

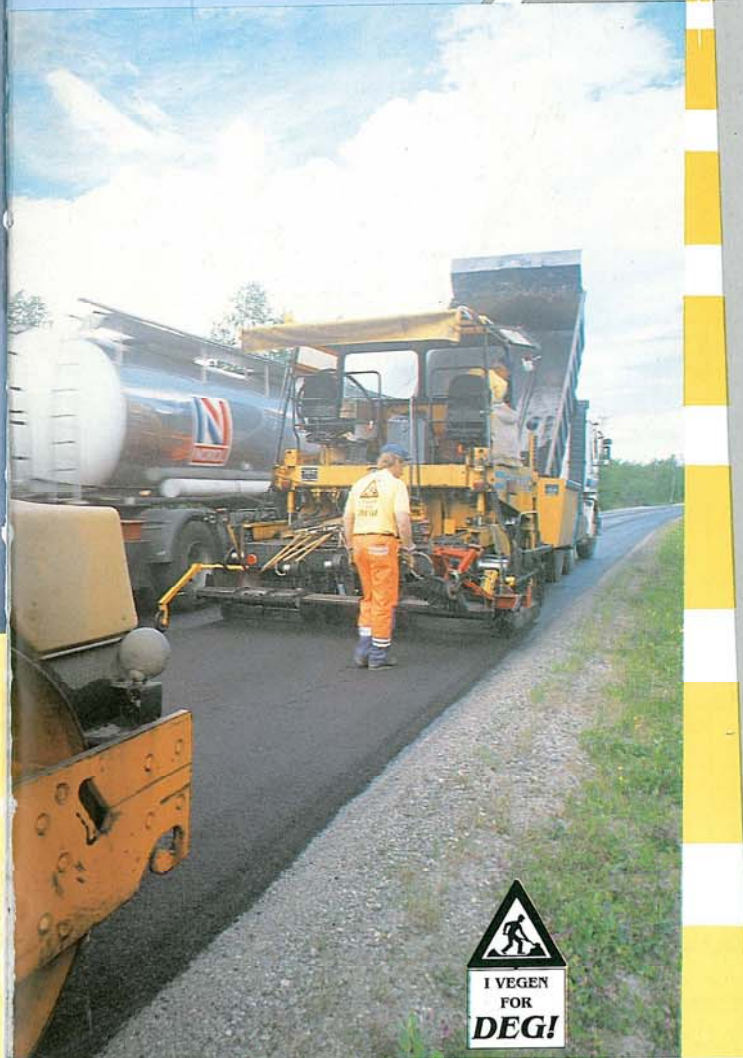
C



**REFLEXEN**

BEDRIFTSAVIS FOR  
STATENS VEGVESEN  
FINNMARK

NR. 2 – 1990  
9. ÅRG.



**Piarc-kongressen  
1990**



Side 4 og 5

**Gratulerer med  
Nordkapphorn!**



Side 10 og 11

**Kvalsundbrua –  
åpen for fri ferdsel**

Side 12

**Fotballfeber  
i vegvesenet**



Side 16 og 17





## REFLEXEN

Bedriftsavis for  
Statens vegvesen  
Finnmark

Redaktør:  
Fred Olav Guthu

Redaksjonsråd:  
Gudmund Nilsen  
Birger Berg  
Kjell Boland  
Per Kling Mathisen  
Frank Jensen

Opplag:  
1500 eksemplarer

Grafisk produksjon:  
Finnmarken, Vadsø

## INNHOLD

Leder .....	3
Piarc-kongressen .....	4-5
Vedlikeholdet – en avdeling i krise? .....	6
VegDataBanken til brukerne .....	7
Fatima i internasjonalt miljø .....	8
Vi bygger modell! .....	9
Gratulerer med M/F «Nordkapphorn»! .....	10-11
Kvalsundbrua - åpen for fri ferdsel .....	12
Historiske glimt fra Kvalsundbrua .....	13
Biltilsynets sensorer kurs .....	14
Forberedelse til pensjonsalderen .....	15
Rullebrett i Finnmark .....	15
Fotballfeber i vegvesenet .....	16-17
Brann! Brann! .....	18
Utbyggingsstyret besøker vegkontoret .....	18
Biltilsynssjef Rolf Olsen - 50 år ung! .....	19



## Begivenhetsrik forsommer!

**F**orsommeren har vært rik på begivenheter for vegvesenet i Finnmark. Først med deltakelse på «Strait-Crossings» i Trondheim der Fatima-prosjektet ble presentert både med innlegg og stand. Deretter innsettingen av M/F Nordkapphorn i riksvegsambandet Kåfjord – Honningsvåg. Kort etter fulgte «åpningen» av Kvalsundbrua for fri ferdsel. Alle tre begivenheter som viser at det er liv i etaten og at vi jevnt og trutt arbeider for bedre framkommelighet og transport på vegene i Finnmark.

«I vegen for DEG!» er slagordet for sommerens landsomfattende kampanje for å bedre sikkerheten til vegarbeiderne våre. Heldigvis har vi vært spart for alvorlige ulykker, men nestenulykkene er for mange. Vi oppfordrer bilistene til å vise mer hensyn til vegarbeiderne og sette ned farten når de ser skiltene som varsler arbeid på vegen. «Alle vegarbeidere har rett til ikke å bli kjørt på!»

Sommeren kom omsider – det gjør også Reflexen.  
En riktig god sommer til vegfolk og trafikanter!

Tor Nilsen, 35, asfalterer,  
jevner veg.  
Jobben i seg sjøl,  
synes han er ganske grei.  
Det er plassen der han jobber, som  
gjør at han blir redd,  
for folk tror han er Supermann, når'n  
er vegarbeiderkledd.  
Men nå er Tor blitt «fed up», ja  
faktisk ganske lei, at folk ikke fatter;  
**HAN ER I VEGEN FOR DEG!**

Vegarbeiderskiltet er lik  
ett hakk ned på gearet.

FOG

Forsidebilde: «I vegen for deg»! Dekkeleggning i Lakselv. Foto: Ernst Larsen

Baksidebilde: M/F Nordkapphorn på plass i Nordkappsambandet. Foto: Fred Olav Guthu

PIARC-kongressen 14. – 16. mars 1990:

# Kunnskap, informasjons- teknologi og organisering

**K**onklusjonen fra en vellykket kongress, preget av dager med foredrag, utstilling og maskindemonstrasjon, er at vintervedlikeholdet kjennetegnes av stadig kunnskapsoppbygging og at utbyggingen av informasjonssystemer

for å effektivisere vedlikeholdet er inne i en rivende utvikling. De 470 kongressdeltakerne fra hele 28 nasjoner kunne dra tilbake med mye ny kunnskap og hyggelige minner i bagasjen.

## Første gang i Norge

PIARC er den internasjonale vegkongressorganisasjonen og hvert 4. år arrangeres slike verdensomspennende vintervedlikeholdskongresser. Det er første gang kongressen er lagt til Norge og nord for polarsirkelen. At valget falt på Tromsø som sted for en kongress om vintervedlikehold er neppe tilfeldig. Byen er kjent som et «snøhull» og snørekorden er 192 cm på flat mark, notert i april 1981. Imidlertid viste værgudene seg fra en annen side denne gangen. Noen uker før kongressdeltakerne skulle komme var Tromsø snøfritt! Om arrangørene hadde sendt en instendig bønn eller tilfeldighetene ville det slik – det kom heldigvis nok snø til å gjennomføre demonstrasjonen av ulike typer maskineri som brukes i vintervedlikeholdet.

Med halvparten av Piarc's medlemsland tilstede var kongressen det største arrangementet i Tromsø noensinne. Med kongressdeltakere og utstillere var nærmere 800 vegfolk samlet.

## Miljøbevisshet

– I et globalt perspektiv er denne kongressen et bidrag til internasjonalt samarbeid for å trygge vår felles framtid, sa samferdselsminister Lars Gunnar Lie i sin åpningstale. Lie viste til at samarbeid og utveksling av erfaringer bidrar til å oppnå bedre og stadig mer miljøvennlige resultater i vedlikeholdsarbeidet, skape større sikkerhet for vegbrukeren og redusere transportkostnadene.

– Heldigvis er folk over hele verden stadig mer opptatt av miljøspørsmål. For vegfolket gjelder dette blant annet bruk av salt og kjemikalier og virkningene på miljøet, samt skadene ved bruk av piggedekk. Denne konferansen er et sted der synspunkter og ideer om slike spørsmål skal utveksles med sik-



Informasjonssystemer til bruk i automatisk trafikk- og værøvervåking var sterkt i sentrum under kongressen og på utstillingen.

te på å skape trygge forhold for trafikkanter, folk og miljø, sa Lie.

## Faglig bredde

Blant deltakerne knyttet det seg størst interesse til temaet «Planlegging og styring av vintervedlikeholdet». Elementene som inngår i et slikt planleggingsystem er trafikantene, vegholdet og pengene. Disse må veies mot hverandre for å oppnå et best mulig resultat. Mye arbeid gjenstår før dette er operativt innen vedlikeholdet var en av konklusjonene.

