

REFLEXEN

Bladet til Statens vegvesen Finnmark

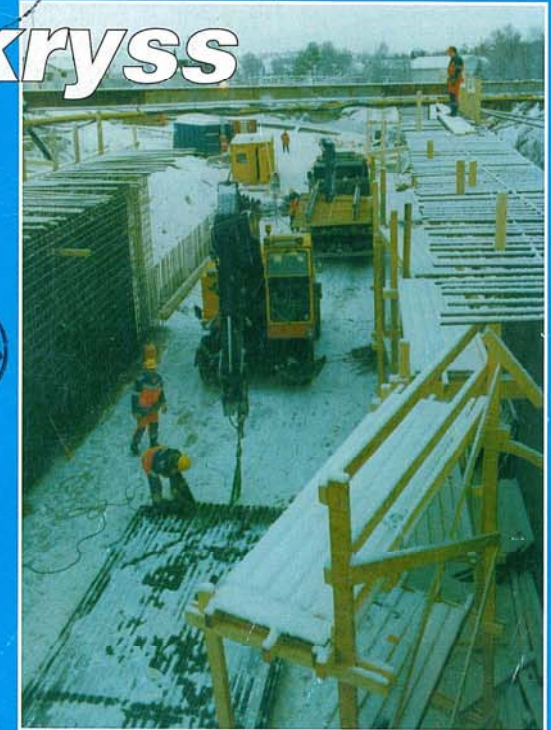
Nr 1 1994

Toplankryss i Alta



VEGVESENET
MED OL-ILDEN

LENE MÜRER
NY PLANSJEF



Statens vegvesen
Finnmark



Reflexen

Bedriftsblad for Statens vegvesen Finnmark
Nr. 1 1994

Redaktør: Steinar Sværen

Bidragstere i dette nummer:

Randi Mona, Lars Olav Farstad, Svein Roska,
Magne Skjånes, Arne Nikolaisen og Willy
Hansen.

Redaksjonsråd

Leder: Magne Skjånes
Øystein Pettersen
Dagrun Johannessen
Frank K. Jensen
Elise Marie Vaag
Kurt Stormo

Utgift av Statens vegvesen

Finnmark
Båtsfjordvegen 18
9800 VADSØ
Telefon 78 95 01 08
Telefax 78 95 33 52

Layout og trykk

Trykkforum Finnmark AS
9800 VADSØ
Opplag 1700
Trykt på miljøvennlig papir

Forsidebildet

I vinter bygges Finnmarks første toplanarkryss.
Kulverten på Rv 93 går under E6 og er 32 meter
lang. (Foto: Steinar Sværen).

Innholdet i Reflexen står for artikkelforfatterens
regning og gir ikke nødvendigvis uttrykk for
Statens vegvesen Finnmarks holdning. Der ikke
annet er angitt er artiklene skrevet og bildene tatt
av redaktøren.

Tips Reflexen

Telefon 78 95 01 08
Telefax 78 95 33 52

Innhold

EDB-nett binder Finnmark sammen	side 2
Leder	side 3
Første kvinne i plansjefstolen	side 4
Finnmarks første toplanarkryss	side 6
Fortsatt vegmelding fra Skaidi	side 7
Vegvesenet bygger rassikringstunnel på Storekorsnes	side 8
Veg fredes	side 10
Gamle gjenstander registreres	side 11
Vegvokterboligen på Langvasselid senter for Vegvesenets samlinger	side 12
Trafikksikkerhetsplan 1994-97	side 13
Reflexen besøker Biltilsynet i Vadsø	side 14
Landskapsarkitekten, hva gjør hun?	side 16
Lene og Inge Fred i Fakkelfateten	side 17
Ski-VM: Finnmark tok gull	side 18
Personalstoff	side 19

Neste Reflexen kommer i juni
Deadline: 10. mai

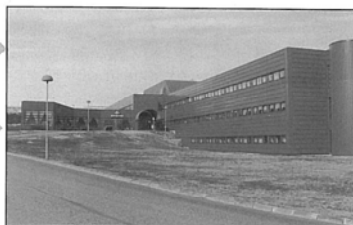
EDB-nett binder Finnmark sammen

Et pionersamarbeid mellom Statens vegvesen Finnmark og Finnmark fylkeskommune er i disse dager sluttført. Vegvesenet og fylkeskommunen har gått sammen for å utnytte felles linjer og nettverkskomponenter i et datanettverk som dekker det meste av Finnmark. Det er et unikt samarbeid da dette etter det man kjenner til er første gang at en statlig etat og en fylkeskommune samarbeider på dette feltet.

