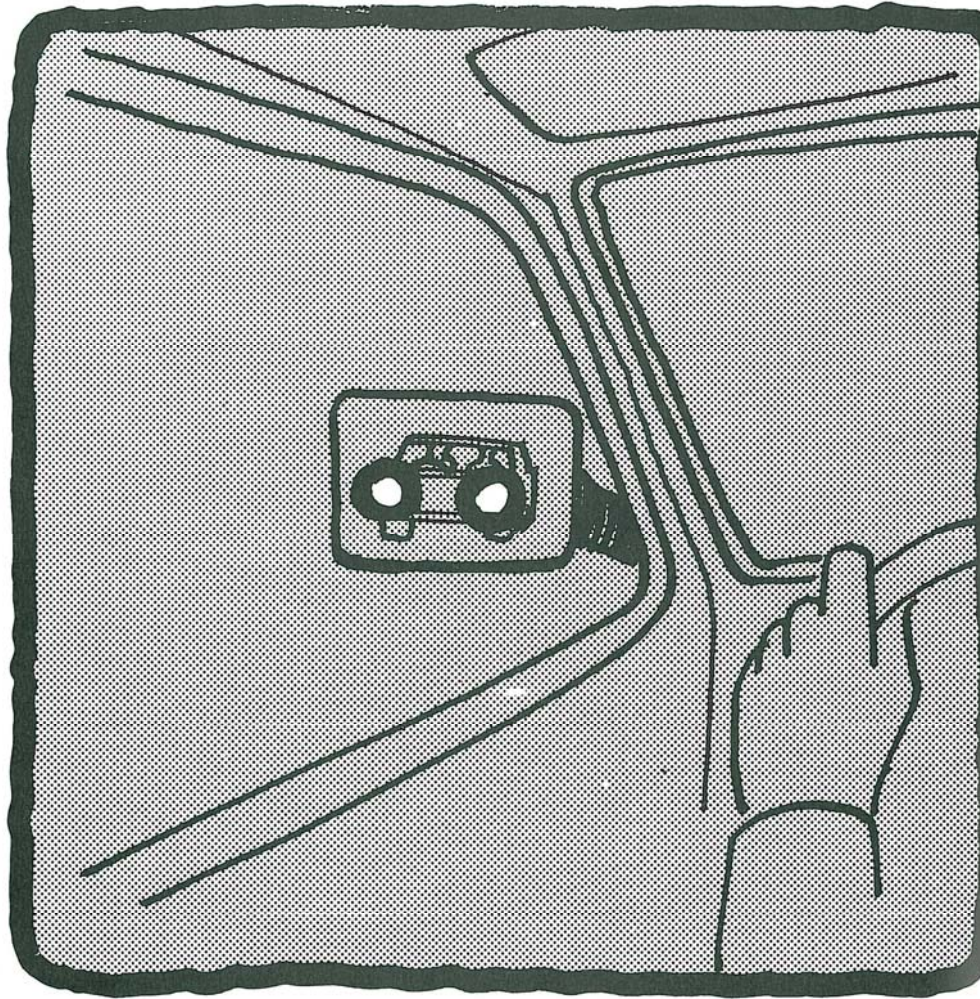


C



**Biler med lys er lettere  
å få øye på i speilet**



Vegkontoret inn i  
dataalderen.



side 4, 5 og 6

Årsmeldingen 1985.

side 7, 8 og 9

Veien til vidda



side 14 og 15

Skål for Øksfjordtunnelen



side 18 og 19



**REFLEXEN**

Bedriftsavis for  
Statens vegvesen  
Finnmark

*Redaktør:*  
Bjarne Langseth

*Redaksjonsråd:*  
Karl S. Foslund, formann  
Kjell R. Johnsen, nestform.  
Halvar Halonen  
Per Kling Mathiesen  
Anne Lise Teigen

*Opplag:*  
1500 eksemplarer

Trykkforum A.s  
Vadsø

INNHold:

En ny tidsregning .....	3
Vegkontoret inn i dataalderen .....	4
Datamaskinen er kommet .....	5
Hva består et datasystem av .....	6
Årsmeldingen 1985 .....	7
Gamle minner .....	10
Ny organisering ved laboratoriet .....	12
Holdninger og adferd i trafikken .....	13
Veien til vidda .....	14
Dine forseelser skal «prikkes» inn .....	16
Bare materielle skader .....	17
Skål for Øksfjordtunnelen .....	18



## En ny tidsregning

*Det innføres gjerne en ny tidsregning når store ting skjer. For vegkontorets vedkommende er det ingen umulighet at tidfestelser i framtida vil få betegnelsen «før» eller «etter» innføringen av minimaskina.*

*Ikke bare har den rent fysisk betydning forandring i kontorstyret, med den har også arbeidsrutinene blitt endret og forenklet. Kanskje er ikke forenklingen så åpenbar med en gang, men man skal ikke «eksperimentere» for lenge med dette utstyret før fordelene klart kommer fram: Hurtigere arbeidsoperasjoner, enklere redigering og et lettere arbeidsredskap. En positiv holdning til nyskapningen vil nok også være med å gjøre sitt til at dataalderen blir en god tidsalder for vegvesenet i Finnmark.*

*I dette nummeret av Reflexen ser vi også på årsmeldingen for Statens vegvesen Finnmark. Den viser at aktiviteten på vegsektoren i Finnmark har vært svært stor siste år, og at 1985 er blitt nok et år hvor vegvesenet har gjort store framskritt i arbeidet med å bedre kommunikasjonene.*

*Snøscooterdebatten har i vinter vært mer hektisk enn noen gang. Vi har i dette nummeret sett litt på hva som skal til for å få førerkort for dette kjøretøyet. Reflexen var med da noen ungdommer i Lakselv skulle vise sine kjøreferdigheter og trafikkunnskaper for biltilsynet i håp om å få utlevert dette gullkantede dokument. Ungdommene gjorde sine saker bra. Spørsmålet er om de gjeldende bestemmelser for snøscooter er gode nok. Nye forslag er på trap-pene.*

*Ellers så har Reflexen vært med å feire en begivenhet på vegsektoren i fylket. Gjennomslaget i Øksfjordtunnelen ble jublende mottatt av lokalsamfunnet og stolt feiret av entreprenør og byggherre.*

*Vi håper at våren nå snart får et gjennomslag i Finnmark og ønsker våre lesere varmere tider*

BjaLa.

*Forsidebildet: Det gjelder å se seg godt for før vegen krysses med snøscooter.*

Foto: Bjarne Langseth

# EDB — ER DET BRA?

Vegkontoret inn i dataalderen for fullt:

## Nå må vi lære oss å spille på nye strenger



Bjarne Langseth

Det er ikke så enkelt for et orkester å få nye instrumenter. Det er heller ikke så lett å akseptere at de gamle instrumentene ikke lenger er bra nok, selv om de fortsatt har den samme klangen. Nye tider har kommet og med dem, nye toner.

Finnmark vegkontor er nå for alvor kommet inn i dataalderen og de nye instrumentene er på plass. Noen er skeptisk, noen er positiv og mange vil oppdage fordelene. Det er ikke noe mystisk eller magisk ved en datamaskin. Den kan **kun** utføre det den får beskjed om, men det gjør den til gjengjeld utrolig raskt. Derfor er også datamaskinens største fordel at den avlastar oss i rutinemessig og tidkrevende arbeid.

På ovenstående bilde illustrerer Eva Neksum Knutsen gleden ved å spille på nye strenger. Eva er instruktør fra Norsk Data, og hun holdt en ukens brukerkurs på vegkontoret. Det var en innføring i tekstbehandlingssystemet NOTIS-WP og i kalkulasjonsprogrammet NOTIS-CALC. Selv om deltakerne gjennomgikk et hardt program og det ikke var mulig å få alt til å «sitte» med en gang, så var kurset svært vellykket. Nå har vi grunnlag for å lære oss å bruke dette instrumentet skikkelig.