Men også de andre emnene som ble tatt opp samlet bra oppslutning; «Veg- og værforhold og trafikantinformasjon», «Maskiner og utstyr i vintervedlikeholdet» og «Vintervedlikehold i by-

er og tettsteder». De 50 innleggene på kongressen formidlet et mangfold av kunnskap og erfaringer fra det internasjonale fagmiljøet, og flere norske eksperter bidro på kongressen.

Russerne deltok for første gang med innledere, og i hele tatt vitnet deltakelsen fra flere land i Øst-Europa om økt interesse for PIARC. Et åpnere forhold gir bedre muligheter for å hente hjem ny teknikk og metoder i arbeidet.

## Nyheter

Det mest spennende teknologiske feltet ligger innen området informasjonssystemer. Det er her utviklingen kommer, og vegvesenet vil satse mye på å spre informasjon ut til trafikantene. Vegmetrologi er et nytt begrep og

svært interessant både ut fra trafikk-sikkerhet, service og nytte/kostnads-synspunkt. I Norge har vegvesenet gått inn i et samarbeid med metrologene for utvikling og bruk av deres data til overvåking og prognoseværing av vær- og føreforhold på stamvegnettet. Troms er et av prøvefylkene.

Når det gjelder bruk av piggedekk vil Japan forby dette av miljømessige hensyn. Dette er heller ikke utenkelig i Norge, men da må saltingen av vegene økes for å avvike trafikken.

Når det gjelder forholdet mellom bruk av salt og miljøeffekter vil det her også kunne komme restriksjoner. At saltet har en trafiksikkerhetsmessig positiv effekt er likevel et faktum. Utfordringen ligger i å utvikle nye saltingsmetoder for ikke å øke mengden, men bedre resultatene. En kobling mot informasjonssystemer kan være en veg å gå i dette arbeidet.

## «Expo 90»

De kom langveisfra, mange av utstillerne. Maskiner fra Italia, Sveits, Tyskland og de skandinaviske landene kunne beskuces samt informasjonsteknologi utviklet både i Norge og i utlandet. Enklest kan utstillingen karakteriseres med at produktene spente over hele spekteret av utstyr som anvendes i vintervedlikeholdet, og det er mer enn brøytebiler og snøfresere som vi er mest vant til. I alt 79 firmaer var representert.

Vegdirektør Eskil Jensen gledet seg over den store deltakelsen som ga anledning til å vise hvor teknikken står idag. – Dette er viktig, for samarbeid mellom vegbrukerne, vegholderne og leverandørene er helt nødvendig for å utvikle bedre metoder og utstyr, framholdt han da han åpnet «Expo 90».

Mest interessant, vil vi påstå, er den utviklingen som pågår på det informasjonsteknologiske området. Det utvikles her stadig nytt utstyr og systemer for overvåking av trafikk-, vær- og føreforhold. Blant disse var en «intelligent» sensor til å montere i vegen og som måler frysepunktet på vegbanen med en halv grads nøyaktighet. Koblet sammen med avansert elektronisk utstyr gir denne vedlikeholdsfolkene korrekt informasjon om vegforholdene – informasjon som i neste omgang gir muligheter til å sette inn nødvendige tiltak og dermed gjøre sikkerheten på vegene bedre. – Dette utstyret redder liv, slo utstilleren fra Sveits fast.

I denne utviklingen ligger ikke Statens vegvesen noe tilbake. Etaten er svært åpen for å nyttegjøre seg ny teknologi og flere utviklingsprosjekter er på gang.



Maskinene ble satt på store prøver i et ufyselig vær under maskindemonstrasjonen.



Kaskader av snø føyk gjennom lufta da snøfreserne skulle vise hva de var gode for.

## Maskindemonstrasjon

Maskiner og publikum ble satt på en hard prøve i «horisontalt regnvær» og med tett pakket snø som skulle ryddes vekk. Snøehyret til en verdi av 70 millioner kroner rullet fortløpende fram for å bli testet. Publikum fikk tydelig se at trengs både tyngde og hestekrefter for å hamle opp med tett pakket, tung snø. Først ut var vegskrapene. Noen av de letteste maskinene ble presset opp og fløt opp på snøen. En kjørte seg fast etter bare to meter. Men de fleste mestret prøven og kom fra det med æren i behold.

Det gjorde forsvidt også arrangørene som hadde lagt opp til en presentasjon av både kvalitet og bredde. Det var uenkelig et imponerende syn da rekken av snøfresere konkurrerte om å kaste snøen lengst vekk og komme

først i mål mens snøfokket sto rundt dem. Likeledes rekken av blinkende brøytebiler der de for over banen, pløget snøen vekk for så å gjøre en «æresstopp» foran tribunen.

## «Fødte» nye produkter

Piarc ga fødselsbistand til nye produkter. Da det var klart at Norge skulle arrangere den 8. internasjonale vintervedlikeholdskongressen, bestemte Vegdirektoratet seg for å stimulere private bedrifter til å utvikle nye produkter som kunne vises for det internasjonale fagmiljøet på kongressen. Med midler til et utvalg interessante prosjekter kunne Vegdirektoratet i Tromsø presentere en slapseplog, en diagonalplog med hydraulisk styreheving, en diagon-

# VEDLIKEHOLDET – en avdeling i krise?

**T**rafikantenes og publikums behov for tjenester fra vedlikeholdet har endret seg. En god standard på tiltak som retter seg direkte mot trafikantenes umiddelbare behov har vist seg å være god samfunnsøkonomi. Dette er to vesentlige utfordringer vedlikeholdet i vegvesen-

net står overfor og som ligger til grunn for den pågående omorganiseringen av vedlikeholdsavdelingen i Statens vegvesen Finnmark. Avdelingen skal tilpasses de nye kravene til effektivitet og ressursutnyttelse.

## Rapport

For å komme igang med denne prosessen har vegkontoret søkt bistand hos konsulentfirmaet Bruer IKB a/s fra Drammen. De har utarbeidet en rapport basert på hvordan vegvesenet ønsker at framtidens vedlikeholdsorganisasjon skal fungere, og hvilke initiativ og tiltak som må tas for å komme dit. Presentasjon og diskusjon av rapporten var hovedingrediensen på årets vedlikeholdskonferanse som ble holdt på Kirkenes 20. – 22. mars.

## Tre elementer

Første fase i omorganiseringen ble gjennomført i 1987. Da ble størrelsen på vedlikeholdsområdene i fylket vurdert i forhold til mest mulig rasjonelle driftsenheter og i dag er vedlikeholdet inndelt i 6 enheter. – En videreføring av områdeinndelingen er nå å gjøre disse enhetene mer selvstendige gjennom en ny arbeids- og ansvarsfordeling. I tillegg vil trafikkrettet og strukturelt vedlikehold bli definert som egne resultatområder i avdelingen, forteller vedlikeholdssjef Tor Kaastrup. Sammen med innføring av målstyring som styringssystem har denne utviklingen av organisasjonen som mål å oppnå en mest mulig effektiv vedlikeholdsdrift.

## Dagens tilstand

Analysen av dagens organisering av vedlikeholdet konkluderer med at avdelingen ikke er preget av krise. Det er likevel godtgjort at flere svakheter i avdelingen kan tilbakeføres til arbeids- og ansvarsdelingen mellom de fire organisatoriske nivåene, fra vedlikeholdssjef til arbeidslagene. Dette har gitt seg utslag i tildels store avvik mellom budsjetterte beløp og forbruk, store lagre, dårlig skiltvedlikehold og ineffektivitet i driften. Et annet hovedproblemmråde knytter seg til kapasitet og kompetansen i avdelingen. Det

vegaglige er godt ivaretatt, men det svikter på det administrative området og samordning av driften. Det tredje hovedproblemet gjelder mangel på gode og fullstendige planleggings- og styringssystemer. Viktige planleggingsoppgaver blir ivaretatt i for liten grad. – Omorganiseringen av vedlikeholdsdriften tar sikte på å fjerne disse forholdene, sier Kaastrup.

## Forandringsbehov

Rapporten kommer med en rekke forslag til forbedringer og løsninger på hovedproblemene. For vedlikeholdsavdelingen på vegkontoret foreslås det at personellet organiseres etter funksjonsområder uten styringsansvar for den løpende produksjonen i driften. Vegkontorets oppgaver vil da i hovedsak falle innenfor planlegging og samordning med et tidsperspektiv utover driftsåret. Av spesielle oppgaver nevner rapporten målutvikling, programmer for ulike tiltakstyper som dekkelegging og grusproduksjon og rullering av disse gjennom oppfølging og resultatvurdering. Videre framheves vegkontorets rolle som rådgivende instans for vedlikeholdsområdene, spesielt innen fagfunksjoner der området selv ikke har tilstrekkelig kompetanse. – Denne endringen i ansvarsstrukturen når det gjelder styring av driften vil føre til at distriktsledrollen ved vegkontoret ikke lenger er nødvendig, mener Kaastrup. – I forhold til vedlikeholdsarbeidet på vegen skal vegkontoret gi de nødvendige retningslinjer, ivarta fellesfunksjoner samt koordinere den delen av virksomheten som går utover områdegrensene, fortsetter han.