Prosjektet kom nesten tilfeldig i gang etter at EDB-lederne diskuterte utbyggingsplaner på et møte de hadde i en helt annen anledning. Det viste seg at både Statens vegvesen og fylkeskommunen planla EDB-nettverk i fylket. Ideen om samarbeid ble videre utviklet sammen med TBK i Tromsø. TBK ble valgt som leverandør for nettet siden den løsningen TBK hadde var best og da planene ble lagt var det heller ingen andre leverandører som kunne sammenkoble et slikt nett og hadde erfaring i det.

år bare på linjeleie. Når det gjelder investeringer er det litt vanskeligere å komme med eksakte tall, men vi regner med en besparelse på 500.000 kroner for vegvesenet og fylkeskommunen til sammen. Det er dessuten usikkert om noen av de to etatene ville hatt råd til å bygge et slikt nettverk alene.

Driftsmessig er fordelene et mindre sårbart system med hensyn til personell



fordi begge partene nå har kunnskaper om drift av nettverket. Dermed kan man i krisituasjoner eller ved ferieavvikling hjelpe hverandre. Og som en bieffekt har man fått et felles fagmiljø rundt datanettverket som vil være verdifullt ved blant annet videre nettkutbygging.

Vi håper dette samarbeidet kan være starten til et større samarbeid på tvers av de offentlige barrierene. Hvorfor ikke vurdere rasjonaliserings- og effektiviserings-samarbeid mellom stat, fylkeskommune og kommuner på flere felter? På informasjonsteknologisiden er vi overbevist om at det kan hentes ut store gevinster ved tilsvarende samarbeid flere andre steder.

Ideen er sådd - "Look to Finnmark".



Ideen bak det felles datanettverk er at vegvesenet og fylkeskommunen har omtrent de samme hovedtrafikk-knutepunkter for dataflyt, slik som Alta, Hammerfest, Lakselv, Kirkenes og Vadsø. Dagens teknikk gjør det også mulig å skille datatrafikk i felles nettverk på en slik måte at Data-tilsynet kan godta et felles nettverk.

Det vi har oppnådd med dette samarbeidet er økonomiske besparelser og driftsmessige fordeler. De økonomiske besparelsene er oppnådd ved utnyttelse av felles investeringer og deling av linjeleie. Besparelsen for Statens vegvesen Finnmark vil være i overkant av 170.000 kroner hvert

Fortsatt vegmeldinger fra Skaidi

I vinter har det vært en del usikkerhet om vegvesenet i Finnmark får fortsette med den populære lokale vegmeldingstjenesten for Finnmark, som er plassert på Skaidi vegstasjon. Striden startet da Vegdirektoratet kom med et brev der det ble gitt beskjed om at tjenesten på Skaidi skulle nedlegges og at ansvaret for vegmeldinger for Finnmark skulle overføres til den regionale vegmeldingssentralen i Mosjøen etter vinteren 1994/95.

Vegvesenets vegmeldingsservice har de tre siste vintrene vært på vakt hele døgnet på vegne av trafikantene i Finnmark. På Skaidi har reisende og yrkessjåfører fått meldinger - og gitt meldinger - og den service vegvesenet har gitt fra Skaidi har blitt satt stor pris på. I Finnmark er dessuten lokalkunnskapene til de som bemanner telefonen helt nødvendige med store avstander og svært skiftende lokale forhold.

I løpet av disse tre årene er denne lokale vegtrafikksentralen blitt en av Norges mest brukte, det er talt over 1500 telefoner i døgnet, i en rolig periode!

Ambulansesjåførene i Alta er den brukergruppen som har engasjert seg sterkest og sagt klarest fra om nødvendigheten av fortsatt drift av den lokale vegmeldingssentralen. For deres arbeid, livsnødvendig syketransport, har servicen og samarbeidet med de seks som bemanner telefonen på Skaidi vært til uvurderlig hjelp, en hjelp ambulansesjåførene ikke tror de vil få dersom vegmeldingstjenesten flyttes til Mosjøen.

Det er i dag etablert 5 regionale vegtrafikksentraler i Norge som har som hovedoppgave å informere og veilede trafikanter i forbindelse med uvær, kødannelse, ulykker, stengte vegger og lignende. Den nordligste av disse er lagt midt i Norge, til Mosjøen i Nordland.