# EDB — ER DET BRA?

## Datamaskinen er kommet!



Jan Jaap Schoone og Trond Skorstad

Den 10. mars 1986 kom en lastebil fra Norsk Data med komputertutstyr som skulle installeres neste dag. Etter en del problemer med å få alt utstyr på plass i datarommet i 2. etasje var det bare å vente til montøren fra Norsk Data ankom. Etter å ha løst problemene med kjøleapparatet (en kabel til bryteren satt løs!), kunne vi sette maskinen igang. Det har ikke vært store problemer til nå.

Freddag 14. mars ble det avholdt et dagskurs ledet av driftsgruppa. Dette var et forberedende kurs før brukerkurset i tekstbehandling (NOTIS-WP), som startet opp mandag den 17. mars med instruktør fra Norsk Data.

De første til å ta i bruk maskina har vært:

**Planavdelingen**, som i tre år har hatt en skjermtterminal stående mot Vegdirektoratets ND-anlegg. Arbeidsrutinene er de samme som tidligere, og linje-, kostnad-, masse- og bruberegninger er overført på vår maskin.

**Informasjonskonsulenten**, som straks NOTIS-kurset var over grep tak i en terminal og flyttet den inn på sitt kontor. (Siden har ingen sett ham!!!)

**EDB-interesserte** rundt om på huset.

Det som i løpet av kort(?) tid skal igangkjøres er:

**Tekst:** Et program, for enklere skriving av rapporter, brev, notater, referat, møteinnkalling og konsept. Dette systemet vil gjøre at skrivestua kan ta i bruk EDB til skriving av brev.

**PBR** (Planlegging, Budsjettering og Regnskap) (forklaring tidligere i Refleksen???) Se Forprosjektrapport s. 7). Dette programmet kan igangkjøres når driftsprogrammet kan igangkjøres når driftspersonellet har vært på kurs hos Norsk Data i bruk av SIBAS-database.

**Arkivsystem:** Dette programmet basert på FICS-systemet vil tas i bruk av Fellestjenesten (Arkivet) etter opplæring i Vegdirektoratet.

### DRIFTSGRUPPE

Fire av vegkontorets ansatte er plukket ut til å stå for den daglige drift av minimaskina. Disse har gjennomgått et to-ukers kurs hos Norsk Data i Oslo for å lære om oppbygging av maskina, filbehandling og andre ting som er nødvendig for å holde maskina i drift. De ruller i jobben som driftsansvarlig, og skal i den uka de er driftsansvarlige kun jobbe med EDB.

Den vanlige bruker av minimaskina vil i sitt daglige arbeid ikke merke så mye til driftsgruppas arbeid så lenge EDB-anlegget fungerer som det skal. En gang i uka stoppes anlegget i noen timer for å ta kopi (Backup) av det som ligger på platelagrene. Dette er som sikkerhet i tilfelle det dukker opp feil på platelagrene; man har da en kopi av alt som ligger på maskina som er maks en uke gammelt. Den driftsansvarlige kan også være til hjelp med kjøring av programvare. Dersom du får problemer ved terminalen som du ikke kan løse sjøl, kan driftsansvarlig kontaktes på linje 292. Om han/hun ikke kan hjelpe direkte, kan han/hun iallefall kontakte andre som vet løsning på problemet.

### HVORFOR HUN OG IKKE JEG?

Nå som maskina er kommet i hus merker vi at interessen for å prøve det nye utstyret er stor. «Hvorfor har hun fått terminal og ikke jeg?» er spørsmål som vi i driftsgruppa stadig hører. Vi fikk levert 11 terminaler i første omgang, altså på langt nær nok til å gi alle interesserte en hver. Det er styringsgruppa som har bestemt rekkefølgen på tildeelingen av skjermer, ut fra de vurderinger avdelingenes arbeidsgrupper kom fra til. Ut fra hyppigheten i bruk av de enkelte prosjekt-passord ved innlogging på maskina, kan en finne ut på hvilke avdelinger presset på terminalen er størst.

Etterhvert som flere program blir utviklet, og vår kompetanse og erfaring øker vil flere og flere arbeidsoppgaver bli utført v.h.j.a. ND-anlegget. Problemer med lange responstider, d.v.s. ventetiden før maskinen reagerer, vil komme når mange brukere samtidig

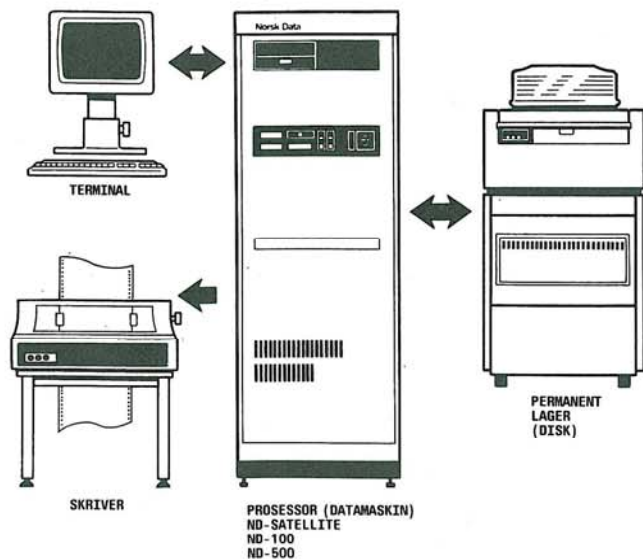
brer maskinen om å utføre omfattende oppdrag. Vår maskin er en ND-530 CX med en arbeidshukommelse av 4 Mb eller 4 millioner tegn, og en lagerkapasitet på faste disken av 450 MB og 8 utvekselbare disker hver på 225 MB. Kapasiteten på diskene er så stor at det er mulig å ha ca. 500.000 fullbeskrevne A4-sider inne. Dette betyr at 20 personer kan ha hvert sitt 20 binds oppslagsverk av 1.250 sider hver. Hvis man prøver noe sånt vil maskinen bli overbelastet på grunn av at alle 20 prøver samtidig å hente store dokumenter. I en butikk med en person bak disken tar det forholdsvis lang tid å få ben bestemt vare ut av flere mulige. Enda verre er det når 20 personer vil ha forskjellige ting samtidig. Man må da regne med en del ventetid for å få varene dine.

Det samme skjer i en datamaskin. Jo flere, større og arbeidskrevende oppdrag datamaskinen får samtidig, jo saktere arbeider datamaskinen, og vi må finne oss i å vente på svarene lenger. For å bestemme rekkefølge i utførelse av oppdragene har datamaskinen et innebygget prioriteringssystem som favoriserer de viktigste og minste oppdrag.

Datamaskiner er bare en av mulige hjelpemidler for å løse en oppgave. Denne er egentlig ikke mer mystisk eller vesentlig vanskeligere å bruke enn en lommekalkulator for de fleste av oss. En forutsetning derfor er at du er kjent med de varene du skal bruke v.h.j.a. håndbøker. For å kunne fortelle datamaskinen hva den må gjøre er det laget en liste med instruksjoner for de forskjellige bruksmuligheter. Disse listene kalles programmene.

