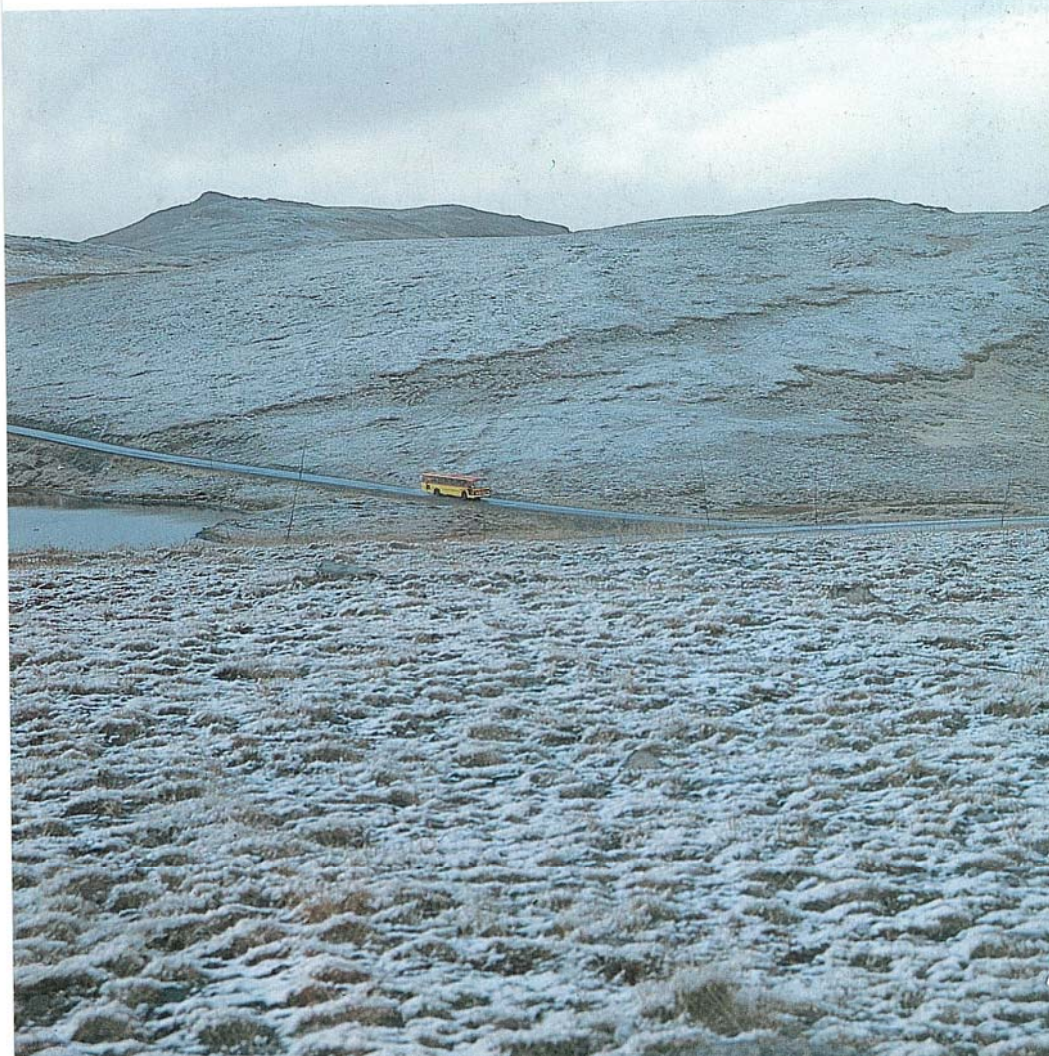


C



Tryksted: Trykkesentralen, Finnmark
KST
Vedtatt: 26. OKT. 1988
RETURERES TIL BIBLIOTEK ELLER BRUK!

REFLEKSEN

BEDRIFTSAVIS FOR
STATENS VEGVESEN
FINNMARK

NR. 2 — 1988
7. ÅRG.



**Hurra for kongen
og Havøysundvegen**



Side 4 og 5

«Nordkapp 1990»
**Er vegvesenet med
på showet?**



Side 8 og 9

Y-2331 og Y-2509
**To pionerer i
vegvesenets tjeneste**

Midtsidene

**Nye førerkort og bedre
sikkerhetsrutiner**

Side 14 og 15

**Endelig seier i
«HALLINGKASTET»**



Side 16 og 17



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

Når nøden er størst er kongen nærmest	3
Hurra for kongen og Havøysundvegen	4
Ny sjef på gammel kurs	6
Nytt om trafikk	7
Nordkapp 1990 –er vegvesenet med på showet?	8
To pionerer i vegvesenets tjeneste	10
Den lange vegen mot vegforbindelse	12
Nye førerkort og bedre sikkerhetsrutiner	14
Mot slutten for bygging av enfelts veger	15
Endelig finnmarksseier i «Hallingkastet»	16
Vekk med vrakene	18
Vakker rasteplass	18
Autovern med horn	19
Feriehus i Danmark	19



Når nøden er størst er kongen nærmest

En fersk meningsmåling viser at vår konge er landets mest populære person. Var det noen som var i tvil? Ingen som har vært tilstede under vegåpninger med Hans Majestet som æresgjest har ihvertfall grunn til å tvile. Hans enorme popularitet trekker store folkemengder til arrangementet og gjør samtidig sitt til at begivenhetene og stedene får en PR de ellers aldri kunne ha fått.

Slik oppmerksomhet og PR trenger kystfinnmark nå i nødens stund, og når nøden er størst, er kongen nærmest. For oss som kunne følge den offisielle åpningen av Havøysundvegen på nært hold, var det en stor opplevelse å se hvordan Norges mest populære mann kunne bringe så mye positivt med seg til en kriserammert og nederlagsdømt utkantskommune.

Det kan også nå tyde på at Hans Majestet Kong Olav er villig til å ta en finnmarksreise også neste år, for å foreta for den offisielle åpningen av Nordkynvegen. Med det har ihvertfall vår Konge sagt sitt om kystkrisa i Finnmark, og at vårt nordligste fylke skal ha livets rett –så står det opp til andre å følge opp de signalene.

Til slutt benytter vi anledningen til å gratulere våre mannlige håndballspillere med seieren og kvinnelaget med semifinaleplass under Hallingkastet på Gol. Det er en innsats som bør belønnes med ære, berømmelse og mange lønnstrinn.

BjaLa

Forsidebilde: Hans Majestet Kong Olav ankommer til åpningsseremonien i Havøysund. Foto: Bjarne Langseth

Sistesidebilde: Høst på Nordkappvegen. Foto: Arvid Sveen.

