

C

*God sommer!*



BEDRIFTSAVIS FOR  
STATENS VEGVESEN  
FINNMARK

NR. 1 - 1991  
10 ÅRG.

**VI ENDRER OSS**

Side 4 og 5

Langfjorden:

**DÅRLIG GRUNN  
OG RASFARE**



Side 6 og 7

**BUSSER I VINTERVÆR**

Side 10 og 11

Gang- og sykkelveger:

**- EN FALSK TRYGGHET**

Side 14

**DATASTYRT INFOR-  
MASJON OM VÆR-  
OG FØRERFORHOLD**



Side 16





## REFLEXEN

Bedriftsavis for  
Statens vegvesen  
Finnmark

Redaktør:  
Bjarne Langseth

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

Opplag:  
1500 eksemplarer

Tekst, foto og layout:  
Sytti Grader Nord AS, Vadsø

Trykk:  
Trykkforum AS, Vadsø

## INNHOLD

Gå med tiden! .....	3
Vi endrer oss .....	4
Slik organiseres arbeidet i Finnmark .....	5
Dårlig grunn og rasfare .....	6
Anleggsbudsjett .....	6
Inn med nytt og ut med gammelt .....	7
Støyende vegtrafikk også i Finnmark .....	8
Strategisk plan .....	8
Vegkontoret bygger ut .....	9
Busser i vintervær .....	10
Servicetiltak langs veg .....	12
Vegidyll ved Pikefoss .....	13
Gang- og sykkelveger:	
— En falsk trygghet .....	14
Ledig kapasitet i Biltilsynet må utnyttes på teknisk side .....	15
Kompetanseheving i trafikkopplæring .....	15
Trafikksikkerhet på Nordkalottens topp .....	15
Datastyrt informasjon om vær- og føreforhold .....	16
Vegvesenet bygger bedre samband mellom øst og vest .....	16
— Kunne prate anleggsprat .....	17
Tryggere vinterveg .....	18
Takk for innsatsen .....	19



Reflexen er trykket på miljøvennlig papir:  
Macoprint Gloss 150 g.

Forsidebilde: Dyktig arbeidsgjeng ved Herranes bru i Langfjorden. Fra venstre Johan Bueng, Arnt Eriksen og Hans Mauseth. En av dem er nyforlovet.

Foto: Bjarne Langseth.

Sistesidebilde: Sortviktunnelen.

Foto: Bjarne Langseth.



## GÅ MED TIDEN!

*Tiden har den forunderlige uvane at den uavlatelig skal gå. Mye kan mennesker forandre, men tidens gang kan vi dessverre ikke gjøre noe med. Det beste vi derfor kan gjøre i forhold til tiden, er å gå med den.*

*Endringer skjer over tid. Noen endringer skjer raskt, andre merker vi ikke før det er gått mange år. Dersom vi vil gå med tiden, må vi altså forholde oss til endringer.*

*Statens vegvesen er en etat under stadig endring. Nye tider krever nye handlinger og nye handlinger krever endringer i organisering og oppbygging. Bjørvigutvalgets forslag til omorganisering av Statens vegvesen er i pakt med tidens gang. Den prosessen som nå er i gang landet rundt med omorganisering, er Statens vegvesen sin gang med tiden. Mer profesjonell forretningsdrift, effektivitet, konkurransevne og service, er tidens krav også til offentlige etater. Derfor er en ny organisering av vegkontorene nødvendig nå.*

*Men tiden slutter ikke å gå når denne omorganiseringen er gjennomført. Derfor må fokuseringen på tidens krav til et effektivt vegvesen være en kontinuerlig prosess. «Plan is nothing, planning is everything.»*

*Tid kan også være nedbrytende. For eksempel i forbindelse med ervervet kompetanse som ikke holdes i hevd. Finnmark har gjennom stor og krevende anleggsvirksomhet bygd opp en verdifull kompetanse. Den skulle vi gjerne ha beholdt i etaten, men det krever kontinuitet og høyt nivå på anleggsvirksomheten.*

*Tiden tar lett sin lærdom tilbake.*

BjaLa

## Omorganisering av vegkontorene:

## VI ENDRER OSS

«Lille speil på veggen der, hvem er best med veger her?» De som før har tvilt på våre evne til å løse oppgaver innenfor veg og trafikk i Norge, skal nå få se svart på hvitt at Statens vegvesen tar prisen. Innen 1. mars 1992 skal vegkontorene ha innført en organisasjonsendring som innebærer målstyring slik som det private næringsliv må ha for å kunne drive effektiv konkurranse. Dette innebærer blant annet at nivåer skal få de virkemidler som trengs for å kunne gjøre jobben godt, men da må det også kunne vises til gode resultater, ellers.....?»  
Ja, ellers hva...? Derom sies intet.

Hovedstrukturen for organiseringen av det «nye vegkontoret», er foreslått slik: Vegkontoret ledes av vegsjef/assisterende vegsjef, som også får en liten stab med seg i den overordnede styrings- og kontrollenheten. Det opprettes fire resultatenheter:

**Overordnet plan,** ivaretas av planavdelingen og ledes av plansjef. Den inndeles i tre seksjoner: vegutredning, vegplaner og trafikkplaner.

**Utbygging av vegeer,** ivaretas av byggeavdelingen og ledes av byggesjef. De enkelte anlegg organiseres som produksjonsenheter. Avdelingen skal også ha tre serviceseksjoner: byggeplan, grunn- og eiendomsservise og laboratoriet.

**Drift av vegnett** er den tredje resultatenheten og vil være den sentrale kjernen i Vegvesenets arbeid i framtida. Driftsavdelingen ledes av driftssjef og

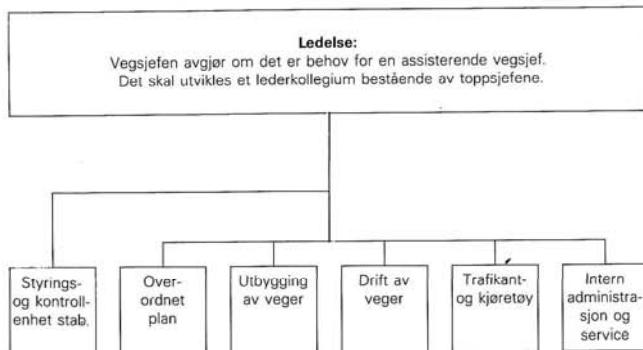
organiseres med to seksjoner, en for trafikkavvikling og en for strukturelt vedlikehold. Vegmestrene vil heretter sortere under seksjonsleder for trafikkavvikling.

**Trafikant og kjøretøy** er den siste resultatenheten. Her vil de enkelte biltelysstationene endres slik at det blir en todeling i trafikantseksjon og kjøretøyseksjon.

Innenfor de to serviceområdene *intern administrasjon og økonomi* og *maskin* vil vi finne administrasjonsavdelingen og maskinavdelingen. Administrasjonsavdelingen vil organiseres med følgende seksjoner: fellestjenester, personal, økonomi, juridisk og EDB. Det skal etableres en toppledelse ved vegkontorene som består av vegsjef, ev. ass. vegsjef, plansjef, byggesjef, driftssjef, biltelysstationssjef og administrasjonssjef.

For nærmere detaljer om Bjørvig-utvalgets forslag til omorganisering vises til Veggen og Vi nr. 6 1990.

## Slik er forslaget til organisering:



## Slik er framdriften

Framdriften for omorganiseringen av vegkontorene er delt inn i tre faser. Fase 1, som omhandler vurdering av behovet, er allerede avsluttet. Fase 2 skal være avsluttet senest 30. juni 1991. Den går ut på at vegkontorene selv skal vurdere sin organisasjon og foreslå endring. I denne fasen skal også fagforeningenes rolle i dette arbeidet avklares.

