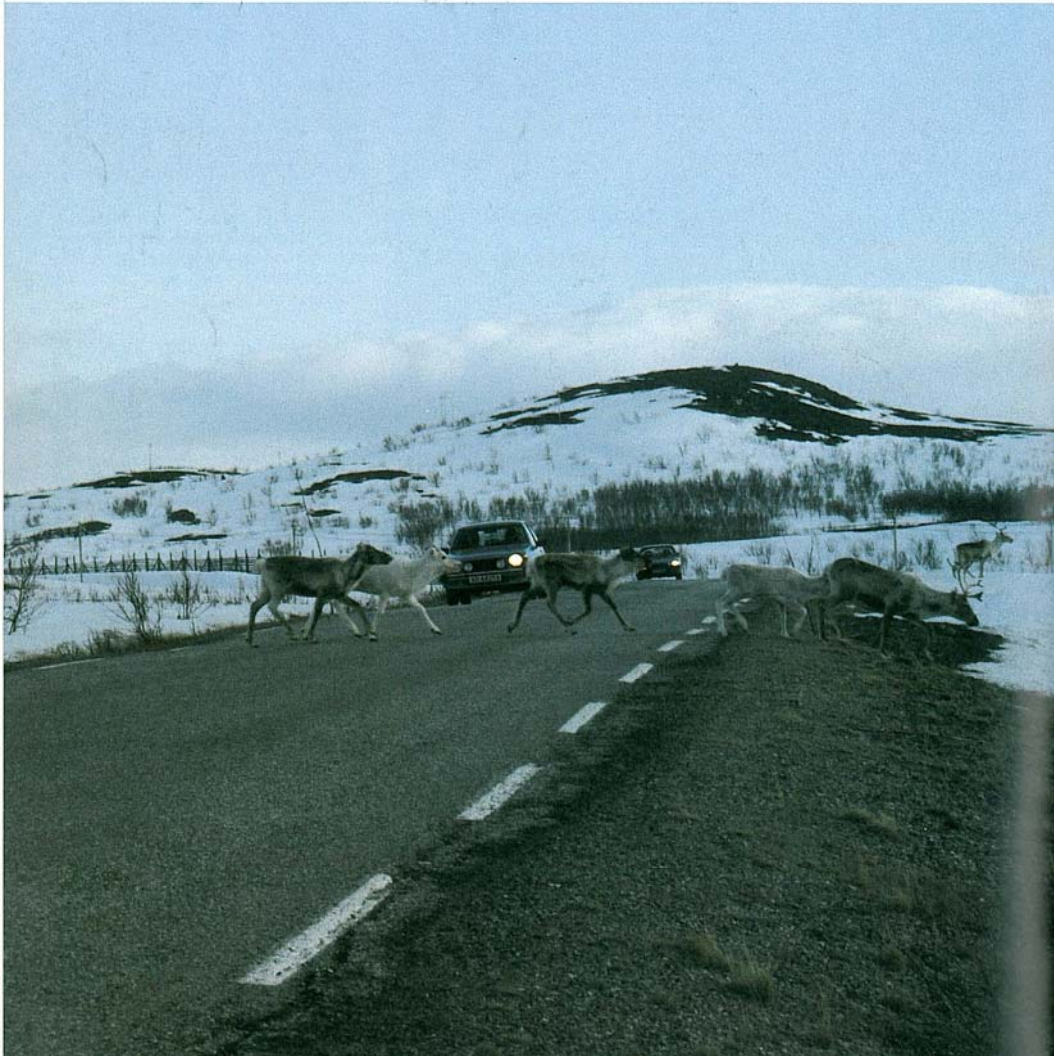


C

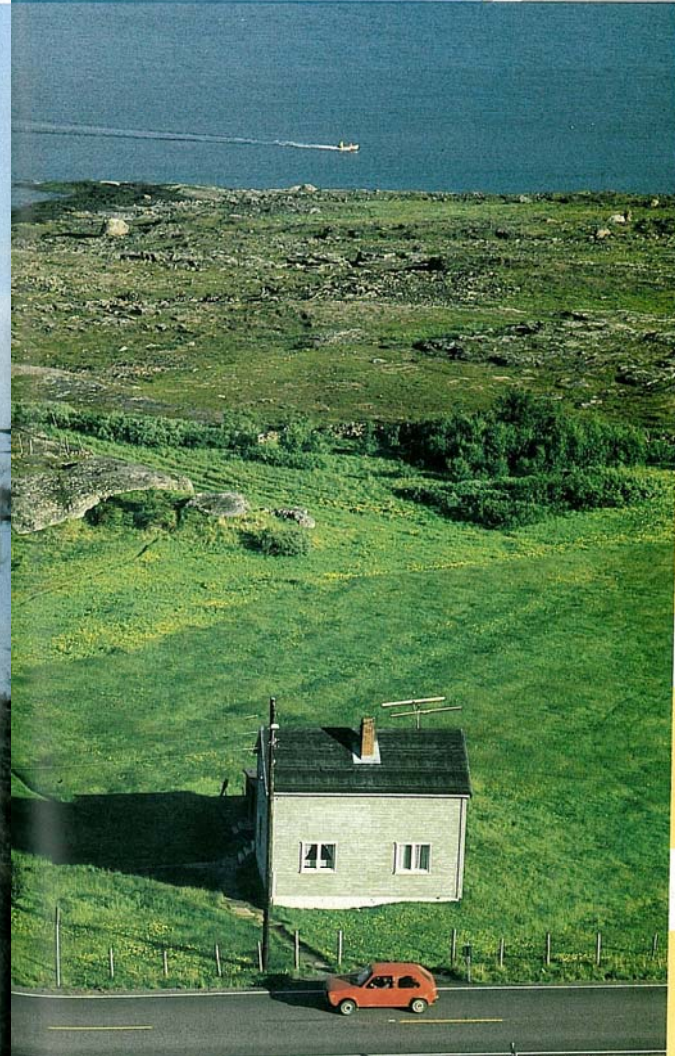


TILHØRA  
Statens vegvesen, Finnmark  
BIBLIOTEKET  
Vadsø, 7 JULI 1988  
RETURNERES TIL BIBLIOTEKET ETTER BRUK

# REFLEKSJEN

BEDRIFTSAVIS FOR  
STATENS VEGVESEN  
FINNMARK

NR. 1 — 19  
7. ÅRG.



Årsmelding:  
**Mye positivt i året som gikk**  
Side 4 og 5

Havøysund:  
**Bare festen står igjen**  
  
Side 6 og 7

— **Takk for meg**  
  
Side 9

**Gamle minner**  
Midtsidene

**For trangt, for trangt  
er statens bygg**  
  
Side 14 og 15





## 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

Lay-out og redaksjonelt arbeid:  
Reklamebyrået  
70 grader Nord A/S, Vadsø.

Trykk:  
Trykkforum A/S, Vadsø

## INNHold

Vær stolt over jobben du gjør .....	3
Mye positivt i året som gikk .....	4
Bare festen står igjen .....	6
Lettet stemning på vegkontoret .....	7
Samarbeid mot trafikkdøden .....	8
Takk for meg .....	9
Gamle minner .....	10
EDB — hvor står vi — hvor går vi ? .....	12
Vestland, vestland .....	13
For trangt, for trangt er statens bygg .....	14
Vil ofre trafiksikkerhet i utkant-Norge .....	16
Flest mulig må få helårsveg- eller ferjeforbindelse .....	17
Følg opp handlingsprogrammet og målet er realistisk .....	18
Sikkerhet i søkelyset .....	19
Sol ute, sol inne .....	19



## Vær stolt over jobben du gjør

*Det er ingen grunn til at du skal skjemmes over vegvesenet som etat eller av den jobben du gjør. Resultatet som legges fram i årsmeldingen for 1987 viser med all tydelighet at finnmarkingene får mye igjen for de midler som bevilges til Statens vegvesen Finnmark.*

*Nye veger tas i bruk, trafikkfarlige punkter utbedres, vegene vedlikeholdes på et forsvarlig nivå under ekstreme værforhold og ikke minst; det satses på å få mest mulig for pengene.*

*Vær stolt over at du er med på å legge forholdene til rette for denne fine utviklingen som nå skjer for vegvesenet i Finnmark.*

*Det er ikke bare lett å gjøre jobben sin tilfredsstillende når arbeidsmiljøet ikke er godt. Mye er sagt og skrevet om vegkontorets dårlige innklima, og nå også trangboddhet. Men det er vilje til å bedre forholdene og den viljen må det støttes opp om. Husk at de ansatte er bedriftens største ressurs, og spesielt i Finnmark må det satses på at arbeidsmiljøet blir en ekstra fordel som kan oppveie for mangel på naturgitte goder og mer sentralt plasserte fordeler.*

*Ha en fin sommer, og nyt varmen mens du har den.*

*BjaLa*

Forsidebilde: Finnmarkssommer. Foto: Arvid Sveen.