## Selvstendig enhet

Vedlikeholdsområdet skal utvikles mot å bli en selvstendig enhet som innenfor årstildelingen skal stå ansvarlig for at målene som er satt for året oppnås.

Dette innebærer at produktivitet og ressursutnyttelse i større grad enn tilfellet er idag blir et ansvar for vedlikeholdsområdet. Dette medfører at vi må legge tilrette for at personer med ledelsesfunksjoner gis handlefrihet og ansvar som gjør dette mulig. – En slik delegering av ansvar og myndighet medfører endring i rollene og oppgavene til vegmestere og oppsynsmenn mot planlegging, beslutningstaking og oppfølging av tiltakene helt ned på den enkelte vegstrekning. Vegmestere som leder av området får nå hovedansvaret for at tilstanden på vegnettet samsvarer med de gitte målene, forklarer Kaastrup. For oppsynsmennene foreslås det at mer tid ofres på planleggings- og tilretteleggingsoppgaver, mens tilstandsovervåking med nødvendig igangsetting av tiltak i større grad kan delegeres til formennene og lagene. Samtidig må det da stilles krav til formennene om å holde standard, og til å rapportere resultater. Dette vil spesielt gjelde innen trafikkrettet vedlikehold. I denne prosessen skulle vi tro det blir viktig å fremme en resultatorientert bedriftskultur.

## Styringssystemet

Til å binde sammen de organisatoriske nivåene og ansvarsenheterne vil det være nødvendig å bygge opp et funksjonelt styringssystem, sies det i rapporten. En klar målstruktur for vedlikeholdsdriften må inneholde programmer som over tid viser avdelingsens mål på viktige tiltaksområder. Utarbeidelsen av denne samt den årlige budsjett- og tildelingsrutinen vil i langt sterkere grad enn tidligere aktivisere vegmestrene. Et annet viktig element er møterutinene med vegmestermøte, områdemøte og lagsmøte. Dette er hovedarenaer som binder organisasjons- og ansvarsnivåene sammen.

Forts. side 19

# VegDataBanken til brukerne

Av Trond Skorstad

**A**rbeidet med å få VegDataBanken ut til brukerne er kommet godt igang. I sommer vil det foregå et omfattende registreringsarbeid som

senere skal bearbeides og tilrettelegges for bruk. En egen gruppe er nå igang med å legge opp rutinene og arbeidet rundt «banken».

I forrige artikkel om VegDataBanken i Reflexen fortalte jeg generelt om VDB. Siden dette er jevnhets- og dekkeregisteret etablert i VegDataBanken. De dataene vi hadde for innlasting i disse registerne er nå overført til Vegdirektoratet. På kommunikasjonsfronten er det også skjedd forbedringer da alle vegkontorene nå er bundet sammen i et eget datakommunikasjonsnettverk. Nettverket gir helt andre muligheter for innhenting av data enn tidligere.

## Organisering

Ledergruppen ved vegkontoret har vedtatt å nedsette en gruppe som skal ha ansvaret for å lage rutiner for oppdatering og bruk av VegDataBanken. Med i gruppa er vedlikeholdssjef Tor Kaastrup, Kåre Bruun fra dekkeeksjonen, Willy Hansen fra laboratoriet og Trond Skorstad og arbeidet startet opp i månedsskiftet mai/juni. En person vil bli ansvarlig for registreringen av dataene til dekke- og lab-seksjonene. Vedkommende vil også få ansvaret for innmelding av registrerte data i VDB. Hovedarbeidet kommer til å ligge på jevnhetsmåling av dekkeoverflaten og bearbeiding av disse dataene.

## Nye registre

Det er innkjøpt pakker med registreringsutstyr for Nordic-systemet til vedlikeholdsområde 4 og 6. Disse områdene setter nå igang med å bygge opp registre for rekkverk, rydding av gress og kratt, grøfterens og fartssoner. I løpet av sommeren vil en modul for skiltregistrering også bli tatt i bruk. Samtlige dataregistere vil gi vedlikeholdet mulighet for bedre oversikt over vegens tilstand og gjøre det enklere å prioritere tiltak. Vegmestere og oppsynsmennene har vært gjennom en omfattende opplæring i bruk av systemene. Distriktleder Arild Varsi ved vedlikeholdsavdelingen på vegkontoret opplyser at det også er aktuelt å kjøpe inn liknende utstyr til de øvrige vedlikeholdsområdene i fylket.

## Vegorama

For ansatte på planavdelingen og i vedlikeholdet er det arrangert kurs i bruk av Vegorama. Som nevnt i forrige



Oppsynsmann Jon Martin Aronsen gir opplæring til Matthis Pettersen i bruk av datautstyret for måling av vegens bæreevne.



Det er viktig med nøye kontroll av utstyret før målingene tar til. Aronsen har gjennomført 50.000 målinger. Geolog Lars Haukvik bivåner utstyrssjekken på målebilen.

artikkel er Vegorama et program for presentasjon av data fra vegnettet i grafisk form direkte på skjermen. Programmet kan også brukes til beregninger av trafikkfall ut fra maskinelle tellinger, samt innrapportering av disse til VegDataBanken.

## Trafikktellinger

Trafikktellingene organiseres fra trafikkseksjonen på vegkontoret som samarbeider med vegstasjonene om gjennomføringen. Fylket er delt opp i 4 telledistrikter som telles hvert fjerde år. I år foregår tellingene i Øst-fylket. På grunnlag av trafikktellingene beregnes gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT). Også variasjoner over året som sommerdøgntrafikk (SDT) og juledøgntrafikk (JDT) kommer fram. Ut fra punktene på vegen der telleutstyret er

plassert samt data fra tollstasjoner, fergeselskap o. a. får vi fram grunnlaget for å beregne hvor mange kjøretøy som trafikkerer vegnettet. Ut fra disse tallene kan dekketilastning, nedbryting av veggrunnen, turisttrafikk med videre beregnes. Vegorama produserer fargekart som benyttes i formidling og presentasjon av blant annet disse dataene.

## Sommerarbeid

Det meste av registreringsarbeidet må foregå om sommeren. Denne sommeren skal målebilen brukes til nedbøyringsmålinger og jevnhetsmålinger på endel av finnmarksvegene. Deretter skal vi foreta jevnhetsmålinger på vegene i Troms og Nordland. Nok et eksempel på rasjonell utnyttelse av vegvesenets ressurser.

Over 400 deltakere fra alle verdenshjørner var samlet på det store internasjonale symposiet «Strait Crossings 1990» som ble arrangert i Trondheim 10. – 13. juni. Fatima var et av

de norske prosjektene som ble presentert. Det faglige innholdet ga nyttige erfaringer for arbeidet videre med Fatima, sier prosjekteringsleder Kåre Furstrand.

## Fatima i internasjonalt fagmiljø



Statens vegvesen Finnmark var blant de 30 utstillerne på «Strait Crossings 1990» i Trondheim. Fatimastanden og modellen ble lagt merke til av et bredt, internasjonalt fagmiljø.

### Av Kåre Furstrand

#### Fjordkryssinger

Hovedtema på symposiet var fjordkryssinger i alle mulige varianter i form av bruer og tunneler. Selvsagt var presentasjonen av de siste tekniske mulighetene framtreddende, men ingeniørene er ikke lenger bare opptatt av det teknologiske. Stor oppmerksomhet ble også viet de sosiale, økonomiske og miljømessige sidene av bru- og tunnelforbindelser. Innlegget om Fatima dreiet seg om nettopp dette – ringvirkningene av fastlandsforbindelsen til Magerøya. Det tredje temaet omhandlet sikkerhet og trafikkregulering mens et fjerde tok for seg spesielt store og komplekse prosjekter.

#### Analyser

Beslutningsprosessen for større prosjekter som Fatima er gjennomgripende og mangesidig. Foruten de tekniske og kostnadmessige sidene er de sosiale, samfunnsøkonomiske og miljømessige virkningene de siste årene kommet sterkere inn i bildet. Slike undersøkelser og de metodene som benyttes for å analysere virkningene utvikles stadig, og er idag nødvendige i

beslutningsprosessen både på nasjonalt og regionalt nivå.

Ringvirkningsanalysen av Fatima ble presentert som et eksempel på hvordan slike undersøkelser kan gjøres.

Det var Lene Mürer, seksjonsleder på planavdelingen ved vegkontoret, som framførte innlegget og i tillegg deltok plansjef Gudmund Nilsen og prosjekteringsleder for Fatima Kåre Furstrand på symposiet.