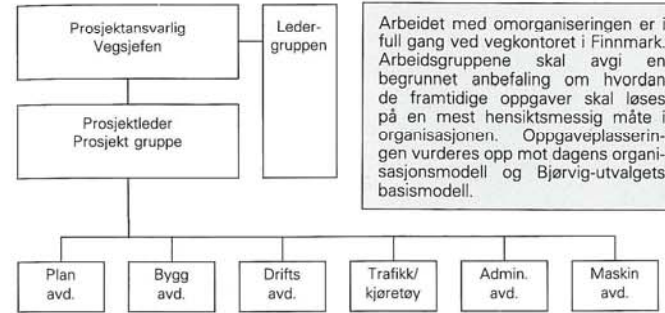
I Fase 3 skal vegkontorene utarbeide en plan for gjennomføring av omorganiseringen, og skissere tiltak for å oppnå de forbedringer som forutsettes.

## Vegdirektørens rammer

Vegdirektøren har gitt følgende rammer for arbeidet i Fase 2:

- Rolleinndelingen mellom resultatenheter, service og stab skal være et gjennomgående prinsipp.
- Hovedstrukturen med inndeling i fire resultatenheter ligger fast. Resultatenheter kan samles under en felles ledelse.
- Servicefunksjonenes plassering kan vurderes. Administrasjonsavdelingen forutsettes å være en selvstendig serviceenhet direkte underlagt vegsjefen.
- Nåværende driftssjeffunksjon faller bort.
- Hver resultatenhet har ansvar for å ivareta miljø- og trafiksikkerhetshensyn innen eget ansvarsområde. Det skal utpekes ansvarlig avdeling for koordinering av henholdsvis miljøarbeid og trafiksikkerhetsarbeid på vegkontoret.
- Omorganiseringen skal gjennomføres uten oppsigelser.
- Ved eventuelle endringer i lederes ansvar og oppgaver, vil vedkommende beholde lønn i nåværende stilling.
- Det er ønskelig med større grad av ledermobilitet.
- Vegkontorene bør vurdere områder/funksjoner der
  1. de har eller vil utvikle spesialistkompetanse/produksjonsenheter, for hele eller deler av etaten
  2. de ser gevinster eller lite problemer med at et annet vegkontor eller frittstående regional enheter, har kompetanse til å dekke
- Omorganiseringen bør være en åpen prosess. Det lokale tjenestemannsorganisasjonene skal trekkes aktivt med i arbeidet.

## Slik organiseres arbeidet i Finnmark!



Arbeidet med omorganiseringen er i full gang ved vegkontoret i Finnmark. Arbeidsgruppene skal avgi en begrunnet anbefaling om hvordan de framtidige oppgaver skal løses på en mest hensiktsmessig måte i organisasjonen. Oppgaveplasseringen vurderes opp mot dagens organisasjonsmodell og Bjørvig-utvalgets basismodell.

Vegsjefen er prosjektansvarlig. Han styrer prosjektet og skal fatte de endelige beslutninger. Prosjektleder og sekretær, samt ledelsens representanter er oppnevnt av vegsjefen. Organisasjonene har to representanter i prosjektgruppen. Lederne for arbeidsgruppen trekkes inn i prosjektgruppen når det skal rapporteres fra arbeidsgruppene. Leder møtet er et rådgivende forum for vegsjefen.

## Prosjektgruppens sammensetning:

Kåre Furstrand, prosjektleder.  
Magne Skjånes, representant ledelsen.  
Asbjørn Anthonen, representant ledelsen.  
Rita Steen Rasvik, representant organisasjon — merkantil personell.  
Asle Persen, representant organisasjon — teknisk personell.  
Fred Olav Guthu, sekretær.

Prosjektgruppens viktigste oppgave vil være å administrere prosjektet, d.v.s. lage prosjektplan og følge denne opp overfor arbeidsgruppene. Med dette menes: opp-

rettholde arbeidsgrupper og fastsette mandat for disse, har ansvar for koordinering og framdrift av prosjektet og sørge for informasjon til ansatte.

Prosjektgruppen skal også vurdere og sammenfatte resultatene fra arbeidsgruppene til en helhetlig rapport som vil være beslutningsgrunnlag for vegsjefen. Gruppen skal også evaluere gjennomføringen av prosjektarbeidet med henblikk på erfaringslæring.

## Arbeidsgrupper

Det etableres arbeidsgrupper som skal kartlegge, analysere og konkludere/fremme forslag til løsninger ut fra gitte problemstillinger og rammer. Hver arbeidsgruppe vil bestå av 5 — 7 deltakere under ledelse av dagens avdelingsleder. Organisasjonene skal være representert, og det skal være egen sekretær. Det vil også bli trukket inn medlemmer fra andre berørte avdelinger når det er aktuelt. For arbeidsgruppen Trafikk og Kjøretøy kan det oppnevnes to tjenestemannsrepresentanter.

## En helt ny måte å drive «butikken» på

— Prosessen vi nå skal i gjennom vil ikke bare bli en diskusjon om ny omorganisering, men vil på en rekke områder representere en omstilling internt i etaten og også overfor «omverdenen». Vi vil raskt føle at vi er i ferd med å ta et skritt imot en ny hovedstruktur, og en helt ny måte å drive «butikken» Statens vegvesen på. Dette sier prosjektleder Kåre Furstrand ved vegkontoret i Finnmark i en rapport til

lederne i arbeidsgruppene. Han presiserer også her at hensikten med omorganiseringen er å få et konkurransedyktig Statens vegvesen, som skal kunne møte framtidens krav.

— Det er et faktum at kravene som stilles til vegvesenet vil bli mye hardere i årene som kommer. Ved hjelp av vårt målstyringsystem skal vi arbeide fram en ny etatsprofil, sier Furstrand.

## Lokale rammer

## Maskinavdelingen

skal bestå som egen enhet inntil videre. Vegsjefen vil her avvente veiledningen fra Vegdirektoratet om avdelingens framtidige rolle og organisering. Det opprettes arbeidsgruppe for maskinavdelingen som skal utrede og avklare frihetsgraden for brukerne av avdelingens tjenester til å velge andre, og foreslå rammer. Maskinavdelingen avklarer også hvordan de skal prioritere brukernes etterspørsel.

## Servicefunksjonens organisatoriske plassering

skal vurderes i de berørte arbeidsgruppene. Funksjonene skal gis mulighet til å uttale seg om organisatorisk plassering (gjelder seksjonene trafikk, bru, grunnerverv, laboratoriet og vegdatabanken).

## Administrasjonsavdelingen

skal fortsatt være en selvstendig serviceenhet direkte underlagt vegsjefen. Arbeidsgruppen skal vurdere behov for avdelingsinterne organisasjonsendringer og lage handlingsplan for utvikling av avdelingens tjenester.

## Vernetjenestens

funksjon, plassering og bemanning skal vurderes i arbeidsgruppen.

## Lederforum

Sammensetning av vegsjefens lederforum skal vurderes.

## Stabsfunksjon

Spørsmål om etablering av stabsfunksjon for vegsjefen og assisterende vegsjef skal vurderes.

## Målstyring

Omorganiseringen skal ta hensyn til de krav målstyringsystemet setter med hensyn til klar ansvars- og rolledeling.

## Framdriftsplan

- 8. februar: Prosjektplan forslag
- 15. februar: Etablert arbeidsgrupper
- 19. april: Arbeidsgruppene framlegger resultat/forslag til Prosjektgruppen
- 31. mai: Prosjektgruppen framlegger utredningsforslag til vegsjefen
- 18. juni: Lokale droftinger
- 30. juni: Vegsjefens forslag til organisering av vegkontoret i Finnmark sendes vegdirektøren

# DÅRLIG GRUNN OG



Melkeiv bru er bygd slik at raset kan gå under brua.

Vanskelige grunnforhold som krever mye masseutskifting har vært hovedårsaken til at det har tatt 3 år å bygge 7 km veg i Langfjorden. Mye vann og store gjennomstrømninger i silt og leire er vanskelig å hankses med - og det koster både tid og penger. I tillegg er denne parsellen mellom Storsandnes og Troms grense en spesielt rasfarlig strekning som krever rasoverbygg og annen sikring. For noen år siden gikk det menneskelig tapt som følge av ras over veien i dette området, og mange har etterlyst en utbedring.



Anleggsleder Tore Johansen (t.v.) og Jan Iver Kristensen (t.h.) ved Herranes bru.