# EDB — ER DET BRA?

## Hva består et datasystem av?



**Terminalen** består av en skjerm og et tastatur. Tastaturet ligner på et vanlig skrivemaskintastatur. Du bruker terminalen for å «kommunisere» med datamaskinen. Du gir kommandoer og instruksjoner fra terminalen til datamaskinen, og du mottar beskjeder og resultater fra datamaskinen. Du skriver instruksjonene på tastaturet, og de kommer fram på skjermen samtidig, så sender du instruksjonene til **prossoren** som egentlig er selve datamaskinen. Den tolker og utfører instruksjonene og produserer et resultat. Du lagrer alle data i et **permanent lager**. Det er der kopier av brev og dokumenter oppbevares, samt all informasjon i arkivsystemet o.s.v. Du kan kalle fram data fra lageret til skjermen når som helst for å se på det eller bearbeide det. Det permanente lageret på datamaskiner fra Norsk Data er vanligvis et såkalt platelager eller en **disk**. Dette er en fysisk enhet som er koblet til datamaskinen. **Skriveren** er en enhet som gjør at du kan få papirkopier av brev, informasjon fra arkivsystemet, resultater av spesielle operasjoner utført av datamaskinen, o.s.v.

## Jeg — et datamenneske

Jeg er blitt et datamenneske. Et menneske som helt er fanget i EDB-ens vold, ute av stand til å tenke i andre «filer» enn de som kan lagres i en datamaskin.

Jeg har vært på kurs og blitt programmert til å «logge» meg inn i en verden som tidligere var meg totalt ukjent, men som det nå ser ut til å bli vanskelig å kunne «logge» seg ut fra.

Nei, jeg har ikke lært data på kurset. Jeg har fått en liten innføring i måter å bruke et datasystem på. På kurset ble jeg stukket av datamyggen — og ble et datamenneske. Og det var det som var meningen. Læring oppnås kun ved prøving og feiling, spørring og lesing — samtidig som du får de merkverdige resultater fram på skjermen. Selvfølgelig er det moro å pusle med noe nytt og teknisk, noe som gir deg avkobling fra den daglige rutine. Men det er ikke derfor vi blir datamennesker. Plutselig går det opp for deg hvorfor EDB er blitt så populært og viktig som det er. Djevlskapen har jo en klar hensikt. Det letter arbeidet for deg betraktelig — og enda har du bare såvidt skrapet i overflaten av alle mulighetene.

I skrivende stund er anlegget ute av drift. Jeg sitter ved en moderne elektronisk skrivemaskin og føler at jeg er gått tilbake til fjærpennen.

BjaLa.



Fra brukerkurset i NOTIS-WP og NOTIS-CALC på vegkontoret. Deltakerne fikk her en innføring i bruk av tekstbehandling. Tilstrekkelig til å kunne ta systemet i bruk og få utbytte av det.

Foto: Bjarne Langseth

## Årsmelding 1985

### Vegsjefens beretning

Statens vegvesen legger herved fram sin årsmelding for 1985. Meldingen skal inneholde opplysninger om hvilke midler som er brukt, hvilke resultater som er oppnådd og hvordan oppgavene er gjennomført. Opplysningene gis i forhold til målsettinger, bevilgninger og økonomiske rammer i budsjetter og langtidsplaner.

Hovedmålet for Statens vegvesen Finnmark har i 1985, som i tidligere år, vært å bruke tildelte midler på en så effektiv måte som mulig under de spesielle klimatiske forhold vi arbeider under her i fylket.

Det ble totalt forbrukt 425,6 mill. kroner i 1985, herav 395,2 mill. til drifta. Det er 34,4 mill. mer enn foregående år. Totalt hadde drifta et overforbruk på 12,8 mill. kroner i forhold til bevilgningene. Dette må tas igjen i 1986.

Personbilparken økte i 1985 med 7,9% (4,5% i -84). Landsgjennomsnittet var 5,9% (3,4% i -84).

Antall skadde i trafikken vil, når de endelige tallene foreligger, antagelig være om lag 200. Det samme nivå som tidligere år. Dersom vi antar at den store økningen i bilparken også viser en tilsvarende økning i trafikken, er ulykkesrisikoen i Finnmark blitt vesentlig bedret i 1985. Antall drepte ble også halvert i forhold til året før. På grunn av små ulykkestall i Finnmark kan denne nedgangen være tilfeldig, men likevel: Finnmark er på rett veg i trafikksikkerhetsarbeidet.

Situasjonen i forhold til konkrete mål er for en del målbare felter slik:

- 89,6% av riksvegnettet har 10 tonns akseltrykk med telerestriksjoner. Vårt mål innen 1989 er 96%.
- 31,3% av fylkesvegnettet har 10 tonns akseltrykk med telerestriksjoner. Målet er 65% innen 1989.



Av større anleggsarbeider i 1985 kan nevnes at arbeidet med Havøysundbrua startet opp våren 1985. Brua blir 293 meter lang og den ventes å stå ferdig 1.12.1986. Arbeidet med sommervegen til Havøysund ble forsert i forhold til budsjettet.

Pr. 31.12.85 var 3,3 km av Øksfjordtunnelen ferdig sprengt til en kostnad av 20 mill. kroner. Det gjensto da ca. 700 meter.

Reparfjord bru ble åpnet for trafikk den 11. september. Brua er en 105 meter lang betongbjelke i 3 spenn og kostnadene ble 6,4 mill. kroner.

I Reparfjorddalen pågikk det i 1985 større anleggsarbeider. Den fire kilometer lange strekningen mellom Aisseroive og Skaidi ble utbedret under vanskelige forhold. En stygg flaskehals på denne strekningen er nå borte.

Europaveg 6 mellom Varangerbotn og Kirkenes blir stadig bedre. På parsellen Gåndvik — Bugøyfjord ble 9,5 km gjort helt ferdig med fast dekke. Den 2,7 km lange parsellen Neiden — Bordevarre ble startet opp på høsten. Kostnadsoverslaget her er på 16 mill. kroner.

Vegvesenet har et spesielt ansvar for å ta vare på den kapital som er nedlagt i vårt vegnett. Vedlikeholdsbevilgningen, både for riks- og fylkesvegene, har gitt oss anledning til å gjøre dette på en akseptabel måte. Disse bevilgningene må i det minste holde tritt med prisstigningen hvis standarden på vegnettet ikke skal reduseres.

- 94,2% av riksvegnettet har fast dekke. Målet er 100% innen 1989.
- 65% av fylkesvegnettet har fast dekke. Målet er 75% innen 1989.
- Vårt mål om å øke strekningene med fartsgrense på 90 Km/t ble oppfylt i 1985 på den måten at vi fikk godkjent en økning på 127 km med 90 km/t som fartsgrense. Når disse strekningene blir skiltet sommeren 1986 har Finnmark 406 km med 90 km/t som fartsgrense.

## Årsmelding 1985

Lengde off. veger kommunevis og samlet for fylket pr. 31/12 1985

Kommunevis	Riksveger		Fylkesveger		Komm. veger		Off. veger	
	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
Hammerfest	1,446	00,7	6,4	0,8	33,3	3,25	41,146	1,05
Vardø	36,905	1,77	28,08	3,50	27,645	2,69	92,630	2,37
Vadsø	61,209	2,94	6,578	0,82	137,025	13,36	204,812	5,24
Kautokeino	196,800	9,45	36,410	4,54	29,140	2,84	262,350	6,71
Alta	235,433	31	97,190	12,13	167,000	16,28	499,623	12,78
Loppa	26,450	1,27	58,363	7,28	7,500	0,73	92,313	2,36
Hasvik	17,700	0,85	29,635	3,70	13,300	1,30	60,635	1,55
Sørøysund	13,210	0,63	61,118	7,62	22,700	2,21	97,028	2,48
Kvalsund	108,559	5,21	47,825	5,97	29,120	2,84	185,504	4,75
Måsøy	27,145	1,30	48,325	6,03	34,600	3,37	110,070	2,82
Nordkapp	69,206	3,32	12,405	1,55	34,600	3,37	116,211	2,97
Porsanger	231,414	11,12	95,454	11,91	78,200	7,62	405,068	10,36
Karasjok	189,239	9,09	19,445	2,43	89,600	8,73	298,284	7,63
Lebesby	128,023	6,15	46,96	5,86	35,700	3,48	210,683	5,39
Gamvik	50,338	2,42	28,595	3,57	16,600	1,62	95,533	2,45
Berlevåg	74,313	3,57	2,480	0,31	28,900	2,82	105,693	2,70
Tana	282,207	13,56	24,345	3,04	68,500	6,68	375,052	9,60
Nesseby	83,487	4,03	9,027	1,13	31,800	3,10	124,314	3,18
Båtsfjord	23,565	1,13	45,693	5,70	31,500	3,07	100,758	2,58
Sør-Varanger	224,943	10,81	97,073	12,11	109,140	10,64	431,156	11,03
Sum	2081,592	100,00	801,401	100,00	1025,870	100,00	3908,863	100,00