#### Utstilling

I tilknytning til symposiet inngikk også en utstilling der det ble vist prosjekter, utstyr, produkter og litteratur som omhandlet temaet fjordkryssinger. I alt 30 utstillere deltok.

Ved vegkontoret i Finnmark syntes vi dette var en enestående anledning til å gjøre Fatima-prosjektet mer kjent, både i innland og utland. Finnmark stilte derfor i Trondheim med både stand og modell av Fatima. Vi registrerte påtakelig interesse i fagmiljøet og tegneleder Ellen Frøyseth hådde nok å henge fingrene i.

#### Ekskursjoner

Som en avslutning på symposiet var

det lagt opp til flere tekniske turer rundt om i landet for å vise hvordan fagfolk i Norge har løst flere kompliserte byggeoppgaver over fjorder og sund. En av turene gikk til Finnmark der selvsagt orientering om Fatima og befarung av traseen var på programmet. Det andre reisemålet i Finnmark var Kvalsundbrua som ennå er Norges lengste og verdens nordligste hengebru. En skikkelig internasjonal gjeng på 25 deltakere fikk også med seg en vellykket opplevelse på Nordkapp.

#### Arrangører

Symposiet i Trondheim var det andre i rekken om temaet fjordkryssinger og er et norsk initiativ. Ikke å undres over forresten med vår geografi. Initiativet kommer fra Vegdirektoratet med Norske Sivilingeniørers Forening som medarrangør. Symposiet støttes av en rekke internasjonale veg- og ingeniørfaglige organisasjoner.

Mer enn 80 innlegg forelå til symposiet der flesteparten ble framført. «Strait Crossings» i Trondheim var en sterk manifestasjon av utviklingen innen fagområdet bru- og tunnelforbindelser.

## Vi bygger modell!

Fatima-modellen er et godt stykke håndverk

Vegvesenet i Finnmark har fått sin første egenproduserte modell med Fatima. Bruk av modeller for å vise vegtraseer eller anlegg har vært lite benyttet i Finnmark. Fatima-prosjektet er imidlertid så omfattende og viet så stor interesse at modellen nok vil ha interesse for et større publikum enn akkurat planleggerne.

### Modellen et utsnitt

Modellen av Fatima måler 3 x 1,90 m og har kostet i overkant av 100.000 kroner. Den viser ikke hele anleggsstrekningen, men er et utsnitt av parsellen i Kobboholet der den undersjøiske tunnelen kommer opp og veggen krysser bukta med en bru før den fortsetter mot landtunnelen og Honningsvåg. De tre elementene tunnel, bru og veg er altså med på modellen og vises i detalj. Byggematerialet i modellen er hovedsakelig porolytanplater.

### Utfordring

– Dette var en utfordring vi ville og måtte ta, sier tegneleder Ellen Frøyseth da vi spør hvorfor de satte igang uten erfaring i å bygge modeller. – Vi tegnere syntes vi fikk for lite utfordringer i jobben og ønsket noe nytt. Da det ble snakk om å bygge en modell av Fatima var vi med en gang fyr og flamme. Det ble tatt kontakt med Odd Halvorsen ved vegkontoret i Møre og Romsdal som har lang erfaring i modellbygging til å dra prosjektet i gang. Han har vært en god læremester viser resultatet. «Læreguttene» har vært

foruten Ellen Frøyseth, Willy Johansen og Wenche Skorstad.

### Byggingen

– Det første vi måtte gjøre var å tegne av kartene på tegnefolie. Kotene fra folien ble overført til platene ved hjelp av blåpapir. Platene som hver representerte en kote saget vi så ut med stikksag og limte de på hverandre til riktig høyde, forklarer Ellen Frøyseth. Terrenget ble jevnet med bruk av hovkniver. – Før vi begynte med malingen, forseglte vi modellen med flytende polyester, sier Ellen. – Malearbeidet var kanskje det mest artige for da trådte landskapet for alvor fram. Fargene som er brukt har vi tatt fra fotografier i området. I rasområdene langs fjellsidene er det drysset sand som gjør modellen ekstra naturtro. Hyttene og brua er skåret ut av balsatre, malt og limt på plass. Hele arbeidet tok ganske nøyaktig en måned, men da med noe overtid kan hun fortelle.

### Ønsker gjentakelse

– Vi lærte utrolig mye av å ha Odd Halvorsen fra vegkontoret i Møre og



Terrenget jevnes ut. Fra venstre: Odd Halvorsen, Wenche Skorstad og Ellen Frøyseth.

Romsdal med oss. Han er liksom «modellbyggeren» i etaten og har mange slike på samvittigheten. Jeg tror vi trygt kan gi oss i kast med en ny modell, dersom anledningen skulle dukke opp om ikke alt for lenge, sier tegneleder Ellen Frøyseth. I mens har Fatima-modellen gjort nytte for seg under utstillingen på «Strait-Crossings 1990» i Trondheim og er nå plassert «hjemme» i Nordkapp Sparebank i Honningsvåg hvor den vil bli stående inntil videre.

Tegnerne ved vegkontoret kunne slå seg på brystet da vegsjefen foretok en høytidelig avduking av Fatima-modellen. Champagne til modellbyggerne var en selvfølge som takk for jobben.



Wenche Skorstad tegner inn de første strekene på modellen.



Fatima-modellen ferdig. Målestokken er 1:1000.

# Gratulerer med M/F «Nordkapphorn»!

– For Statens vegvesen er det ikke et valg mellom «Nordkapphorn» og Fatima. Vegvesenet ønsker å gi et godt fergetilbud inntil vi kan tilby noe bedre – en fast forbindelse. Dette var innledningsordene til Steinar Eriksen fra Vegdirektoratet, da han 19. juni erklærte de nye fergeleiene i Kåfjord og Storbukt for offisielt tatt i bruk og innsatte M/F «Nordkapphorn» i riksvegsambandet Kåfjord – Honningsvåg.

## Stor festdag

Det var bysbarnet Steinar Eriksen, kontorsjef ved fergekontoret i Vegdirektoratet og tidligere stortingsmann for Finnmark, som fikk æren av å innsette M/F «Nordkapphorn» i riksvegsambandet Kåfjord – Honningsvåg. Deretter ble publikum invitert ombord til omvisning, bevertning og prøvetur. Flere hundre honningsvåginger var møtt opp for å delta i markeringen på tross av skeptiske bemerkninger om at fergen ville skyve Fatima-prosjektet ut i det blå. Alt akkompagnert av Honningsvåg musikkforening.

Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap som eier og driver fergen kan med rette være stolt av nyanskaffelsen.

## Dårlig tilbud

– Fergedriften har vært et forsømt område for vegvesenet og Honningsvågsambandet har vært et av de sambandet der tilbudet har vært aller dårligst, innrømmet Steinar Eriksen. Det var særlig det skandaløst dårlige tilbudet i turistsesongen for to år siden som fikk vegmyndighetene til å innse at sommertrafikken krevde økt fergekapasitet og standard. Timer i fergekø og ferger andre ikke så seg tjent med å bruke, gjorde at Nordkapp kommune, Finnmark Fylkesrederi og ruteselskap sammen med vegmyndighetene satte seg ned for å finne en rask og forsvarlig løsning på dette problem-sambandet.

En katamaranferge var en tid på tale, men da Fatima kom inn i vegplanen ble det nødvendig å bygge ei pendelferge som kunne overføres til andre samband uten behov for ombygging av fergeleiene.

## Sesongferge

Investeringene i Nordkappsambandet stopper ikke med fergeleiene og ny-

ferga, kunne Eriksen opplyse. Vegdirektoratet har godkjent modernisering av M/F «Porsangerfjord» for ca. 15 mill. kroner som omfatter nytt hovedmaskineri og full oppussing innvendig. M/F «Porsangerfjord» skal betjene sambandet vinterstid da trafikken er lav. – Men av egen erfaring kjenner jeg lokalbefolkningens problemer med sambandet i helgene før og etter turistsesongen. Det jeg kan love er at «Nordkapphorn» dette året skal gå minst 5 måneder i dette sambandet og være her til både multebærene og rypene er i hus, sa han.

Deretter er det meningen at M/F «Nordkapphorn» skal brukes til å styrke fergetilbudet i andre fylker før den neste sommer er tilbake for å ta unna turiststrømmen til Nordkapp.

## Store veginvesteringer

Veginvesteringene i Nordkapp kommune har vært store de siste årene; og vil bli mye større. Ny, sikker helårsveg rundt Sortvikhøgda, helårsveger til fiskeværerne Skarsvåg og Gjesvær, skredsikring av Nordvågvegen samt gang- og sykkelveger i Honningsvåg utgjør investeringer langt over 300 mill. kroner. I tillegg kommer altså 125 mill. kroner til fergesambandet. Men dette er lite i forhold til de investeringene som gjenstår, Fatima og utbedring av vegen til Nordkapp.