## Anleggsbudsjett

Tilsammen 155,2 millioner kroner skal Statens vegvesen Finnmark bruke på riksveg-anlegg i 1991. Av disse går over halvparten - 83,5 millioner - til Europaveg 6, Troms grense - Kirkenes kai. Den største potten går til veien på «sørsida» - altså Kirkenes-vegen. Tilsammen 46,2 millioner skal bru-

kes på denne strekningen i år. Disse midlene blir fordelt med 22 millioner på parsellen Gandvik - Bugøyfjord og 24,2 millioner mellom Bugøyfjord og Neiden.

### Ikke oppstart Utsjoki

Langfjordanlegget (Troms grense - Stor-

## Anleggsbudsjett

sandnes) får 15,4 millioner, og 11,5 millioner går til Repparfjorddalen. Det er også satt av 9,3 millioner til Utsjoki bru, men dette arbeidet er utsatt og vil ikke komme igang i år. Midlene vil derfor bli fordelt på andre anlegg.

Arbeidet med helårsveg til Skarsvåg blir

# RASFARE

## VARIERENDE BEVILGNING

Anleggsleder Tore Johansen forteller til Reflexen at anlegget har hatt svært varierende bevilgninger. I 1988 fikk de 12 mill. kroner, i -89 ble det 31 millioner å arbeide for, og 21 mill. i -90. Bare vel 15 mill. kroner er satt av for inneværende år. Johansen sier at de i tillegg kan få 5 mill. fra Utsjokibrua, som ikke får anleggsstart i år. Likevel er dette små bevilgninger. Anleggslederen mener at de kan drive for 40 - 60 mill. kroner pr. år på dette anlegget, og han er redd for at Langfjordanlegget skal bli en ny «Kirkenesveg», som drar ut i det uendelige. Til neste år vil en parsell være ferdig, og til 1994 vil halvparten av strekningen stå klar. I følge den opprinnelige planen skulle hele

strekningen være ferdig i 1994/95. Det er mye trafikk på denne delen av E-6. Spesielt om sommeren med turistutturen mot Finnmark, er trafikken stor. Tore Johansen hadde ønsket at han kunne ta masseutskiftingen om vinteren slik at trafikkforstyrrelsen ble minimal.

## SIKKER OG PEN VEG

Det er til nå bygd to rasoverbygg og fire bruer i dette anlegget. En av bruene er også bygd slik at raset skal kunne gå under brua. De som nå kjører «nyvegen» i Langfjorden vil kunne føle seg trygge for kreftene i fjellsida - og så er veien med rasoverbygg og bruer også blitt en svært vakker veg.



Rasoverbygg ved Stålnes.

## INN MED NYTT OG UT MED GAMMELT



Godt verktøy er halve jobben, heter det, og det gjelder også på anlegg. Den gamle 14,7 tonns Caterpillaren fra 1981 måtte sommeren -89 vike for en ny og bedre modell på Langfjordanlegget. Den nye dozeren er også en Caterpillar, men betegnelsen er D5B og størrelsen 18 tonn. Nydozeren kan skryte av hevet sprockethjul og tilt, og er mye mer effektiv i anleggsarbeidet enn «gamlingen». Men føreren er den samme. Trond Jonas kjørte den gamle og sitter nå i setet til den nye.

Leder for maskinavdelingen, Karl S. Foslund, sier til Reflexen at investeringskalkylene for nydozeren kom ut i pluss. Det ble beregnet 1700 timers drift i året på maskinen, og i 1990 gikk nydozeren 1659 timer med et overskudd på 32.341 kroner. Investeringskalkylene er oppfylt så langt. Valg av dozer ble gjort i nært samarbeid med maskinkjører og anleggsavdeling.

## Anleggsbudsjett

tilgodesett med 12,7 millioner. Fordelingen er 4,6 mill. på parsellen Skipsfjordhegda - Natosvingen og 8,1 mill. på Natosvingen - Skarsvåg vegkryss.

Riksveg 890 Tanabru - Berlevåg får 7,9 mill. til parsellen Leirpollskogen - Gednje og 10,1 mill. til Kongsfjord - Storelv.

## Anleggsbudsjett

Det skal også bygges gang-/sykkelveger i 1991. Blant annet skal det bygges for 8,3 millioner kroner i Vadsø. En strekning i ytrebyen og en strekning Vestre-Jakobselv - Kariel.

Det er også stilt midler til disposisjon for

## Anleggsbudsjett

bruarbeider - Julelv bru i Austertana og Melkeiv bru i Nesseby.

På fylkesveger er det bevilget totalt 12,9 millioner kroner. De største postene går til veien Hopseid - Skjånes og til ferjeleie på Gunnarnes.

## Støyende vegtrafikk også i Finnmark



Vegtrafikk er trolig den støykilde som berører flest mennesker her i landet. Selv i det tynt befolkede Finnmark er trafikkstøy et problem for mange mennesker. Det er beregnet at vel 400 boliger i Finnmark har et utendørs støyinnivå på over 60 dB(decibel). Nå har vegvesenet i Finnmark satt av 2 millioner kroner til støy- og miljøtiltak. Mest aktuell for utbedringer er en strekning i Alta. Her er det flest antall leiligheter pr. km med trafikkstøy. Av andre aktuelle strekninger kan nevnes Havnegata i Vadsø, hvor bildet er fra.

Det som er lagt til grunn for dette arbeidet med støy- og miljøtiltak i Finnmark, er en utredning som ble utført så langt tilbake som i 1979. Den kartleggingen av trafikkstøy som da ble foretatt er like aktuell i dag. Støyberegningene angir ekvivalent dagnivå, ute ved husveg 2 meter over bakkenivå. Beregningene er gjort etter trafikkstørrelse og avstand fra vegmidte, og opererer med sprang i lydnivå på 1 dB. Videre er det angitt korreksjoner for vegens fartsgrense, andel tunge kjøretøyer, stigning og eventuell refleksjon mellom tosidige tette husrekker.

### Tiltak mot trafikkstøy

Hvilke tiltak kan man iverksette for å begrense vegtrafikkstøyen? En mulighet er selvfølgelig å dempe støyen fra det enkelte kjøretøy. Andre muligheter er å redusere trafikkmengden, legge om veien, flytte bebyggelsen eller regulere trafikken. Det mest aktuelle i første omgang er imidlertid å hindre utbredelsen av støy ved støyskjærmer og støyvoller, og å bedre fasadeisoleringsen. Disse tiltakene har forskjellig effekt for støyinnivåene utenfor og inne i boligene. Fasadeutbedring reduserer ikke støyen utendørs overhode, mens støyskjerm/voll har innvirkning på både ute- og innenivået.

### Fasadeisoleringsen

Det er vinduene som er det svake punkt i en fasade med hensyn til lydisolasjon. Et vanlig godt vindu har en lydemping på rundt 20 - 25 dB, mens de beste «støyvinduene» gir en støyreduksjon på 30 - 35 dB. For hus som ligger nærmere veien enn 10 meter er fasadeutbedring det eneste aktuelle tiltak. Ved bebyggelse på mer enn 2 etasjer vil også fasadeutbedring være eneste aktuelle tiltak da skjerm/voll vanligvis har liten eller ingen effekt over andre etasjer.

### Støyskjerm/voll

I Finnmark gjør kombinasjonen av store snømengder og sterk vind at plassering av voller og spesielt skjærmer må vurderes meget nøye. Streknings ved Honningsvåg og Vadsø er også regnet som helt utelukket for slike tiltak, og der er det kun foreslått fasadeutbedring.

### Samarbeid med kommunene

På den aktuelle strekningen i Alta anbefales det både bruk av støyskjerm og fasadeisoleringsen. I Vadsø er det bare foreslått fasadeisoleringsen, og her er det også allerede kommet konkret søknad om støtte til slike tiltak. Seksjonsleder Hjalmar Steinnes ved vegkontorets planavdeling sier til Reflexen at tildeling av midler til bl.a. vindusutskifting må skje i et samarbeid med kommunene.