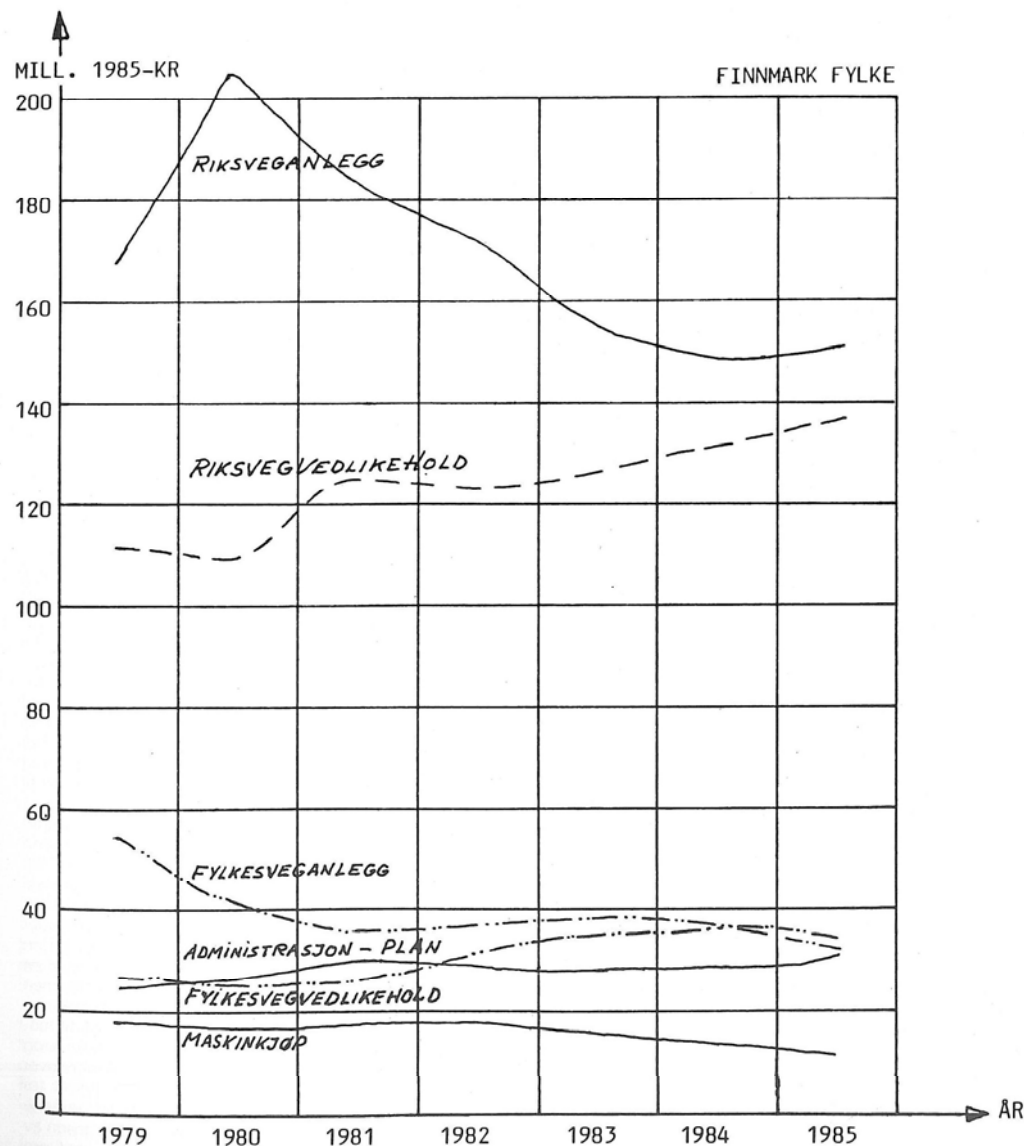
Kjøretøyparken i Finnmark pr. 31/12 1985:

Kommune	Person-bil	Buss	Vare-bil	Laste-bil	Sum biler	Traktor	Motor-redsk.	Moped	Motor-sykkel	Tilh.	Sum kjøretøyer
Hammerfest	2232	165	287	203	2887	17	8	102	383	648	4045
Vardø	845	11	70	73	999	28	3	133	149	347	1659
Vadsø	2039	16	250	216	2521	103	6	418	413	847	4308
Kautokeino	694	18	142	65	919	82	3	191	1158	507	2860
Alta	4784	63	457	380	5684	458	12	853	1596	2514	11117
Loppa	379	8	26	17	430	22	1	111	27	103	694
Hasvik	329	3	21	31	384	16		93	37	114	644
Sørøysund	570	4	38	37	649	31		66	98	164	1008
Kvalsund	420	4	20	37	481	49	3	82	129	212	956
Måsøy	458	1	23	27	509	15		67	73	140	804
Nordkapp	985	6	77	80	1148	5	3	109	73	213	1551
Porsanger	1455	10	114	110	1689	156	3	320	818	851	3837
Karasjok	746	9	121	86	962	165	2	92	736	565	2522
Lebesby	389	2	25	31	447	50	2	128	135	162	924
Gamvik	323		30	32	385	11	1	79	160	102	738
Berlevåg	405	1	27	28	461	16	2	129	166	189	963
Tana	988	13	136	135	1272	294	3	240	499	719	3027
Nesseby	291	4	31	23	349	57	2	166	198	178	950
Båtsfjord	704	6	88	54	852	25	2	116	138	334	1467
Sør-Varanger	3395	45	338	287	4065	188	23	217	881	1667	7041
Fylkessum	22431	389	2321	1952	27093	1788	79	3712	7867	10576	51115

I 1985 økte personbilantallet med 7,9% (i 1984: 4,5%) i Finnmark. Landsgjennomsnittet var 5,9% (i 1984: 3,4%).

## Årsmelding 1985

## Utvikling i bevilgninger 1979 - 1985



## Gamle minner



## Maskinplanering på veganlegget Børselv – Storfjordbotn i 1939 – 1940

Av Godtfred Karlsen

Arbeidet med å fullføre riksveg 50 gjennom Finnmark ble forsert i årene før krigen. Dette gjenspeiler seg i antall sysselsatte arbeidere på veganleggene i disse årene.

I 1936 pr. 15. september var det sysselsatt ialt 889 mann i anleggsdriften, mens arbeidsstyrken var pr. 15. september i 1939 øket til 1399 mann.

En viktig parsell som gjensto var vei-

forbindelsen mellom Laksefjord og Porsangerfjord som omfattet de tre anleggene:

Brennelv – Børselv  
Børselv – Storfjordbotn  
Trollbukta – Ifjord – Storfjordbotn

Den erfaring en inntil 1938 hadde med maskinplaneringen på veianlegget Alta – Kautokeino var jo etter forholdene tilfredsstillende, og når det nå var kommet nye og bedre maskiner for vei-planering på markedet, egnet jo «Børselvfjellet» seg meget godt for maskinplanering i 1939.