Hurra for kongen



— Man skulle tro han hadde jobbet på vegen, sa en av vegarbeiderne etter at han og fem andre vegvesenansatte hadde fått en fortlølig prat med Kongen under den høytidelig og offisielle åpningen av Havøysundvegen den 18. august. De som fikk den store æren av å møte Hans Majestet Kong Olav til personlig og fortlølig samtale på Havøysund Hotell etter åpningen, var: Kokke Signe Johnsen, oppsynsmann Edmund Henriksen, vegarbeiderne Eilert Nilsen, Håkon Josefsen, Ole J. Nicodemussen og Arne Svendsen. Da Kongen spurte en av dem hvor lenge han hadde arbeidet i vegvesenet svarte vegarbeideren kontant: —like lenge som De har vært vår Konge, Deres Majestet.

Det var ikke bare vegfolk som var imponert over Kongen, over vegen og over «kystens perle», som Måsøy kommune blir kalt. Alt viste seg fra sin beste side og akkurat da Kongen steg fram for å skjære over båndet som symboliserte åpningen av vegen, brøt sola igjennom og det lysnet bokstavelig talt for Måsøy kommune. Folk jublet, Kongen smilte, alle var lykkelige over vegen som bringer Havøysund ut av vegisolasjonen. Dette var en begivenhet som for en stund fikk folk til å glemme fisketomt hav og kystkrise, og det måtte da også gi inspirasjon til å fortsette kampen for å opprettholde Måsøy som et livskraftig samfunn. Kanskje var det avisa VG som traff spikeren mest på hodet i sin reportasje fra begivenheten da skrev: «Når nøden er størst er Kongen nærmest.»

Under lunsjen fikk Kongen overrakt en modell av en gammel Nordlandsbåt som et minne fra vegåpninga.

— Det har ikke vært nødvendig med noen gave for at jeg skal minnes denne begivenheten, sa Kongen, denne dagen kommer jeg til å huske så lenge jeg lever.

Vegsjef Geir Johnsen holder tale for Kongen og den framømte befolkning.

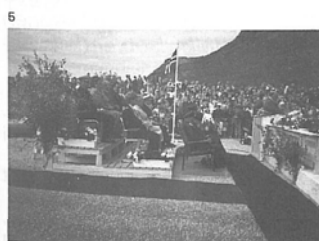


Hans Majestet Kong Olav. Alltid smilende og blid.

og Havøysundvegen

Bildeglimt fra

en festlig dag



1: Fra generalprøven. Her er det avgangen fra Snefjord som prøves og sjekkes.

2: Også helikopteret landet i Snefjord under generalprøven.

3: Små justeringer foretas på ærestribunen minuttene før kongen ankommer.

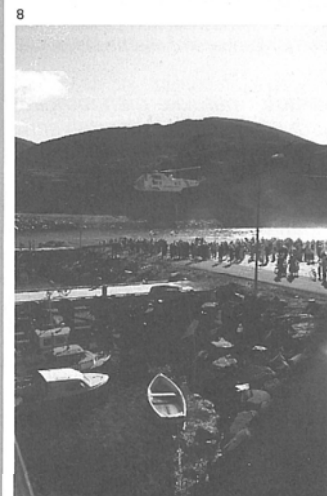
4: Og så ankommer endelig kongen og hans følge klippestedet der folket tar imot ham.

5: Det blir sagt mange vakre ord om vegvesenets innsats.

6: Kongen har kuttet snora med en solid flekkekniv og Havøysundvegen er offisielt åpnet.

7: Besøket i Havøysund er over og Hans Majestet Kong Olav er på tur til helikopteret som skal frakte ham til Nordkapp.

8: Farvel, Havøysund. Kongen tar av og vinker farvel til et samfunn han alltid vil huske med glede.



Ny sjef på gammel kurs



Den nye biltilsynssjefen på plass for godt i sin nye stol. På pulten ligger papirene sirlig ordnet, nøyaktig i samme stil som forgjengeren hans hadde det.

Kontoret har ikke gjennomgått noen stor omvelting etter at den nye biltilsynssjefen flyttet inn for godt. I hyllene hersker den samme orden, på skrivebordet ligger saksmappene sirlig ordnet etter det samme system og oversikt som Per Kr. Elnan hadde. Men så har da også Rolf Olsen hatt gode muligheter til å tilegne seg sin forgjengers arbeidsrutiner gjennom årene. Ikke bare i tida fra Elnan sluttet og til han selv ble ansatt har Olsen fått anledning til å prøvesitte biltilsynssjefstolen. I de 14 årene Elnan var sjef for bilsakkyndige og biltilsynet i Finnmark var Rolf Olsen fast stedfortreder. Han kunne tilegne seg alle de nødvendige kunnskaper og rutiner for å drive denne «butikken» på en like god måte som Elnan, og det vil ikke si så lite. Nå har den tidligere stasjonssjefen ved biltilsynsstasjonen i Vadsø flyttet over til nabohuset for godt. Etter lang tids saksbehandling fikk Rolf Olsen endelig beskjed om at han var tilsatt som tilsynssjef i Finnmark.

— Med din bakgrunn og erfaring i denne stolen så er vel ikke overgangen så stor?

— Nei egentlig ikke, men det blir en overgang å frigjøre seg helt fra stasjonssjefsfunksjonene. Jeg får fortsatt en del henvendelser som egentlig hører hjemme på stasjonen. Det er jo et problem dette at min tidligere ar-

beidsplass ligger så nært, og det vanskeliggjør prosessen med å frigjøre seg fra gamlejobben. Jeg er jo klar over at jeg nå har en annen funksjon og at jeg er nødt til å se alt på en annen måte. Jobben min blir nå å legge forholdene til rette for de som arbeider på de fire stasjonene i Finnmark og føre arbeidsoppgaver ut til dem.

Samtidig skal jeg være en tilrettelegger og et redskap for stasjonene og gi dem den nødvendige hjelp.

— Savner du det pulserende livet på en biltilsynsstasjon?

— Ja, på en måte gjør jeg jo det, men jeg visste jo hva jeg gikk til. Og så har jeg jo den muligheten at jeg kan stikke over til min gamle ar-

beidsplass og holde kontakten med «golvet».

— Du sitter jo ganske ensom her uten det miljøet rundt deg som andre avdelinger på vegkontoret har?

— Ja, det er jo et problem. Spesielt problematisk er det at vi ikke klarer å få besatt stillingen som pedagogisk konsulent ved biltilsynsavdelingen. Dette er en viktig stilling med mange store oppgaver i framtida. Tenk bare på «trafiksikkerhetspakken».

— Trafiksikkerhetspakken?