## STRATEGISK PLAN

### Bedre miljø

#### Miljøarbeidet

I Statens vegvesen Finnmark skal få sin egen handlingsplan. Den skal utarbeides av planavdelingen i løpet av inneværende år.

#### Landskapstilpasning

er også en handlingsplan verdt. Den skal være ferdig innen utgangen av 1992. Alle nedlagte massetak skal også registreres.

#### Biltilsynet

har satt seg som mål at 40 prosent av motorvognparken skal tilfredsstille kravene til utslipp innen 1. januar 1994.

#### Interne rutiner

og planer for drift og utforming av masse-tak skal etableres innen 1.1.1993.

### Bedre trafikksikkerhet

#### Registrerteulykkespunkter

og ulykkesstrøkninger skal utbedres senest påfølgende år. Det er vedlikeholdets ansvar.

#### 22 kilometer gang/sykkelveger

skal bygges ut i tettsteder innen utgangen av 1993. Planavdelingen og anleggsavdelingen har det ansvaret.

#### Kjøreopplæringen

skal ha slik kvalitet at strykprosenten for ordinære elever ved førerprøven ikke overstiger 20 prosent. Det er biltilsynets ansvar, og målet skal være nådd innen 1994. Biltilsynet skal også utarbeide en plan for, og iverksette fullverdig kontroll og oppfølging av kjøreskolene.

#### Årlige kontroller

av samtlige bilverksteder skal gjennomføres.

#### Systemer

for ulykkesregistrering skal samordnes, og bruken av disse skal utvikles.

#### Trafikkrettede

vedlikeholdsoppgaver som har betydning for trafikksikkerheten skal utføres til SO-standard og ha 1. prioritet.

#### Skilting og oppmerking

skal være utført i samsvar med vedtatte planer og SO-standard, og vies særlig oppmerksomhet.

## Bedre trafikantservice

### Vegmeldingstjenesten

skal bedres, og derfor skal det lages en handlingsplan for utvikling av vegmeldingstjenesten. Den skal være ferdig i løpet av 1991.

### Rasteplasser

er en viktig trafikantservice. Det skal også utarbeides en fullstendig plan for utbygging av rasteplasser. Tilsammen 40 eksisterende rasteplasser rustes opp til minimumsstandard. Det samme antall nye rasteplasser skal bygges i henhold til vedtatt plan og prioritering. Planavdelingen har ansvaret for denne plan-utarbeidelsen, som skal være ferdig innen utgangen av 1993.

### «Åpen dag»

minst annethvert år i hvert vedlikeholdsområde og ved biltilsynsstasjonene. Biltilsynet og vedlikeholdsavdelingen har ansvaret for at det gjennomføres.

### Utskifting av serviceskiltene

skal gjennomføres i henhold til utarbeidet skiltplan innen 1.1.1994.

## Bedre stamvegnett

### Ti tons aksellast

skal være tillatt på stamvegnettet innen utgangen av 1993.

### Rammeplan for avkjørsler

langs stamveg skal være fullført og innarbeidet i samtlige kommuneplaner innen 1.1.1994.

### Materiale for prioritering

av utbyggingsrekkefølge på stamvegnettet i neste planperiode skal være framskaffet innen 1. august 1991.

## Bedre utviklet organisasjon

### Målstyring

skal innføres i alle nivåer i etaten innen 1.1.1993.

### Systemer

for kvalitetssikring skal innføres i alle avdelinger innen utgangen av 1993.

### Løpende rutiner

for virksomhetsplanlegging skal innarbeides og tilpasses etatens øvrige styringsdokumenter. Det skal være klart innen 1.1.1993.

### Lederkompetanse

skal sikres og utvikles på alle ledernivåer i etaten. Slike tiltak skal være gjennomført innen utgangen av 1993.

# VEGKONTORET BYGGER UT



Vegkontoret bygger ut og vegfolkene i Vadsø får mer plass til å utfylle sine oppgaver. En utvidelse på 430 kvadratmeter i forlengelsen av 2. etasje sydover, (bildet) samt en del andre nødvendige endringer, vil koste ca. 5,5 millioner kroner.

Selv om det bare er i underkant av 10 år siden bygget sto ferdig, så har hovedadministrasjonen for Statens vegvesen Finnmark hatt trange forhold i flere år. Årsaken er ikke at administrasjonen har svulmet ut, for antall stillinger har ikke endret seg.

— Årsaken til at vi nå må utvide arealet ved vegkontoret er delvis den dårlige planleggingen av eksisterende bygg og at vi har fått ny og mer plasskrevende teknologi. I tillegg har vi fått en utvidelse av distriktslaboratoriet, og det er også overført noen stillinger fra Alta.

Det sier administrasjonssjef Asbjørn Anthonsen til Reflexen.

Denne utvidelsen har vært planlagt i lenge tid og det er gjort et grundig arbeid i planlegging og romdisponering.

Det ble først vurdert, og laget planer for, en midlertidig løsning med Moelvenbraker. Disse planene ble imidlertid forlatt av flere årsaker. Blant annet ville slike braker sammenkoblet med adm.bygget virke direkte skjemmende på bygget. Dermed vil den bare løse en del av behovet, samtidig som det ville medføre problemer med å etterkomme Arbeidstilsynets pålegg og anmerkninger til planene.

Den beste løsningen er et permanent påbygg med utgangspunkt i den 2. etasjen, som idag bare er halveis utbygd.

Hovedprinsippet i arbeidet med en fornuftig plassering av avdelinger og seksjoner har vært at ingen avdelinger bør splittes på etasje, og at avdeling/seksjon som har nært samarbeid skal ligge i nærheten av hverandre på samme etasjeplan.

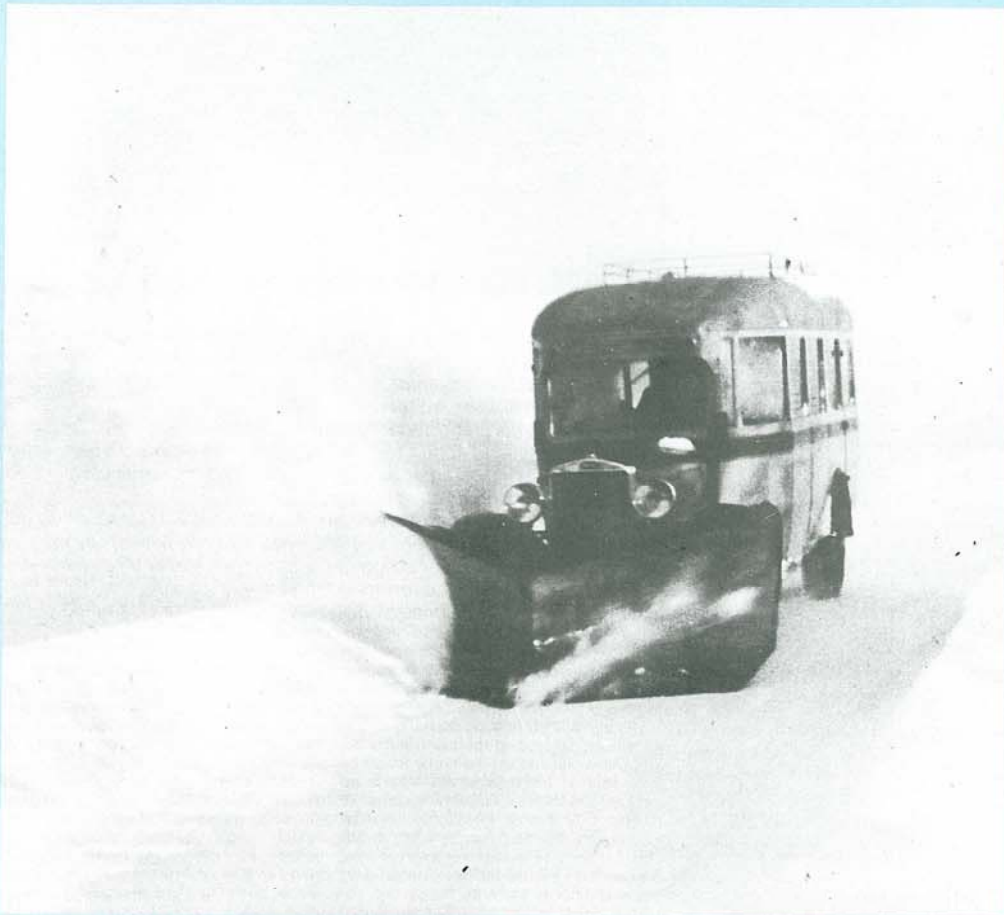
I nybygget vil administrasjonssjef, med personalseksjonen flytte inn. Vegsjef, driftssjef, infokonsulent og biltilsynsavdelingen vil også i framtida holde til på «sydloftet». EDB-seksjonen ligger allerede i dag delvis inne i det som skal bli nybygget. Det er derfor lagt opp en god del tekniske installasjoner som det både vil være kostbart og uheldig å flytte på. Også planavdelingen får utvidet sitt areal inn i nybygget.