Sistesidebilde: Rein på veg. Foto: Bjarne Langseth.

## ÅRSMELDING 1987

## Mye positivt i året som gikk



Oppsynsmann Edmund Henriksen svinger bommen opp og Havøysundvegen er åpnet for trafikk.

(Foto: Bjarne Langseth)

- \* Havøysundvegen ferdig og åpnet for trafikk.
- \* Gjennomslag på Nordkynvegen.
- \* Ny Komagelv bru avløste farlig trafikkfelle.
- \* Mazejohka bru bygd opp igjen etter flomkatasrofen.
- \* Den farlige vegstrekningen ved Hauksjøen på E-6 mellom Varangerbotn og Kirkenes er avløst av ny trasé.

Jo, mye positivt har skjedd innen vegsektoren i Finnmark i 1987. I tillegg til at nye veger og bruer er tatt i bruk, var det også andre ting å glede seg over i vegvesenet i fjor. En normal vinter skapte ingen store problemer for vedlikeholdet, biltilsynet holdt et tilfredsstillende servicenivå uten vesentlig ventetid for kundene og vegadministrasjonen avsluttet året med bare 8 ledige stillinger etter at 15 stillinger var ledige ved inngangen til året. Maskinavdelinga hadde også et godt år med vel 2 millioner mer i overskudd enn planlagt. Ingen av de andre avdelingene har heller nevnt noen særlige problemer med driften i året som gikk.

## Avdelingsvis årsmelding

## Administrasjonsavdelingen

Vegadministrasjonen hadde ved inngangen av 1987 15 ledige stillinger. Det er i 1987 begynt 16 nye medarbeidere, mens 9 er sluttet. Dette gir en avgangsrate på 7,2 prosent. Ved utgangen av 1987 var det 8 ledige stillinger.

## Biltilsynet

Biltilsynet har også i 1987 avviklet førerprøvene uten vesentlig ventetid. Antall førerprøver har i 1987 gått opp, og dette skyldes hovedsaklig større pågang etter klasse A førerkort (motersykkel og beltettersykkel). Det er ingen ventetid ved kjøreskolene i fylket.

Utekontrollene er gått ned. Dette

skyldes hovedsaklig at det er utført mere omfattende kontroller av de enkelte kjøretøyer. Det er brukt ca. 30 dagsverk mer til utekontroll i 1987 enn året før.

Den særdeles store økningen i bilsalget i siste halvdel av 1985 og første halvår 1986 ble normalisert i 1987 og er kommet på forventet nivå. Uten denne normaliseringen ville situasjon

## ÅRSMELDING 1987

nen ved kontorseksjonen vært uholdbar i dag. I 1987 var det ingen økning i personbilparken i Finnmark, mot 4, 2 % i 1986. Landsgjennomsnittet i 1987 var 1,9 % økning.

Et kombinert kaldlager/strøsandlager er ferdig bygget i løpet av 1987 på Skaidi vegstasjon.

## Planavdelingen

Ved utgangen av 1987 hadde Statens vegvesen Finnmark en hovedplan-dekning på 83 prosent av investeringsbudsjettet for 1989. Denne plan-dekningen har vært relativt konstant de siste årene.

Opgavene har vært konsentrert om parseller med spesielle problemer innen geoteknikk eller der tett bebyggelse krever mer bearbejdede planer. Etter hvert som detaljplansituasjonen forbedres, bør avdelingens innsats på byggeplaner økes.

## Anleggsavdelingen

Langs E-6 gjennom Alta er det laget 2100 meter gang- og sykkelveg som er ferdig asfaltert. Det ble oppsatt ca 1500 meter med gjerder og 150 meter med autovern. Det ble laget 6 busslommer og laget belysning på en strekning på i 500 meter. En rundkjøring i krysset i Arronesvegen og E-6 er gjort ferdig.

Ny linje på 3,8 km bak Hauksjøen på E-6 mellom Varangerbotn og Kirkenes er satt under trafikk. Det er opparbejdet 2,2 km av E-6 gjennom Neiden.

Mazejohka bru er bygd ferdig. Den ble åpnet for trafikk den 5. mai 1987.



En stolt gjeng på den nye Mazejohka bru, som ble bygd opp på rekordtid etter at flommen tok den.  
(Foto: Bjarne Langseth)

## Vedlikeholdet

Vinteren 1987 kan betegnes som en normal vinter uten spesielt store problemer. Det presiseres likevel at brøytetjenesten utgjør en lang større andel av de samlede vedlikeholdskostnadene enn det som er tilfelle i landet forøvrig.

Det ble i 1987 fraktet ca 120 000 kjøretøyer med ferjer i 1987. Dette er en nedgang på 12 prosent sammenlignet med 1986. Noe av nedgangen skyldes blant annet at sambandet Snefjord - Havøysund ble avløst med sommerveg den 1. oktober 1987. Videre var det i dette sambandet en stor nedgang i trafikken generelt som antagelig skyldes nedtrapping av anleggsvirksomheten på Havøysundvegen.

FFR står for all ferjedrift i fylket. Pr. 1. januar 1988 er det 7 ferjesamband i Finnmark.

## Maskindrifta

Egenmaskinparken til vegvesenet i Finnmark hadde i 1987 en normal utnyttelse. Samlet driftstimer for alle maskin grupper hadde en reduksjon fra 1986 til 1987 på ca 9,7 prosent. Reduksjonen i driftstimer skyldes reduksjon i antall maskiner. Samlet overskudd i regnskapet er på vel 20 mill. kroner. Dette gir et overskudd i forhold til planlagt på vel 2,2 mill. kroner. Overskuddet tilsvarer 3,66 prosent av maskinenes samlede inntekter. I 1986 var resultatet et underskudd på 1,7 mill. kroner i forhold til planlagt.



En ny bru i Komagelv har fjernet en farlig flaskehals på Rv 98.  
(Foto: Bjarne Langseth)

Ny Komagelv bru med tilstøende veg er bygd ferdig og satt under trafikk.

På strekningen Bekkarfjord — Hopsidet (Nordkynvegen) er det gjennomslag, og strekningen er ferdig grovplanert. Sommerveg til Havøysund er nå et faktum. Det meste av vegarbeidet mellom Havøysund og Krokkelv er slutført. Vegen ble åpnet for trafikk 30. september 1987.

## Erstatningssaker

Det ble i 1987 utbetalt erstatninger med vel 320.000 kroner. Av de 78 framsatte krav er det erkjent ansvar i 50 saker, 25 er avvist og 3 saker er fortsatt under behandling.

I forbindelse med erstatningskrav fra vegvesenet er det i 12 saker mot-tatt vel kr. 70.000,- i erstatning

## Antall avlagte førerprøver

1982:	3 359
1983:	3 819
1984:	4 844
1985:	4 649
1986:	4302
1987:	4781

## Vinterstengte veger

Rv. 98 Ifjordfjellet ble åpnet 15. mai og stengt 3. desember.

Rv. 95 Skarsvåg — Nordkapp ble åpnet 25. mai og stengt 16. november.

Rv. 889 Snefjord — Havøysund ble stengt 7. januar 1988.

Fv. 341 Smelror — Hamningberg ble åpnet 15. mai og stengt 16. november.

## Maskinanskaffelser

2 stk. lastebiler
3 stk. lastebiler under 7,5 tonn
5 stk. vare-, person- og lagsbiler
2 stk. vegghever
1 stk. slepevals
1 stk. grusutlegger for vegskulder
1 stk. transportabelt knuseverk
1 stk. Unit-fres
3 stk. sand- og saltspredere
2 stk. spissploger
3 stk. diagonalploger
5 stk. mobilstasjoner VHF
7 stk. mobiltelefoner NMT
pluss diverse utstyr.

