfor det er et viktig middel for å motvirke asfaltstøv å få ned bruken av piggede dekk.

# Rolig vinter på Fatima



Vegen fra Storbukt til tunnelen går mellom tankene i anlegget til oljeselskapet Esso. Det skal sprenges like i nærheten, og det arbeides derfor med sprengningsplaner og ladeplaner slik at ikke tankene skal skades.

## Men vinden på Magerøya kan få betydning for bru-konstruksjonen

I slutten av november flyttet det meste av arbeidsstyrken på Fatima-anlegget fra Kåfjord til Honningsvåg. Arbeidet er trappet kraftig ned nå i vinterseksjonen, og bare 12-15 mann ble med på flyttelasstet til anleggsleiren i Skipsfjorden. I Honningsvåg har anleggsledelsen flyttet inn i nye kontorlokaler hos StorFi i Storbukt.

På fastlandssiden i Kåfjord er brua over Kåfjordelva nesten ferdig. I løpet av vinteren gjenstår en del masstransport til vegen som går fram til påhuggsområdet på den undersjøiske tunnelen i Vesterpollen.

Vanligvis er det tøffe vinterforhold på Magerøya. Det gjør at ambisjonsnivået for vinterdrifta ligger forholdsvis lavt. I vinter skal det bare gjøres en del fjellsprengning på vegen fra Storbukt til inngangspartiet på tunnelen gjennom Honningsvåg fjellet. I Kobbhollet er det satt i gang knusing av pukkmasser til forsterkningslaget på vegen mellom Kåfjord og Vesterpollen.

På vegkontoret arbeides det for fullt

med å klargjøre og få godkjenning for anbudsdokumentene for den undersjøiske tunnelen.

### Forsiktig sprengning

Like ved veglinja på denne strekningen ligger oljeselskapet Essos tankanlegg og Havariseretret. Her skal det i vinter sprenges bort en del fjell fra veglinja, men på grunn av de "følsomme" naboene arbeides det nå med sprengnings- og ladeplaner slik at en ikke skal risikere skader på tankene som er fulle av drivstoff eller bygninger og utstyr på Havariseretret.

—Før sprengningene starter skal vi også montere rystelsesmålere, både på Havariseretret og tankanlegget, slik at rystelsene kan måles for hver salve som skytes, forteller prosjektleder Kåre Furstrand.

—Dermed kan vi justere salvene om det blir nødvendig. Vi kan ikke risikere noe med slike naboer, sier Furstrand.

### Bru i vinden

Magerøya er et av landets mest værharde steder, viser en rapport fra Meteorologisk institutt. I følge denne rapporten er Magerøya det stedet i lan-

det som har den sterkeste vinden av alle instituttets målestasjoner. Meteorologene forventer et såkalt 50-års vindkast på Honningsvåg lufthavn på 65 meter i sekundet, det vil si 234 kilometer i timen!

—Vind av en slik kraft kan få betydning for dimensjoneringen av Kobbhollet bru, forteller overingeniør Tor Kildal på bruseksjonen.

Brua er i dag konstruert slik at den skal tåle 60 meter i sekundet i overbygningen av brua og 55 meter i sekundet i brufundamentet, som er pøler som skal stå på 30 meter dypt vann.

—For å finne ut hvordan vindforholdene er på Veidnes der brua skal komme i land på Magerøya har vi derfor engasjert et konsulentfirma for å måle vindstyrken i området, forteller Kildal.

Like ved festet for brua på Magerøysiden er det satt opp en vindmåler og innen 1. april skal målingene være avsluttet. Rapporten om vindstyrken etter vinterstormene vil gi grunnlag for endelig dimensjonering av brua slik at den kan stå i mot vinden.

Steinar Sværen og Bjørn Erik Kroken



Mange hadde møtt opp for å være med på åpningen av vegen mellom Salkobekken og Gakori 2. november, selv om de fleste satt i bilene og ventet på å få kjøre på nyvegen og ikke var så opptatt av selve snorklippingen. (Foto: Anleggsavdelingen)

## Bossekop - Salkobekken: FINNMARKS MEST MODERNE VEGANLEGG

Vegsjef Geir Johnsen klippet snoren og de første bilistene som prøvde den nye vegen ble ønsket velkommen med roser da den nye riksveg 93 fra Gakori til Salkobekken i Alta åpnet 2. november. Under åpningen fortalte vegsjefen om da han for 24 år siden var på befaring i området for å se på en alternativ trasé for riksvegen inn mot Bossekop-krysset. Nå er vegen endelig ferdig og klar til å ta i mot trafikken.

2,6 kilometer ny veg mellom Bossekop og Salkobekken er det bygget. På strekningen er det tre underganger for gående og syklende, og en stor kulvert der vegen er lagt under europavegen. I tillegg til den nye vegen er også sykkelvegen langs E6 utvidet slik at den nå går på begge sider av vegen. Den nye vegen går delvis gjennom boligområder og det skal derfor settes opp 400 meter med støyskjermer. Anlegget, som skal avlaste trafikken gjennom

Bossekop og gjøre det lettere å komme ut på E6 fra riksvegen, var kalkulert til 45 millioner kroner.

### Halvannet års arbeid

Arbeidet på parsellen Bossekop - Salkobekken startet i mai i fjor og det har vært jobbet ihrdig for å få vegen klar til åpningen. 44,3 millioner kroner har vegen kostet og enda gjenstår en del arbeid med støyskjermer mellom vegen og de nærmeste naboene, og

beplantning av grøftkantene slik at det skal bli ordentlig rundt vegen.

### Festmiddag

Etter vegåpningen var det en beskjeden festmiddag på SAS-hotellet i Alta for de som har vært med på arbeidet med vegen. Alle på middagen fikk hver sin røde rose som takk for innsatsen, og anleggsleder Torbjørn Johansen takket alle som hadde vært med på å gjøre arbeidet mulig.



Etter åpningen var det middag på SAS Alta hotell der alle som hadde vært med og gjort en innsats fikk hver sin røde rose som takk for oppmerksomheten. (Foto: Anleggsavdelingen)

# Duften

## av vafler langt mot nord

Verdens nordligste biltilsynsstasjon ligger selvfølgelig i Hammerfest, verdens nordligste by. Det er en liten stasjon, men den dekker et stort distrikt.

Hammerfest er et forblåst sted og når biltilsynet er på utekontroll må de rett som det er måle krefter med værgudene. Vinterstid kan det gå greit å reise ut en dag i fint vær, men været kan endre seg raskt og det er ikke sikkert at turen tilbake kan gå samme dag på grunn av det harde været. De som arbeider på stasjonen trives i vinden, som de mener kan være med å minne en hvor lite en er når en er ute og vinden virkelig tar tak.