— Ja, det er en obligatorisk opplæring i landeveiskjøring som nå snart blir satt i verk. Elevene skal ha 20 timer landeveiskjøring i tillegg til den opplæringen de får i dag, 10 timer teori og 10 timer praktisk kjøring. Nivået for førerprøven skal heves med 20 timer opplæring, og det er viktig at det da fokuseres på landeveiskjøring. Det er jo der ulykkene skjer. Pedagogstillingen er viktig her. Biltilsynet/vegkontoret har fått ansvaret for oppfølgingen av trafiksikkerhetspakken og den pedagogiske konsulentene skulle hatt en viktig oppgave her med å motivere kjøreskolene til å prioritere landeveiskjøringen ut fra trafiksikkerhetsmessige årsaker. Vi skal nå sende lærere og instruktører på kurs sammen med en del nøkkelpersonell i biltilsynet. Om dette arbeidet skal lykkes avhenger mye av biltilsynet/vegkontoret og husk det er jo for å redusere antall tragedier i trafikken at dette arbeidet gjøres.

— Det skulle jo liksom være et portrettintervju dette her, med fokusering på personen Rolf Olsen som nå har tiltrådt som biltilsynssjef.

— Min person er ikke så viktig her. Du kan bare skrive at jeg er kommet igang.

Jo, det er sannelig ingen tvil om at Rolf Olsen er kommet igang som biltilsynssjef i Finnmark. Og det er ikke bare sin forgjengers system og arbeidsmetoder han har adoptert. Det er også den samme gløden og engasjerende interessen for trafiksikkerhetsarbeid som gir gjenlyd i veggene på biltilsynssjefens kontor. Og på samme måten som sin forgjenger vil også Olsens ånd nå ut til publikum og høyere myndigheter. Den ekte interessen for jobben, for å bedre trafiksikkerheten og for å være et godt eksempel i trafikken, vil også føre til at den nye biltilsynssjefen blir hørt og respektert.

Det er ingen nybegynner som nå setter seg til rattet ved biltilsynet i

Finnmark. 1. september 1961 begynte han som kontorassistent i bilsakkyndige og etter kort tid ble han bilsakkyndigeassistent. Det ville i praksis si at han måtte ta seg av førerprøver, kontrollører og alle andre oppgaver som hørte inn under bilsakkyndige.

— Vi dekket da hele fylket fra Vadsø, og en tjenestereise kunne vare opp til 14 dager. Vi måtte yte alle tjenester til distriktene og reisene ble stort sett foretatt med hurtigrute, lokalbåt eller buss. Det var dengang Bilsakkyndige virkelig VAR noe. Når vi kom til et sted så møtte folk opp på kaia eller bussholdeplassen som om det var kongen som kom. Det var nesten bare hornmusikken som manglet. Det var sjelden det var gjort avtaler på forhånd og folk møtte bare opp for å få utført sine tjenester. Vi jobba så lenge vi kunne med førerprøver, fornying og kontrollører til bussen eller båten gikk. De som var for langt bak i køen måtte bare vente til neste gang vi kom.

Nå er det jo slutt på den kongelige mottakelsen når biltilsynet ankommer stedene i Finnmark, og Olsen synes ikke at det gjør så mye. Det har imidlertid skjedd utrolig mye i positiv retning på de 27 årene som er gått siden Rolf Olsen trådte sine assistentsko i bilsakkyndige. Og mye har jo måttet skje for å opprettholde en tilfredsstillende service når antall kjøretøyer i Finnmark har «eksplodert» fra ca. 4.000 til nærmere 60.000 i dag.

— Det viktigste som har skjedd er nok at vi nå har fått fire biltilsynsstasjoner i Finnmark. I tillegg reiser vi ut til en del steder og tilbyr tjenester som kontrollører og førerprøver for traktor og snøscooter. Dette er svært viktig i et fylke som er så stort og som har så spredt bosetning som Finnmark. En del tjenester må folk komme til oss for å få utført, men i alt vi gjør forsøker vi å tilstrebe best mulig service og best mulig sikkerhet for trafikantene. Jeg synes biltilsynet i Finnmark gjør en god jobb, mye takket være min forgjenger som har drevet dette som et mønsterbruk. Jeg kommer ikke til upløyd mark og har ikke tenkt å avspore den gode kursen som Elnan var inne på, sier den nytilsatte, erfarne biltilsynssjefen og kaster seg over nye oppgaver, som ligger pent ordnet på pulten. De blir nok ekspektet både samvittighetsfullt og til rett tid.

NYTT OM TRAFIKK

Urealistisk bilde av egen kjøreedyktighet

En effektundersøkelse angående fase 2 i føreropplæringen tyder på at elevene, særlig unge menn, har fått et urealistisk bilde av egen kjøreedyktighet på glattkjøringskurset. I forsøkene med nytt opplegg for glattkjøringskurset blir det prøvd å rette på problemene. Blant annet legges det stor vekt på at elevene skal få oppleve farene ved kjøring på glatt føre og mindre vekt på mestring.

Selv om Vegdirektoratet nå er godt i gang med revisjon av fase 2 vil det ta minst ett år før ny læreplan og læreveiledning er utarbeidet, og nytt kompetansegivende kurs ved Statens trafikklærerskole for instruktører er klart. Vegdirektoratet understreker imidlertid viktigheten av å arbeide med å forbedre gjennomføringen av fase 2, og særlig glattkjøringskurset, også fram til et enhetlig fase 2 program er klart. Det regnes også med stor oppmerksomhet og tvil fra publikums side etter at resultatene fra effektundersøkelsen blir kjent.

Etter Vegdirektoratets oppfatning er det i de fleste fylker nå nødvendig å styrke etatens innsats hva angår arbeidet med forbedring av fase 2-opplæringen. Det anses viktig å legge vekt på å dempe den siden av øvelsene på glattkjøringsbanen som gjelder mestring og i stedet legge mer vekt på å skape respekt og forståelse for vanskene med å kjøre på glatt føre.

Endringer av gjennomføringen av glattkjøringskurset må selvsagt ikke gå på bekostning av sikkerheten på banen, og foreløpig må en prøve å få til dreiningen av glattkjøringskurset med den fysiske utforming og det utstyr en nå har på banen, heter det tilslutt i et brev fra Vegdirektoratet om effektmåling av fase 2.

VOGNTOGKURS

Tilsammen 8 sensorer fra biltilsynet i Finnmark får nå lære mer om vogntogkjøring. Det holdes to ukerskurs i Finnmark, et i Vadsø og et i Alta for de av biltilsynets folk som tar seg av oppkjøringa for førerprøven til tyngre kjøretøy. Instruktør er hovedlærer er ved Statens Trafikklærerskole, Per Ivar Jenseth.