Disse maskinene erstatter i alt vesentlig maskiner som er tatt ut av drift grunnet slitasje og høy alder.



# BARE FESTEN STÅR IGJEN



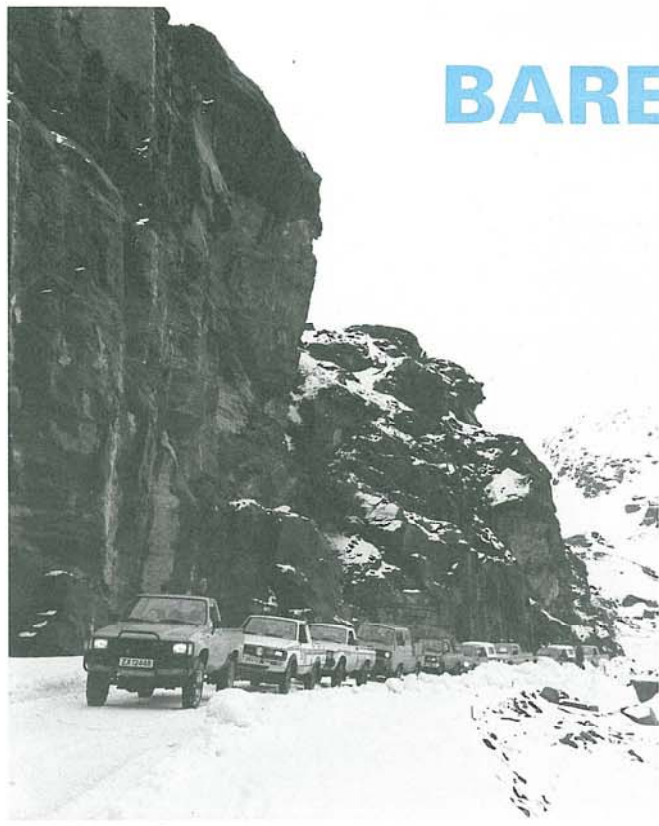
Bjarne Langseth

Det er stort sett bare festen som står igjen i Havøysund. Vegen og brua ligger der åpen og kjørbær for alle som vil besøke «kystens perle», som Måsøy kommune blir kalt. Mange vil kanskje ta turen til Havøysund mest for å oppleve den spennende naturen som Havøysundvegen går gjennom og samtidig få med seg opplevelsen av et vakkert veganlegg. For denne vegen og brua er like fasinerte som naturen den er bygd i. Over høyfjell og langs sjøen, gjennom skjæringer og over fyllinger, bratt og flatt, rett og kronglete, over et mesterverk av en bru, for så å ende inne i Havøysund sentrum.

Det som før var et reisemål man grudde seg til når havet laget ubehageligheter, er nå blitt en fornøyelse å kjøre — ihvertfall sommerstid. For Havøysundvegen er en sommerveg, og den er ikke enkel å holde åpen når Kong Vinter setter inn sine styrker på Bakfjordhøgda. Men håpet om at vegen skal føre helårstrafikk er tent, og vil nok snart bli et krav med tyngde. Selv om sommerveg og bru er en stor forbedring fra helårig ferje, så er det tungt å gå tilbake til sjøvegen etter en sommer med lettvinnt biltransport.

## Kanskje kommer Kongen

Om hva så med festen? Jo, det er jo så at både brua og vegen er blitt markert med større og mindre festligheter, men festen med stor F for hele anlegget er enda ikke holdt. Og hvilken fest det skal bli. Hundrevis av mennesker i bilkortesjer og i feststemning, musikk og seremoni, hotellet fullt av gjester, stilig lunsj — og kanskje kommer Kongen. For det er faktisk en mulighet for at Hans Majestet Kong Olav vil foreta den offisielle åpningen av Havøysundvegen 18. august. Svar er ikke kommet fra Slottet når dette skrives, men Havøysundvegen er jo en kongelig åpning verdig.



Mye fjell er sprengt bort for at bilene skal kunne komme seg trygt til Havøysund.

## Fakta om Havøysundanlegget

Havøysundanlegget startet opp i august 1984 da vegen ble påbegynt fra Havøysundsida. I april året etter ble arbeidet med brua påbegynt. Den 5. desember 1986 ble brua offisielt åpnet og den 30. september 1987 ble vegen åpnet for trafikk.

**Vegen:** 34 km lang, herav 9 km tofeltsveg og resten enfelt med 4 meters kjørebane og tilsammen 96 møteplasser.

**Brua:** Frittframbyggsbru i spennbetong. 293 meter lang 9 meter bred. Vegbredden er 6,55 meter pluss fortau på 1,8 meter. Seilingshøyda er 23 meter i en bredde av 50 meter.

Totalkostnadene for Havøysunds veg- og bruforbindelse er 161 mill. kroner fordelt på 122,4 mill. på vegen og 38,6 mill. på brua. Det er spart 24,8 mill. kroner i forhold til forhåndskalkylen.

## Lettet stemning på vegkontoret

Det er blitt en mer lettet stemning på vegkontoret etter at det nå er klart at noe gjøres med miljøproblemene. Bygningsinspektør Erling Stålsett, som er bygge- og eiendomsdirektorens mann i Vadsø forteller til Reflexen at det nå iverksettes flere tiltak for å bedre forholdene. Kontorene skal bli så støvfrie som det overhode er mulig å få til. Det skal ikke være nødvendig at de ansatte må få helseproblemer på arbeidsplassen.

Stålsett forteller at varme- og ventilasjonsanlegget nå bare skal kjøres på avslag og ikke varmegjenvinning for å hindre støvproblemer. For at ventilasjonen likevel skal bli tilfredsstillende, må det skiftes ut ett vindu på hvert kontor. Det vil da bli installert Topturn-vinduer som kan åpnes i overkant og dermed sikre frisklufttilgangen.

Videre skal det nå foretas rengjøring av korridorer og kontorer, og takene skal males for å hindre støvbinding. Himlingsplatene skal fjernes og erstattes med nye plater uten filt. I tillegg til dette skal selve aggregatet på loftet tas fra hverandre, rengjøres og deler skal skiftes ut. På spørsmål om kostnadene for dette og hvem som skal betale, svarer Stålsett at miljøtiltak ikke skal ha økonomiske hindringer og at kostnadene vil bli delt mellom bygge- og eiendomsdirektoratet og vegvesenet.



Her på Havøysund Hotell skal festen foregå den 18. august, og kanskje kommer Kongen.



Fra forberedelsene til den offisielle åpningen. Her er vegsjefen sammen med representanter fra Vegdirektoratet, Måsøy kommune og politiet under en befaring i Havøysund.

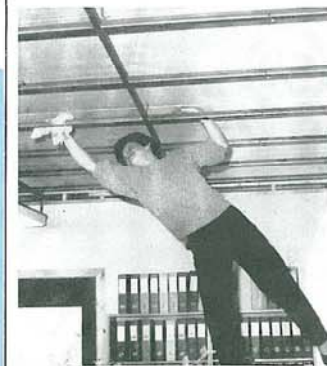
## Fakta om Måsøy kommune

Måsøy kommune ligger ytterst på Vest-Finnmarkskysten med Barentshavet som nærmeste nabo.

Selv om det meste av kommunen er fastland, må likevel Måsøy kommune med sine 300 øyer og holmer betegnes som et «øyrike».

De største øyene har bosetting, og steder som Rolvsøy, Ingøy og Måsøy er velkjente steder langs kysten.

Kommunen har i underkant av 2.000 innbyggere og ca. 1.500 av disse bor i kommunesenteret Havøysund. Måsøy har en godt utbygget grunnskole og et tilbud for videregående utdanning. Kommunikasjonstilbudet i Havøysund er bra med daglige hurtigruteanløp, hurtigbåter og lokalbåter i tillegg til vegforbindelsen, som altså nå er et faktum.



Skiten skal bort høyt og lavt på vegkontoret.