– Disse investeringene kunne neppe vært besluttet uten at Nordkapp var blitt utpekt som et nasjonalt turistmål og uten den satsingen som er gjort på Nordkapp og i Finnmark innenfor reiselivet de siste årene, sa Steinar Eriksen. – For vegmyndighetene er det godt å se at dette følges opp med nye investeringer i Nordkapp kommune innenfor reiselivet.

– Når situasjonen for fiskeriene en gang snur seg vil Nordkapp kommune være på rett veg og da først blir det



Honningsvågingen, tidligere stortingsmann for Finnmark og nå kontorsjef ved fergekontoret i Vegdirektoratet, Steinar Eriksen, fortok den offisielle innsetningen av M/F «Nordkapphorn».

god nytte av veggengene, avsluttet Honningsvågingen Eriksen før han ønsket ansatte, FFR og brukerne til lykke med M/F «Nordkapphorn».

## Nordkapphorn tar unna!

De som var skeptisk til om ferga ville klare å oppfylle forventningene til kapasitet og liggetid har hittil tatt feil. Nordkapphorn har klart å holde rutetidene med ti minutters liggetid. Fergemannskapet har sågar klart å ta ombord 100 biler i løpet av 4 minutter. Dette tilsier at trafikreguleringen på fergeleiene også fungerer etter planen. Kapasitetsproblemer ser det heller ikke ut til å bli. Før den nye ferga ble satt inn kunne ventetiden komme opp mot 5 – 6 timer mens det nå i høysesongen ikke har vært registrert ventetid. Samtlige biler som har ankommet fergeleiet til avgang, er kommet med. Mannskapet og personellet på land gjør en kjempejobb og bidrar til at serviceleifene kan holdes.

Nordkappsambandet kan nå smykke seg med Norges hittil største og mest moderne utrustede riksvegferge. Det stilles stadig større krav til fergedriften og opprustningen av ferge-

flåten og bedre fergetilbud er et av vegvesenets 4 hovedsatsingsområder i 90-årene. Innsettingen av M/F «Nordkapphorn» viser at Statens vegvesen mener alvor.

# M/F «Nordkapphorn» – Norges største!



M/F «Nordkapphorn» er flaggskipet blant riksvegfergene. Med sine 92 m lange kropp, lastekapasitet på 140 biler og moderne innredning og utstyr holder den en standard som 170.000 turister vet å sette pris på.

## Flaggskipet

M/F «Nordkapphorn» er den største og dyreste fergen som er bygget for den fergedriften Statens vegvesen har ansvar for. Ferga kostet ca. 90 mill. kroner og er av typen pendelferge med en lengde på 92 m og en bredde på 14,8 m. Den er beregnet å laste inntil 140 personbilenheter på hoved- og

shelterdekk. Passasjerantallet er satt til 650 personer.

Ferga har også innredning og utrustning av høyere standard enn vegmyndighetene vanligvis godkjenner. Særlig er salongen smakfullt innredet over bildekkene, med sitteplasser til 325 personer og en kafeteria. I tillegg er det arrangert sitteplasser på soldekk beskyttet med soltak.

Ombord er det også tatt hensyn til bevegelseshemmede, med handicap-toalett på bildekkene og i salongen samt personheis.

M/F «Nordkapphorn» er derfor ikke bare flaggskipet til Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap, men også flaggskipet i riksvegtrafikken.

## Sikkerhet i høyseset

M/F «Nordkapphorn» er den sikreste riksvegferga som er bygget hittil. Dette gjelder både selve skipet og maskineriet. Konvensjonelle redningsbåter slik vi er vant til, er på dette fartøyet byttet ut med oppblåsbare flåter og en MOB-båt til å håndtere disse. På hver side av fartøyet og diagonalt på shelterdekket er det montert oppblåsbare redningsbåter som vil gjøre det enkelt å komme fra borde.

Fartøyet er utrustet med løftebauger og fallermer i begge ender som «låser» kjørebreen fra land fast til skipet. For å mestre de kraftige strømforholdene i Magerøysundet og for å oppnå sikker manøvrering i dette værharde området, har skipet fått et spesi-

elt kraftig maskineri. I hver ende av skipet er det plassert en dieselmotor på 1800 BHK som er direkte koplet til hver sin propellenhet. Begge motorene opereres uavhengig av hverandre fra styrhuset. Fergen har ikke ror, men propellene kan dreies 360 grader og gir dermed skyv i alle retninger.

## Mannskapet

Lugarer for offiserene og mannskapet er plassert på og over salongdekket med i alt 25 køyer fordelt på 11 lugarer. Avdelingen for mannskapet er ellers utstyrt med messe-, bysse-, proviant- og fryserom samt vaskerom og WC. Kaptein på skuta er Karl Evenmo som har seilt for FFR siden 1972. Foruten kapteinen består bemanningen av overstyrmann, maskinsjef, maskinist, 4 matroser/skipsmekanikere og 1 kokk, totalt 9 personer. Driftsbesetningen består til enhver tid av 4 personer. Til å ta seg av passasjerbetjeningen er det ansatt 6 personer og ved hvert fergeleie er det 3 kørdnere. Dette er det minimum antall ansatte som skal til for å holde driften igang.

## Kort byggetid

Ferga er bygget ved Trønderverftet A/S i Hommelvik og tiden fra kontrahering til innsetting har vært rekordkort. Byggetiden var på kun 10 måneder med kjølstrekking 8. august 1989 og sjøsetting 26. april 1990. Overleveringen til FFR og dåpen ble foretatt 8. juni i år.



Kapteinen Karl Evenmo til rors på M/F «Nordkapphorn». Bak maskinsjef Leif Hugo Friberg.

**Du trenger ikke grave i pungen for å finne fram de 24 kronene det har kostet å passere over Kvalsundbrua lenger. Nå er brua nedbetalt og bompengedordningen opphørt, og dette**

**2 1/2 år tidligere enn beregnet. Fri ferdsel over Kvalsundbrua og avvikling av bompengeselskapet ble markert med en høytidelig sermoni 1. juli.**

## KVALSUNDBRUA – åpen for fri ferdsel

### Brua overlevert

At Kvalsundbrua er åpen for fri ferdsel ble søndag 1. juli markert med en høytidelig sermoni på brustedet. Styreformann Henning Bårdsen i bompengeselskapet Kvalsundbrua a/s holdt «minnetalen» over bompengeselskapet og arbeidet for å få brua virkeliggjort. Han overleverte dermed brua til Statens vegvesen Finnmark sammen med en erklæring til vegsjefen. Vegsjef Geir Johnsen foretok deretter den sermionelle handlingen å skjære over båndet som skulle markere at brua nå er nedbetalt og helt og holdent i statens eie. Deretter vandret de vel 300 oppmøtte tilskuere over brua med Hammerfest musikkorps i spissen. Høytidelighetene ble avsluttet med middag og Hammerfest for inviterte gjester.

### Trafikkøkning

I 1974 ble det under arbeidet med finansieringen av brua utarbeidet en trafikk- og likviditetsprognose for bompengeperioden 1978-92. Prognosen baserte seg på erfaringstall fra trafikkutvikling ved tilsvarende prosjekter, med en antatt utviklingsprosent i forhold til befolknings- og biltetthet i Vest-fylket. En sammenligning av tallene fra prognosen og faktisk trafikk i 1989 viser at antall biler økte med 6.000 og antall personer med 234.000. Resultatet av salg av rabattkort viser også en høyere score enn i prognosene, noe som også har bidratt til det gode resultatet. Som følge av økt trafikkutvikling og god drift har bompengeneprisene vært de samme siden 1977.

Kvalsundbrua blir altså bompengefri 2 1/2 år tidligere enn beregnet.

### Bedre transport

En ny milepæl i samferdselsutbyggingen i Finnmark ble nådd med åpningen av Kvalsundbrua 14. desember 1977. Et av de mest sentrale distriktene i fylket ble knyttet sammen med fastlandet, og i kommunikasjonsmessig sammenheng gikk Vest-Finnmark inn i en ny tidsepoke. En fordobling av tra-



Styreformann i A/S Kvalsundbrua, Henning Bårdsen, erklærte avslutning på bompengene og overleverte brua til Statens vegvesen Finnmark. Fra venstre: Hans Karlsen, vegsjef Geir Johnsen, rådmann i Porsanger, Erling Mossige, Den norske Bank; Kåre Nordhus, med i arbeidet for brua fra begynnelse til slutt og styreformann Henning Bårdsen.

fikk tallene på 13 år forteller at brua kom til rett tid, før trafikkøkningen i Finnmark virkelig akselererte. Uten brua ville et fergesamband utgjort en alvorlig flaskehals i kommunikasjonsnettet i denne delen av fylket.

Bildet vegvesenet tegnet av trafikkutviklingen mellom de to store sentrene Hammerfest og Alta har holdt stikk. Trafikkveksten som en visste brua ville føre med seg, gjorde det nødvendig også å prioritere opprustning av hele riksvegnettet mellom Hammerfest og Alta. Dette arbeidet har pågått fram til i fjor.