Skal du på besøk til stasjonen er det viktig å gi beskjed, helst dagen før. Da kan du nemlig få smake stasjonens spesialitet: hjemmelagde vafler. Det er et av kvalifikasjonskravene for nyansatte

at de kan lage vaffelrøre og steke vafler, og stasjonssjef John H. Jakobsen står hardt på det kravet. Med de nydeligste vafler smelter selv de hardeste hjerter, og Jakobsen innrømmer at det er et ledd i taktikken når det kommer besøk å "smøre" dem med vafler slik at stasjonssjefen kanskje kan få det som han vil.



Vaffelelskerne på biltilsynsstasjonen i Hammerfest: (f.v.) Magne Svendsen, Margit Løken, Gunnlaug Skoglund, Annbjørg L. Sjørnsen og John H. Jakobsen. Per Arne Holten og Roar Olsen var ikke til stede da bildet ble tatt. (Foto: Steinar Svøren)

### Utadvendt

Arbeidet på biltilsynsstasjonene er utadvendt, med en bred publikumskontakt. I Hammerfest er kontakten utad høyt prioritert, mye takket være en høy profil fra stasjonssjefen. Det er en god kontakt med de lokale mediene, Finnmark Dagblad, Radio Hammerfest og TV Hammerfest. I avisen har Jakobsen med ujevne mellomrom sin egen spalte og både nœrradio og nœr-TV har jevnlig rapporter og nyhetsinnslag fra biltilsynet.

Når biltilsynet møter publikum ute

på veien er det ofte sammen med den lokale UP-patruljen som biltilsynet arbeider mye sammen med. Samarbeidet fungerer også godt med det lokale politiet og lensmennene i distriktet.

### Utfordringer

Det siste året har det vært mange utfordringer på en slik liten stasjon som har krevd innsatsvilje og omstillingsevne. Det gikk hardt for seg da "alle" i fjor høst skulle fornye førerkortet.

Organisasjonsmessig har det også skjedd en del, innføring av Krøsus, det nye økonomistyringssystemet i vegvesenet bare ett stikkord, i tillegg kommer det pågående arbeidet med omorganiseringen av Statens vegvesen, innføring av nye førerprøver og EØS-kontrollene som har startet opp.

EØS-kontrollene har egentlig så vidt begynt, forteller stasjonssjef John H. Jakobsen og inspektør Magne Svendsen. Da Reflexen var på besøk på stasjonen i begynnelsen av november regnte de med at det hadde vært et 30-talls slike kontroller. I biltilsynsområdet er det nylig kommet et verksted som konkurrerer med biltilsynet om disse jobbene og flere verksteder sitter på gjerdet og vurderer om de skal gå inn på de tunge investeringene som er nødvendige for å kunne drive slik kontroll.

Vi vet det er flere konkurrenter på gang. Nå er grunnlaget for mange lite. Fra 1998, når også privatbilene skal inn på slike kontroller, øker kundegrunnlaget og det kan bli flere som får bremseprøver og fullt utstyr, mener de to.

I dag er det tunge kjøretøy, drosjer og ambulanser som må inn til disse kontrollene, men flere kommer til etter hvert. I dagens biltilsynsområde er det mellom 10.000 og 11.000 registrerte kjøretøy, så det blir en del kunder å konkurrere om i det store området. I dag har biltilsynet i tillegg til stasjonen i Hammerfest plasser for halkontroller i Hasvik og Breivikbotn på Sørøya, Måsøy i Havøysund og i Honningsvåg.

I Honningsvåg er det også bremseprøver slik at det kan utføres EØS-kontroller, men bremseprøven er ikke overbygd. Store kjøretøy kontrollerer biltilsynet i dag i lånte lokaler hos FFR. I Honningsvåg arrangeres det også førerprøver, og biltilsynet innreder nå nye lokaler i Honningsvåg sammen med driftsavdelingen.

### Det nye vegvesenet

Selv om de på stasjonen i Hammerfest er innstilt på å sette alle kluter til for å få til omorganiseringen til Det nye Vegvesenet, er det også en viss skepsis til endringene.

Det er spennende det som skal skje,



Været kan være hardt i Hammerfestområdet, men det hindrer ikke biltilsynet i å dra ut på kontroll. Denne kontrollen er imidlertid like utenfor stasjonen, så det er ikke lang veg hvis Magne Svendsen vil varme seg litt. (Foto: John H. Jakobsen)

mener stasjonssjefen, selv om han ikke er helt overbevist om at det går den rette veien.

Biltilsynet er godt kjent blant publikum, og jeg er spent på hvordan de vil ta i mot endringene. Jeg kommer nok til å savne det gamle biltilsynet, men jeg håper endringene vil gi enda bedre service for publikum. Et bredere fagmiljø i de nye distriktene vil være en styrke, kanskje vi blir et trafiktilsyn i stedet for biltilsyn. Uansett er spenningen stor foran det som nå skjer, mener Jakobsen.

### Arbeidsdeling

I skranken er det tre kvinner som styrer butikken. Annbjørg Lilleng Sjørnsen, Margit Løkken og Gunnlaug Skoglund trives med de små forholdene. Det er trivelig på en liten arbeidsplass når man blir gode venner i et godt miljø, mener de.

Arbeidet deler de mellom seg, alle skal kunne gjøre alle arbeidsoppgavene.

Siden vi er få kan vi ikke

spesialisere oss for mye. Er en borte, enten det er ferie eller sykdom må en annen kunne steppe inn i hennes oppgaver, sier Annbjørg L. Sjørnsen.

Hun har lengst fartstid i biltilsynet, men "leder" bare med noen måneder på Margit Løken. De har vært med fra begynnelsen med å bygge opp stasjonen i Hammerfest, som åpnet i 1981. I det selskapet er Gunnlaug Skoglund rene førstereisfarersken. Hun begynte i august i år og er engasjert ut 1995.

Steinar Svøren



Det fins ikke dårlig vær.... (Foto: John H. Jakobsen)

# Historisk opprydning

I kjelleren på Vegsletta har det de siste årene blitt samlet mange flotte gamle gjenstander som har eller kan få historisk verdi. På gulvet innenfor døren lå dette verdifulle materialet nærmest i hauger før Lars Harald Hofseth og Arne Nikolaisen, to av vegvesenets spreke pensjonister startet opprydningsarbeidet. Etter at de nå har registrert mer enn 360 gjenstander og lagt alt inn i reoler begynner det å se bra ut, men fortsatt gjenstår mye.

–Vi har ikke vært med å bruke de eldste tingene som står her, forteller Hofseth og Nikolaisen.

–Men jeg kan huske at flere av de eldste tingene var i bruk før jeg begynte i Statens vegvesen, legger Lars Harald Hofseth til.