«Nordkapp 1990» -er vegvesenet med på showet?



— Vi lager bedre veg for turiststrømmen

«Nordkapp 1990» er blitt et begrep i Finnmark det siste året. Store beløp er investert for at turiststrømmen skal økes, ja faktisk fordobles, og fra fjernt og nær skal tilreisende få oppleve midnattssol og andre nordlige særegenheter på Europas nordligste punkt. I busser, campingbiler, tohjulinger og privatbiler kommer turistene strømmende til i en kort og meget hektisk sommersesong. Så snart vegen er fri for snø og helst så tidlig som overhode mulig starter turiststrømmen. Sterke krefter presser hvert år på for å få vegen åpnet enda litt tidligere slik at sesongen kan starte og mere penger kan legges igjen i denne turistmaskinen. Reflexen stiller nå spørsmålet: Er vegvesenet med på dette showet? og går det an å øke turiststrømmen på denne fra før overbelastede sommervegen uten at det får store negative konsekvenser for «Nordkapp 1990»?

KRAV FRA SKARSVÅG HJELPER TURISTENE

—Vegvesenet har aldri vært med i planlegginga av «Nordkapp 1990» og jeg vet ikke om de som har hatt ansvaret for dette arbeidet har tenkt på hvilken belastning den økte turiststrømmen vil bety for vegstandard. Imidlertid pågår det nå et betydelig arbeid på det meste av vegstrekningen til Nordkapp. Et arbeid som uten tvil vil

bedre forholdene for turistnæringa og prosjektet «Nordkapp 1990». Helårsvegen til Skarsvåg, som nå er under arbeid, er jo en vesentlig del av vegen fra Honningsvåg til Norkapp-plataet, men kravet er meget gammelt og kommer fra lokalbefolkninga i Skarsvåg, ikke fra turistnæringa.

Dette sier fungerende anleggssjef på vegkontoret i Finnmark, Kåre Furstrand til Reflexen. Han forteller at det arbeides på en strekning som er 11,8

km lang fra Skipsfjord til Skarsvågvægen. Dette er en meget værutsatt vegstrekning med bratt stigning og åpent høyfjell. Den bratte stigninga fra Skipsfjorden og opp på fjellet utbedres en del i svingene og bredden økes litt. Den største delen av arbeidet skjer imidlertid opp på fjellet hvor vegen legges om i en helt ny trase i en lengde av 6–7 km.

Arbeidet startet opp i sommer og i 1988 vil det brukes 8 millioner kroner på denne vegen. Neste år er bevilgningen 7 millioner kroner, og totalkostnadene er beregnet til 31,6 millioner (-87 kr). Furstrand regner med at det skal være mulig å kutte ned på kostnadene i forhold til det som opprinnelig var beregnet, men tror ikke helårsvegen blir endelig ferdig før i 1990/91. Dette er avhengig av bevilgningene i årene framover.

Vegen til Gjesvær tar av fra Skarsvågvægen midt opp på fjellet, og denne vegen har nå fått helårsvegstandard. Det er bare det faste dekke som står igjen, og det kommer neste år.



Dette er vegen fra Skipsfjorden og opp på fjellet. En vanskelig strekning som nå blir utbedret og får helårsvegstandard.

VÅRLØSNINGA ET PROBLEM

Når arbeidet på vegen til Skarsvåg er ferdig om et par år, er det helårsvegstandard helt fram til døra inntil Nordkapp-plataet. Hit, men ikke lenger, vil være den tydelige beskjeden til både turister og andre som vil oppleve Nordkapp til en annen tid enn akkurat den mest hektiske sommerseongen. Vinteren er lang i Finnmark og vårløsninga er både en lang og farlig tid for sommervegene våre.

—Ja, våren er et stort problem på Nordkappvegen, sier Furstrand. Presset ser stort for at vegen skal åpnes så tidlig som mulig og risikoen for at trafikken om våren kan ødelegge vegen er stor. Det foreligger likevel ingen planer om utbedring av denne vegstrekningen. Den er ikke tatt med i Norsk Vegplan, og det er derfor vanskelig å se at det kan bli noen forbedring der de nærmeste årene. Det eneste må jo være om en betraktelig økt trafikk presser fram en utbedring utenom Norsk Vegplan. Men foreløpig vil nok Nordkappvegen fra Skarsvågvægen fortsatt være et vedlikeholdspromblem.

OGSÅ ANDRE PROSJEKTER PÅ VEGEN TIL NORDKAPP

Men det er ikke bare på Magerøya at det foregår vegarbeid som vil komme Nordkappturistene til gode. På fastlandet ble det i høst startet opp med utbedring og omlegging av en fjellstrekning som heter Sortvikhøgda. Denne strekningen er 6 km lang og arbeidet innbefatter en liten tunnel på 500 meter som skal startes opp og bygges på entrepris senhøsten 1989. Neste år vil det brukes 25–30 millioner kroner på denne strekningen

og totalt vil arbeidet koste ca. 52 millioner. Høsten 1990 skal Sortvikhøgda være ferdig.

Dersom vi nå tar ferja tilbake til Magerøya vil man også se at det er mer vegarbeid som foregår der. I Honningsvåg pågår det et omfattende arbeid med gang/sykkelveg og går det bra med dette arbeidet i høst, så vil hele prosjektet fullføres i løpet av 1989.

FATIMA —DRØM SOM BLIR VIRKELIG?

FATIMA —Fastlandsforbindelse TIL Magerøya —er et gigantprosjekt som nå har vært planlagt i mange år. Etter som tida har gått har det virket som om dette drømmeprojektet er blitt mer og mer troverdig. En 7 km lang undersjøisk tunnel som skal gi Magerøya fastlandsforbindelse høres fortsatt eventyrlig ut, men mange tror fullt og fast på at dette skal være mulig å få til. Så spørres det da bare hva de bevillende myndigheter sier i disse krisetider hvor det er varslet at de store byene sør i landet skal prioriteres med hensyn til utbygging av samferdsel. Men kommer denne tunnelen under Magerøysundet, så vil det bli en av verdens lengste undersjøiske trafikk tunneler, og da får Nordkapp en konkurrent til turistoppmerksomheten i Finnmark. Strømmen av turister vil nok nå eventyrlige høyder og hva da med de siste kilometrene opp til Nordkapp-plataet? Kravet om helårsveg til Nordkapp er kanskje ikke så langt unna. Hva med «mørketidsopplevelser på Nordkapp» eller «overlevelseskurs på Europas nordligste punkt»? Jo, Magerøya går spennende tider i møte.