Vegvesenet har levd opp til sitt motto: For bedre transport!

### Samfunnsbetydning

Bedre kommunikasjoner påvirker også samfunnutviklingen. Slik har Kvalsundbrua hatt en vital betydning for folk og næringsliv. Hammerfest har tradisjonelt vært omlastingssted for gods til fastlandet. Brua har gitt rimeligere forsendelser og mer fleksible transportløsninger. Fastlandsforbindelsen har gitt byens næringsliv en bedre mulighet til å følge opp behovet for dør-til-dør transport. En satsing på



Vegsjef Geir Johnsen skar over båndene og erklærte brua åpen for fri ferdsel.

turisme kunne vanskelig tenkes uten bruforbindelsen.

For Kvalsund og Porsanger kommuner har Hammerfest vært «byen» med

Forts. side 19

## Historiske glimt fra Kvalsundbrua



Historien om Kvalsundbrua står som eksempel på det pågangsmotet og viljen som er blitt utvist av de personene som tok initiativet til brua og som har vært med og ført prosjektet helt fram. Gratulerer!  
Foto: Adnan Qadeer.

**1934:** Skipsaktieselskapet Kvalsundfergen opprettet med formål å drive fergedrift over Kvalsundet. «Kvaløy» het den første fergen som selskapet anskaffet og hadde en lastekapasitet på 3 biler og en buss.

**1954:** A/s Kvalsundfergen anskaffer en ny ferge med plass til 8 biler for å imøtekomme den sterke trafikkøkningen. Det neste tiåret bare økte trafikken og manglende fergekapasitet ble et plagsomt problem.

**1962:** Vest-Finnmark kommunale Tilaksråd tok opp som sak «bruprojekt over Kvalsundet», og vedtok å anmode Vegdirektoratets bruavdeling om å lage et ideforslag og sannsynlig kostnadsberegning for bru over Kvalsundet. Ønsket realisering 1968. Bruprosjektet ble samme år forelagt de politiske myndighetene i fylket som ga tilslutning til planene. Brukomite ble nedsatt til å arbeide videre med saken.

**1963:** Vest-Finnmark kommunale Tilaksråd vedtok å invitere kommunene i vest-fylket til å tegne andeler i bru-prosjektet for å dekke egenkapitalbehovet. Kommunene Hammerfest, Kvalsund og Porsanger svarte positivt.

**1964:** Statens vegvesen Finnmark foretok nøyaktige oppmålinger av brustedet. Kostnadsberegningen var på dette tidspunkt 30 mill. kroner. Bruutvalget jobbet med påvirkning av sentrale politikere og byråkrater.

**1966:** Porsanger, Kvalsund og Hammerfest kommuner sammen med bruutvalget inviterte til aksjetegning i prosjektet. Hele distriktet ble satt på hodet i en aksjetegningsrus som ingen hadde opplevd maken til. Store tegningsaksjoner ble holdt i Lakselv, Alta, Kvalsund og Hammerfest. Kabareter og show ble arrangert for det gode formål. Det lokale næringslivet støttet godt opp.

**1967:** Konstituerende generalforsamling i a/s Kvalsundbrua avholdt og valgte Hans A. Opstad, Lakselv, til styreformann i selskapet. Med i det første styret var også Ørjan Østvik, Hammerfest, Erling Nilsen, Kvalsund, Ragnar Zachariassen, Søroysund, og Kåre Nordhus, Hammerfest. Styret var identisk med bruutvalget som ble etablert i 1962.

**1969:** Vegdirektoratet vil prosjektere Kvalsundbrua. Byggetiden beregnes til maksimum 4 år. Finansieringsprosjektet fortsatt uløst og saken kastes fram og tilbake mellom ulike forvaltningsorgan. Prosjektet foreslått bygget i vegplanperioden 1977-82 med kostnad 35 millioner. Muligheter for forskuttering av midlene med mål byggestart 1973 og fullføring 1977 forsøkes.

**1972:** Finnmark fylkesting sluttet seg enstemmig til departementets forslag til finansieringsplan, men ønsket ikke å prioritere bru-prosjektet. Siste utvalg til å få statlig medfinansiering var å be om konferanse med daværende stats-

minister Trygve Bratteli. I månedsskiftet februar/mars kom endelig positivt svar. Etter 9 års pågang for å få igang Kvalsundbru-prosjektet ble dette en jubeldag.

**1973:** Overenskomst mellom Samferdselsdepartementet og a/s Kvalsundbrua om bygging av bru over Kvalsundet med tilstøtende veg under tegnet. Statens vegvesen skal ha ansvaret for vedlikeholdet av brua og selskapet for bompengeneinnkrevingen. Brua skal bygges på entrepris. Byggearbeidene på brua startet samme år.

**1977:** 14. desember foretok tidligere statsminister Trygve Bratteli den offisielle åpningen av Kvalsundbrua. I åpningstalen sa han bl.a.: «– Jeg har møtt Finnmark i forskjellige faser: I en lutfattig mellomkrigstid, i en ruinenpreget frigjøringsstid og i dag; et gjennombygd fylke. Dette imponerende brubygg kan stå som et monument over et folk som aldri har gitt opp, men knyttet nevne og tatt fatt på de praktiske oppgavene».

**1990:** 1. juli 1990 overlevers Kvalsundbrua til Statens vegvesen Finnmark for fri ferdsel. A/s Kvalsundbrua har oppfylt sitt formål med å få bygget og drive bru over Kvalsundet. Lånene som selskapet har hatt ansvar for er tilbakebetalt og aksjekapitalen med utbytte er opptjent og utbetaltes aksjonærene. Selskapet avvikles.

# Biltilsynets sensorer kurses

Av Jonny Michelsen

**F**ørerprøven i Finnmark vil etter 1991 bli gjennomført etter en ny modell. I hovedtrekk vil endringen gå ut på at det kjøres opp etter fastlagte ruter som dekker mest mulig av det

eleven skal ha lært. Kandidatene vil oppleve «en noterende» sensor som underveis løpende plottet sine merknader inn på et «kart» over kjøreruta.

Arrangører, ledere og deltakere fra Finnmark på kurset i Bodø. Fra venstre: Johnny Michelsen, Ole Onshuus, Per A. Holten, Lars Sagen, Erik Nerli og Tor Wikan (alle biltilsynet i Finnmark), kurslederne Kåre Aleksandersen og Sigurd Grøtstad (STLS), Trond Ytrearne og Karin Pedersen (Vegdirektoratet).



## Faste kjøreruter

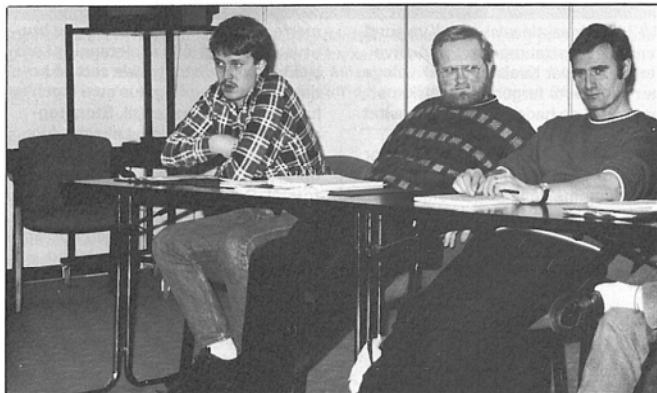
Målet med å legge opp faste kjøreruter er å øke kvaliteten på prøvene. Det skal ikke lenger være sensors mer eller mindre tilfeldige valg som avgjør kjøreruta. Kjørerutene vil bli lagt opp etter normalplanen for kjøreskolene, dvs. de skal dekke mest mulig av det eleven skal ha lært. Kandidaten møter dermed en rekke «testpunkter» underveis som sensor vet om og merker seg. Noe av poenget er at eleven i større grad enn tidligere skal vise selvstendighet og oppmerksomhet under kjøringen. Ved førerprøven vil sensor kun gi korte beskjeder om hvor kandidaten skal kjøre og så vurdere hvordan eleven takler og er oppmerksom på eksempelvis tegngiving, observasjon, trafikktilpassning og plassering underveis.

Kjørerutene vil komme til å bli laget i samarbeid mellom det lokale biltilsynet og kjøreskolene, og det blir minimum 6 ruter i hvert oppkjøringsdistrikt. Tre ruter skal sammen, så langt rå er, dekke kravene til førerprøven.

## Lik vurdering

Biltilsynet mener at en slik ordning vil gi en bedre og mer objektiv vurdering av den som kjører opp. En forutsetning for dette er også at sensorene vektlegger og vurderer feil under kjøringen likt.

For at dette skal kunne fungere i praksis gjennomgår derfor samtlige



«Ferske og gamle» sensorer side om side ved skolepulten. Fra venstre: Tor Wikan (Kirkenes), Lars Sagen (Vadsø) og Erik Nerli (Kirkenes).

sensorer i biltilsynet en omfattende kursing. Kursene gjennomføres distrikt- og fylkesvis fram til 1992.