De to har tatt vinterferie nå, det er for kaldt å holde på i en kjeller uten varme midt på vinteren. Til våren regner de med å fortsette arbeidet i kjelleren, og det har også vært snakk om å hente en del gjenstander som nå ligger lagret i Talvik slik at alt blir registrert og tatt vare på. Alle gjenstandene har gått igjennom er sortert, merket og registrert. Hver gjenstand skal få sitt registerkort med bilde og alle kjente opplysninger.

## Ikke museum

–Det er ikke noe museum vi lager til her på Vegsletta, men et lager for gammelt materiell, understreker de to. Det meste som ligger lagret er gammelt anleggsmateriell. Det er mye håndred-



Lars Harald Hofseth (t.v.) og Arne Nikolaisen er vegvesenets historiske ryddehjelp. De har startet ryddearbeidet i kjelleren på Vegsletta i Vadsø og merker og registrerer alle de gamle tingene som var samlet der. Her viser de fram en gammel bilvekt, et helt puslespill å sette sammen, men kanskje like godt i dag som for 50 år siden.

skaper og slikt som ble brukt på 20- og 30-tallet, forteller de.

–Men her er også andre ting fra andre deler av virksomheten, legger de til.

Som eksempel tar de fram en vekt fra de tidlige vektkontrollene. Det tar litt tid å sette vekten sammen, med vektarmer og lodd, men den ser ut til å virke like godt i dag som for 50 år siden. Den tar bare litt lengre tid å sette opp enn dagens materiell som biltilsynet bruker.

Biltilsynet var ikke en del av Statens vegvesen mens denne var i bruk, men den må jo tas vare på, så flott som den er. Hofseth og Nikolaisen forklarer hvordan vekten virket, bilen ble kjørt opp på vekte med et hjul om gangen og veid. Inntil 3 tonn kunne den måle.

## Caterpillar 1934

En gammel Caterpillar fra 1934 har også fått plass i kjelleren. Den er i god stand etter at den ble restaurert i Alta og brukt under vegvesenets 125-års jubileum i 1989. Den var en ren trekkmaskin og erstattet hesten som hadde vært trekkdyr ved veg-

leggene. Den første bulldoseren kom til Finnmark i 1939, men er dessverre ikke tatt vare på.

## Seint i gang

–Vi kom nok i gang med dette vernearbeidet i seineste laget, sier Arne Nikolaisen.

–Mye verdifulle er nok gått tapt ved at det bare stod og forfalt. Hadde vi kommet i gang fem til ti år tidligere kunne vi kanskje ha tatt vare på enda mer enn vi nå har klart, sier han.

Nikolaisen forteller at han flere ganger har fått høre det når han har vært rundt i fylket på jakt etter gamle gjenstander at han kommer alt for seint.

–Men vi må også ta vare på en del av våre nyere ting, det kan være historie i morgen, mener han.

## Holder kontakten

Både Lars Harald Hofseth og Arne Nikolaisen trives med pensjonisttilværelsen. Likevel setter de stor pris på ekstrajobben med opprydning og registrering av gamle gjenstander.

–Det er fint å ha noe å holde på med, selv om vi bare har jobbet halv dag – fire dager i uken, mener de.

–Også er det flott å holde kontakten med vegvesenet og gamle kolleger, sier de historiske opprydderne.

**Steinar Sværen**



Det viser igjen med en klar blå farge på brubjelkene på Tørrfossen bru i Alta. (Foto: Anleggsavdelingen)

# FARGERIK BRU

*Tørrfossen bru på gang- og sykkelvegen ved E6 litt nord for Alta tettsted er blitt en fargeklatt langs vegnettet. Det er den første bruene i Finnmark som er fargelagt med en sterk klar farge. Den tradisjonelle brumalingen er lagt bort, og i stedet er Tørrfossen bru malt blå.*

Den første bruene det ble vurdert å fargelegge var Samelandsbrua i Tanadalen, men siden det var det finske broalternativet som vant anbudskonkurransen ble det ikke aktuelt den gang. Tørrfossen bru ble da valgt som den første bruene, men flere bruer vil med tiden også bli fargelagt.

## Lett synlig

Det er stålbelegget i brufundamentet som er malt i blått.

–En av grunnene til at denne bruene ble valgt var at den ligger lett synlig for trafikken som går på E6 like ved, slik at flest mulig skal få se hvor flott det blir,

forteller Tor Kildal, overingeniør på bruseksjonen på vegkontoret. Han forteller at bruseksjonen nå vurderer fargevalg for Kobbholet bru på Fatima-



Fra monteringsarbeidet på Tørrfossen bru. Med tiden vil det bli vanlig med farger som skal være med å framheve bruens identitet og estetikk. (Foto: Anleggsavdelingen)

anlegget der det skal legges stor vekt på det estetiske ved brua og ikke minst på fargevalget.

–Vi vurderer flere forskjellige løsninger og er svært spent på hvordan det blir, forteller Kildal.

–Avgjørelsen om hvordan fargene blir på Kobbholet bru skal vi ta i løpet av vinteren og våren, og jeg er spent på hvordan det vil bli, sier han.

## Vanligere

Med tiden vil det bli mye vanligere og male bruene i egne farger. Fargene er med på å framheve det søregne i bruestetikken. Å male bruene i andre farger enn den vanlige grå brumalingen er heller ikke noe særlig dyrere enn vanlig maling.

–På Tørrfossen bru ble det 27.000 kroner dyrere å male den i blått enn det ville blitt ellers. Men det skyldes at den nye fargen kom som tilleggsarbeid på et sent tidspunkt i arbeidet og at det ble små kvanta maling, forteller overingeniør Tor Kildal.

**Steinar Sværen**



Denne Caterpillaren fra 1934 gjorde jobben for hestene og var et rent trekkredskap. Foran ser vi en gammel trillebårform som ble brukt til å montere trillebårene.

# God bilpark i Finnmark

For første gang er det gjennomført landsomfattende tekniske kontroller og kontroll av kjøretøy og hviletid. Det er EØS-avtalen som har ført til at biltilsynet nå to ganger i året skal samordne krefter og slå til for fullt fra landsende til landsende. I høst ble det derfor avholdt to kontroll dager, torsdag 6. oktober var det tekniske kontroller, mens kjøretøy- og hviletidsbestemmelserne og sikring av last ble kontrollert 23. november. Alle biltilsynsstasjonene i Finnmark var på veien og deltok i kontrollene.



Tor Wikan på teknisk kontroll i Kirkenes. 88 kjøretøy ble kontrollert i løpet av dagen og nøyaktig 25 prosent eller 22 kjøretøy hadde en eller annen feil. (Foto: Odd Nasvik)

Med det høst- og vinter været vi kan ha i Finnmark var ikke fornøyelsen like stor på alle kontrollstedene. I Hammerfest blåste og snødde det så det nesten var umulig å kontrollere de få bilene som var ute. I løpet av de fem timene kontrollen skulle være ble det derfor bare kontrollert 33 kjøretøy, et beskjedent tall til den stasjonen å være. I Alta var været bedre, og med innsatsen der kom tallet på kontrollerte biler i Finnmark omtrent opp på gjennomsnittet for fylkene i resten av landet.