# SAMARBEID MOT TRAFIKKDØDEN

«Samarbeid mot trafikkdøden», er tittelen på handlingsprogrammet for trafikksikkerhet i Finnmark 1988 - 93. Og samarbeid er stikkordet for at trafikksikkerheten skal kunne bedres i Finnmark. Alle gode krefter skal nå samles om et felles mål, nemlig å gjøre finnmarksvegene tryggere og å unngå flest mulig tragedier.

Statens vegvesen inkludert biltilsynet er en selvfølge som aktiv utøver i trafikksikkerhetsarbeidet, likeså Trygg Trafikk, politiet og fylkeskommunen. Men også kommunene, barnehager, skoler, kjøreskoler, rettsvesen, media og frivillige organisasjoner skal nå trekkes mer med. Dette handlingsprogrammet skal ikke bli bare en papiplan. Den SKAL gi resultater.

Selve handlingsprogrammet består av tre rapporter. Rapport A inneholder organisering, utfordringer og virkemidler i trafikksikkerhetsarbeidet. Rapport B er en ulykkesanalyse for

perioden 1983-86. Selve handlingsplanen for 1988-93 finnes i rapport C. Rapport A og B skal rulleres sammen med vegplanen, dvs. hvert 4. år, mens handlingsplanen vil få en rullering hvert

HANDLINGSPROGRAM FOR TRAFIKKSikkerhet i Finnmark 1988-93

# SAMARBEID MOT TRAFIKKDØDEN



år. Dette gir muligheter for å justeres underveis. Tiltak som viser seg ugjenomførbare kan forkastes og nye tiltak som er nødvendig for å nå målet kan føyes til. Og målet det er, ikke mer enn 190 drepte/skadede årlig innen 1994.

Rapport A og C er utarbeidet ved Vegkontoret i Finnmark. Arbeidet er koordinert av en gruppe sammensatt av overing. Asle Persen, vegkontoret, førstekonsulent Trygve Nøst, samferdselskontoret, politiførstebetjent Torleif Dørmænen, Vadsø politikammer og Trygg Trafikk's fylkessekretær Hilde Hoel Jørgensen.

Rapport B er utarbeidet av SINTEF, avd. for samferdselsteknikk i Trondheim.

## Utdrag fra handlingsplanen

### JURIDISKE TILTAK:

- korttidsbeslag av førerkort ved risikofyllt «kjekkaskjøring».
- Anskaffelse av mer overvåkningsutstyr til politiet.
- Obligatorisk prøve på kollisjonssimulator «bråstoppen» for alle som tar førerkort.

### PEDAGOGISKE TILTAK:

- Trafikkopplæring i grunnskolen. Evaluering/rullering av utarbeidet plan.
- La unge bilførere få erfare hva de ikke behersker selv med de beste ferdigheter (opphøving av fysiske lover).
- Arbeidsopplegg for opplæring i aldersgruppen 15-17 år.
- Trafikksikkerhetsinformasjon gjennom helsesentrene og barnehagene.

### FYSISKE TILTAK:

- Særskilte tiltak mot utforkjøringsulykker.
- Trafikkсанering i Hammerfest og Vadsø.
- Kantstolper på riksvegnettet.
- Bygging av helårlig glattkjøringsbane i Lakselvområdet.
- Bedring av vintervedlikeholdet.

### SAMORDNENDE/ORGANISATORISKE TILTAK:

- EDB-basert register for trafikkuulykker med og uten personskader.
- Kontaktperson for trafikksikkerhet ved hver skole.
- Satsing mot spesielt ulykkesbelastede områder (oppnevning av prøvekommuner).
- Intern rådgivende trafikksikkerhetsgruppe på vegkontoret.

# — TAKK FOR MEG



Bjarne Langseth



Ja, så ble det ikke «tusseladd» ut av trønderen i biltilsynet likevel da. Etter 14 år i biltilsynets og -sakkynndiges tjeneste i Finnmark skulle man jo tro at tusseladdstempelet satt så hardt at det ikke kunne vaskes bort. Men Per Kr. Elnan syntes det passet å takke for seg nå, og kunne liksom ikke si nei når sjansen bød seg. Som biltilsynssjef i Nord-Trøndelag får han farte i sin ungdoms bilspor, men avstandene blir nok noe kortere enn han var vant til i Finnmark. Han kan nå feie gjennom en inspeksjonstur på alle biltilsynsstasjonene på samme tid som han brukte på å kjøre til den nærmeste stasjonen i Finnmark. Oppgavene vil han takle like pertentlig som han i alle år gjorde på de nordlige breddegrader, selv om utfordringene ikke synes så store som de to gangene tidligere han har tiltrådt ny jobb.

Etter at Elnan var ferdig med utdannelsen i Gøteborg begynte han som bilsakkyndige i Steinkjer. Det var i 1962, og samme året ble han bedt om å lede det første avdelingskontoret i landet som skulle opprettes i Namsos. Dette pionerarbeidet beskjeftiget han i 12 år før det var tid til å se seg om etter nye utfordringer.

Jeg synes jeg hadde gjort det som skulle gjøres og det var naturlig å se nordover når det var snakk om nye og spennende oppgaver. Sjansen fikk jeg i Vadsø i 1974, og her manglet det ikke på utfordringer. Vi hadde lite folk i forhold til oppgavene, avstandene var store og vi måtte utvikle oss mot distriktene.

Noe av det første bilsakkyndige i Vadsø og leder av bilkontrollen begynte å arbeide med var å få opprettet avdelingskonrner i Kirkenes og Hammerfest. Fra før var det bare et kontor i Alta i tillegg til hovedkontoret i Vadsø. Det var så langt fra problemfritt. Vegdirektoratet var enig i Kirkenes, men Hammerfest måtte kunne betje-

nes fra Alta. Avstander i Finnmark var nok ikke Direktoratets sterkeste side.

Det var ikke helt enkelt og mange provisorier måtte vi igjennom, men det gikk til slutt. I Hammerfest ble det biltilsynsstasjon, som det da ble hetende, i årsskifte 1980/81, mens Kirkenes fikk sin i 1979.

I mellomtida hadde bilsakkyndige skiftet navn til biltilsynet og blitt en avdeling under vegsjefen. Elnan var blitt biltilsynssjef og fikk vegsjefen som sin nærmeste overordnede både faglig og administrativt. Før var bilsakkyndige faglige underlagt Vegdirektoratet direkte. Denne omstillingsprosessen var heller ikke enkel, men fra mange hold er det blitt hevdet at i Finnmark foregikk omstillingen lettere enn i de fleste fylker. Ingen er i tvil om at Per Kr. Elnan har hovedæren for det.

Nye utfordringer skulle dukke opp. Da snøscooterkjøring på veg begynte å bli et alvorlig problem i Finnmark, fikk vi igjen dokumentert hvor lang avstand det er til ho-

vedstaden. « Dette kunne umulig være noe problem for det har vi ikke i Oslo», var et klart signal som kom nordover. Men biltilsynssjefen i Finnmark ga seg ikke. Han ville ha snøscootere bort fra veg og nektet å ta et nei for et svar. Selvfølgelig fikk han det tilslutt som han ville, som i så mange andre lignende saker. Ikke med harde ord og grov skyts, men med ugjendrivelige, saklige argumenter gjentatt og bearbeidet over tid — og med en klar visshet om hva som var det beste for Finnmark. Slik har han blitt hørt og slik er biltilsynet i Finnmark blitt en «mønsterbedrift» under Per Kr. Elnans ledelse.

Nå er det vel slutt på utfordringene da, Elnan. Nå skal du nyte ditt otium i hjemlige omgivelser mens et velsmurt maskineri rolig overvåkes?

Nei, langt i fra. I biltilsynet er det alltid interessante oppgaver uansett hvor du er i landet. Nå kjemper vi om midler til utbygging av stasjonen på Levanger — og vet du, det er mye viktig på gang i forbindelse med biltilsynets framtid i 90-åra. Snakk med Nerli på Kirkenes, han har vært med i utvalget som har sett på biltilsynets framtid og utformet spennende ting som skal inn i Norsk Veg- og vegtrafikkplan for perioden 90 — 93.

Jo, vi hadde vel en følelse av det. Kampen er ikke over, og det er fortsatt slik at det skal mer enn en kule til en trønder.