ANLEGGSSNYTT

LANGFJORDEN

Det er i år en moderat oppstart på anleggsvirksomheten i Langfjorden. Fra neste år vil det imidlertid være full drift på denne ca 3 mil lange strekningen mellom Storsandnes og Troms grense. Hele anleggsvirksomheten på denne E-4-strekninga vil nok vare 5–6 år.

SØR-VARANGER



E-6 til Kirkenes får litt etter litt bedre standard. I år er det lagt fast dekke på nyvegen rundt Hauksjøen og det er startet opp en omfattende anleggsvirksomhet videre mot Bugøyfjord, og mellom Bugøyfjord og Neiden. Det regnes med samme anleggsvirksomhet neste år på denne strekningen. Det vil si; vel 17 millioner kroner. Og når blir så hele strekningen til Kirkenes endelig ferdig? Tja, ihvertfall før OL på Lillehammer, regner anleggssjef Kåre Furstrand sier til Reflexen at den høye prioriteringen av stamvegnettet i Norsk Vegplan kan føre til at det blir mer penger til E-6 enn vi har regnet med, og da kan det jo bli OL-stemming i Kirkenes før Lillehammer OL. På Hesseng er rundkjøringa ved Hessengkroa snart ferdig.

VADSØ

I Vadsø har vegvesenet laget en ny riksveg gjennom byen til Øya, og neste år kommer rundkjøringa ved Kirkegårds-krysset. Neste år vil også Havnegata få sin sterkt etterlengtede oppretting.

Gamle minner



Y-2331

og

Y-2509

To pionerer i vegvesenets tjeneste under gjenreisningen

Første del av en artikkel skrevet av GUSTAV SIMONSEN.

Høsten 1944 ble et parti 2 3/4 tonns Chevrolet lastebiler losset i Kirkenes. Bilene kom direkte fra England og var en militær versjon hva lakk og utstyr angikk. En del av bilene skulle selges privat, og brødrene Arne og Gustav Simonsen, som hadde fått en tildeling, reiste over fra Vadsø og valgte seg ut en av bilene.

Prisen var kr. 11.000,-. Den ble registrert Y-2331 og begynte umiddelbart sin «karriere» i vegvesenets tjeneste. Det var forøvrig en av de første bilene som gikk inn i kjøring for vegvesenet etter krigen. Bilen var hele denne vinteren, sammen med en Canada-Ford tilhørende vegvesenet, alene om brøytingen på nordsiden av Varangerfjorden.



Y-2331 måtte sendes sjøveien, og her ser vi bilen bli tatt på land i Ifjord på en flåte.

Gamle minner



Sommeren 1945 var Y-2331 på veitbedring på sørsiden av Varangeren, men om høsten var den igjen tilbake i brøyting på strekningen Varangerbotn — Vadsø.

Det var svært vanskelige forhold for snøbrøyting på den tida. Forhold som i dag ville vært utenkelige. Det var smale veier med kronglete avkjøringer over provisoriske bruer som lå nede i elveleiene. Med en såvidt liten bil som Y-2331 med en 6-sylindret motor på 93 HK var det ikke mulig å holde åpen en så lang veistrekning ved å stole på kraft alene. Det var i første rekke om å gjøre så vidt mulig å unngå å få for store brøytekanter, og da var eneste mulighet fart og knep. Man hadde da enda ikke fått monteret rommevinge på noen biler. Det ble imidlertid brukt Isaksen-plog, og den kastet snøen godt ut. Under snø- og uvær måtte man derfor, som man forstår, kjøre i ett hele døgn. Likevel holdt det mange ganger hardt med i lange tider bare en bil på en så lang vegstrekning. Var man uheldig å kjøre seg fast, var den eneste assistanse å håpe på et par «måkegjenger» på 4-5 mann som man kunne tilkalle om man var i nærheten av der den var plassert. Det hendte også at bilen i kortere perioder måtte hjelpe til med brøytingen utover mot Skallelv.

Våren 1946 skulle gjenreisningsarbeidet på veien til Laksefjord ta til. Det var ingen veiforbindelse dit, alle broer var sprengt. Det var da naturlig å få Y-2331 bortover dit, da Simonsens var fra disse trakter. Vegvesenets bilpark var på denne tiden blitt noe bedre i Øst-Finnmark, så Y-2331 kunne settes inn på «pioneropdrag» på et nytt veianlegg.

Det var en tredje bror, Knut Simonsen som kjørte bilen denne sommeren i Laksefjord. De første ukene alene, så sammen med en mindre bil tilhørende Simon Foslund. Så, sist i juni måned, kom Gustav Simonsen oppover fra Oslo med en helt ny lastebil. Det var en amerikansk Ford på 3 tonn, og med en 100 HK, 8 sylindret V-motor — en stor bil dengang. Denne bilen var forøvrig den første bilen



Til høyre på bildet ser vi oppsynsmann Johannes Foslund står og ser at bilen kjører på land fra flåten.

som kjørte hele riksveg 50 fra Oslo til Øst Finnmark etter krigen.

Da Simonsen kom til Storelv på Børselvfjellet en grytidlig morgen, var det ingen bro der, og elva fossset stor og flomrik. Imidlertid, kl. 08.00 kommer Knut Simonsen med Y-2331 opp fra Kunes med Egil Foslund og hans arbeidslag. Og så 4 timer senere kjører Y-2509 over Storelva på en meget brukbar planke bro på bukker. Broen over Adamsfoss hadde ingeniør Holt ferdig, og veien lå åpen til Øst-Finnmark — om ikke akkurat noen motorvei, så ihvertfall farbar.

Det kom etterhvert to mindre biler til anlegget, Nego Ditlefsen og Kåre Foslund. Veiene var i elendig forfatning og alle bruer var også her sprengt, så det var mer enn nok å gjøre for bilene. Ingeniør Holt fra brokontoret i Oslo sto for oppføringen av broene, og Johs. Foslund var anleggets oppsynsmann. Da den halvpermanente hengebroen over Adamsfoss var ferdig begynte også fremkjøringen av materiell til mer permanent gjenreisning av andre broer



Den første bro over Adamsfoss etter krigen ble oppført på rekordtid. Ingeniør Holt — i midten — og Johannes Foslund sittende til høyre.

Den lange vege mot vegforbindelse



Lenge har kommunene Gamvik og Lebesby på Nordkynhalvøya ventet på denne vege. Kronglete og hullete har saksgangen vært, med omgående bevegelser, utsettelse og protester. Men nå ligger den der, og binder sammen Nordkyn med resten av vegverden. Gjennom en fantastisk verden av vidde, stein, frodighet, daler, flater og bratter, går Nordkynvege. I sannhet et høyfjellsventyr. Men bak denne tilsynelatende perfekte fasaden ligger mange års planer, problemer og arbeid.