## Bra i Finnmark

Kontrollen viste at i underkant av fjerde av de 401 kontrollerte kjøretøyene hadde små eller store tekniske feil. Dette er godt under landsgjennomsnittet kontroll dagen, rundt 30 prosent av bilene som ble kontrollert hadde mangler, men for de aller fleste både i Finnmark og i resten av landet var det mindre feil.

Den eneste som ble anmeldt i Finnmark var i Hammerfest, mens det i resten av landet ble anmeldt 23 bilfølere.

## Kjøretøy- og hviletid

Med innføringen av EØS-avtalen trådte det også i verk nye regler for kjøretøy og hviletid for tyngre kjøretøy. Det stilles i dag strenge krav til hvor lange pauser sjåførene skal ha og hvor lenge de har lov å kjøre om gangen.

På den landsomfattende kontrollen i slutten av november viste det seg at bare var brudd på disse reglene i 15 prosent av de kontrollerte sjåførdøgnene.

I denne kontrollen lå de kontrollerte kjøretøyene i Finnmark like over landsgjennomsnittet, et godt resultat med tanke på våre lange avstander som kan friste til å stå på litt mer enn det som er lovlig.

## Ros fra Vegdirektoratet

Kontorsjef Bodil Grytten på trafikant- og kjøretøyavdelingen berømmet alle biltilsynfolkene som var ute på veien begge kontroll dagene.

–Biltilsynfolket står på og klager sjelden, sa hun etter kontrollene som begge gangene ble gjennomført i dårlig vær de fleste stedene i landet.

–Det er imponerende å se hvor gode biltilsynet er når vi sammen trår til på bred front. Antallet lovlydige sjåførere var også i overkant av hva vi forventet. Heller ikke denne gangen var værgudene på vår side, men jeg håper alle har fått varmen i seg igjen nå, sier Grytten i et brev til alle biltilsynsstasjonene.

Hun ser ikke bort i fra at det kan bli flere slike samordnede kontroller på hovedvegene over hele landet, etter det hun mener var en suksess både 6. oktober og 23. november.

Steinar Sværen

Inspektør Yngvar Pedersen på kontroll ved Tana bru. Biltilsynet i Vadsø hadde prosentvis flest feil på kjøretøyene de kontrollerte 6. oktober. Men det sure været bidro nok til at det ikke ble mer enn 77 kontrollerte kjøretøy. (Foto: Lars Sagen)

## Finnmarksresultatene

### Teknisk kontroll

	lette	tunge
Kontrollerte	331	70
Med mangler	76	17
herav kjøreforbud	8	1
herav anmeldelse	1	0
herav avskiltet	1	1

Type mangler	
lys/refleks	67
hjul/gummi	15
forstilling/styring	5
bremses	3
annet	32

### Kjøretøy- og hviletidskontroll

Kontrollerte	96
Brudd på forskriftene	16
herav kjøreforbud	2
herav anmeldelse	10

Type brudd	
daglig kjøretid	1
pause i kjøring	3
døgnhvile	1
ukehvile	1
diagramskive	11
fartsskriver	0
ruteplan/tjenesteliste	1
ikke installert godkjent fartsskriver	5



# NYTTIG KURS FOR BARNEHAGER

## Barnehagepersonell på t/s-kurs

Bare 60 prosent av foreldrene brukte bilbelte da de kjørte barna til barnehagen, viste en uheldig spørreundersøkelse foretatt i barnehager i Vest-Finnmark tidlig i høst. Undersøkelsen var en del av forberedelsene til et nytt kurs i trafiksikkerhetsarbeid som Statens vegvesen, Trygg Trafikk og barnehagekonsulenten hos Fylkesmannen i Finnmark for første gang holdt for barnehagepersonell i Alta 2. og 3. november.

På kurset deltok også to foreldre til barn i barnehager. Sammen med barnehagepersonalet var de svært fornøyd med kurset, og ba om at arbeidet i barnehagene ble fulgt opp slik at trafiksikkerhet virkelig ble et tema i undervisningen.

Et stikkord for kurset var bevisstgjøring av egne holdninger. Foreldre og barnehagepersonell er viktige modeller for barn og deres holdninger er derfor viktige i formingen av barnas egne holdninger. Vi er alle forbilder for de barna vi omgås, selv om vi ikke er bevisst denne rollen. Undersøkelsen viste også at fire av fem barn var sikret barnesete da de ble kjørt til barnehagen. Det betyr at foreldrene er flinkere til å passe på barna enn seg selv. Men hvordan formes da barnas innstilling til trafiksikkerhet, ble et viktig spørsmål foran kurset.

27 deltakere fra 11 barnehager i vestfylket deltok på kurset, som var det første i en serie på tre der også midt- og østfylket også skal få det samme tilbudet.

### Lite t/s-arbeid i barnehagene

–Vi kommer fra små plasser der det ikke har vært noe særlig trafiksikkerhetsarbeid i barnehagene, forteller Målfrid Rasmussen og Jon-Ole Engnes. De deltok på kurset som representanter fra foreldrene i henholdsvis Sørøver barnehage, der Rasmussens siste av fire barn går, og Nuvsvåg barnehage, der Engnes har to barn i barnehagen.

–For oss er det viktig at barnehagene er med og skaper holdninger hos barna våre, sier de.

–Barna har nesten større respekt for personalet i barnehagen enn de har for oss som foreldre. Det hender vi må gå i gjennom barnehagene for å få ungene til å gjøre ting, forteller de.

Rasmussen og Engnes var fornøyd med kurset og mener at de i løpet av de to dagene hadde fått et bedre innblikk i hvordan det arbeides i ulike barnehager, hvilke utfordringer de står overfor og hvordan planleggingsarbeidet fungerer.

–Men vi trodde nok at selve kurset skulle gi mer konkrete innspill og ideer til tiltak i barnehagene. Men vi har fått ideer fra materialet Trygg Trafikk sitter med og et innblikk i en pedagogisk prosess og metode som vi ikke var kjent med, sier Målfrid Rasmussen og Jon-Ole Engnes til Reflexen.

### Viktig bevisstgjøring

–Mye av det vi presenterte på kurset dreide seg om bevisstgjøring av de som var med, forteller trafikkpedagog Johnny Michelsen og Ketil Nystrøm fra Trygg Trafikk.

–Vårt mål med kurset har vært å skape interesse slik at det blir satt i gang trafiksikkerhetsarbeid i barnehagene. For å oppnå det har vi denne gang arbeidet med metoder, ikke fasitsvar på hvordan trafiksikkerhetsarbeidet skal gjøres. De voksne i barnehagene må skjønnse barna og det håper vi at vi har klart gjennom dette kurset, sier Michelsen og Nystrøm.