## Gamle minner

## BUSSE I VINTERVÆR

Busstransport vinterstid i «gamle dager», med veier som ikke var tilpasset et vinterlig finnmarks klima, kunne nok være både vanskelig og dramatisk. Tidligere disponent i Polarbil AS i Vadsø, Tormod Nordgård, minnes mange harde turer med buss i vintervær. Han forteller bla.a. at på tur mellom Vadsø og Tana måtte de overnatte både på tur og retur.

— Det var ikke noe problem med å få husly der vi måtte stoppe. Alle var hjertelig velkomne og folk tok godt imot både sjåfør og passasjerer. Spesielt på strekningen mellom Varangerbotn og Vadsø var det mange husstander som hadde fortjent en rose, sier Nordgård, som også var ansatt i vegvesenet før han begynte sin ca. 40-årige karriere i Polarbil.



Av/S Polarbils busser måtte noen ganger selv forestå brøytingen. Bildet er tatt i Nord-Varanger før 1940.

Foto: Godfred Karlensens fotosamling.

## Gamle minner



Legendariske Gustav Junge ropte en gang: «Hva f... skulle vi gjort med bussen hvis vi ikke hadde hatt streng.» Bildet er tatt før 1940, og bak rattet sitter Kasper Stock.  
Foto: Godfred Karlensens fotosamling.



På 50-tallet satte Polarbil inn snowmobilen, — og det ble mange barske turer vinterstid på strekningen Vadsø — Svartnes.  
Foto: Godfred Karlensens fotosamling.

# Servicetiltak langs veg – Ikke bare rasteplass

Hvilke behov har de vegfarende i Finnmark for servicetiltak langs veg?

Rasteplasser med bord/benker, vann- og sanitæranlegg skjermet fra biltrafikk, og kanskje med litt lekeutstyr for barn. Dette har nok vært vegvesenets tradisjonelle og naturlige tenkemåte. Det kan også være andre behov som bør kunne dek-

kes ved å utnytte rasteplasser til større serviceanlegg. Utbyggingsetaten i Finnmark har nå tatt initiativet til et prosjekt om «servicetiltak langs veg i Finnmark» som blant annet peker på behovet for en samkjøring i forbindelse med salgsvirksomhet, informasjon om natur og friluftsliv og informasjon om kulturminner.

Salg av samisk håndverk, eller duodjisalg, langs veg oppfatter vegvesenet først og fremst som et problem med hensyn til trafikksikkerheten. Vegvesenet har likevel prinsipielle betenkeligheter med bruk av offentlige rasteplasser som basis for salgsvirksomhet. Ordinære vegfarende har krav på usjeneret rasting.

## Skepsis fra duodjilmiljøet

Innenfor duodjisalgsmiljøet er det dokumentert en generell skepsis mot en hver form for tiltak som kan virke regulerende eller kontrollerende på næringsvirksomheten. For å kunne sikre offentlig oversikt og kontroll med bruken av salgsplassene, har styringsgruppa for prosjektet drøftet mulige tiltak som kan være med å oppfylle brukernes behov. Det er da snakk om behov for sikkerhet omkring videre bruk av tildelte salgsplasser, og eventuelt skape trygghet for at tiltakene ikke virker konkurransevridende eller fremmede på nyetableringer innen næringen.

## Naturinformasjon

Finnmark Jordsalgskontor vil kunne dra nytte av servicetiltak langs veg med hensyn til tiltak for naturinformasjon og tilrettelegging for friluftsliv. Etaten har stort behov for å få gitt ut informasjon om regjer for bærplukking, jakt og fiske i fylket. Rasteplasser vil være et godt utgangspunkt for denne informasjonen.

Jordsalgskontoret ønsker også bedre ordninger og tilrettelegging av områder for langtidsparkering langs veg. Dette for å kunne få bukt med den såkalte «vilcampingen» og ulovlig parkering- og ferdsel i områder nær veg. Sely om tilrettelegging for langtidsparkering langs veg i utgangspunktet er et kommunalt ansvar, så mener styringsgruppa at generelle parkeringsproblemer kan løses innenfor prosjektet der det faller naturlig.

## Kulturminner

Fylkeskultursjefen har også ønsket om å bruke rasteplasser for skilting. Det er spe-

sielt i forbindelse med informasjon om kulturminner langs veg. Parkering og «vilcamping» langs veg er et økende problem med hensyn til siltasje og ødeleggelse av kulturminner. Det gjelder særlig samiske kulturminner, slik som offer- og gravplasser.

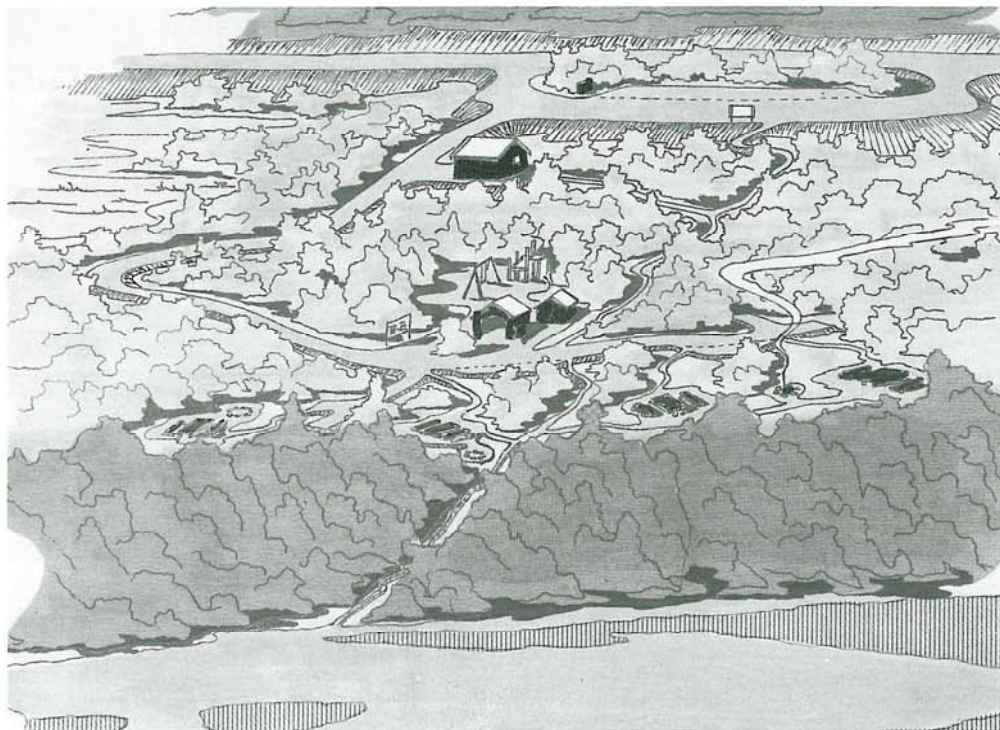
Fylkesarbeidskontoret har også interesse innenfor prosjektet. Siktemålet for dem er å få til sysselsetting i forbindelse med anleggs- og byggearbeidene. De vil også bidra økonomisk i prosjektet gjennom sysselsetningsmidler.