Krav fra 1939

Allerede på vegplanen i 1939 står Nordkynvege inntegnet. Dette var en plan hvor alle tenkelige vegkrav i Finnmark var tatt med. Selv i dag, femti år etter, er ikke alle planene av 1939 oppfylt.

Protester fra reindriften

Den mer seriøse planleggingen av Nordkynvege startet i 1978 og vege kom med på vegplanen samme år. Da kom også protestene fra reindriften. Den sørlige delen av vegtraséen gikk gjennom et verdifullt område for reindriften. Det ble foretatt justeringer og forhandlinger. I 1982 var så mye klart at arbeidet kunne

starte opp fra nordsida. Først i 1986 kunne maskinene settes på fra sørsida.

— Hele denne sørlige delen av vege fra Bekkarfjord til toppen av Smielvdalen ble et kompromiss mellom den beste veglinje og reindriftnæringens interesser, sier vegsjef Geir Johnsen til Reflexen.

Nåværende anleggsleder på Nordkynvege, overingeniør Svein Roska, sier at vegvesenet har hatt et godt forhold til reindriftnæringa.

— Det er kommet fram til akseptable løsninger både for anleggsdriften og for reindriften. De har arbeidet for å ivareta sine interesser, og jeg har ingen grunn til å trekke i tvil reineierens kompetanse innen reindriften, sier Roska.

Reindriftnas protester, og justeringer i forhold til det, førte til protester fra lokalbefolkningen på Nordkyn. De følte at prosjektet ble forsinket og at deres synspunkter ikke ble hørt. Mange



I den trange og bratte Smielvdalen kan det også være rasfare når vintene setter inn.



Bertil Johansen (t.v.) og Helge Masternes arbeider på knuseverket midt inne på Nordkynvege. De trives godt med arbeid og naturomgivelser.



Anleggsledelsen på Nordkynvege. Fra venstre: anleggsleder Svein Roska, oppsynsmann Torvald Tretteskog, oppsynsmann Johnny Johansen, oppsynsmann Haile Hansen og oppsynsmann Terje Kivjærvi.

møter, forhandlinger og spaltemeter avisstoff er kommet ut av Nordkynvege — men viktigst av alt er at stedene Kjøllefjord, Mehamn, Skjånnes og Gamvik på Nordkynhalvøya nå har fått vegforbindelse med omverdenen.

Helårsveg til 80 mill.

Nå snor vege seg fram gjennom den værharde finnmarksnaturen; ihvertfall foreløpig som sommervege. Tid, råd og erfaring får avgjøre om, eller når, det blir helårsveg. Kravet fra lokalbefolk-

ningen er allerede kommet, og vegsjef Geir Johnsen anslår grovt at en ombygging til helårsveg vil koste ca. 80 millioner kroner.

Variierende høyfjellsnatur

Foreløpig kan vi bare anbefale en biltur til Nordkyn sommerstid. En kjøretur du sent vil glemme gjennom variierende høyfjellsnatur med steinørken, fjellvann og frodige oaser i skjønn forening.

God tur til nye mål på vegkartet.

Tekniske data

Veganlegget startet opp fra nordsida i 1982 og fra sørsida i 1986. Den 5. november 1987 kom gjennomslaget, og i september 1988 ble vege åpnet for trafikk. Offisiell åpning vil skje neste sommer.

Lengde: 40 km.

Standard: Sommervege, klasse 3C. Bredde 3,5 meter. Vel 200 møteplasser. Klasse 2C med 5,5 meters bredde i 2,5 km av de verste stigningene.

Kostnader: Når en del rekkverksarbeid og skraningspuss er utført i 1989 vil hele veganlegget ha kostet 122 millioner kroner (-88 kr.).



Nordkynvege er kontrastenes veg, med steinørken



og frodige elvedaler i skjønn forening.

Tyverier av produksjonsutstyr fører til:

Nye førerkort og bedre sikkerhetsrutiner

— Tyveriene av produksjonsutstyr for førerkort var en tragedie som nå skal rettes opp. Det er ikke førerkortene i seg selv som er dårlige, men sikkerhetsrutinene som ikke har holdt mål.

Dette sier overingeniør Hans Kvam ved Vegtrafikkavdelingen i Vegdirektoratet til Reflexen. Serien av tyverier fra biltilsynssteder har ført til mange falske førerkort på markedet. Uvedkommende har kunnet ta i bruk biltilsynets eget produksjonsutstyr for førerkort og da hjelper det lite om førerkortene i seg selv er godt sikret mot forfalskning.

— For å rette opp dette skal det nå settes i verk en rekke tiltak. De viktigste er sikkerhetsrutinene som oppgraderes med nye sager og alarmsystemer. Det mest synlige tiltaket for ærlige borgere blir imidlertid at det kommer nye førerkort like over nyåret.

Det nye førerkortet er en ny korttype med litt mindre dimensjoner enn dagens. Dette letter oppbevaringen i lommebøker o.lign., selv om det ikke blir så lite som et bankkort. Det blir også lagt inn muligheter for noe mer informasjon, og plastkanten rundt vil ikke finnes mer.

— Det viktigste er likevel at man ved dette førerkortet klarer å gjenopprette tilliten. Det nåværende førerkortet godkjennes jo ikke lenger alene som legitimasjon i banker og postkontor. Med et nytt førerkort og solide sikkerhetsrutiner, skal tilliten til førerkortet gjenopprettes, sier overingeniør Hans Kvam.

Han legger til at det ikke blir nødvendig med overgangsordninger når det nye førerkortet kommer. Det gamle vil fortsatt være gyldig.

Enestående publikumsvennlig

— Vårt nåværende system for førerkortproduksjon er enestående publi-

kumsvennlig, sier underdirektør Ingar Tennold i Vegdirektoratet.

— Produksjonen er desentralisert til de enkelte biltilsynssteder hvor publikum kan få utstedt sitt førerkort mens de venter. Dette er lett og billig i forhold til et helt nytt produksjonssystem og sentral produksjon. Det nåværende førerkort-

systemet er så godt som det går an å få det, sier Tennold.

Kirkenesfirma ville lage nye førerkort

Overingeniør Hans Kvam i Vegdirektoratet forteller at et Kirkenesfirma nylig tok et initiativ for å få anledning til å produsere en ny type førerkort. Bak-

falske førerkort

Etter en serie bedragerisaker med falske førerkort, kan vi ikke lenger godta førerkort alene som legitimasjon. Vi vil nødig at f.eks. dine penger blir utbetalt til uvedkommende. Selvsagt dekker Postverket tapet, men slike saker tar tid og skaper problemer både for deg og oss. Vi håper derfor du har forståelse for beslutningen vår, og at du heller tar med annen, godkjent legitimasjon.