For å komme fram til en bevisstgjøring av deltakernes egne holdninger måtte de bli klar over seg selv, sin væremåte og lignende. Først når en har



–Trafiksikkerhet har ikke vært noe stort tema i barnehagene på små plasser som vi kommer fra, sier Målfrid Rasmussen og Jon-Ole Engnes fra Sørøver og Nuvsvåg. Nå håper de at barna skal få en bedre opplæring etter kurset i Alta.

vedstått seg sine holdninger kan begynne å endre dem. Gjennom fantasireiser, et pedagogisk "triks" for å få fram det vi har i oss, forsøkte Michelsen og Nystrøm å få kursdeltakerne til å skjønne ungene i barnehagene gjennom å gå tilbake til deres egen barndom. I tillegg viste de også en rekke andre metoder som kan brukes i planleggingen av barnehagearbeidet.

### Egne holdninger

–Vi har lært mye om våre egne holdninger og vært nødt til å gå inn i oss selv. I stedet for å få et ferdig opplegg for trafiksikkerhetsarbeid har vi vært nødt til å tenke selv, delta og engasjere oss, sa Ivar Martinsen og May-Bodil Antonsen fra Øksfjord barnehage etter kurset. De var godt fornøyd både med kurset og med impulsene fra møtet med kolleger fra andre barnehager.

–Øksfjord er et lite sted, men med ganske mye trafikk. Mye tulkjøring og trailere, så trafiksikkerhetsarbeid er viktig også for oss fra mindre plasser, mente Ivar Martinsen og May-Bodil Antonsen.

Steinar Sværen

# “Her strøymar dei på så ein knapt kan anda...”

Håndbøker og veiledere med miljø som tema har i det siste funnet vegen fra de indre gemakker i Vegdirektoratet ut til oss her ute i periferien. Her følger en kort presentasjon av de ulike bøkene med anbefaling om å plukke dem ned fra hylla og aktivt å ta dem i bruk. Skulle dere mangle tilgang til noen av disse håndbøkene, gi beskjed!

## 164 – Utforming av bruer

“Broer er byggverk hvor man ikke kan ta hensyn til bare teknologi og økonomi, men også til kultur, identitet og estetikk.” Håndboka tar for seg brua som formingselement i våre omgivelser. Det finnes intet fasitsvar på bruestetikk, ettersom hver enkelt situasjon er spesi-



ell, men håndbokas formål er å gi oss et faglig grunnlag for å vurdere situasjonen brua skal stå i og kunnskap om hvordan de ulike elementer fungerer i en helhet. Boka anbefales som inspirasjon, ikke bare for brubyggere i etaten, men også til andre byggverk som murer, forstøtninger, rasoverbygg, støyskjerm, fjellskjæringer, stikkrenner, og så videre.

## 169 – Vegetasjon ved trafikkårer

Vegetasjon langs trafikkårer er en estetisk, klimatisk, erosjonssikrende og forurensningsbeskyttende effekt. Samtidig er vegetasjon et levende byggemateriale som påvirkes av vegmiljøet. Håndboka presenterer ulike problemstillinger knyttet til betydning,

bruk, etablering og vedlikehold av vegetasjon. “Målsettingen er å gi en faglig oversikt kombinert med praktiske råd og anvisninger slik at veilederen kan brukes både som lærebok og oppslagsverk.”

Kunnskapen om jord og vegetasjon begrenser seg ofte til de rent tekniske forhold i etaten vår. Her er håndboka som gjør oss i stand til å forstå disse elementenes liv og egenverdi, og gleden ved å ta elementene i bruk.



## Temahefte til håndbok 111 – Vedlikeholdsstandard for riksveger

Håndbok 111 har brystlommestørrelse og skal etter inspeksjonen alltid være

med når veger vedlikeholdes. Dette temaheftet utdyper vedlikeholdsstandardens kortfattede krav. Jeg anbefaler driftsavdelingen til aktivt å ta temaheftet i bruk i dialog med planavdelingen i planprosessen og med anleggsavdelingen i byggeprosessen. La framtidig vedlikehold være en premiss i planleggingen av veganlegg og still samme krav til anleggets utførelse som til eget vedlikehold.

Temaheftet gir mye generell kunnskap om etatens vedlikeholdsoppgaver, og som landskapsarkitekt anbefaler jeg kapitlet om grøntareal og skråninger ikke bare for driftsavdelingens folk, men like mye til planleggere og anleggsarbeidere.

## 177 – Veg og natur

Håndboka er et samarbeidsprosjekt med Direktoratet for naturforvaltning (DN), og karakteriseres som: “en akt-somhetshåndbok for å øke den generelle kunnskapen om naturverdier, naturområder og naturvennlige løsninger i



at vi opererer i den samme verden og at den enes virksomhet påvirker den andre, og omvendt.

Er vårt kunnskapsnivå om konsekvensene for naturen av vår aktivitet gode nok? Kan det tenkes at vi tenker veg og er fornøyd med det? Boka inneholder en kort sjekklister for vegplanleggere som kan tas i bruk umiddelbart. For øvrig gir boka god mulighet for aha-opplevelser for noen og enhver. Les og bli vis!

## Veg og strandsoner

Dette er et samarbeidsprosjekt mellom Direktoratet for naturforvaltning, Norges vassdrags- og elektrisitetsverk

vegplanleggingen.” At Statens vegvesen og DN har samarbeidet om dette prosjektet bygger på den erkjennelsen

og Statens vegvesen. Strandsonene er områder med et rikt biologisk mangfold i tillegg til ulike menneskelige aktiviteter, og her møtes mange motstridende interesser. Målet med veilederen er å bidra til et tverrfaglig samarbeid, og at planlegging og forvaltning av strandsoner skal bygge på bedre økologisk innsikt.



Strandsonen som landskapselement belyses, dens betydning for naturmiljøet og kulturmiljøet beskrives og dens verdi som rekreasjonsområde behandles i denne boka. Vann er noe vi alle trenger, og mennesker og dyr har alltid vært knyttet til vannkildene, både fysisk og følelsesmessig. God lesing!

Randi Mona

## Brukrasj i Masjok

### Masjok bru fullstendig ødelagt etter kollisjon

Midt på dagen tirsdag 1. november smalt i Masjok i Tana. En gravemaskin på tilhenger smalt i overbygningen på Masjok bru på Rv 98 og ødela brua fullstendig. Det var bommen på gravemaskinen som stod for høyt og traff tverrbjelken i brua med en slik kraft at bjelken i brua (overgurten) ble slitt av i festet og bæreevnen på brua ødelagt.