## Gamle minner



## Mer om brakker og brakkeliv

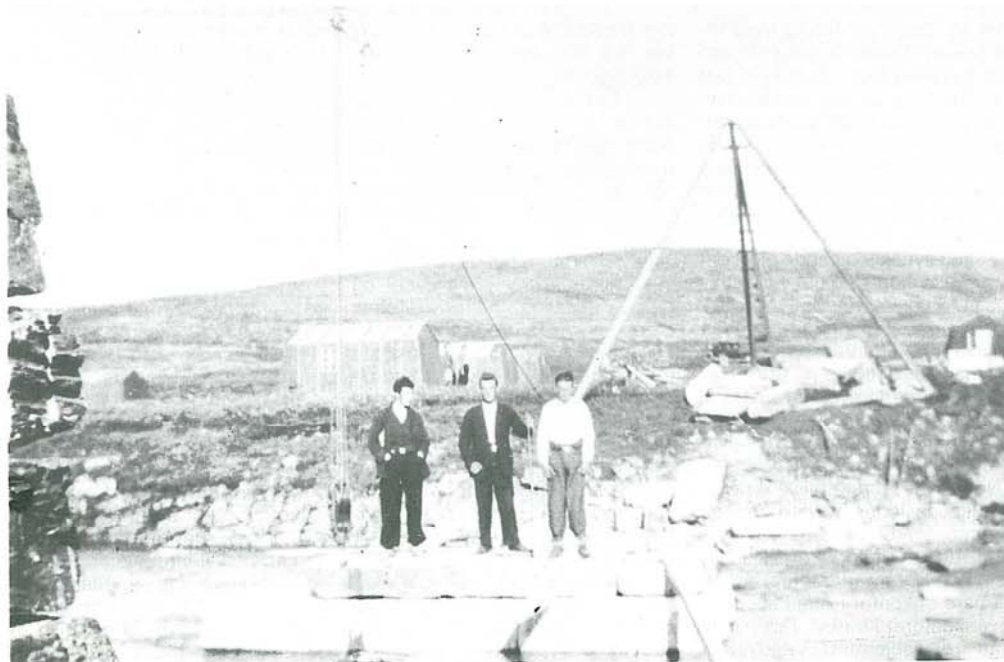


Godtfred Karlsen



I forrige nummer så vi litt på gamle arbeidsbrakker i Finnmark vegvesen. Da det er mye som er ukjent angående de første brakkene i vegvesenet, følger jeg nå opp den forrige artikkelen med mer om brakker og brakkeliv. Håpet er at noen som leser dette og ser bildene vil kunne gi meg mer informasjon om disse brakkene; hvordan de var bygd og hvordan de fungerte. Jeg er også svært interessert i å få navn på de ukjente personene på bildene.

Storfangst på Ifjordfjellet. Dette bildet er tatt ved Storelva på Ifjordfjellet, og guttene står foran en sommerbrakke som huset 8 mann pluss en kokke.



Dette bildet er også fra riksveg 50 over Ifjordfjellet ved Storelv bru. Bildet er tatt ca. 1934-35. Personene på bildet er ukjent.

## Gamle minner



Interiørbilde fra en vanlig sommerbrakke. Det er oppsynsmannsassistent Bergheim (t.v.) og avdelingsingeniør Birger Dahle som sitter ved spisebordet.



Riksveg 50 Bugøyfjord — Munkefjord ca. 1935. Fra venstre: Julius Oimaniemi, Einar Iversen, Helge Karikoski, Jørgar Mikkelsen Ivanovitz, Paul Bergmo, Ukjent, Arne Mikkelsen.

Brakka ser ut til å være kraftig forsterket i hjørnet. Hvorfor??



Riksveg 50 Gandvik — Hesseng ca. 1935. Har ingen navn på personene på bildet. Kan noen hjelpe meg. Brakka er en sommerbrakke som er pappslått og er klar for torviling for vinteren.



## EDB — ER DET BRA?

Framtidig bruk av EDB i Statens vegvesen i Finnmark:

# Hvor står vi — hvor går vi?



Trond Skorstad

Sist høst ble det vedtatt en prosjektgruppe på vegkontoret som skulle lage en plan for fremtidig bruk av EDB i Statens vegvesen Finnmark. Det skulle legges særlig vekt på å vurdere datakommunikasjon og forskjellige løsninger innen dette feltet. Rapporten ble ferdig til beregnet tid; i februar i år, og er sendt ut til alle organisasjoner. Her skal jeg referere endel av det som står i rapporten, og ta opp litt av det som er skjedd siden sluttstrek ble satt i den.

## Hvor står vi?

Biltilsynet, som er «store» når det gjelder datakommunikasjon, har en linje fra hver av de fire biltilsynsstasjonene til Statens Datasentral (SDS). Dette gir en utgift på godt over 1000,- kroner pr. dag tilsammen. En alternativ ordning er at alle biltilsynsstasjoner får en linje på deling derfra til SDS. Dette vil også gi biltilsynet tilgang til register og tekstbehandling på ND-maskinene på vegkontoret.

På Vegkontoret er det nå plassert to minidatamaskiner fra Norsk Data (ND), med stort sett lik kapasitet. Den ene maskina disponeres av plan- og anleggsavdelinga. De bruker den stort sett til kjøring av tekniske program, samt endel tekstbehandling. Denne maskina er en ND-5400 og har etter en navnekonkurranse fått navnet «Nordkapp». Den andre maskina, «Varanger», er en ND-550. Den brukes til tekstbehandling og registerarbeid. «Varanger» er tenkt som den maskina biltilsynsstasjonene skal arbeide mot. Grunnen til at arbeidet med oppkobling av biltilsynsstasjonene til Vegkontoret ikke er satt igang er at en ikke har bestemt på hvilken måte datakommunikasjonen skal løses internt på Vegkontoret.

## Datakommunikasjonen

I dag har hver enkelt terminal en egen inngang i en av ND-maskinene, men i fremtiden har en behov for å utvide antall terminaler utover antall innganger i maskinene. Samtidig er behovet tilstede for å enkelt kunne velge hvilken maskin en ønsker å jobbe mot.

Her ser en to muligheter; dataveksler eller terminalnettverk.

## Dataveksler

En dataveksler kan sammenlignes med et vanlig sentralbord for telefon. Også her er det utgående og inngående linjer som kobles opp mot hverandre etter ønske fra den enkelte bruker. Hvem som skal få tilgang til maskinene administreres av dataveksleren. Veksleren kan betjene flere maskiner og en kan velge hvilken maskin en vil arbeide mot etter å ha påkalt vekslerens oppmerksomhet, og eventuelt gitt inn passord.

## Terminalnett — Net-one

Dette er et nettverk for terminaler basert på en koaksialkabel som trekkes gjennom hele huset, og hvor terminalene tilkobles 8 og 8. Mindre vegstasjoner tilkobles som terminaler, men større veg- og biltilsynsstasjoner tilkobles via s.k.bruser. En av fordelene med dette systemet er at det er et konsept som ND satser på, og har kompetanse på; en vet hvem som skal spørres dersom det oppstår problemer i kommunikasjonen mellom terminal og maskin. Nettet er tilpasset ND's programvare

## PD-nett

ND har i den senere tid innsett at ensidig satsing på terminaler ikke går i lengden, men at en må inn med PD'er (= personlige datamaskiner — eng. PC) for å avlaste minimaskinene, og heller bruke dem for utveksling av data. ND har nå inngått avtale for salg av 3COM

nettverk for PD'er og WYSE terminaler som arbeidsstasjoner.

## Valg

Det må tas et valg når det gjelder nett eller veksler slik at vi kan stå fritt når det gjelder utbyggingstakt når det gjelder bruk av EDB på vegkontoret, på biltilsynsstasjonene og utveksling av data mellom vegkontoret og utstasjoner. I forbindelse med utskifting av himlingsplatene på vegkontoret får nå alle kontorene egne terminalkontakter.

## Opplæring

Informasjon og opplæring er en forutsetning for at bruk av EDB skal bli verdifullt. Investering i opplæring er en viktig forutsetning for at EDB-investeringer kan utnyttes.