Med bakgrunn i en rapport om duodjisalg har styringsgruppa i prosjektet valgt å antyde følgende prioritering av utbyggingsplasser:

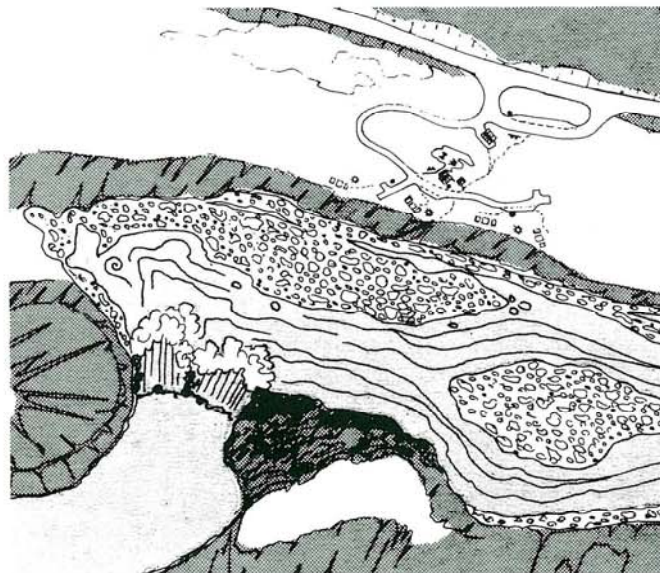
1. Pikefoss nord for Gievdnequoikka, Kautokeino kommune
2. Isnestofen, Alta kommune
3. Kåfjord, Alta kommune



Denne rasteplassen ved E-6 i Sør-Varanger er et eksempel på hvor pent og hensiktsmessig det kan gjøres.



## VEGIDYLL VED PIKEFOSS



Vegene i Finnmark snor seg gjennom mye vakker natur. Noe av den naturidyllen kan sees fra bilvindue, men det meste er skjult for travle vegfarende. Noen virkelige naturperler ligger imidlertid ofte helt nær bilvinduene når du farer forbi, men likevel skjult fra vegen.

Pikefoss, nord for Gievdnequoikka i Kautokeino kommune er en slik idyll. Nå vil vegvesenet bygge en rasteplass der slik at vegfarende kan finne denne naturperlen, og nyte finmarksnaturen så og si i vegggrøfta.

Som tegningen viser blir det her en rasteplass i pakt med naturen og tilgang til elva med utsyn mot selve Pikefossen. Plassen skal inneholde sanitæranlegg og lekeplass, foruten benker både i det fri og under tak. Det kan også komme duodjisalg og mange nyttige informasjonstavler i forbindelse med denne rasteplassen.

Gang- og sykkelveger

# – En falsk trygghet?

Gang- og sykkelveger er ikke så trafiksikre som man skulle tro. Det viser en undersøkelse som er foretatt av Transportøkonomisk Institutt.

Antall ulykker har i enkelte tilfeller økt etter bygging av g/s-veger. Det vites i dag for lite om årsaken til disse resultatene til at man definitivt kan

si at tiden er ute for gang- og sykkelveger. Men det må kunne trekkes den konklusjon at det ikke er noen selvfølge at gang- og sykkelveger, slik de bygges og vedlikeholdes nå, fører til færre ulykker. Slik gang- og sykkelveger oppfattes i dag, kan det være en falsk trygghet.



Er denne gang- og sykkelvegen i Alta en falsk trygghet?

Undersøkelsen omfatter gang- og sykkelveger bygd i Østfold og Aust-Agder mellom 1979 og 1985. Resultatene av undersøkelsen er også i tråd med konklusjonene i lignende undersøkelser i Danmark, Sverige, Storbritannia og USA. Når det er tatt hensyn til treghet i atferdsendring og landsomfattende ulykkesutvikling, så viste undersøkelsen en svak tendens til ulykkesøkning. Tendensen er imidlertid ikke statistisk påviselig.

Forsker Rune Elvik, som står bak TØI-undersøkelsen, skriver i bladet Samferdsel at selv om vi vet for lite om årsakene til resultatene, må det kunne trekkes noen konklusjoner:

— For det første er det ingen selvfølge at gang- og sykkelveger, slik de bygges og vedlikeholdes nå, fører til færre ulykker. Det betyr ikke at gang- og sykkelveger ikke kan redusere ulykker. Men det betyr at man må være svært nøye med utfor-

mingen og vedlikeholdet for å oppnå positive virkninger. Fotgjengere og syklistene er ikke mer villige enn bilister til å pådra seg omveger og forsinkelser for å unngå ulykker. Gang- og sykkelvegen bør gi minst like god, og helst bedre, framkommelighet enn bilvegen. Feilen ved mange av dagens gang- og sykkelveger er at de er planlagt på bilistenes premisser.

Elvik sier også at det ikke er tvil om at mye kan gjøres for at gang- og sykkelveger skal virke bedre enn i dag. Lag ikke omveger, sørg for godt vedlikehold, utstyr vegene med vegbelysning, unngå å øke fartsgrensen osv.

— Vi må likevel innse at gang- og sykkelveger alene ikke er et tilstrekkelig tiltak for å redusere antall ulykker blant fotgjengere og syklistene drastisk. Det må kombineres med andre tiltak, skriver TØI-forsker Rune Elvik.

## – Samme erfaring i Finnmark

— Det er ikke gjort noen tilsvarende undersøkelser spesielt for Finnmark, sier overingeniør Asle Persen på planavdelingen. Men vi har gjort de samme erfaringer som det konkluderes med i rapporten. Det virker som om ulykkestallene ikke er gått ned selv om gang- og sykkelveg er bygd. Persen viser her spesielt til ulykkestallene i Alta, hvor det for noen år siden ble satset mye på bygging av gang- og sykkelveger.

— Det er selvfølgelig små tall vi opererer med i Finnmark, men det kan synes som om tendensen er slik som TØI-rapporten konkluderer med.

I Finnmark er det bygd 37 km gang- og sykkelveg langs riks- og Europaveg.

# Ledig kapasitet i Biltilsynet må utnyttes på teknisk side

- Nedgang i nybilregistreringen
- Nedgang i antall førerprøver
- En stadig utvidet bruk av datateknologi

Dette er forhold som gjør at Biltilsynet er i ferd med å få mye ledig kapasitet på kontorsiden. På teknisk side er det imidlertid nok å gjøre.

Omorganisering og eventuelt omskolering kan bli løsningen.

F.eks. ved at kontorpersonalet læres opp til å bistå med teknisk kontroll.

— Vi ønsker ikke å si opp folk, men har heller ikke lov til å la folk sitte å tvinne tommeltotter, sier Biltilsynssjef Rolf Olsen til Reflexen.

De dårlige tidene, hvor det ikke er så raut med penger blant folk til f.eks. kjøp av den nye bilen man drømte om, får også konsekvenser for Biltilsynet. Biltilsynssjef i Finnmark, Rolf Olsen, forteller til Reflexen at det i januar i år er registrert 30 prosent nedgang i nybilregistreringen i forhold til samme måned i fjor.

— Dette er betydelig, og ikke noe vi har forutsatt, sier Olsen.

Nedgang i antall førerprøver og effektivisering på grunn av datateknologi er derimot noe som etaten har forutsatt. Bare ved omleggingen til datateknologi er det beregnet at biltilsynsstasjonene på landsbasis kan spare 55 stillingshjemler.

Når det nå likevel ikke blir snakk om oppsigelser, så er det fordi både nye og gamle arbeidsoppgaver står i kø på den tekniske siden i tillegg til at tilsynet med kjøreskolene skal bli vesentlig bedre.

— Vi har vært igjennom en tid med en hardt belastning på Biltilsynet. Nå er det mye å ta igjen, spesielt i forbindelse med tekniske kontroller. Vi må også være klar over at bilparken nå er eldre og krever mer inngående kontroller, sier Rolf Olsen.

## Autosys – hovedtrinn 4

Overgangen til data i Biltilsynet, det såkalte AUTOSYS, har pågått i flere år, og vært gjennom en trinnsvis utvikling. Trinn 1 var etablering av databasen.