Vegen ble stengt med det samme og forbindelsen mellom Rustefjelbma og Tana brua ble brutt. Oppsynsmann Anders Mosesen var den første fra Statens vegvesen som kom til skadestedet, og synet som møtte ham var voldsomt. Overbygningen på stålbrua var vridd nesten til det ugjenkjennelige og

brudekket var sunket ned en halv meter.

### Totalhavari

Leder for bruseksjonen i Finnmark, Tor Kildal, sier at brua er totalhavari. Tre fjerdedeler av stålet i brua er ødelagt og stålet var så vridd og svekket at det har vært umulig å beregne hvor mye brua tåler. I løpet av noen hektiske dager ble det satt opp en Bailey-bru, en midlertidig bru i påvente av at arbeidet med en ny bru kan starte. En ny bru anslår Kildal til å koste 3–4 millioner kroner. Han håper oppgjøret med forsikrings-selskapet vil gå greit, slik at arbeidet med den nye brua kan starte tidlig neste år.

### Nattarbeid

For å få åpnet vegen igjen, i det minste

for personbiltrafikk, startet forsterkningsarbeidet allerede sammen dag. Sveiserne Bjørnar Persen og Arild Ramstad fra vegvesenets verksted i Skiippagurra jobbet hele natten for å gjøre brua klar. Øyvind Johansen, Nils Einar Olsen og Oskar Kaspersen var også med hele natten og hjalp til i arbeidet. I 32 sammenhengende timer stod de på for å få åpnet brua dagen etter uhellet. Oppsynsmann Nils Ottar Persen ledet arbeidet gjennom natten for å få alt klart.

Allerede klokken 10 neste dag var brua klar for trafikk. Etter å prøvd ut brua ble det bestemt å åpne den for kjøretøy med totalvekt inntil fire tonn.

### Utpøring

–Vi hadde ingen muligheter for å beregne hvor mye brua tåler, siden stå-

let på brua var så vridd, forteller Tor Kildal.

–Den eneste måten vi kunne finne ut av det på var ved å prøve å kjøre noen av Statens vegvesens biler over. Den første vi prøvde var på to tonn. Det gikk greit, så vi prøvde med en på fire tonn og så en på fem og et halvt tonn. Da vi så at brua tålte det avgjorde vi at grensen skulle gå på fire tonn. Det skulle gi tilstrekkelig sikkerhetsmargin, forklarer Kildal.

Da de prøvde ut brua hadde de også tilgjengelig en bil fra Tana kommune som veide 10 tonn, men den turde de ikke å kjøre over. Med fire tonn tillatt vekt kunne de fleste bilene kjøre over. Men meieriet fikk problemer og måtte kjøre den lange omvegen om Karasjok, Lakselv og over Ifjordfjellet for å hente melk hos bøndene.

Imens ble det arbeidet på spreng for å få opp den midlertidige Bailey-brua slik at vegen kunne åpnes for normal trafikk.

### Forsvaret vil sprengre

Fra forsvarets ingeniørtropp i Alta har



For å finne ut hvor mye brua tålte ble biler med forskjellig tyngde kjørt over. Biltilsynets kontrollbil med Roger Karisari bak rattet fikk en spennende tur over brua for vektgrensen ble satt til fire tonn totalvekt. På bildet ser vi også hvordan brua ble deformert av de enorme kreftene da den ble påkjørt.

vegvesenet fått en forespørsel om de kan få sprengre brua som en øvelse. Så langt er vegvesenet innstilt på det, det settes bare de betingelser at det må skje før isen går slik at det blir ryddet skikkelig opp, og at den Bailey-brua må sikres skikkelig med matter og slikt, slik at det ikke får konsekvenser for trafikken på vegen.

Da forsvaret for noen år siden sprengte Herranes bru i Langfjorden i Alta førte det til mindre skader på den nye brua like ved som ikke var beskyttet på noen måte.

Steinar Sværen og Heming Drage



# Nordnorsk samarbeid mellom Vegvesenet og Høgskolen i Narvik

Spyspissen i nord-norsk teknisk utdannelse er Høgskolen i Narvik. Fra å være en vanlig ingeniørhøgskole har den utviklet seg med spesialkompetanse på enkelte områder, blant annet innen vegbygging. Mye takket være et samarbeid med Statens vegvesen har skolen i dag landets beste tilbud blant ingeniørhøgskolen i vegfag.

I 1991 ble det opprettet et formelt samarbeid mellom skolen, Statens vegvesen i de tre nordligste fylkene, Vegdirektoratet og de fem største kommunen i Nord-Norge. Samarbeidet har resultert i at skolen i dag har et skikkelig tilbud i etter- og videreutdanning i vegfag. Tilbudet utvikles stadig, og er rettet både mot studentene ved skolen og folk som allerede er i arbeid. I utviklingsarbeidet deltar også Statens vegvesen og både plussjef Lene Mürer, maskinsjef Karl S. Foslund og seksjonsleder for trafikkavvikling Hjalmar Steinnes har vært sterkt involvert i dette arbeidet.

Som en del av avtalen får også noen studenter hvert år tilbud om hovedoppgaver innenfor vegfag og arbeidsplass under arbeidet med oppgaven i vegvesenet.

## Gjesteforelesere

Statens vegvesen deltar i samarbeidet blant annet med forelesere. Ved å benytte vegfolk får fagene en god og praktisk tilknytning til hvordan anlegg, drift og planlegging skjer i dag.



Erling Reinslett har vært foregangsmann i samarbeidet mellom vegvesenet og Høgskolen i Narvik. (Foto: Lisa Sundstrøm)



Edmund Henriksen (nr. 3 fra venstre) og Erling Reinslett (nr. 4) overvåker studentenes gruppearbeid på et kurs. (Foto: Hjalmar Steinnes)

Fra Finnmark har det vært flere forelesere ved skolen, seksjonsleder for trafikkavvikling Hjalmar Steinnes, Jan G. Johansen, Edmund Henriksen og Kurt Stormo fra driftsavdelingen er blant skolens populære forelesere.

Årlig tilbyr skolen ti kurs innen vegfaget og det satses på utvikling i faget. Olav Soleng, direktør ved Høgskolen, sier høgskolen med denne satsingen ønsker å være et foregangs eksempel for andre høgskoler i landet.

## Mer enn teknikk

Høgskolen i Narvik satses også på mer enn de rene ingeniørfagene. Bedre utdannelse i ledelse og samfunnsfag av ingeniørene er viktig for skolen.

—De fleste ingeniører møter en verden preget av mye annet enn teknikk, sier Olav Soleng.

—Behovet for ledere med en bredere faglig bakgrunn vokser og ti prosent av fagene er nå rettet inn mot dette feltet, forteller han.