Mot slutten for bygging av enfelts veger i Finnmark

— Jeg kan nå bare se et framtidig sommervegprosjekt i Finnmark, og det er Vardø-Båtsfjord, som er et turistvegprosjekt. Ellers så tror jeg nok at Nordkynvegen er det siste veganlegget i Finnmark av slik kvalitet.

Det sier vegsjef Geir Johnsen til Reflexen. Han er ikke spesielt glad i å bygge smalsporede og lave veger på denne værharde breddegrad. Disse vegene er både tungvinte å bygge, og vanskelige å holde åpne eller ta opp når snøen har lagt seg. Men selvfølgelig billigere å bygge for staten enn helårsveger.



Finnmark har i løpet av de siste to årene fått tre nye vegstrekninger med enfelts bredde. I 1986 kunne Selmer Furuholmen avsluttet arbeidet med Finnmarks lengste tunnel (4,2 km). Det var en enfelts tunnel med 3 meters kjørebanebredde som ga helårsveg til Øksfjord. I fjor ble Havøysundvegen åpnet for trafikk og nylig offisielt åpnet av Hans Majestet Kong Olav. Det er en sommerveg hvor 25 av de i alt 34 kilometrene er enfelts. Nå er Nordkynvegen åpnet. En 40 kilometers enfelts sommerveg klasse 3 C.

SOMMERVEG ER HELÅRSVEG ?

Havøysundvegen ble åpnet for trafikk i fjor høst og holdt åpen til 7. januar. I kommende vintersesong vil denne sommervegen som en prøveordning bli holdt åpen hele vinteren.

— Kostnadene ved ferjedrift i vinterhalvåret sammen med ekstra kostnader ved åpning om våren ser ut til å være høyere enn om det settes inn ekstra utstyr for å holde vegen åpen hele vinteren, sier vegsjef Geir Johnsen.

Resultatet kan altså bli at et sommervegprosjekt faktisk er blitt en helårsveg uten ekstra investeringer. I spesielt harde vintrer vil nok problemene bli umulig å takle, men utsiktene for Måsøys befolkning synes likevel lysere på kommunikasjonssektoren enn man før trodde.

— Hva så med Nordkynvegen som akkurat er ferdig. Er det en sommerveg, som planlagt, eller er det helt eller delvis blitt en helårsveg det også ?

Vegsjef Geir Johnsen er mer skeptisk til denne vegen. Her er det tross alt snakk om en sammenhengende høyfjellsveg, ihvertfall etter finnmarksforhold. To kraftige stigninger, en i hver ende, og høyder opp i 430 meter over havet, er ikke enkelt å hanske med vinterstid i Finnmark når det enda er sommervegkvalitet.

Men Johnsen tar ingenting for gitt.

— Vi skal holde vegen åpen så lenge det er forsvarlig, for å høste erfaringer på denne vegen. Så skal vi se hva den er god for, sier han.



Biltilsynssjef Rolf Olsen.

Arbeid i gang i Finnmark

— Vi går nå nøye gjennom rutinene i vårt sikkerhetsopplegg, sier biltilsynssjef Rolf Olsen i Finnmark. Vi har allerede kjøpt inn nye sikkerhetsskap og vi vil også foreta andre endringer for å forbedre sikkerheten betraktelig.

Olsen sier også at det er konstatert at enkelte klipper litt av førerkortet for at det skal få plass i lommeboka. Dette må ikke gjøres, sier han, for det gjør at førerkortet blir ugyldig og må skiftes ut. Han håper at dette problemet blir borte når det nye førerkortet kommer.

ENDELIG SEIER I HALLINGKASTET



Herrelaget til Statens vegvesen Finnmark vant en overlegen seier i årets «Norgesmesterskap» for vegvesenet på Gol. Også damelaget slo til med semifinaleplass og beste resultat i Hallingkastet noensinne. Årets Hallingkast samlet i alt 350 deltakere med 15 herrelag og 12 damelag. Dette er ny deltakerrekord og en foreløpig topp etter at turneringen tok seg opp for en del år tilbake. Finnmark var i år representert både med herre- og damelag. Utgangspunktet ved avreise var å fortsette den sportslige framgangen fra de siste års deltakelse på Gol. Dette slo jo til med full klaff, og ekstra moro var det jo at Finnmark gjorde det så godt når deltakelsen var større en noengang.

Vegdirektoratet hadde denne gang sagt seg villig til å dekke fylkenes reiseutgifter, noe som nok var en medvirkende årsak til rekorddeltakelsen. Et slikt initiativ må tolkes som et uttrykk for hvor høyt både ledelsen og øvrige ansatte verdsetter dette velferdstiltaket.

Arrangementet fulgte tradisjonelt mønster der lagene ble delt inn i puljer. I den innledende runden spilte lagene i hver pulje alle mot alle. Puljevinnerne gikk til sluttspillet som ble spilt som ren cup. Spilletiden i den

innledende kampene var 2 x 15 min. med 15 min. pause.

FORBEREDELSE OG REISE

Grunnlaget for suksess i store mesterskap ligger ofte i forberedelsene. Så var også tilfelle for Finnmark der de mentale forberedelsene startet allerede på flyet nedover. Men selv det sikreste opplegg byr på overraskelser. Den etterhvert så avholdte busssjåføren var blitt byttet ut med en ny, som ikke kjente til den etiketten som gjelder for bussjåføren opp til Gol. Etter

miltdt press fra reiselederen ordnet saken seg ved Krøderen.

Den fysiske utskielisen i forberedelsesfasen rakk desverre ikke lenger enn til bedriftskamp noen dager før avreise. Odd W. Hiriswara, som var ansvarlig for opplegget fremhevet at det viktigste er å få et balansert forhold mellom de mentale og fysiske forberedelsene, noe han mener lagene har lyktes med på Gol.

FRA STØLE BEIN TIL SEIER

Herrelaget spilte den innledende run-

den i pulje med Østfold, Hordaland og Vegdirektoratet. Etter ni timers reise var det naturlig nok både trøtte og støle spillere som kom på banen i første kamp mot Østfold. Spillehumøret var dog inntakt og finnmarksguttene viste seg å bli en overlegen puljevinner, noe som ga godt håp om finaleplass. Likevel, semifinalen mot Telemark var ikke gammel før en kunne se tegn på anspent spill hos guttene. Beslutsomheten og flyten i spillet fra innledningsrunden var borte og lagene fulgte hverandre tett. En kort «pep-talk» ved sidebytte og en justering av forsvarsspillet var tilstrekkelig til at laget avsluttet med seierssifrene 8-4. Oppladningen til finalen foregikk etter «moderne metoder» - rock & roll og «vitaminene» i boligkvarteret.