Opplæringen skal så lenge som mulig utføres i tilknytning til arbeidsplassen, og der det er hensiktsmessig med vegkontorets eget personale som instruktører. Det er også viktig å få erfaring fra andre hold slik at kvaliteten på opplæringen blir best mulig. Det bør derfor være en løpende vurdering av om en skal gjennomføre tiltak internt med bruk av egne ansatte eller leie inn instruktører.

For å kunne spre informasjon om programmer bedre bør driftsgrupper og avdelingens EDB-ansvarlige bruke de normale informasjonskanaler bedre. I tillegg bør alle håndbøker ligge i biblioteket hvor alle kan få tak i en brukerveiledning for ønsker program.

## Grunnoppplæring

På grunn av at EDB er ukjent for

## EDB — ER DE

## Vestland, Vestland



— Vestland, Vestland, sang plansjefen og borte ble han. Ikke så veldig overraskende kanskje at Kjell Kvåle flyttet til sitt barndoms Sognald når han skulle begynne å røre på seg igjen. Men det var vel litt i tidligste laget at den populære plansjefen bestilte flyttebil.

— Jo, det var jo ikke meningen at vi skulle flytte fra Vadsø så snart. Når det nå likevel skjedd så var det flere tilfældigheter som spilte inne samtidig. Fire år er i korteste laget i en slik jobb, og jeg klarte da heller ikke å følge opp målsettingen til vegvesenet i Finnmark om å være minst 5 år i jobben. På den andre siden så har jeg jo vært dobbelt så lenge som mine to siste forgjengere i plansjefestolen.

Etter tilsammen 15 år i Tromsø og Vadsø var det nok en stor overgang å komme til Vestlandet igjen. Men den var ikke dramatisk, etter eget utsagn. I sin nye jobb i Sogn og Fjordane fylkeskommune har han vært utsatt for kontormøte rundt et utebord på kaia i 30 varmegrader. Noe som ingen tvang han til i Vadsø, heldigvis.

— På den annen side så har jeg funnet mange likheter med dette fylket og kystkommunene i Finnmark. Jeg har hatt stor nytte av mine erfaringer fra nord i denne jobben, sier Kjell Kvåle før han avslutter vår samtale og ringer opp igjen til Finnmark. Han måtte snakke med Sigurd Berg Hansen i Honningsvåg for å få gode nordlige råd til et vestlig prosjekt.

Det er ikke bare de beste folkene som flytter sørover, de tar også med seg de beste ideene.

# Hvor står vi — hvor går vi?

mange er det naturlig at det finnes en viss skepsis og usikkerhet. Grunnopplæring er viktig for alle ansatte for å skape forståelse og trygghet når de selv skal begynne med EDB.

De fleste ansatte ved vegkontoret har hatt grunnopplæring, men det vil være fortsatt behov for en viss oppfølging.

## Opplæring i bruk av program, utstyr og arbeidsrutiner

Opplæring i bruk av utstyr, program og de enkelte rutiner må skje etter at utstyret er på plass. Dette gjelder både for ND-maskinen og PD'er.

Formålet med denne opplæringen å gi det tekniske og merkantile personalet innføring og praktisk trening i bruk av EDB i det daglige arbeidet. Denne opplæringen bør ikke isoleres til utstyr og programvare, men utvides til også å gjelde eventuell omlegging av arbeidsopplegg og rutiner. Etter gjennomført kurs er det nødvendig at deltakerne får tid og anledning til å praktisere det de har lært.



## Siste nytt

### Anleggsavdelingen

De «gamle» IBM-XT PD'ene byttes ut med IBM PS-2. Dette vil innebære en mangedobling når det gjelder lagringskapasitet og hurtighet.

### Geoteknisk seksjon

Her er en gått til innkjøp av Mitac PD'er og koblet disse i nettverk med en IBM-PD som avdelingen hadde fra før. Maskinene deler én felles laser-skriver.

### Maskinavdelingen

Maskin har overført en rekke manuelle førte register inn på data. Det er Fics-register på ND-anlegget som benyttes. Som første maskinsentral er Ski-

pagurra nå tilkoblet anlegget med én terminal som er tilknyttet «Varanger» via oppringt samband.

### Personalseksjonen

Registrering og jobb-søkere v.h.j.a. Fics-database letter arbeidet med behandling av ansettelser, og bedrer servicen ovenfor søkerne.

### Planavdelingen

En arbeidsstasjon er innkjøpt for prosjektering av bruer. Stasjonen kan også brukes i vegplanlegging bl.a. for løsning av kompliserte rundkjøringer og for den som har litt tid til overs på kvelden er stasjonen velegnet til «data-kunst». På avdelingen kjøpes det nå inn en laser-skriver som skal avlaste Philips-elpho i første etg.

Etter vel fem år i nytt vegkontor:

# For trangt, for trangt er statens bygg



På tross av forholdsvis nytt kontorbygg, har de ansatte fått trange kår etterhvert. Spesielt i biblioteket er det vanskelig når flere skal finne fram samtidig.



Bjarne Langseth

- \* Dårlig planlegging av eksisterende bygg.
- \* Ny teknologi krever større plass.
- \* Utbygging av Distriktslaboratoriet.

Dette er hovedårsakene til at vegkontoret i Vadsø som ble tatt i bruk desember 1982, allerede nå er for lite. Det er bare det forhold at vegkontoret har hatt en rekke ubesatte stillinger, som har gjort situasjonen til å leve med så langt. Nå er imidlertid plassmangelen så akutt at det enten må lages brakkeløsninger i tilknytning til bygget eller leie lokaler andre steder i byen.

Allerede før innflytning i desember 1982 var det klart at det nye vegkontoret ikke var planlagt etter tidens krav. Flere kontorer ble tatt i bruk til andre formål både før og etter innflytning. Garderøber, møterom, rekvisitalager og andre nødvendige funksjoner måtte dekkes av planlagte kontorer.

Ganske snart begynte også ny teknologi å komme inn i huset. Det krevde sin plass. En rekke kontorer ble tatt i bruk til EDB-rom og for plassering av

skrivere og plottere. Det var nødvendig at slikt utstyr ble plassert i egne rom av miljømessige hensyn. Flere kontorer måtte også utvides for å få plass til nødvendig utstyr.

I tillegg til dette måtte Distriktslaboratoriet i 1. etasje bygges ut, noe som krevde ekstra arealer i forhold til det som opprinnelig var planlagt.

## Dårlig arbeidsmiljø

Et annet forhold som går tilbake på

dårlig planlegging av bygget, er de store problemene som etterhvert er oppstått med hensyn til arbeidsmiljøet på vegkontoret. Et stort antall tilsatte har fått allergiske reaksjoner og problemer med luftveiene. Problemerne har vært så alvorlige at folk har sluttet, og i ett tilfelle har det vært nødvendig å skaffe kontorplass utenfor bygget.

## Leie eller brakketilbygg

Vegkontoret har fått tilbud fra Barlindhaug, Vadsø om å leie det gamle kontorbygget deres på vegsletta. Dette bygget inneholder 20 kontorplasser. Planavdelingen har også lagt fram en skisse for midlertidig utvidelse av vegkontoret med 8 eller 10 kontorbrakker. Et tilbygg vil kunne løse mangelen på kontorplass og delvis avhjelpe miljøplagene for de mest utsatte. Spørsmålet om bygging eller leie og hvem som eventuelt skal flytte inn i nye lokaler, blir nå tatt opp med de tiltsvalgte.

## Permanent påbygg av vegkontoret

Selv om leie eller brakketilbygg vil kunne løse det akutte problemet, så

må prosessen med planlegging av permanent påbygg av vegkontoret snarest settes igang. Dette er allerede tatt opp med Vegdirektoratet i budsjettforslaget for 1989 og det vil også bli tatt opp med Statens Bygge- og Eiendomsdirektorat i nærmeste framtid. På tross av dårlig planlegging for eksisterende behov, så er ihvertfall vegkontoret planlagt for framtidig ut-

bygging. Bygget er lagt til rette slik at der forholdsvis enkelt skal være mulig å bygge på en etasje til over hovedetasjens sydlige del. Dette er sansynligvis det som vil bli den permanente løsningen for plassmangelen på vegkontoret i Vadsø. Men hvor mange midlertidige løsninger inne i framtida vil det ta før dette kan skje?