I tillegg har Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Finnmark sine egne lokale sentraler, som Vegdirektoratet har vedtatt skal utvikles etter vintersesongen 1994/95.

Teleteknisk er det ingen ting i veien for at den livsnødvendige tjenesten på telefonnummer 175 ikke kan betjenes fra hvilket som helst sted i landet, enten det er i Mosjøen eller et annet sted. Men trafikantene i Finnmark har gitt klar beskjed om at de, som vegbrukere i et fylke som har flere kolonnekjørte strekninger enn resten av landet til sammen, ønsker en lokalt basert tjeneste som kjenner forholdene her hvor været skifter raskt og uten forvarsel.

Ikke minst plasseringen av sentralen her i Finnmark, sentralt i forhold til trafikken og utsatte vegstrekninger bør veie tungt i de vurderinger som må gjøres. Dessuten er vegmeldingssentralen på Skaidi den eneste som kan gi vegmeldinger til den store samiske befolkningen i Finnmark på deres eget språk, en forpliktelse pålagt gjennom samisk språkløp som ikke kan oppfylles fra sentraler andre steder.

Vegdirektoratet har foreløpig gått med på å utsette utviklingen av vegmeldingstjenesten på Skaidi. Denne sentralnerven i finnmarkstrafikken skal i følge direktoratet fortsatt drive fram til 1997, men det er fortsatt meningen at publikumstjenestene med tiden skal overføres til Mosjøen. I tida fram til 1997 skal vegvesenet dra nytte av de erfaringer som gjøres med driften av sentralene og det må så vurderes hvordan vegvesenets mål om service for trafikantene også i framtida best kan oppfylles. Reflexen tror at det må skje ved at trafikantene kan ringe vegmeldingssentralen og få opplysninger som er til å stole på fra lokalkjente vakter på Skaidi.

Vegvesenets første kvinne i plansjefstolen

Latteren sitter løst hos Lene Mürer, Statens vegvesens første kvinnelige plansjef. Selv betyr hun at hun også kan være formell når det behøves og at hun ikke har det morsomt hele tiden, selv om gangen på planavdelingen har vært fylt av hennes velkjente latter etter at hun 7. februar kom tilbake etter åtte måneder svangerskapspermisjon og begynte som plansjef og Finnmarks første kvinnelige avdelingsleder. 31 år gammel er hun blant de yngste som har bekledd en slik stilling.



Etter fem og et halvt år som seksjonsleder på vegplanseksjonen er Lene Mürer klar for nye utfordringer. Selv om det å være hjemme med minstemann Andreas har vært travelt nok har trebarnsmoren også brukt svangerskapspermisjonen til å slappe av, rydde opp og sortere ut tanker og planer. Og hun er ikke redd for at den nye jobben skal suge alle kreftene. Når det blir for travelt og hun trenger nye krefter gjør bærumsjenta som de fleste finnmaringer: Hun reiser sammen med familien på hytta.

Scoterfri hytte

-Det første vi gjorde da vi flyttet til Finnmark var å kjøpe hytte i Sør-Varanger. Vi hadde vært i Sør-Varanger tidligere og falt fullstendig for alt det sørsida av Varangerfjorden har å by på. Naturen er fantastisk, med store variasjoner i omgivelsene rundt Kirkenes, som Pasvikdalen, Grense Jakobselv og fjellene. På hytta slapper jeg av og kommer vekk. Etter finnmarksforhold ligger hytta alt for langt borte, men jeg må fysisk bort for å slappe av, ikke reise et sted og treffe naboen hjemmefra og fortsatte samtalen vi hadde der hjemme, sier den ferske plansjefen.

Familien bruker nok ikke hytta på Finnmarksvis. Helgene må også brukes hjemme i Vadsø til å være med på kulturelle aktiviteter eller spise en god middag sammen med gode venner.

Plansjefen kan være anleggssjef på kjøkkenet og innrømmer både at hun er hjemmekjær og liker å lage mat.

-Skal jeg slappe av hjemme gjør jeg det best med en god bok, gjerne også med litt rødvin ved siden av, sier hun. Når familien likevel reiser på hytta ligger den i trygg skiaavstand fra veien (like ved hytta til en kjent skiløper), ved Munkeneset. Unger, mat og ved dras fort opp til hytta i pulk.

-Jeg har aldri kjørt snøscooter og kommer nok aldri heller til å gjøre det. Jeg er ingen fanatisk motstander, men jeg setter pris på roen og freden når vi kommer ut på ski!