Fra veianlegget Alta-Kautokeino ble det i 1939 sendt med båt til Storfjordbotn i Laksefjord: Hanomag beltetraktor, Caterpillar beltetraktor, Drafn vei-høvel, rullekraper m.v. Disse redskapene skulle arbeide fra Kunes og mot Børselv. På den andre sida av fjellovergangen, fra Børselv, skulle det settes inn de nyinnkjøpte maskiner, 2 stk. D-6 Cat bulldozer, en vei-høvel m.v.

Bulldozerne kom med lastebåt nordover og Sverre Stjern og Johan Bjørkli reiste til Hammerfest for å ta imot maskinene. Disse var pakket inn i store solide trekasser og på turen videre til Hestnes i Porsanger ble bulldozerne klargjort for ilandkjøring. Det kan også nevnes at ved anløp av Honningsvåg ble det tatt med nødvendig drivstoff til maskinene.

Avdelingsingeniør på veianlegget var Trygve Gimnes, og oppsynsmenn var Odin Holsmo og Johan Bjørkli. På Hestnes i Porsanger var det ingen kai som egnet seg for å losse av bulldozerne og dybdeforholdene var heller ikke tilfredsstillende. En bygget da en liten brygge ut fra molospissen med en vippebru ytterst. Dette var enkle, men effektive greier.

Da lastebåten ikke kunne gå til moloen, fikk en leiet to motorskjøyter og det ble lagt et plankedek på tvers over disse to. Nå ble maskinene losset fra lastebåten og over på motorskjøytene som da ble ført inn til kaia. På grunn av høydeforskjellen mellom flo og fjære kunne heller ikke motorskjøytene legges



Veghøvelen blir trekt på land.



Arbeide i bratt terreng. Demonstrasjon av ingeniør Harold Shawls.

## Gamle minner



direkte til kaia og nå kom den bevegelige oppkjøringsplattan til sin fulle rett.

Det var Sverre Stjern som kjørte den første bulldozeren på land. På grunn av vekten var planeringsskjæret demontert. De øvrige redskapene ble trekt på land på forskjellige måter.

Oppsynsmann Georg Bjørkli foresto arbeidet med forberedelsene og ilandkjøringen av maskinene.

Når planeringsskjæret var påmontert bulldozeren kunne en begynne transporten til Børselv og siden opp til arbeidsstedene.

Det var sørget for skikkelig opplæring av maskinkjørerne idet den amerikanske ingeniøren Harold Shawls var instruktør en tid utover sommeren.

Arbeidet i 1939 pågikk nå fra begge sider av Børselvfjellet og så langt utover høsten som mulig. Så vidt en kan finne ut så var arbeidsstyrken på vestsiden av Børselvfjellet følgende:

- 1 maskinreparatør
- 8 maskinkjørere
- 15 veiarbeidere
- 4 kokker
- 2 hestekjørere

Under forutsetning av at en brukte like stor bemanning på maskinene som tidligere, antar jeg at arbeidsstyrken var på østsiden av Børselvfjellet:

- 4 maskinkjørere
- 8 veiarbeidere
- 2 kokker
- 1 hestekjører

Det ble høstet gode erfaringer i 1939 med D-6 Cat. bulldozerne.

Ved en befaring av veianlegget i juni 1940 av overingeniør Waarum og avd. ing. T. Gimnes ble disse erfaringer lagt til grunn for framdriftsplanen for 1940 og en kom til at ca. 1. oktober ville de to veg-ender fra hver side møtes. Det ble samtidig bestemt at det skulle arrangeres en festlig tilstelning for arbeiderne og oppsynsmenn på det stedet hvor veggene møttes, og datoen ble satt til 1. oktober.

Framdriftsplanen stemte godt og de to arbeidslag møttes i god tid før 1. oktober på et sted som kalles Krøkskog, og er omtrent midt på Børselvfjellet. For å markere åpningen ble det satt igjen ca. 30 meter av planeringen.

I forveien var det satt opp et hustelt hvor bevertningen skulle være. Fra Vadsø var det tatt med pølser, øl, kaffe



Johan Bjørkli og Trygve Gimnes (t.h.)



Maskinplanert veg ved Ailigassjøkka.

og kaker, og fru Lebesby ordnet med forberedelsene for festen. Selve høytideligheten ble innledet med planering av det ca. 30 meter gjenstående veggstykket med maskiner fra begge sider av fjellet, og med alle de inviterte festdeltakerne som interesserte tilskuere.

Fylkesmann Gabrielsen hadde i sin tale mange rosende ord å si om hele planeringsarbeidet.

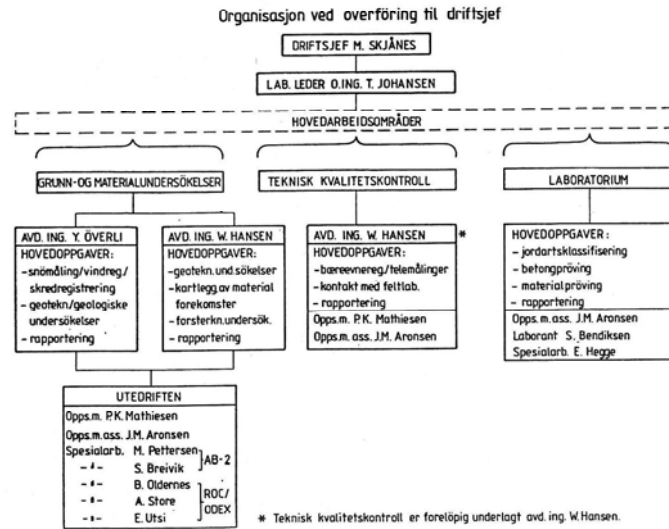
Det var en festlig avslutning på ar-

beidet med vegforbindelsen mellom Porsanger og Laksefjord.

Dette er skrevet på grunnlag av notater som fulgte med de foto som vegsjef Trygve Gimnes lånte meg, samt opplysninger av John Johansen og Petter Salamonsen.

## Ny organisering ved laboratoriet

I vår presentasjon av distriktslaboratoriet i forrige nummer av Reflexen nevnte vi en snarlig organisasjonsendring. I forhandlingsmøte mellom ledelsen og organisasjonene den 20. februar ble det bestemt å overføre laboratoriedriften fra planavdelingen til driftssjefen. Denne overføringen er gjort gjeldende fra 1. april 1986.



Dette er den nye organisasjonsplanen for distriktslaboratoriet ved Statens vegvesen Finnmark med bemanning og arbeidsoppgaver:

## Pensjonister



Her er det tidligere vegmester på Kirkenes, John Johansen, som under tilstelningen får seg en hyggelig prat med vegsjefen.

Sterkt forsinket, men like hjertelig, takker vi fem pensjonister for lang og tro tjeneste i vegvesenet. På en tilstelning i Kirkenes den 18. desember i fjor ble følgende avganger markert: Richard Ingerøyen, 41 år i etaten, John Johansen, 40 år i vegvesenet, Ero Edvardsen, 38 år i vegvesenet, Harry Blix, 30 år i etatens tjeneste, mens Karl Veigama ble uførepensjonert etter 22 år i vegvesenet.

## Et aktivt år for «Veiva»

Hele styret med Willy S. Johansen i spissen ble gjenvalgt da bedriftsrettetslaget «Veiva» avholdt årsmøte torsdag den 6. februar på vegkontoret.