Finalen mot Sør-Trøndelag startet med gode sjanser til begge parter, men der ingen fikk skikkelig uttelling på avslutningene. Midtveis i 1. omgang løsnest det for guttene våre, og etter noen velspillende minutter ledet laget med 3 mål. Spillemessig hadde finnmarkingene hele tiden ligget et hakk over. Stemningen i hallen steg betraktelig utover i 2. omgang da publikum skjønnte at «outsiderne» ville komme til å gå av med seieren. Herrelaget skylder damelaget stor takk for den entusiasmen som heiegjengen viste. Rungende kamprop og en for anledningen egenkomponert sang tok luven fra Sør-Trøndelag og smettet over på det øvrige publikum. Ved full tid stormet heiegjengen banen og guttene fikk sine velfortjente gratulasjoner.

Lagets sterke side i denne turneringen var godt og bevegelig forsvarsspill inkludert en sikker siste skanse i keeper Egil Hellesø. De mentale forberedelsene ga seg utslag i et glitrende spillehumør gjennom hele turneringen. Etter flere år som primus motor og sosialt kraftfelt i bedriftsidrettslaget varmet nok herrelagets seier og semifinale for damelaget ekstra godt for Willy Johansen.

—Det største som har skjedd på Gol - endelig har Finnmark vunnet Hallingkastet, kommenterte en sliten, men utrolig glad Willy.

SEMIFINALEPlass FOR DAMENE

Om herrelaget gikk helt til topps, så manglet det ikke mye for damene heller. Etter overraskende god spill i innledningsrunden mot Sogn og Fjordane og Vest-Agder var de klare for semifinalen mot Vegdirektoratet. Vegdirektoratets damer har lange tradisjoner som et av topplagene i turneringen, noe som preget finnmarksjentenes innstilling foran



— Hurra for oss!, som satte ny pers. og kom til semifinalen.

kampen. Vegdirektoratet viste seg da også å være «et par nummer for store» for jentene våre. De tok tidlig føringen i kampen og kontrollerte det hele med seier 8-4. Vegdirektoratet vant senere finalen mot Sør-Trøndelag med 8-5.

Tross bråstopp i finalen -dette er det beste resultatet som damelaget vårt så langt har oppnådd i det årlige Hallingkastet, sier keeperveteran Kari-Ann Ø. Dahl.

FINNMARK -EN POPULÆR VINNER

På festbanketten ble Finnmarks sterke innsats under årets Hallingkast fremhevet av flere talere. Finnmark var tydelig en svært populær vinner i

herreklassen, noe de ettertrykkelig fikk erfare under overraskelsen av Vegdirektoratets vandrepokal. Dette var vårt første napp i pokalen og vi brøt dermed Sør-Trøndelags seiersrekke.

Sør-Trøndelag var som vanlig et hyggelig bekjentskap både på og utenfor banen og tok tapet med godt humør. De vil nok fortsatt markere seg sterkt på Gol.

«Fair play»-pokalen ble i år tildelt Troms sitt damelag.

Vegsjef Geir Johnsen sendte tradisjonen tro et hilsmingstelegram til banketten. Dette rakk desverre ikke fram så vi gjengir derfor her en faksimile av telegrammet:

Vadsø 069 44/42 oktober 1	
Telegram	Finnmark velvesens håndball
	pers hote11
	Gol
	Inn over, dato, kl., sign./sign.
	Ut til, kl., sign./sign.

Jeg gratulerer hjerteligst med seieren i hallingkastet 1988.

Dere har alle sammen gjort en strålende innsats i velvesenets største idrettskonkurranse.

Jeg er stolt over å ha slike sprekke og flinke medarbeidere i etaten

Geir Johnsen, vegsjef

BUSKERUD EN PROFESJONELL ARRANGØR

Hallingkastet må sies å være veg etatens største og mest populære velferdstiltak. Vegkontoret i Buskerud har siden turneringen startet i 1972

stilt som hovedarrangør med bistand fra andre vegkontorer under selve gjennomføringen. Finnmark takker for et profesjonelt gjennomført arrangement der arrangøren utrolig nok klarte å avvike 39 kamper uten forsinkelse.

VAKKER RASTEPLASS



Vakrere rasteplass skal du lete lenge etter enn den som står på E-4 i nærheten av Buholmen i Sør-Varanger. Her finnes leskur, bord, benker og en orienteringstalve kommer, det er søppeldunker og toalett, alt vakkert plassert ved sjøen. Oppsynsmann Ole Kr. Olsen forteller til Reflexen at det hele begynte som et eksperiment for å utnytte det arealet som lå der. Dette utviklet seg til et samarbeid med Kirkenes Trelast og Sør-Varanger kommune. Olsen skryter av «guttan», som har fått styre det hele og stått fritt til utforming av dette prosjektet. Fint er det blitt.

VEKK MED VRAKENE!

Henslengte bilvrak langs vegene er ikke noe pent syn og spesielt for vegvesenet er det jo trist å se at våre vakre veger blir skjemma på denne måten. Nå har vegsjefen tatt et initiativ til å få gjort noe med dette. Vedlikeholdet registrerer nå alle bilvrak langs vegene og så skal de fjernes.



Autovern med horn



Nå har autovernet også fått horn for å holde bilistene på rett side av grøfta. Vel, i alle tilfelle er rein langs vegen et vakkert syn, så lenge de holder seg unna kjørebanelen.

Feriehus i Danmark?

Ønsker du feriehus, -hytte, -leilighet i Danmark til sommeren? Det kan la seg ordne gjennom vegvesenet dersom du har noe tilsvarende å tilby danske kolleger i en byttelånsordning. Represantanter for det danske Vejdirektorat har under et besøk i vårt Vegdirektorat ytret ønske om å få til en slik ordning. Danskene har ikke noe form for hytteforening eller utleie av boliger innen sin

organisasjon. All utleie vil derfor være av privat karakter fra danskernes side.

Vegdirektoratet er interessert i å få navnet på vedkommende person eller lag som kunne tenke seg et slikt bytte, samt hva som kan tilbys. Dette formidles så til våre kolleger i Danmark. Den videre kontakt mellom partene vil deretter gå direkte.

Klipp ut og send til: Statens vegvesen Finnmark, Vegkontoret v/personalseksjonen, Båtsfjordvegen 18, 9800 Vadsø.

Jeg har følgende leilighet/hus/hytte (stryk det som ikke passer) som jeg gjerne kunne tenke meg å byttelåne med tilsvarende i Danmark for ferieopphold: _____

Navn: _____

Adresse: _____

Poststed: _____

Tlf.: _____