Disse bildene skulle tale for seg selv. På datarommet er det trangt når mer enn en person må jobbe der. Det finnes faktisk en telefonplass hvor det er så trangt som bildet til venstre viser. Det er jo også først og fremst datautstyret på vegkontoret som har stjålet plass i forhold til det planlagte.



## Vil ofre trafiksikkerhet og framkommelighet i utkant-Norge

— Et eventuelt forbud mot piggedekk i Norge vil etter mitt skjønn være ensbetydende med å ofre trafiksikkerhet og framkommelighet i utkant-Norge for å oppnå mindre slitasje og forurensning i de sentrale strøk.

— Dette sa sivilingeniør Arild Ragnøy fra Transportøkonomisk Institutt i Oslo under Nordkalott-konferansen for trafiksikkerhet i Luleå. Han begrunnet sitt utsagn med at klima og trafikk tetthet i våre nordligste fylker gjør at det er klart flere fordeler enn ulemper knyttet til bruken av piggedekk. Ragnøy konkluderte med at forbud mot pigger i Nordland, Troms og Finnmark ikke er forenlig med god distriktpolitikk.

Nordkalottkonferansen for trafiksikkerhet i Luleå den 26. og 27. mai i år samlet ca. 130 personer på Nordkalottsentret til trafiksikkerhetsdiskusjoner.

Den største delegasjonen var fra Sverige med ca. 60 deltakere, mens Norge og Finland hadde ca. 35 hver. Deltakerlandene bidro med hvert sitt hovedinnlegg:

Norge: Piggedekk - trafiksikkerhet kontra miljø.  
Sverige: Ungdom i trafikken.  
Finland: Politiets erfaringer med grensetrafikken på Nordkalotten.

Vi bringer her i Reflexen et referat fra det norske foredraget om piggedekk.



Sivilingeniør Arild Ragnøy.

Ragnøy tok i sitt foredrag utgangspunkt i de forhold som påvirkes av piggedekkbruk. Han presiserte at de positive effektene ved piggedekk er knyttet til kjøring med snø- og isdekkede veier, mens ulempene i hovedsak er knyttet til kjøring på bare veier.

Det er altså snakk om sikkerhet og framkommelighet kontra vegslitasje og forurensning.

Han mente derfor det var relevant å spørre om disse fordelene og ulempene er jevnt fordelt i de ulike landsdeler, eller om noen landsdeler i hovedsak har bare fordeler, mens andre har mest ulemper.

I 1987 benyttet omtrent 97 prosent av alle lette biler i Norge piggedekk, og bruken er omtrent like høy over hele landet. Når det gjelder mengden kjøring på snø- og isdekket veg, så er forholdet mye mer differensiert. Her er det betydelige variasjoner fra 12 prosent i kystområdene langs Oslofjorden til 67 prosent i Nord-Norge. Gjennomsnittet for hele Norge er 24 prosent.

Ut fra dette påpekte Ragnøy at landet vårt er så langstrakt at det finnes trafikanter, særlig ute i distriktene, som kjører en vesentlig del av vinteren på snø- og isdekkede veier og som ikke har forståelse for diskusjonen om en eventuell begrensning i bruken av piggedekk.

Også når det gjelder slitasjemengder er det store forskjeller. Den årlige mengden bortslitt asfaltmasse i Norge ble i 1986 beregnet til ca. 320.000 tonn, og kostnadene til reasfaltering ble beregnet til om lag 340 millioner kroner. De tre nordligste fylkene til sammen står for beskjedne 7 prosent av den totale bortslitte asfaltmasse og innsparingspotensialet for denne landsdelen tilsvarer ca. 8 prosent eller om lag 27 mill. kroner. Det er med andre ord på Østlandet og Sørlandet

samt i noen grad på Vestlandet det store innsparingspotensialet ligger ved å forby piggedekk.

Hva er så fordelene ved å bruke piggedekk?

Piggene bidrar til å øke friksjonen og gir derfor kortere bremselengder, bedre styringsegenskaper og bedre framkommelighet.

I normale tilfeller betyr dette at bremselengden vil øke med omtrent 15 — 20 prosent dersom vi forbyr pigger.

Hva vil et eventuelt piggedekktforbud bety for antallet trafikkuulykker?

— Dersom vi gjør den meget enkle antakelsen at ulykestallet vil øke i samme forhold som økningen i bremselengden, vil ulykestallet øke med 15 prosent. Medregnet reduksjon av sommerulykker på grunn av mindre slitte vegdekker og en reduksjon av vinterkjøringen, så antar vi at ulykestallet vil øke med 230 ulykker dersom vi innførte et forbud mot piggedekk, sa Arild Ragnøy.

Hvor blir ulykkesøkningen størst? Mens om lag 25 prosent av ulykkene i hele Norge skjer på snø- og isdekket veg er den tilsvarende andelen i Troms og Finnmark nærmere 50 prosent.

— Med utgangspunkt i våre beregninger om ulykkesøkning som følge av piggedekktforbud, vil det bety at om lag 18 prosent av den totale ulykkesøkningen som et eventuelt piggedekktforbud vil medføre, vil skje i våre tre nordligste fylker.

— Sammenlignet med disse fylkenes andel av de totale innsparingskostnader fra den reduserte vegdekkslitasjen (8 prosent), burde regionens standpunkt i en diskusjon om piggedekktforbud etter min mening være gitt, avsluttet sivilingeniør Arild Ragnøy fra TØI.

Fylkesplan for Finnmark 1988—91:

## FLEST MULIG MÅ FÅ HELÅRSVEG- ELLER FERJEFORBINDELSE

Vegnettet bygges ut slik at flest mulig får helårs vegforbindelse eller ferjeforbindelse til landets stamvegnett. Vegutløsning til vegløse strøk gis fortsatt høy prioritet. Dette er et av målene for vegsektoren i fylkesplan for Finnmark 1988—91. Det sies videre at det skal legges vekt på best mulig framkommelighet både med hensyn til hastighet, bæreevne og komfort. Vegutbyggingen skal legge forholdene til rette for en trygg avvikling av trafikken langs vegene. Veginvesteringene skal søke å ivareta de næringsmessige behov for transporter.

### Utfordringer og muligheter

Finnmark er preget av store interne avstander og store avstander til de sentrale områder i resten av landet. Befolknings tettheten er lav, og folket er i stor grad samlet i punktbosettinger. Med en slik geografi og ved at f.eks. jernbane ikke finnes her, blir vegnettets betydning for interne og eksterne kommunikasjoner særlig viktig. De områder av fylket som har fått en tilfredsstillende vegutbygging og muligheter for vegtransporter, viser betydningen av dette ved en økende bilpark opp mot langgjennomsnittet for biltetthet. I kyststrøkene der vegnettet er dårlig utbygd, går utviklingen i bilparken mye tregere og ligger langt etter landsgjennomsnittet.

Både på riksveg- og fylkesvegsiden har man de senere år hatt et synkende nivå på investeringsiden. Dette medfører et økt behov for klare prioriteringer av oppgavene og pålitelig langtidsløstettering. Særlig problematisk er det når det gjelder fylkesvegutbyggingen fordi investeringsrammene her er så redusert at det er vanskelig å oppnå rasjonell drift ved fordeling av midlene på mange prosjekter.

### Gode kommunikasjoner styrker næringslivet

Finnmark har et relativt ensidig sammensatt næringsliv, og en viktig faktor får å styrke og opprettholde dette er gode kommunikasjoner. For den delen av fiskeindustrien som baserer seg på høykvalitets eksport av fiskeprodukter, er et godt vegnett avgjørende. Siden en av målsettingene for fiskeindustrien i Finnmark er å øke arbeidsverdien av produktene, vil behovet for raske og sikre transporter til markedene i Sør-Norge og på kontinentet øke — og dermed stille krav til vegnettet.

De senere års befolkningsnedgang

i fylket er størst og merkes sterkest i kystområdene, i disse områdene har vegutbyggingen tatt lengst tid, og en kraftig satsing på vegutløsning og bredde kommunikasjoner er ett av virkemidlene for å sikre bosettinga.