Høydepunktet i et aktivt «Veivaår» var nok uten tvil Golturneringen, spesielt for herrene. Etter en dramatisk semifinaler med straffekastkonkurranse, var Veiva for første gang i finalen. Der ble det et knepent tap. Likevel, sølv i dette «norgesmesterskapet» og «Fair play»-pokalen, det er noe å skryte av. Ellers ble herrelaget i håndball nr. 4 i serien 1984/85 og nr. 2 i cupen 1985.

For damelaget i håndball var sesongen 1984/85 den beste, med en passe blant de aller beste i serien. På Gol gikk det ikke så bra, bare tap. Men damene klarte ikke å stille med det vanlige laget.

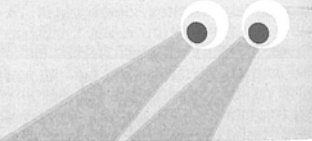
Årets fotballserie ble avvirket med sju mannslag spilt på tvers av banen. Veiva kom på den bedre halvdel av tabellen.

Bedriftsstafetten på ski hadde besøk av Veiva. Det resulterte i to tredjeplasser. Idealtidjungen la beslag på andre- og fjerdeplass.

### Tillitsvern

Formann: Willy S. Johansen.  
Nestformann: Odd Hammari.  
Kasserer: Asle Persen.  
Sekretær: Kari-Ann Ø. Dahl.  
Styremedlemmer: Wenche Iversen, Per Kling Mathiesen.  
Vararepresentanter: Trude Schistad, Ragnhild Basso.  
Valgkomite: Tove Baumann, Trond Skorstad, Tore Johansen.  
Bordtennisansv.: Odd Walter Hirsivaara.  
Fotballoppmann: Tom Pedersen.  
Håndballoppm. menn: Odd W. Hirsivaara.  
Håndballoppm. damer: Kari-Ann Ø. Dahl.  
Revisor: Torbjørn Pedersen.

BLI SETT I TIDE  
BRUK LYS  
OM DAGEN



## Holdninger og atferd i trafikken



Overingeniør Trude Schistad

### Har du sans for:

- individualitet?
- konkurranse?
- initiativ?
- tøffhet og pågåenhet?
- utfordringer og spenning?

Da er du et barn av din tid og har det samme syn på hva som er positive egenskaper som de fleste mennesker i 80-årene. Den blir iblant gjerne kalt «yap-kulturen», og er positiv i mange sammenhenger — men kan du tenke deg hva som skjer når vi drar disse egenskapene med oss ut i trafikken?

Mange av de ulykkene som skjer på vegene vår skyldes direkte uvettig kjøring. Vi opplever stadig flere tilfeller av råkjøring og aggressivitet i trafikken.

Bilen som et nyttig og effektivt transportmiddel er blitt en selvfølge. Nå er den noe mer enn et framkomstmiddel — den er en del av vår kultur. Vi påvirkes av samfunnets holdninger, også i trafikken. Men hva er det som påvirker oss mest, og hva er det som får en omsorgsfull familiefar til å bli en bilbølle ute på vegene?

### REKLAME OG MASSEMEDIA

«Nye krefter», «ekstra kraft», «råsterk motor». Dette er reklamens budskap. Kjøperne skal lokkes med styrke og kraft. Massemedia omtaler gjerne biler i sine spalter som «råskinn» og «temperamentsfulle». Dette er positive betegnelser på et kjøretøy. Hvilke forventninger stilles ikke da til en bilfører, bilen er jo laget og markedsført for aggressiv og rask kjøring.

### VIDEOVOLD OG TRAFIKKULYKKER

Samtidig med utviklingen i videovold og kriminalitet har det vært en økning i antall trafikulykker som følge av harsdøis kjøring. Det er antagelig en

sammenheng her. Fiction- og voldfilmer har fått stor utbredelse.

Grensen for hva som oppleves som spennende og farlig er blitt høy. Dette overføres til trafikken i form av dristig og livsfarlig kjøring. Russisk rulett på vegene er ikke uvanlig i enkelte ungdomsmiljøer.

### SOSIALT PRESS/KONKURRANSE

— Greier jeg den svingen i 100 tro?  
— Han må ikke få kjøre forbi meg.  
— Jeg skal nok ta han igjen.

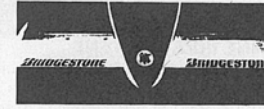
For en del mennesker er bilkjøring en måte å hevde seg sjøl på. Samfunnets konkurransepress blir overført til trafikken og bilkjøringen. Det gjelder å imponere andre, vise hva man tør. Bilkjøring gir status. Å tilbakelegge en strekning på kortest mulig tid gir respekt hos andre. Trafikken er altfor ofte åsted for selvtesting.

### UNGDOMMER

Ungdomsgrupper er spesielt utsatt for trafikulykker, og det skyldes mye det som tidligere er nevnt her. Ungdom er under sterkt press fra venner, og handler deretter. Noen er i opposisjon til foreldregenerasjonen og de regler og normer den står for. Men bilkjøring er også blitt en livsstil blant de unge. Det er noe vi må akseptere og arbeide ut fra i trafikksikkerhetsarbeidet.

Billig Honda Prelude DL:

## FOLKE-RACER



MEN FØLG MED FARTEN VÅR.

## Golf GTI med nye krefter

## KULER OG KRUTT

115 hk - ekstra kraft og kjøreglede

NÅ INTRODUSERER VI VÅR MEST UTFORDRENDE BIL

16-VENTILERS  
TOPP YTELSE  
1,6i COROLLA GT  
TWIN CAM 16 VALVE

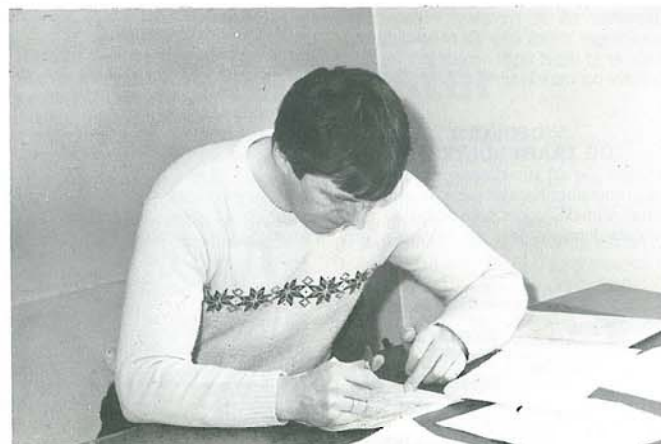


Førerkort for beltemotorsykel:

## VEIEN TIL VIDDA



Full konsentrasjon må til for å klare teorien. Hjelpeplansjen ved siden av viser bare hvordan skiltene ser ut i farger. Hva de betyr må kandidaten selv vite. Og kandidaten i dette tilfelle er Jan Edvin Persen fra Indre Billefjord, som besto med glans.



Dommen faller, for teoriprøven. Tor Oddvar Hansen går raskt gjennom oppgavene og anfører, bestått eller ikke-bestått. På denne prøven var det bare en feil, og da ble arket merket «meget bra» i tillegg til bestått.

For de fleste unge i Finnmark er førerkort for snøscooter et gullkantet dokument. Med «lappen» i lomma og scooteren under baken er veien åpen til fart og spenning over de hvite vidder. Det kan selvfølgelig diskuteres om dette er den beste måten å komme til fjells på – både for menneske og natur. Uansett hva man måtte mene om den siden av saken: snøscooteren er kommet for å bli, og ungdommen har alltid vært tiltrukket av motor og fart.

### KUNNE IKKE SKILTENE

Reflexen var nylig med ingeniør i biltilsynet, Tor Oddvar Hansen fra Alta under oppkjøring til førerprøve i Lakselv. Vi opplevde ikke annet enn bestått og flinke kandidater, men slik har det ikke alltid vært.