Stasjonene fikk skjermterminaler og oppslagsmuligheter. I trinn 2 fikk stasjonene muligheter til å oppdatere basen direkte fra skjerm. Trinn 3 ga muligheter til maskinell utskrivning av førerkort og vognkort. Nå er vi inne i Trinn 4 med innføring av maskinelle administrative rutiner.

# Kompetanseheving i trafikkopplæringen

Evalueringen av trafikkopplæringen i Norge, spesielt Fase 2, har vist at det må forbedringer til. Kjørelærerne har behov for mer metodikk-/veiledningskunnskaper i sitt arbeid. Biltilsynet trenger å få bedre kunnskaper om trafikkopplæring og måter å veilede kjørelærerne på.

Det er bakgrunnen for et prosjekt som settes igang nå i vår med formål å heve kompetansen innen trafikkopplæringen.

— Vi mener at det er helt nødvendig å gjøre noe skikkelig for å heve kompetansen innen trafikkopplæringen, sier Biltilsynssjef Rolf Olsen til Reflexen. De fleste av dagens kjørelærere har kun et 10 måneders kurs ved Trafikkklærerskolen som bakgrunn for å utøve sin virksomhet. Dette har vi desverre gjennom mange år merket et negativt resultat av.

Olsen presiserer også at det er ønskelig å utvikle Biltilsynets sensorer slik at de kan drive tilsyn og veiledning av kjøreskolene på en faglig tilfredsstillende måte.

Det prosjektet som nå starter opp skal

gå over 2,5 - 3 år og skal omfatte alle kjørelærere og sensorer i Biltilsynet. Studiet er delt inn i 3 faser og ialt 9 deler. Hver del er en samling på 20 timer, og det er opphold mellom hver del. Til hver av de to fylkessamlingene kan det delta 25 - 30 personer. Kursinnholdet er pedagogikk/metodikk direkte relatert til kjørelærere kl. B og for Biltilsynet som skal veilede kjørelærere. Kurset er godkjent som halvårsenhet på universitets- eller høyskolenivå. Vegsjefen har godkjent finansiering av deler av prosjektet. Det gjenstår nå å få skaffet midler til en prosjektansvarlig.

# Trafikksikkerhet på Nordkalottens topp



For andre gang i historien blir en «Nordkalottens trafikksikkerhetskonferanse» lagt til Nord-Norge. I tida 3. — 5. juni i år blir «Nordkalottens topp» — Nordkapp/Honningsvåg, åstedet for konferansen, som vil samle trafikksikkerhetsfolk fra Norge, Finland og Sverige. Temaene på konferansen er rettet mot de forholdene vi har i trafikken på Nordkalotten. Hvert land har ansvaret for hvert sitt hovedinnlegg innenfor hovedtemaer. Fra norsk side skal det snakkes om samfunnsøkonomi/trafikksikkerhet relatert til forholdene på Nordkalotten. Finland har ansvaret for temaet samordnet trafikksikkerhetsarbeid i kommunene. Svenskene vil snakke om kjøring i mørket/lange avstander, og disse forholdenes innvirkning på trafikksikkerheten.

Trafikksikkerhetssamarbeidet på Nordkalotten har eksistert siden 1972, og den første Nordkalottkonferansen ble arrangert i 1975. Siden den gang har konferansen vært arrangert med 3 års mellomrom, den siste i Luleå i 1988. Arrangør av konferansen er Nordkalottens trafikksikkerhetskomite, som ble stiftet etter at samarbeidet tok til i 1972.

På nasjonalt plan administreres samarbeidet gjennom:

- Trafikksekerhetsforbundet Norrbotten
- Lapplands lens trafikksikkerhetsnemnd
- Nordland, Troms og Finnmark fylkes trafikksikkerhetsutvalg

Bakgrunnen for at samarbeidet kom i gang var de spesielle forholdene med hensyn til klima, tidels spredt bebyggelse, store variasjoner i landskapet og de krav dette stiller til trafikantene. Det har også i århundrer vært tradisjon med samarbeid over landegrensene på Nordkalotten, og erkjennelsen var at dette også burde gjelde trafikksikkerhetsarbeidet.

Konferansen er åpen for kommunale og statlige trafikksikkerhetsorgan, politiet, forsikringssekskapene, bilbransjen, organisasjoner, massemedia mfl. Hvert land vil ha anledning til å stille med ca. 40 deltakere, og det er landenes ansvar å ta opp på melding og avgjøre hvem som skal få delta.



# Datastyrt informasjon om vær- og føreforhold



Fjellovergangen mellom Skaidi og Leirbotvatn kan være dristig å gi seg i kast med vinterstid uten kunnskaper om vær- og føreforhold. Nå kan imidlertid vegfarende over Sennalandet få all den informasjon de trenger om vind, temperatur og vegdekke før de legger i veg. Store informasjonstavler i begge ender av fjellovergangen forteller om forholdene, og informasjonen styres ved hjelp av data fra vegstasjonen i Skaidi. Fra samme anlegg styres også heving og senking av bommene.

Informasjonen om forholdene kommer fra målere på fjellet og registreres på dataanlegget i Skaidi. Her kan de til enhver tid lese av temperatur, vindhastighet og nedbør. Denne informasjonen gis ikke bare til trafikantene, men like viktig er det å informere brøytemannskapene slik at de er beredt til å rykke ut når forholdene tilsier det.

På bildet til venstre sitter Rolf Larsen ved dataanlegget på vegstasjonen i Skaidi, og på bildet til høyre ser vi informasjonstavla på Skaidi-sida.

## - Kunne prate anleggsprat

Vår nylig avdøde Kong Olav var godt kjent i Finnmark og spesielt i vegmiljøet. De siste årene var Kongen ofte i Finnmark, og han var æresgjest på ialt tre vegåpninger de siste åtte årene.

Mange finnmarkinger har fått hilse på Kong Olav, og alle har vært like imponert over Kongens kunnskaper og omgjengelighet.

Oppsynsmann Edmund Henriksen fikk hilse på Kongen i forbindelse med åpningen av Havøysundvegen og betegnet det møte som sitt livs høydepunkt.

— Han var imponerende godt informert og han kunne prate anleggsprat med oss. Han sa også at vi kunne glemme det formelle, og det var som å snakke med en vanlig mann, sier Edmund Henriksen om sitt møte med Kong Olav.



# Vegvesenet bygger bedre samband mellom øst og vest

Finnmark vil bygge ut et bedre samband mellom øst og vest. Nå skal det bli bedre forhold for den forventede økningen i øst/vest-kontakten.

En særlig økning i trafikken over grensen mellom Norge og Sovjet ved Storskog vil ikke gjøre det mulig å kunne utføre de fastsatte kontrollfunksjoner på en tilfredsstillende måte. Det mener både politi, tollvesen og grensekommisariat, og henviser

til den nåværende utforming av grensekontrollstasjonen på Storskog. Det er også blitt kjent at det skal bli tillatt for sovjetborgere å dra til Vesten uten at de på forhånd trenger spesiell utreisetilatelse. Det er også forventet en ytterligere økning i øst-handelen.

Med denne bakgrunn har det vært nødvendig å ta et initiativ for å foreta nødvendige utbedringer på grensekontrollstasjo-

nen. Arbeidet vil starte opp til sommeren.