## Vegvesenet i blodet

Erling Reinslett har vært primus motor for samarbeidet mellom skolen og Statens vegvesen. Med hans bakgrunn som vegvoktersevern og maskinoppsyns-

mann var det helt naturlig å trekke vegvesenet inn i utviklingen av vegsatsingen ved Høgskolen i Narvik.

Reinslett startet i vegvesenet som hest- og maskinkjører. Seinere har han vist at det finnes mange vegger framover. Først ble han maskinoppsynsmann. Siden ble han ingeniør og gikk videre ved Norges Tekniske Høgskole (NTH) og har avlagt doktorgrad i emnet "børeevne på veg og flyplass". Han er selv det beste eksempel på at vegvesenet kan gi en god start og mange muligheter.

Lisa Sundstrøm og Steinar Sværen

## Aktuelle kurs i Narvik 1995

Høgskolen i Narvik har berammet disse EVU-kurs neste år:

- uke 4: Arbeidsledelse
- uke 6: Dekkevedlikehold
- uke 10: Vegetasjon og landskapspleie
- uke 13: Bedriftsøkonomi
- uke 42: Planverktøy
- uke 47: Bruer og kaier

I tillegg kan det komme flere kurs, blant annet rett til høsten et oppfølgingskurs i bedriftsøkonomi som er spesielt rettet mot det som blir produksjonsavdelingen i vegvesenet.

# Hva med rentene i VegDataBanken?

Som leder av VegDataBanken (VDB) får jeg mange morsomme (?) bemerkninger om «rentene i VegDataBanken», "hvordan har banksjefen det?" og slikt. Uten å forsøke å overgå disse vitsemakerne vil jeg si at VDB har vært en av de sikreste bankene å investere i de senere åra. Bruken har tatt seg opp, og flere systemer er bygd opp rundt VDB. De senere åra har det essuten dukket opp flere "banksjefer" på vegkontorene, vi har fått både Trafikk-, Ferge- og Prosjektdatabanken, og siste nytt er DriftsDataBanken.

Vi har ikke gjennomført de store revolusjoner i VegDataBanken det siste året, men jobbet mye med kvalitetssikring av innsamling og behandling av data. En egen kvalitetssikringsplan for VDB er laget, og prosedyrer for innsamling av data er under utarbeidelse. Ett område som har blitt kvalitetssikret er innsamling av dekktilstandsmålinger. Hos oss betyr dette ultralydmåling av dekkets jevnhet på langs. I disse dager jobbes det med innkjøp av utstyr som også kan måle jevnhet på tvers (spor), kurvatur og tverrfall.

## VDB-systemet

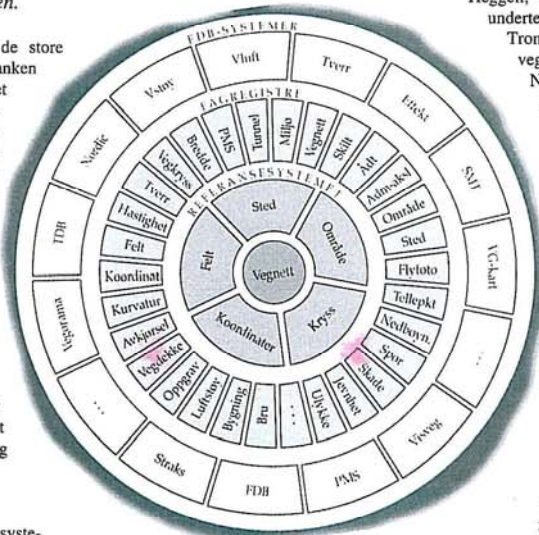
"VDB-løken" viser hvilke systemer som til sammen utgjør VDB-systemet. Noen program er knyttet tettere til systemet enn andre, men alle har en eller annen tilknytning til VDB. Innerst finner vi kjernen med vegnett og inndeling av dette. Utenfor finner vi registerne i VDB, mens vi ytterst finner PC-program som leverer og utnytter data fra registerne.

Det siste året har blitt brukt på for-

bedringer av systemet, i stedet for utvikling. OL på Lillehammer trakk en del ressurser bort fra utviklingen av VDBs presentasjonsverktøy; Vegorama.

## Nordic

Nordic er en del av VDB-systemet. Data til Nordic registreres direkte i bil ved hjelp av en PC koblet til bilens kilometervai. På den måten kan data om vegnettet knyttes direkte til vegnetts kilometrering. Når bilen vender tilbake til vegstasjonen overføres data til basen og deretter sammenstilles de i rapporter og presenteres grafisk gjennom Vegorama.



"VDB-løken"

Som det første fylke i landet har vi fått en styringsgruppe for Nordic. Gruppen hadde en plan for arbeidet med Nordic klar i juni, og denne skal danne grunnlaget for alt arbeid med Nordic i fylket. Her heter det at data om rekkeverk, skilt og data til kostnadsmodellen (MOTIV) skal registreres og ajourhol-

des i alle vegmesterområdene. MOTIV beregner tildeling til fylkenes vedlikeholdsmidler ut fra innsamlede data om "alt" som skal vedlikeholdes av Driftsavdelingen. På veggen registreres antall stikkrenner, avfallsdunker, busslommer, antall meter snøskjerner rekkeverk og mye annet. Dette sammenstilles så med data fra VegDataBanken, fra dekkevedlikeholdssystemet, fra meteorologiske stasjoner samt manuelt inngitte data. MOTIV brukes så for å justere de årlige tildelingene til fylkene.

Det har vært gjennomført kursing av Nordic-personell siste år, både når det gjelder generelt basearbeid og for spesielle registre. I oktober var Roald

Heggeli, Kjell Kjøereng og undertegnede på kurs i Tromsø i bruk av det nye vegmerkeregisteret i Nordic. Registeret gir mulighet til innsamling av data om alle typer merkemaling og gir et godt grunnlag for prioritering av vegmerkeringen.

Arbeidet med innsamling og presentasjon av vegdata går inn i en spennende fase nå med overgangen til Det nye vegvesenet. Fra sentralt hold er

Vegregistrering foreslått som egen seksjon, og dette ser ut til å bli gjennomført i flere fylker. Plassering av de grunnleggende registreringer sammen med VDB-kompetanse i en egen enhet vil helt klart være en fordel.

Organiseringen av Det nye vegvesenet blir spennende!

Trond Skorstad

## Hallingkastet 1994: Vandrepokalen hjem for godt!

Endelig skulle det lykkes Finnmarks herrelag å få vandrepokalen til odel og eie. Til tross for store reiseproblemer i forbindelse med flystreiken vant guttene fra Finnmark før tredje året på rad. Jentene møtte noen av de bedre lagene i år og nådde ikke helt frem. De var imidlertid sterkt delaktige i herrenes seier da de med stor entusiasme overdøydte de som måtte heie på guttas motstandere.