– Det var mye stryk like etter at de nye skiltene kom, sier Tor Oddvar Hansen. Det viste seg at kandidatene til førerprøven for snøscooter ikke fant det bryet verdt å lære seg vegskilt. De skulle jo bare kjøre i terrenget. Men det er helt klart at skiltene må også scootere kunne. De må jo ofte krysse, og om nødvendig, kjøre langs veg.

Nå er det imidlertid situasjonen blitt mye bedre, og det er lite stryk i førerprøvene for snøscooter. En del av årsaken til det er at flere velger å gå gjennom kjøreskolen først.



Litt nervøs før den siste prøven? Aleksander Mikkelsen fra Lakselv får de siste direktiver fra ingeniør Hansen om hvor han skal kjøre.

Tekst og foto: Bjarne Langseth



Å krysse en sterkt trafikert veg er noe av det farligste du gjør med en snøscooter. Men det skal kunnes. Her er det en av kandidatene som får det spesielt vanskelig. Det kunne virke som om alle kjøretøyene i Lakselv skulle passere dette krysset samtidig som han skulle demonstrere sine evner til å krysse vegen. Med forsiktighet og tålmodighet gikk det bra.



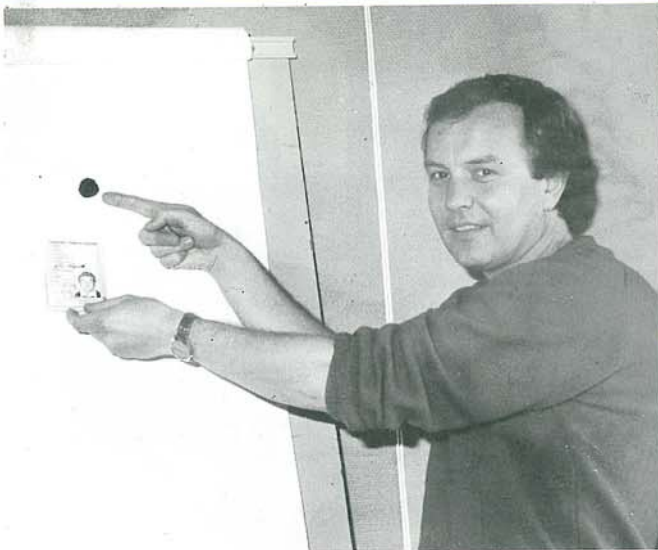
Her er scooteren i sitt rette element. Men det er likevel mye å ta hensyn til og mange farer som lurar. For stor fart kan føre til ubehagelige overraskelser.



Hurra, vi klarte det. Fire glade gutter og en like lykkelig jente med tommelen i været og kjøretillatelsen i lomma. Om 14 dager kommer førerkortet i posten, men fra dette sekund kan disse ungdommene feie avgårde på snøscootere innover vidda – selvfølgelig innenfor lovens ramme.



## DINE FORSEELSER SKAL «PRIKKES» INN



Tekst og foto:  
Bjarne Langseth

— Forslaget går ut på at førerkortene skal prikkbelastes ved større trafikkforseelser, sier kontorsjef Tore Skjerpung.

**Tre «prikkede» belastninger i en treårsperiode og førerkortet skal inndras betinget. Det vil ikke si at retten til å kjøre bil mistes, men man blir pålagt opplæring, eventuelt ny førerprøve, og får en prøvetid på 2 år. Dersom det begås forseelser av betydning i denne prøvetiden kan politimesteren inndra førerkortet ubetinget. For at forseelsen skal være kvalifisert til prikkbelastning må den være av noen betydning, eller det kan begrenses til forseelser som det i dag blir ilagt bøter eller annen straff for.**

Slik forklarte kontorsjef Tore Skjerpung i Vegdirektoratet forslaget om prikkbelastning i «Stortingsmeldingen om trafikkikkerhet» som blir lagt fram om svært kort tid. Både dette punktet og flere andre aktuelle temaer ble belyst og diskutert på biltilsynets regionkonferanse i Vadsø i dagene 7. – 10. april. Deltakere var biltilsynssjefer og stasjonssjefer i Nord-Norge, Trøndelagsfylkene og Møre og Romsdal, samt et sterkt åttemannslag fra Vegdirektoratet.

### RETTFERDIG?

Det ble stilt spørsmål om en slik ordning med prikkbelastning vil være rettferdig. Her kan jo tilfeldigheter avgjøre hvem som blir avslørt som «synder» og belastet med prikker.

Til det svarte Skjerpung at det er en forutsetning for innføring av disse re-

glene at det parallelt skjer en opptrapping av overvåkingen. Økt oppdagelsesrisiko er en av hovedmålsetningene i stortingsmeldingen.

Hvem skal så utføre oppgavene med prikkbelastningssystemet? Her er det en del uenighet ute og går. Justisdepartementet mener at kun politiet skal utføre disse oppgavene, men Vegdirektoratet mener at også biltilsynet må kunne komme inn i denne forbindelse.

### 17-ÅRINGER FÅR KJØRE

Et annet vesentlig punkt i meldingen er forslaget om å senke alderen for øving-skjøring fra 17½ til 17 år. I den forbindelse ble det kommentert fra en av konferansedeltakerne at det var et ramaskrik da aldersgrensen for en del år siden ble høynet med et halvt år, og nå er det tilløp til de samme protester når

det foreslås å gå tilbake til det gamle. Det virket likevel som om de fleste på konferansen mente at dette var et fornuftig forslag. Avd.dir. Bruun forsvarte forslaget slik:

— Tanken er at de unge skal få flere timer bak rattet før oppkjøring, og det må vi se på som positivt.

Det ble rettet en del kritikk mot Fase-2 slik den praktiseres i dag. Glattkjøring virker ikke etter hensikten fordi mange ikke helt fatter farligheten med kjøring på glatt føre.

— Ungdommene blir ikke skremt på glattkjøringsbanen, og de må skremmes litt for å lære, ble det sagt.

Avd.dir. Bruun mente at Fase-2 ikke var så mye gærrn, men at den burde omarbeides en del. Også teorkurset i Fase-2 ble kritisert, og det framkom forslag om å knytte teorien mer til den praktiske opplæringen.

— Standardisert førerprøve er jeg positiv til, sa den alltid like aktive stasjonssjef Kristian Øverås fra Troms. Det gir den beste muligheten for lik bedømming — men det krever at vi er konsentrert og ikke får tid til å se på vær og skjortekanter.

Noe av betenkelighetene ved standardisert førerprøve går på at de faste rutene og punktene kan bli kjent av kandidatene på forhånd.

## Bare materielle skader



Det er enda bra at det bare er materiellet det går ut over. Denne traileren hadde det man gjerne kaller for griseflaks da den kjørte utfor brua ved Skjåholmen mellom Kvalsund og Hammerfest. Traileren kom fra Hammerfest og skled ut i svingen ut på brua. Den sopte med seg omtrent hele rekkverket før den for utfor, men sjåføren kunne krype uskadd ut. Skader ble det imidlertid mye av både på bru og kjøretøy.