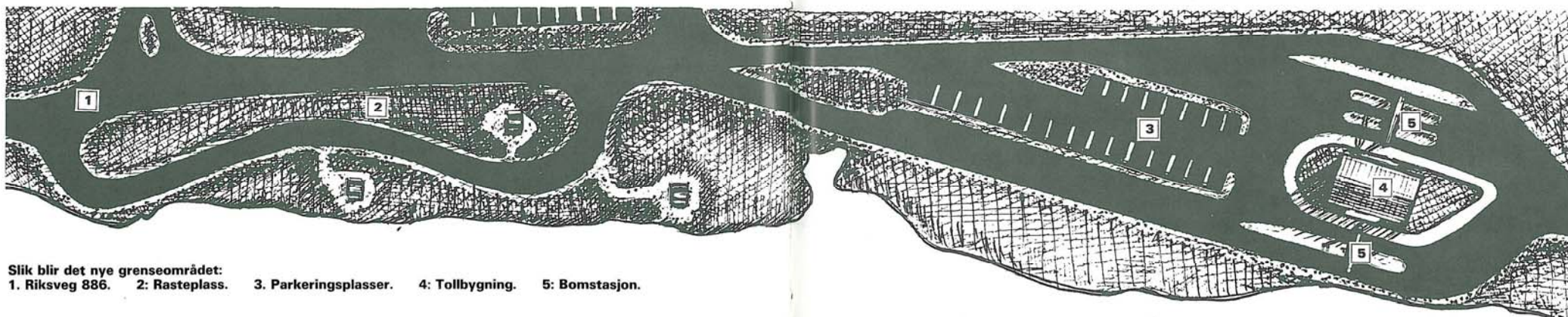
I tillegg til utbedringen av selve stasjonsområdet, omfatter planen også bygging av en egen rasteplass med toalett og utbedring av vegkrysset. Stasjonsområdet blir utstyrt med to kjørefelt for trafikk ut av landet og tre felt for innkommende trafikk. Egen parkeringsplass med 45 plasser er satt av for ansatte og reisende, som eventuelt lar kjøretøyene stå igjen i Norge.

Trafikkstyringen er forutsatt å skulle skje ved hjelp av trafikklys og elektriske bommer, begge deler manuelt styrt. Stasjonsområdet og krysset skal også få tilfredsstillende belysningsnivå.

De vegtekniske tiltakene er kostnadsberegnet til 6,7 millioner kroner. I tillegg skal tollbygningen bygges ut ganske mye for å kunne ta imot den forventede økningen av grensepasserende.

Utbyggingen på Storskog er kommet opp som en egen sak utan at den tidligere har vært behandlet i forbindelse med rulleringen av Norsk Veg- og Vegtrafikkplan. Prosjektet er såvidt kostbart at det ikke kan gjennomføres med egne midler uten at det går på bekostning av andre prosjekter. Vegsjefen har derfor bedt Vegdirektoratet om å vurdere om prosjektet kan tildeles midler over den sentrale reserven

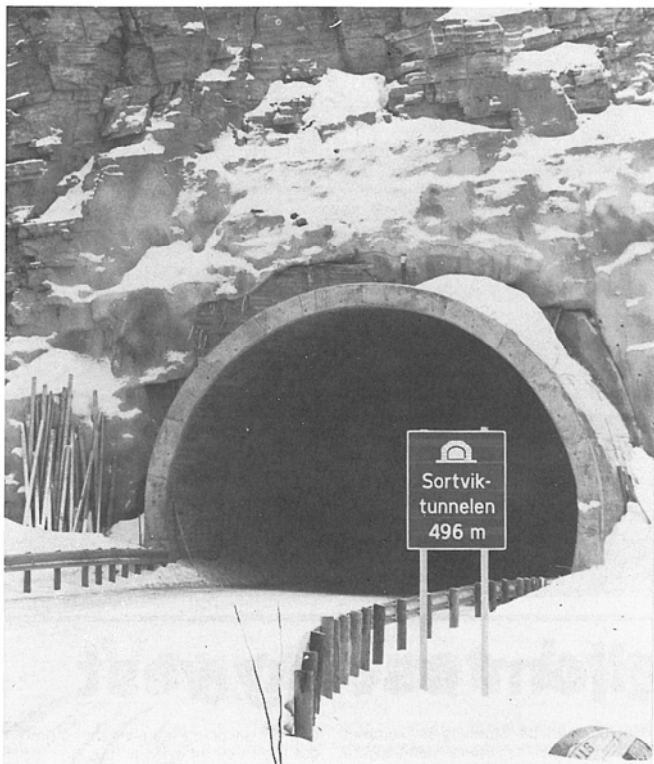
eller om saken må legges fram for Stortinget i form av en egen proposisjon. Spørsmålet om eventuell kostnadsfordeling mellom Finans-, Justis- og Samferdselsdepartementene må også avklares samtidig.



Slik blir det nye grenseområdet:

1. Riksveg 886. 2: Rasteplass. 3. Parkeringsplasser. 4: Tollbygning. 5: Bomstasjon.

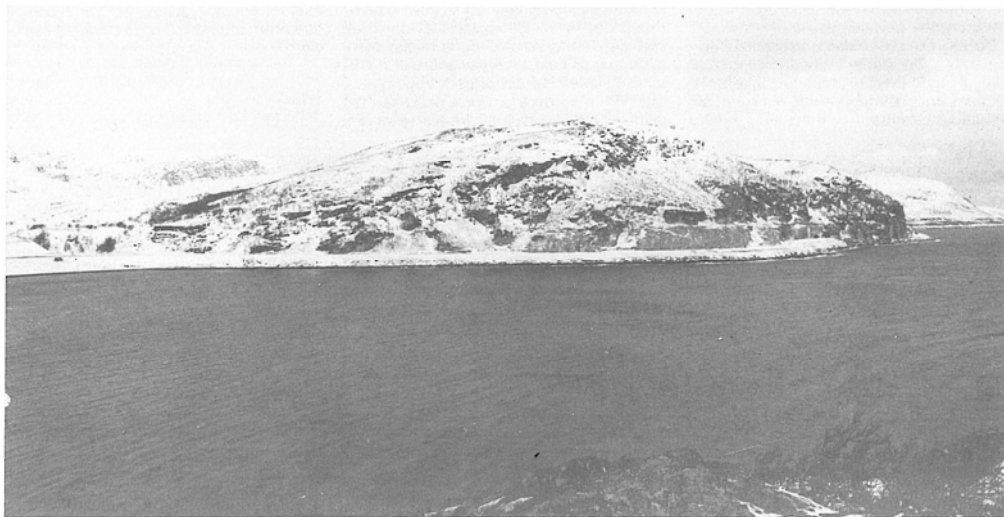
# TRYGGERE VINTERVEG



Mange vinterlige trafikk- og vedlikeholdsproblemer på riksveg 95 forsvant da nyvegen mellom Skarbergvika og Ytre Sortvik ble åpnet i oktober 1990. Sortvikhøgda har vært et vinterlig mareritt både for trafikanter og brøytemannskaper. Nå slynger ve-gen seg pent og sikkert langs strandlinja, og med en 496 meter lang tunnel.

Anlegget startet opp høsten 1987, og var det største anlegget i området kyst- og indre Finnmark. Strekingen er 7,8 kilometer lang, og opprinnelig kostnadsberegnet til 65 millioner kroner. Oppsynsmann Edmund Henriksen forteller til Reflexen at det ble lagt stor vekt på å holde seg innenfor kravene til bredde etc, og det ble derfor satset spesielt mye på stikking. Tunnelen ble satt ut på anbud, og gikk til Selmer Furuholmen Anlegg med anbudssum 9,8 mill. kroner. Anbudet omfattet driving av tunnelen med nødvendig arbeidssikring, samt permanent sikring av tak og vegger. Vegvesenet var kontrollør. Tunnelen ble dyrere enn beregnet på grunn av dårlig fjell.

Edmund Henriksen sier at dette har vært et interessant anlegg med mange utfordringer. Arbeidsstokken har bestått av folk med erfaring fra storanlegget i Havøysund, og den kompetansen kom godt med.



Vegen slynger seg nå pent og sikkert langs strandlinja.

# Takk for innsatsen



— Takk for innsatsen i 35 år, Arne Nikolaisen!, sa både vegsjef og arbeidskolleger til den nypensjonerte overingeniøren, som trofast har tjent sin etat i tykt og tynt. Den 1. august 1990 gikk Nikolaisen av med pensjon etter å ha arbeidet sammenhengende i Statens vegvesen Finnmark i vel 35 år. Fredag den 19. okto-

ber ble han hyllet med avslutningsselskap og fikk velfortjente gaver, blomster og vakre ord. Mange kolleger var møtt fram, og flere av dem var fra «den gamle garde». Nikolaisen har bla. vært leder av Planavdelingen. Fra 1982 og til han gikk av med pensjon var han tilknyttet vedlikeholdsavdelingen.



Mange arbeidskolleger var møtt fram for å hylle Nikolaisen i avslutningsselskapet.