Kursopplegget går i hovedsak ut på å formidle og diskutere seg fram til hvordan en førerprøve skal evalueres; hva er viktig å vektlegge, hvordan veie positive og negative sider ved kandidatens kjøring.

En standardisering av sensureringen håper en vil gi mer «rettferdige» forhold for kandidaten samtidig som biltilsynet sikrer lik vurdering på landsbasis. Litt humoristisk kan en si at det

ikke lenger skal finnes «strenge» og «snille» sensorer i biltilsynet.

## Tidlig ute

Biltilsynet i Finnmark har fått kurset sine sensorer allerede på våren i år. Dette betyr at vi er i fremste rekke og at arbeidet med å utarbeide kjøreruter kommer igang for fullt i løpet av høsten. Dette blir både omfattende og tidkrevende. I framdriftsplanen tar vi likevel sikte på å ha et opplegg klart til januar 1991. Kjøreskolene i fylket er invitert til å være med.

# Forbered deg til pensjonsalderen

Av Ragnhild Basso og Halvard Halonen

**K**an det være nødvendig å forberede seg på pensjonsalderen da? Ja, mener Statens vegvesen Finnmark som for første gang kunne tilby kurs i forberedelse til pensjonsalderen for sine blivende pensjonister. Alta var i februar møtestedet for 26 vegvesenfolk som fikk nyttige orienteringer og tips om pensjonisttilværelsen.

Hva skal du forberede deg til, spør nok mange? Svaret er ikke vanskelig å gi, temaene er mange. Økonomi, jus, helse, kosthold og pensjonistaktiviteter kan være stikkord. De færreste kjenner til et for mange innfløkt pensjonssystem med Folketrygd, grunnpensjon, særtillegg, tilleggspensjon, samordning og skatt. Hva kan jeg regne med å leve av? Hvordan kan jeg best mulig



Deltakere og arrangører samlet i en pause i det tre dager lange kurset om forberedelse til pensjonsalderen.

innrette meg etter økonomien, er vanlige spørsmål. Kostholdet og mosjon bør man også være oppmerksom på. Likeledes de vanlige aldersforandringer som vil erfares, og sykdommer og plager. Hvor får jeg hjelp og helsetjenester. Med alderen kommer kanskje også andre krav til boligen som kan

utbedres og tilpasses en tid før ting blir for vanskelige.

## Mange fagfolk

Det var personaleseksjonen på vegkontoret som sammen med Alta AOF-forening sto ansvarlige for kursopplegget. Kurspakken som ble benyttet kom fra «Fellesutvalget for forberedelse til pensjonsalderen» og var lagt opp med en rekke forelesninger. Foreleserne som ble benyttet var lokalt fagpersonell innen områdene medisin/helse, jus, kosthold, bolig og trygde- og sosialtaten. Vegvesenets eldre ansatte er tydeligvis en aktiv gruppe på fritiden. Dette temaet syntes å være det minst aktuelle mens derimot kosthold, helse spørsmål og formaliteter innen jussen ble vist stor interesse.

## Erfaringene gode

Tilbudet om kurset ble sendt ut til ansatte som var fylt 60 år og oppover, men også noen av de som var gått av med pensjon i løpet av fjoråret var med. En lett blanding fra alle avdelinger både i utdriften og i administrasjonen deltok. Vi som arrangerte kurset sitter igjen med positive erfaringer, men det viste seg at endel emner må bli rettet mer mot forhold i Statens vegvesen. Dette vil vi være oppmerksomme på når neste kurs skal utvikles. For oss var det også svært hyggelig at samtlige kursdeltakere ga uttrykk for at de var fornøyde med både kurset og oppholdet.

# Rullebrett i Finnmark

**R**ullebrett ser foreløpig ikke ut til å være særlig utbredt i Finnmark. Men i de tre byene og på de største tettstedene begynner flere barn å ta «sporten» i bruk. «Sporten» foregår stort sett i uorganiserte former og sikkerhetsutstyr som hjelm og beskyttere er lite brukt. I flere kommuner anser en rullebrettet som en trafikkfare.

Vegkontoret og Finnmark fylkes trafikk sikkerhetsutvalg har etter forespørsel fra Forbrukerkontoret i Finnmark foretatt en enkel spørreundersøkelse om rullebrettbruken i kommunene i fylket. Svarene er gitt av teknisk etat i kommunene og lensmannskontorene og svarprosenten lå på 62,5 %. – Datagrunnlaget i undersøkelsen er lite og basert mye på personlig «synsning». Vi er derfor forsiktige med å trekke konklusjoner ut av det spinkle materialet, sier Asle Persen ved vegkontoret i Finnmark. Enkelte tendenser synes likevel å komme fram.

– Rullebrettene og kulturen rundt

denne «sporten» har ennå ikke inntatt Finnmark, slår han fast. Likevel tyder svarene på at rullebrettene medfører en trafikkfare i enkelte kommuner. Forholdene er ikke lagt tilrette for rullebrettbrukerne og ungene er henvist til å benytte asfalterte plasser og gater.

– Alta er et av de stedene der rullebrett er mest utbredt, og samarbeidsgruppen for trafikk sikkerhet i Alta er bedt om å se nærmere på spørsmålet og komme med forslag til tiltak, forteller han. Videre viser undersøkelsen at det er forholdsvis få som bruker sikkerhetsutstyr.



# Fotballfeber i Vegvesenet!

1990 markerer gjennombruddet for kvinnefotballen i vegvesenet. Hele damelag stilte opp på de innbydende gressmattene på Lillestrøm der årets Veg-cup i fotball gikk av stabelen.

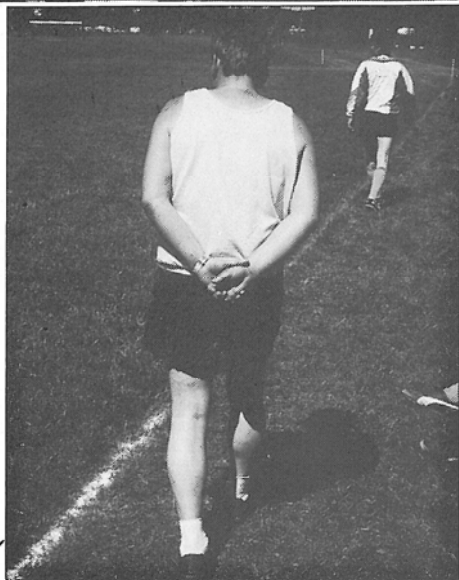
Finnmark stilte med både dame- og herrelag, der herrelaget nok gjorde den beste figuren ved å komme til semifinalen.



Det første damelaget i fotball viste en spilleglede som nok gjør at jentene fra Finnmark kommer sterkere tilbake neste år.



«Can-can» på sidelinjen hjalp ikke denne gangen.



Trener Bjarne «Lazaroni» Oldernes i kjent positur langs sidelinjen. Med treneransvar for både dame- og herrelaget hadde han en stri tærn, men mange missunte oss denne entusiastiske fyren.



Herrelaget nådde semifinalen. Veteranene glimtet til og viste at fotballkunskapene på langt nær var glemte. Sikkert forsvarsspill og nydelige scoringer bidro til at de satte seg i respekt.

## Damene med!

Damefotballen er på full rulle inn i vegvesenet. Det viste årets Veg-cup i fotball. Så og si samtlige fylker stilte damelag og entusiasmen og spillegledden var stor. Ofte større enn fotballkunskapene, men det kommer med trening.

Finnmarks damelag var satt opp i pulje med Oppland og Hordaland. Det ble knepent tap i første kamp mot jentene fra Oppland, 0 - 1. Men med begynnerne under kontroll og kampviljen på topp, ga jentene våre Hordaland jevn match, uavgjort 3 - 3. Forøvrig en kamp de burde ha vunnet etter spill og sjanser. Uforklarlig uhell av en ellers sikker keeper Marjalena Basso ble notert i protokollen, og dette rettet seg i andre omgang. Men dessverre, avansement til semifinale ble det ikke dette året. Jentene våre har imidlertid mye inne og vil sikkert komme sterkere tilbake.



Keeperfantomene Marja-Lena Basso og Hjalmar Stelnes poserer.



## Semifinalen nådd

For herrelagets del gikk det bedre enn ventet. Laget spilte seg fram til semifinalen etter ett tap og to seire i den innledende runden. I første kamp mot Møre- og Romsdal ble det tap 0 - 2

etter elendig spill. Men etter en oppstrammer fra manager Bjarne «Lazaroni» Oldernes med trussel om hjemsendelse, glimtet gutta til med seier over Sogn - Fjordane, 2 - 0 og Telemark 2 - 1 på lørdagen.