Det pågår et kontinuerlig arbeid i Finnmark for å bedre trafiksikkerheten på vegene. Statistikken viser at vi har få sterkt ulykkesbelastede punkter eller strekninger i fylket, og arbeidet med vegutbedring og direkte sikkerhets tiltak går derfor mye på å legge de fysiske forhold tilrette for at farlige situasjoner ikke skal kunne oppstå. Fra ulike lokale hold er det reist krav om sikring av rasfarlige vegstrekninger. Slik sikring kan være et særskilt satsingsområde, som bør utredes spesielt med bakgrunn i en kartlegging av rasfarlige strekninger i hele fylket.

Oppgavene innen vegsektoren vil i lang tid fremover langt overstige investeringsrammene. Det bør derfor legges vekt på samfunnsøkonomiske vurderinger og utviklingsmuligheter ved prioritering mellom de enkelte prosjektene, der hensyn til befolkningsgrunnlag/befolkningsutvikling og transportbehov innen næringslivet må tillegges betydelig vekt. Enkelte vegprosjekter kan være aktuelle for bompengefinansiering. Det finnes ulike løsninger for slik finansiering, som tildels er utsatt for kritikk på samfunnsøkonomisk grunnlag. Det bør derfor utvises varsomhet ved vurdering av bompengeløsninger.

Vegsystemet i Finnmark representerer en betydelig kapital og store samfunnsmessige verdier, og det er av største viktighet at dette holdes vedlike. Slik at verdiene ikke forringes. Dette gjelder både sommertid for opprettholdelse av vegenes standard og vinterstid, da snøbrøyting er nødvendig for å dra størst mulig nytte av vegnettet. Tilstrekkelige bevilgninger til vedlikeholdet ivaretar eksisterende verdier og reduserer framtidige investeringsbehov.

### Nedbygging av egedriften må ikke gå for langt

De senere års nedbygging av egedriften i Vegvesenet må ikke føres så langt at det går ut over etatens kompetanse og effektivitet i fred og eventuell beredskapssituasjon. Det kan også ha uheldige konsekvenser for trafiksikkerhet og beredskap, dersom prisene for leide tjenester innen anlegg og transport presses så hardt at denne næringens evne til fornyelse og tidsmessig materiell svekkes.

### Handlingsprogram

Større fylkesvegprosjekter som er vanskelig å finansiere innenfor de ordinære investeringsrammer, må søkes finansiert med ekstraordinære statlige midler.

Av hensyn til planlegging og mest mulig rasjonell anleggsdrift må de årlige budsjetter i størst mulig grad følge vedtatte langtidsløstettering. Det bør utarbeides en oversikt over rasfarlige og øvrige trafikkfarlige strekninger/punkter på riks- og fylkesvegnettet.

Trafiksikkerhetsarbeidet må fortsette både med fysiske tiltak langs vegnettet og med tiltak for holdningsdannelse. Skoleverket bør i større grad nyttes til å danne trafiksikre holdninger hos barn og ungdom. Vedlikeholdet av vegnettet må tilføres tilstrekkelig med midler for å ta vare verdier og for å sikre framkommeligheten til alle årstider. Vegprioriteringer foretas ut i fra distriktpolitiske hensyn.



## Følg opp handlingsprogrammet og målet er realistisk

Ingen økning i antall skadde/drepte i trafikken i Norge fram mot 1994. Dette er en realitet dersom «Handlingsprogrammet for trafikksikkerhet» i fylkene blir fulgt opp som forutsatt i kommende periode.

Har vi råd til å la være å følge opp dette programmet? er et viktig spørsmål som ble framsatt under den landsomfattende FTU-konferansen i Alta 8. og 9. juni.

Dersom denne målsettingen skal nås, må de offentlige organer og frivillige organisasjoner som driver trafikksikkerhetsarbeidet prioritere og samordne på en tilfredsstillende måte. Både byråsjef Marit Benterud fra samferdsdepartementet og FTU-leder Målfrid Finnøy fra Møre og Romsdal la i sine innlegg veldig stor vekt på dette med organisering, samordning og budsjettmessig forpliktende forankring av tiltakene. FTU-enes rolle som samordnende instans, pådriver og vakthund i dette arbeidet ble fokusert og vegtrafikklovens paragraf 40 a gir da også fylkeskommunene et ansvar på dette området, vanligvis utført gjennom fylkestrafikksikkerhetsutvalgene.

— FTU-ene må nå gis mulighet til å påta seg dette ansvaret, bl.a. gjennom tilfredsstillende sekretariatshjelp og økonomiske ressurser til å følge opp handlingsprogrammet, ble det sagt.

Kommunens vilje og evne til å drive et mer offensivt trafikksikkerhetsarbeid var også oppe i debatten. Et lovfestet ansvar tilsvarende det fylkeskommunen har, var diskutert uten at det var full enighet om at det var den beste og eneste løsningen.



Frøde Sandvik fra Miljøverndepartementet stilte spørsmålet om vi er kommet i en situasjon hvor vi investerer oss til trafikkfarlige områder og siden må investere ytterligere for å få ned ulykkesrisikoen.

Overingeniør Trude Schistad satte fingeren på den mangelfulle og tilfældige trafikksikkerhetsinformasjonen som ble praktisert tidligere. Et stort skritt i riktig retning er «Langtidspla-

nen for trafikksikkerhetsinformasjon» mente hun.

— Det må dog påpekes at planen ikke var like godt egnet for hele landet og heller ikke er benyttet på samme måte over alt. Trafikksikkerhetsinformasjon er imidlertid et forsømt område som har effekt når den utføres riktig og når mottakerne, sa Trude Schistad.

## Dekklegging for 35 millioner

Det vil i år totalt bli lagt nytt vegdekke for ca. 35 millioner kroner. Dette innbefatter både anlegg og vedlikehold, og både entrepris og egen-regi. Ca. 350 km veg vil få nytt dekke for disse millionene.

Vedlikeholdet vil i egen-regi blant annet legge nytt dekke i Repparfjordalen, over Seidafjellet over Karasjøkjellet og mellom Krampenes og Komagvær i Varangeren. Som entrepris vil det bli lagt nytt dekke på vegen til Austertana.

Anlegg vil konsentrere sin dekklegging om Båtsfjordfjellet, Nordkynvegen, Tana og E-6 ved Hauksjøen.



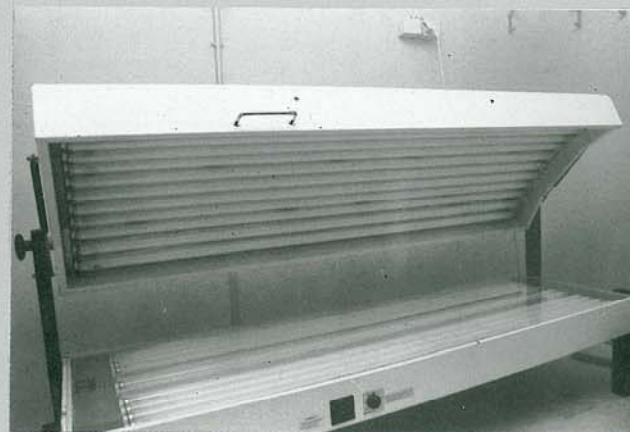
## SIKKERHET I SØKELYSET



Trafikksikkerheten var satt i søkelyset utenfor biltilsynsstasjonen i Vadsø 3. juni. Trygg Trafikk sto som hovedarrangør og hadde med sin berømte «Veltepetter» med ingeniør Trønnes som «velter». Ellers deltok biltilsynet med «Bråstoppen», NAF hadde stand og flere andre samarbeidspartnere i trafikksikkerhetsarbeidet deltok. Kjøreskoler og motorklubben stilte også opp og ga nyttig informasjon til et interessert publikum.

På bildene ser vi «Veltepetter» og «Bråstoppen» i aksjon under arrangementet.

## SOL UTE, SOL INNE —



Nå er sommeren kommet og det skulle borge for sol både ute og inne. Og skulle ikke sola være utendørs så er den ihvertfall inne på vegkontoret. Med solarium i kjelleren er de ansatte på vegkontoret sikret sol på kroppen og fra før av er det jo selvfølgelig der i huset sol i hjertet og sol i sinnet.