### Nye trafikkregler fra 1. oktober:

## Få endringer — enklere regelverk

— **Kjørende trafikk skal følge «glidelåsregelen» — når to kjørefelt går i sammen i ett felt. En slik kjøremåte betyr at trafikantene skal tilpasse seg hverandre, slik at kjøretøyene i de to feltene vekselvis «glir inn» bak hverandre.**

Dette er en av de viktigste nye bestemmelsene i de nye trafikkreglene som nylig ble vedtatt i statsråd, og som skal tre i kraft fra 1. oktober i år. De nye reglene inneholder også disse endringene — av særskilt interesse for trafikantene:

- Syklister som skal svinge til venstre i et kryss kan velge mellom «stor» eller «liten venstresving»
- I gågate eller gatetun blir det forbudt å kjøre fortere enn «gangfart»
- Kjørende i gågate får **generell vikeplikt for gående**

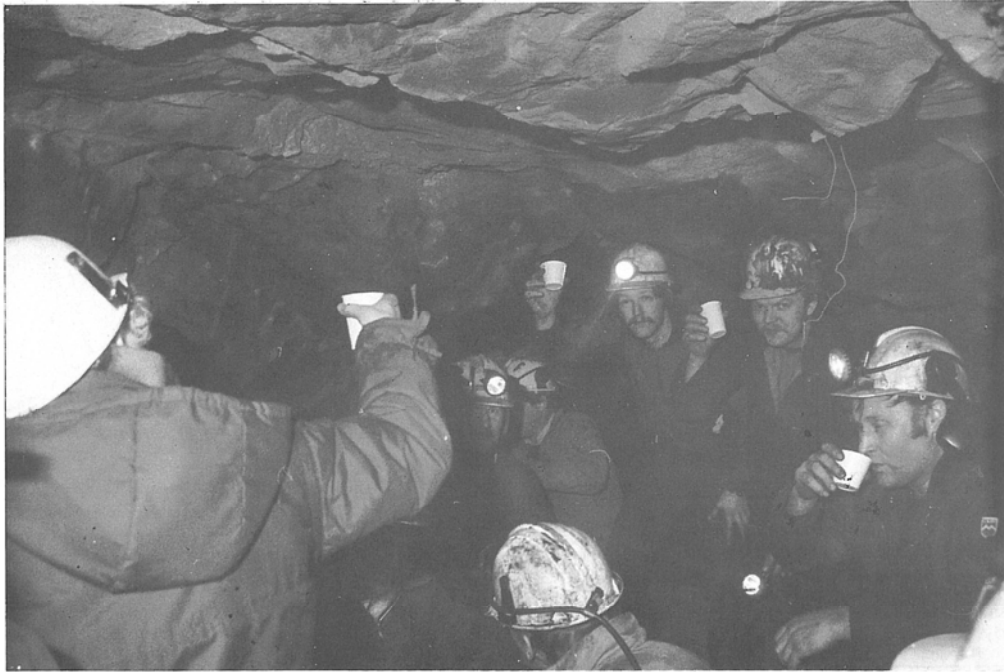
### FÆRRE BESTEMMELSER, ENKLERE SPRÅK

En del adferdsregler er også tatt ut av regelverket og vil bli erstattet av trafikkreglens hovedbestemmelse om å vise aktsomhet i trafikken. I tillegg er det gjennomført flere språklige og redaksjonelle forenklinger som gjør det lettere å lese og finne fram i reglene. Forenklingene er særlig viktige for alle som skal håndheve regelverket og for de som skal gjennomgå føreropplæring eller drive informasjon og undervisning om trafikkreglene.

### INFORMASJON OM DE NYE REGLENE

Myndigheter og organisasjoner skal i løpet av våren og sommeren sette i verk flere informasjonstiltak om endringene i trafikkreglene. Informasjonstiltakene vil bli ledet av Statens vegvesen, som vil samarbeide med blant annet Statens Informasjonstjeneste, Justisdepartementet, politiet, Samferdselsdepartementet, Trygg Trafikk, Autoriserte Trafikkskoleres Landsforbund, Syklistenes Landsforbund samt bil- og motorsykkelorganisasjonene.

# — SKÅL FOR ØKSFJORDTUNNELEN!



Først smalt 250 kilo dynamitt og det ble hull tvers gjennom Øksfjordtunnelen, så smalt flaskekorkene ut over steinhaugen og jubelen sto i steintak og -vegger.

Både for entreprenør Selmer-Furuholmen og for byggherren, Statens vegvesen Finnmark, var torsdag den 20. februar 1986 en stor dag. Glemte var tidligere problemer med dårlig fjell og forsinkelser på opptil 3 uker. Nå var alt bare herlighet og glede — med gjennomslag en uke før tida.

Siden den første salven ble skutt i september 1984 er 135.000 kubikkmeter fjell kjørt ut av Øksfjordtunnelen. Det er allerede foretatt en del sikringsarbeider og mer vil bli gjort før trafikken kan settes på. I alt 113 meter er utstøpt og det er brukt 1.000 kubikk sprøytebetong.

Med sine 4.257 meter er tunnelen Finnmarks lengste og gir Øksfjord helårsveg forbi et svært rasfarlig område. Tunnelen vil være ferdig til 15. oktober i år, og trafikken til Øksfjord er derfor nå i ferd med å avslutte sin siste sesong med stengt veg og ferje forbi rasområdene. Totalt vil Øksfjordtunnelen koste vel 50 mill. kroner.

Tunnelen kan virke svært smal for de som bare er vant til den vanlige vegbredden. Men Øksfjordtunnelen er en en-feltstunnel med en bredde på 4,5 meter. Det bygges imidlertid møteplasser for hver 200 meter.



— Her skal vi gjennom, sier varaordfører Dagrun Rise Holten og knytter neven mot den siste hindringen før gjennomslaget.



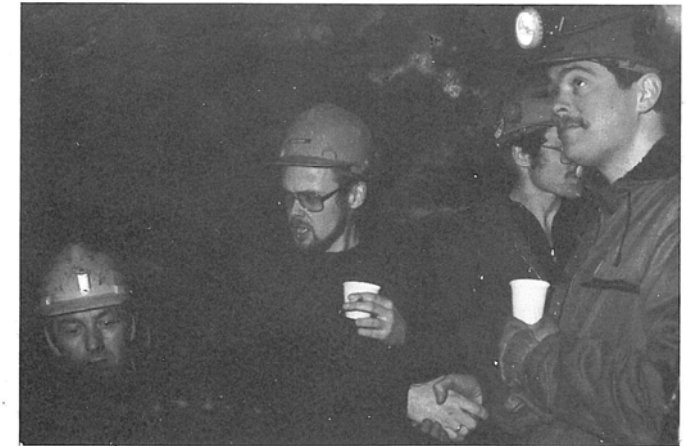
Tekst og foto: Bjarne Langseth

Skytebas Hilmar Skoglund har vist varaordføreren hvordan hun skal avfyre den siste salva. Dagrun Rise Holten ser ikke ut til å være særlig nervøs, men gleder seg tydelig til å få skutt bort den siste hindringen gjennom tunnelen.

— Et smell av den største betydning for kommunene Loppa og Hasvik, sa varaordfører i Loppa, Dagrun Rise Holten, da hun utløste den siste salva, inne i fjellet — 1.777 meter fra Bardines.

Gjennomslaget representerer et langt skritt i retning av bedre kommunikasjon, spesielt for Øksfjord som nå får helårsveg. Skytebas Hilmar Skoglund viste varaordføreren hvordan hun skulle «skytte» — og så ble det festsalutt. Anleggsarbeidere, ingeniører og journalister, alle smilte om kapp på toppen av røysa. Det ble skålt og gratulert. Nå er det bare resten igjen. Til høsten vil trafikken gå gjennom tunnelen, uansett hvor stor rasfaren måtte være mellom Storvik og Bardines.

Om nå varaordføreren som utløste den siste salva var litt nervøs og uerfaren i denne bransjen, så var det ihvertfall en i gjengen som tok det hele med stor fatning. Per Randen har drevet tunnel i 50 år, så gjennomslaget i Øksfjordtunnelen var bare en av mange feststunder på røysa.



Så var det fest på røysa, med skåling og gratulering. Her er det kontrollingeniør Einar Westrum fra vegvesenet og anleggsleder Arild Grønsdahl fra Selmer Furuholmen (t. h.) som gratulerer med god jobb.