Sensuell sax

Den nye plansjefen har mange sett mens hun med stor innlevelse og konsentrasjon trakterer saksofonen i Vadsø ungdomskorps.

Ingen kan da tro at hun først begynte å spille saksofon da hun flyttet til Vadsø for fem og et halvt år siden! I løpet av disse årene har hun vært med på suksesser som korpsets Elvis-show, nisseorkesteret som bringer hele Vadsø i julestemning og sist Beatleskonsertene i Vadsø og Vardø i fjor høst.

-Saksofonen er for meg verdens mest

sensuelle instrument. Hele livet har det vært en drøm å lære og spille sax. Men det var først da jeg kom til Vadsø jeg kom i gang. I ungdomskorpset fikk jeg slippe til, lånte en saksofon, og har i løpet av disse årene lært å spille. Vadsø ungdomskorps har disse årene vært mitt fristed, et sted jeg har vært under opplæring. Ingen har forventet noe, jeg har fått lov til å være med selv om jeg ikke er blant de beste. De fleste andre steder ligger nivået i korpset for høyt for en voksen nybegynner, mens i Vadsø har det også vært bruk for meg!

Toppidrettsutøver

Når musikkopplæringen først kom i voksen alder skyldes det ikke minst at ungdomstida, tida de fleste lærer slike ting, og fremst ble brukt på idrettsbanen. Hun har vært innom et utall idretter, kjørt alpint i samme klubb som dagens norske alpinstjerner og gått på ski, men fant ut at hun trivdes aller best i lagidretter. Derfor ble det basketball og fotball som ble hovedinteressen. Og hun drev det så langt at det ble 1. divisjonsspill i basketball mens hun bodde i Bergen.

-Basketballspillet savner jeg aller mest her i Finnmark, sukker hun.

I stedet for toppspill i basketball har

Lene Mürer derfor stilt sitt talent til disposisjon for vegkontorets bedriftsrettsslag Veiva. Der spiller hun både håndball og fotball og har også vært leder for laget. Ved siden av dette har hun vært engasjert i Vadsø Turn og hadde i flere år ansvaret for et barneturnparti.

"Oppfinnsom" familie

Den nye plansjefen er selvfølgelig utdannet på Norges høyborg for teknisk utdannelse, NTH. Da hun valgte en slik utdannelse var det ikke mange som kjente henne som syntes hun var spesielt oppfinnsom. Hun er oppvokst i en familie sammen med tre søstre. Begge foreldrene er sivilingeniører fra NTH og da det ble barnas tur valgte tre av døtrene den samme skolen, mens den fjerde giftet seg med en sivilingeniør! Eplet faller jammen ikke langt fra stammen!



Da Fakkelfestetten kom til Finnmark var selvfølgelig Lene Mürer på plass på den avgjørende sisteetappen fram til Invandrermonumentet.

Ordensmennesket

En som mellom barnegrøt, bleier, egen trening, skikarrusell for ungene, mann og tre barn går hen og blir plansjef i alder av 31 år er nødt til å holde orden på saker og ting. Planlegging av dagen blir et stikkord og en livsnødvendighet og den lille sorte avtaleboka, TimeManageren, selve nøkkelen til tilværelsen for plansjefen. Prøver du å få til en avtale med henne kan du selv over telefon høre hvordan det blas febrilsk fra dag til dag på leting etter en ledig time.

-TimeManageren er et fantastisk hjelpemiddel der jeg noterer alt! Avtaler, frister, mål. Alt må inn i boka.



På plass på plansjefkontoret i et alvorlig øyeblikk. -Det må være plass både til alvor og humor, også her på planavdelingen, sier den nybakte plansjefen, som selv bidrar til fornøyeligheten med en smittende latter.

-Men hva hvis du hadde mistet den?

-Hjelp! jeg hadde blitt helt febrilsk etter å få penn og papir for å notere det jeg kunne huske. Det ville nok ikke bare vært jeg som ville savnet den, men også alle som ville komme til å vente forgyves på brev og avtaler, ler hun og tar et ekstra godt tak i boka.

Men de som ønsker å finne ut en fersk plansjefs private mål må gå andre steder enn i TimeManageren. Sine mål i livet setter hun på en liste og rangerer dem. Ved hvert årsskifte gjennomgås listen og årets mål velges ut og prioriteres. For å kombinere private mål og ambisjoner i

yrkesmessig sammenheng prioriteres det i perioder ekstra hardt rundt utvalgte mål. Den siste familieforøkelsen var for eksempel blant fjorårets høyt prioriterte.