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

### Flystreik

På grunn av flystreiken måtte både dame- og herrelaget spille sine innledende kamper på lørdag morgen. Etter en lang reise der lagene først nådde frem til Gol klokken 04.00 lørdag morgen, etter blant annet seks timers venting og bytur i Tromsø, spilte gutta sin første kamp klokken 8.30.

Lagene våre fikk knapt nok pause mellom kampene og det begynte å tære på kreftene utover formiddagen. Resultatene gikk imidlertid i herrelagets favør, og de vant sin innledende gruppe.

I semifinalen møtte de Nordland. Nordlands herrelag var anført av en tidligere storspiller fra Bodø



Etter en lang reise ble det til slutt seier i turneringen og vandrepokalen ble med til Finnmark til odel og eie. På vinnerlaget spilte: (bak f.v.) Willy Johansen, Odd Walter Hirsivaara, Johnny Michelsen, Tom Pedersen, Asbjørn Anthonson, Bjørn Eriksen og Frank Røddal. (Foran) Ketil Nystrøm, Kjell R. Johnsen, Fred O. Guthu, Rolf M. Reisenen og Knut Busk (Foto: Merete Nerland)

Håndballklubb, Harald Heierås. Både Fred (Guthu) og Johnny (Michelsen) kjenner godt til denne "bamsen" av en håndballspiller fra sine svunne aktive dager. Nordland var lenge i føringen i denne kampen, men mot slutten av kampen innhentet Finnmark ledelsen og vant like godt kampen med 9-6. (Vi er ikke sikker på hva som gjorde at vi ble for sterke på slutten av kampen, men onde tunger påstår at det i hvert fall ikke kunne være kondisjonen).

I finalen møttes Finnmark og Hedmark. Dette ble en forholdsvis enkel kamp i forhold til semifinalen og vandrepokalen var omsider klar for permanent overflytting nordover.

### Resultatene bare en liten del av Hallingkastet.

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

Hallingkastet ble i år arrangert for 23 gang, og det blir helt sikkert ikke den siste. For de som ikke har vært med tidligere kan vi bare anbefale deltakelse til neste år. I skyggen av Krøsus, Det nye Vegvesenet og vi vet ikke hva, er det godt at noe fremdeles er ved det samme.

**Knud Busk**

Det ble en del floker på turen til Gol på grunn av flystreiken, men til slutt kom også Finnmarks lag fram. Men jentene kom seg aldri helt ut av floken, møtte for gode lag og ble tidlig utslått. I klyngen kan vi finne igjen Merete Nerland, Ellen Lindseth, Kristin Gunnari, Trine Stålsset, Toril Hansen, Erna Pettersen, Solbjørg Johansen, Rita Seipjærvi og Lene Mürer.

## Hvordan det gamle vegskiltet havnet på Vadsø museum

Har i disse dager med beundring lest "Reflexen" nr. 3. All honnør til redaksjonen og trykkeriet.

Personlig satte jeg stor pris på artikkelen om de gamle vegskiltene – et kulturframstøt som virkelig gleder. I artikkelen heter det at Skjånes har funnet et av de gamle skiltene på Vadsø museum. Her er forhistorien:

Høsten 1963 kom Ludvig "Rulle" Johansen til meg og fortalte at i kjelleren til "fylkesbrakka" lå to steinskilt som syntes noe uvanlige. Han hentet dem, og de ble børstet rene. Vi så da at det var to grensemerkestener som hadde stått på den gamle norsk-russiske og senere den norsk-finske grense i Grense

Jakobselv og Boris Gleb. (Tsarens våpen var meislet bort og erstattet med SUOMI)

Vi hadde god plass i bibliotekets magasin, så steinene ble inntil videre plassert der. Senere laget krets-fengslet "fotfeste" for grensesteinene. Jeg fortalte dette til daværende kommunekontorsjef Bjarne Olsen. Han fabulerte allerede da om et bymuseum som den framtidige plass for steinene.

Det er vel riktig å føye til at det var fylkesmann Hans Gabrielsen, som medlem av rensekommisjonen etter siste krig, som hadde sikret disse to grensemennene for Norge.

I 1969 fikk jeg fra Ludvig Johansen også en saluttkanon som ble funnet under en tomteutgraving på Ørtangen. Denne ble også restaurert og overlagt til Vadsø museum.

Rulle ble bedt om å holde øynene oppe og en dag kom han farende inn på mitt kontor med et gammelt vegskilt. Det hadde han funnet henslengt ovenfor riksvegen. Jeg tok skiltet og plasserte det sammen med grensesteinene. Da så Esbensengården ble museum, tok jeg personlig og brakte vegskiltet, grensemærkene og saluttkanonen fra biblioteket til det nye museet. – Så det var den historien.

**Sverre Nilssen**

Gjøvik i november 1994

(Sverre Nilssen er tidligere redaktør av Finnmarken)



Kopiene av de gamle skiltene pynter flott opp langs vegen mellom Vadsø og Varangerbotn. I forrige nummer av Reflexen fortalte vi at mange skilt var forsvunnet, og ett var til og med på Vadsø museum. Sverre Nilssen kan fortelle hvordan det havnet der. (Foto: Steinar Sværen)

## NYTT • OM • NAVN

### Personalnytt

Odd Nasvik har blitt fast ansatt som stasjonssjef på biltilsynet i Kirkenes.

Merete Nerland avslutter sitt engasjement på driftsavdelingen i Finnmark før jul for å flytte til Stadt.

Randi Mona har fått fast stilling som landskapsarkitekt og overingeniør på vegkontoret.

Marit Gagnat fikk stillingen som leder for eiendomsseksjonen og har begynt i stillingen etter endt svangerskapspermisjon.

Erna Pettersen har fått stillingen som leder for fakturabehandling. Leder for personalseksjonen Fred O. Guthu har fått permisjon i ett år fra 1. januar for å arbeide i Vegdirektoratet.

Signy Bendiksen, tegner på laboratoriet, har fått permisjon ett år for å studere.

Rune Lien på laboratoriet og hans Tøve fikk 12. november en gutt. Det er deres fjerde barn. Reflexen gratulerer med innsatsen for å holde befolkningstallet i Finnmark oppe.

Gunnlaug Skoglund er engasjert ut 1995 på biltilsynsstasjonen i Hammerfest.

### Vi gratulerer

**Oktober**  
26. Nils A. Johanness 60 år

**November**  
18. Martin Eriksen 60 år

**Desember**  
24. Kjell R. Johnsen 50 år

### Pensjonister

Henry Mikkelsen går av ved årsskiftet etter 26,5 år i Statens vegvesen.

Sverre Sivertsen blir pensjonist samtidig etter 31,5 års tjeneste.

### Takk for innsatsen



### Takk for gaven



Unn-Anita Tennås Pedersen og Tom Pedersen har giftet seg! De takker for de fine glassene de fikk til bryllupet.