Med to kamper i beina og kort hvile

fram til semifinalen stilte finnmarkingene med alle odds mot seg. Kondisjonssvikt må være forklaringen på det knepte tapet mot erkefienden Troms. 0 - 1 kunne like gjerne vært motsatt for guttene våre var flere ganger farlig frampå.

# «BRANN! BRANN!»

– Forebyggende sikkerhetsarbeid er viktig, sier verneleder Dag Sommer. – Det er kjedelig å få «aha-opplevelsen» når det er for seint!

Dette er i korthet bakgrunnen for den serien av brannøvelser som vegvesenet nå arrangerer rundt om på vegstasjonene i fylket.

– Med alle de brannfarlige stoffene og gassene som lagres rundt om på vegstasjonene er det viktig at folkene våre vet hvordan de skal opptre og delta i slukningsarbeidet, sier verneleder Dag Sommer som leder brannøvelsene.

– Det er flere år siden vi hadde slike

øvelser så det var på høy tid å gjenta dette nå.

Formålet med øvelsene er å gi den enkelte trening på utløsning av brannslukningsutstyr og hvordan de skal opptre i tilfelle brann. Demonstrasjon på riktig slukking av brann i bitumen,

vegmerkemaling, olje og acetylgass inngikk i programmet. – Alle disse stoffene finnes lagret hos vegvesenet og folkene må lære hvordan de skal forholde seg til dem både for å unngå brann, og hvis uheldet er ute, hvordan ulike branner kan slukkes, sier Sommer. Hver deltaker fikk forsøke seg på å slukke brann i en bil.

Personell fra Alta Røde Kors viste riktig førstehjelp ved røykskade og enkel sårbehandling av brannskader. – Med i øvelsen var også en evaluering av situasjonen på verkstedet og hos vegmesteren med hensyn til brannberedskap, opplyser Dag Sommer.

## Nyttig øvelse

Deltakere på øvelsen var folk fra vedlikeholdet og verkstedet ved Aronnes vegstasjon i Alta, tilsammen 25. Videre bisto Alta Røde Kors, Alta brannvesen samt Aga-Norgas med personell. Øvelsen ble planlagt av verneleder Dag Sommer, brannmesteren i Alta, vegmesteren og maskinoppsynsmannen sammen med sine verneombud. – Fra alle hold ble det gitt uttrykk for at dette var en nyttig øvelse, konkluderer vernelederen.

Det er tidligere avholdt brannøvelser på vegkontoret og verkstedet i Tana. For tur står vegstasjonene på Skaidi og i Lakselv.



Alle fikk prøve seg på slukking av bilbrann.

## Utbyggingsstyret besøker vegkontoret

Kontakten mellom de fylkeskommunale organene og vegkontoret tror vi er tilfredsstillende, men det er alltid viktig å pleie kontakten til det politiske miljøet. Dette ble gjort da Utbyggingsstyret i fylket var på besøk hos vegvesenet i mai i år.

Utbyggingsstyret består av flere ferske politikere som har liten kjennskap til Statens vegvesen. De fikk derfor en kort innføring i vegvesenets oppbygging, gjøremål og planer for framtiden. Deretter var det omvisning på vegkontoret og ved biltilsynet i Vadsø.



Røykdykkere bærer ut «en skadet vegarbeider». Riktig førstehjelp ved røykskader ble demonstrert av personell fra Røde Kors.

# Biltilsynssjef Rolf Olsen

## – «50 år ung»!

Av Erik Nerli

Den 13. mai i år fylte sjefen for biltilsynet i Finnmark, Rolf Olsen, 50 år. At det er Rolf som i dag sitter som biltilsynssjef er nesten en selvfølge. For hvem andre kjenner etaten og dens arbeidsoppgaver så godt? Så er det heller ikke en kort tidsepoke jubilanten har brukt til å erverve seg disse fagkunnskapene. Rolf har nemlig vært i etatens tjeneste i nesten 30 år!



En yngre utgave av Rolf Olsen foretar en av sine mange kontroller – også vindusviskerne. Situasjonen forevige på 70-tallet.

Han startet sin yrkeskarriere i «Statens Bilsakkyndige» i 1961 som kontorassistent. Seinere har han gått gradene fra bilsakkyndigassistent, bilsakkyndig III, II og I via stasjonsjef i Vadsø til biltilsynssjef for Finnmark fylke.

I løpet av disse 30 årene har Rolf selvsagt også vært med på å påvirke utviklingen av biltilsynets organisering og arbeidsmål. For Rolfs del begynte «utviklingen» den gang Finnmark besto av ett bilsakkyndig distrikt, mot 4 idag. For de som husker 60-årenes vegstandard og kommunikasjonsmidler, er det ikke vanskelig å forstå hvilken arbeidssituasjon Rolf hadde med hele fylket som arbeidsområde. Ikke

sjelden ble tjenestereisene strabasiose. Bilkontrollene ble tidligere for det meste utført i det fri i all slags vær, ikke som nå i fine haller.

Biltilsynet har gjennomgått store endringer i løpet av de 30 årene Rolf Olsen har arbeidet der. I dag styrer han en organisasjon som består av 4 biltilsynsdistrikter samt en biltilsynsavdeling på vegkontoret med i alt ca. 30 ansatte. De fleste kjenner «sjefen» som grundig og pliktoppfyllende, og han legger ikke skjul på at han ønsker det samme av sine medarbeidere. Likevel oppleves han ikke som en «ovenfra og ned» sjef, men tvert imot som en person som kan sette seg inn i og være

deltaker i samtlige ansattes gjøremål. Rolf kan trygt få betegnelsen jordnær og jovial.

Nettopp disse egenskapene, kombinert med hans bakgrunn fra sang- og revylivet i Vadsø, har ført til at Rolf ofte har vært en sentral figur i vegkontorets og biltilsynets sosiale arrangementer. Det biltilsynet som for publikum kan fortone seg som strengt og kompromissløst, styres altså av en person med egenskaper som for kjentfolk står i kontrast til disse inntrykkene.

De ansatte i biltilsynet ønsker Rolf 30 nye, fine år i etaten!

Forts. fra side 5

## PIARC...

nalplog med variabel bredde, en kombinert snøfreser og kantklippemaskin og en lastebil med standardisert hydraulikk.

## Vedlikehold koster

At vintervedlikeholdet vies såpass stor oppmerksomhet bør ingen forbauses over. I Norge koster vintervedlikeholdet av riksvegene 430 mill. kroner hvert år. Samlet koster vegvedlikeholdet, sommer og vinter, bortimot 3 milliarder kroner. I tillegg kommer utgiftene til vedlikeholdet av fylkesvegene på tilsammen 734 millioner. Tar en med innleide mannskap er om lag 3770 personer engasjert i vedlikeholdsarbeid på vegene.

Det er med andre ord kolossale midler som Statens vegvesen og samfunnet bruker på å holde vegenettet innlagt. Hvordan midlene brukes og hvilke resultater som oppnås blir derfor ikke uvesentlig. På sin måte bidrar PIARC til å utvikle dette og andre områder innen vegvesenets virksomhet.

Forts. fra side 6

## Vedlikeholdet...

Oppbyggingen av styringssystemet bør til sist inneholde resultatvurderinger som omfatter behandling av oppnådde resultater fra de forskjellige ansvarenehetene. Resultatvurderingen må videre brukes i rullering av plan og program samt til mulige justeringer av mål og endring av prioriteringer.

## Langt å gå

Gjennomføringen av de foreslåtte endringene er en prosess som vil måtte ta tid. Vilje i avdelingen og evne til å utvikle nye arbeidsrutiner der det er nødvendig, vil være bestemmende for varigheten. På vedlikeholdskonferansen der rapporten for første gang ble lagt fram for en bredere gruppe innen vedlikeholdet, kom det stort sett positive kommentarer. Det var enighet om at et viktig skritt vil være at vedlikeholdet for driftsåret 1991 legger opp til en desentralisert budsjet- og tildelingsrutine. Dette er med på å gjøre vedlikeholdsområdene til mer selvstendige resultatenheter.

Forts. fra side 12

## Kvalsundbrua...

handel og vandel, sykhus og andre viktige servicetilbud. Å vite at en uansett tidspunkt kan komme til og fra, gir trygghet og økt trivsel.

For lokalbefolkningen ga brua bedre muligheter for pendling og økt utnyttelse av naturområdene i distriktet. Kort sagt en følelse av frihet og uavhengighet når det gjaldt kommunikasjoner.

## Vegvesenets ansvar

Med den formelle overleveringen har Statens vegvesen Finnmark også overtatt det fulle eieransvaret for brua. Vedlikeholdet av brua har hele tiden ligget hos vegvesenet, og vegsjefen lovet brukerne å ta like godt vare på brua i framtiden som vi hittil har gjort.

Med Kvalsundbrua åpen for fri ferdsel, er det første og hittil eneste bompengeprojektet i Finnmark avsluttet. Det vekker tillit når brukerne ser at pengene de betaler går til formålet og at bompengereordningen opphører når den skal.