-På livets prioritetsliste, eller ønskeliste, stod det å lære å spille saksofon høyt oppe, mens det å bli plansjef fram til nå nok har stått litt lenger nede, innrømmer hun.

-Men nå når jeg har tatt utfordringen ser jeg fram til de nye oppgavene med forventning og spenning,

avslutter Lene Mürer.

Den nye plansjefen kommer fra en "oppfinnsom" familie; Foreldrene er sivilingeniører og tre av fire søstre utdannet seg til det samme! Den fjerde giftet seg med en!



For Lene Mürer var den største drømmen å lære og spille saksofon. I Vadsø turde hun å sette i gang og har funnet seg godt tilrette i Vadsø ungdomskorps. På bildet øves det før premieren på suksessen "Beatles i by'n" i fjor høst.

(Foto: Randi Sjølie)

Finnmarks første toplan-kryss i Alta

På Bossekop i Alta bygges nå Finnmarks første toplan-kryss med en kulvert under E6. Samtidig bygges det 2,6 kilometer ny veg mellom Bossekop og Salkobekken. Prosjektet, som skal avlaste trafikken gjennom Bossekop, er kalkulert til 45 millioner kroner.

Arbeidet på parsellen Bossekop - Salkobekken startet i mai i fjor og det var stor aktivitet hele sommer og fram til oktober da vinteren satte inn og det ble trappert ned på bemanningen. I dag er det 11 mann i vinterarbeid og på nyåret startet de arbeidet med kulverten under europavegen. Den store kulverten blir 32 meter lang, vil koste 6,5 millioner og skal etter planen være ferdig i mai.

Kald vinter

I grunnen der anleggsgjengen nå holder på er det leire, en ustabil masse som alltid vanskeliggjør arbeidet. For å komme under E6 legges den nye veggen sju meter lavere. Det er tatt ut 30.000 m³ masse i området det arbeides i, og skrånningene opp til det gamle nivået er blitt svært bratte. For å holde på denne massen kunne ikke arbeidet starte før



Anleggsleder Torbjørn Johannesen (t.h.) viser sammen med oppsynsmennene Frank Opgård og Per Inge Pedersen (bak) fram kulverten i Finnmarks første toplan-kryss.

frosten var satt inn, slik at den stabiliserer leiren.

-Men når det er 27 kuldegrader og vind nede i gropen sier det seg selv at det blir vanskelig å arbeide, selv om vi ikke behøver å bekymre oss for at sidene skal skli ut, sier anleggsleder Torbjørn Johannesen.

For å kunne arbeide i leirgrunnen i den ekstreme kulda er det lagt ut mer enn 2000 meter varmekabel i bakken for å holde leira i bunnen frostfri.

- Flott veglinje

Anleggsleder Torbjørn Johannesen og oppsynsmennene Frank Opgård og Per Inge Pedersen er godt fornøyd med framdriften på anlegget. I tillegg til den nye veggen mellom Bossekop og Salkobekken inngår det også i anlegget å utvide sykkelvegen langs E6 til begge sider av europavegen. Den nye veggen går delvis gjennom boligområder og det skal derfor settes opp 400 meter med støyskjermer for å beskytte trivselen til vegens naboer.

-Det blir en skikkelig flott veg, dette



Det har vært en kald vinter i gropa for anleggsgjengen i Alta. 27 kuldegrader er ikke for hvem søm helst, men arbeidet går framover etter skjema.



På anlegget er de selvhjulpne med det meste. Her legges siste hånd på verket på en del av forskalingene til kulverten.

her, skryter de.

-Den ligger veldig fint i terrenget og skal bli noe å vise fram når den er ferdig, er de enige om.

Selvhjulpne

På anleggsplassen er det satt opp verkstedbrakker og snekkertelt så de skal være selvhjulpne med alt. På anlegget har de selv laget alle forskalinger til støpingen av kulverten og muren som ligger i forlengelsen. I alt har det blitt 2000 m² forskaling. I forskalingen er det lagt inn profiler for å bryte flatene i kulverten, en elegant løsning som kommer flott fram på de store veggene.

For stort er det. I den 32 meter lange kulverten skal det gå med 110 tonn armeringsjern og 800 m³ betong, så det blir et solid byggverk.

Telefonkabel i vegen

Spør først, grav siden oppfordrer Televerket. Og vi kan alle være glade for at anleggsledelsen på vegen og planleggerne på vegkontoret gjorde nettopp det. For i bakken, akkurat der kulverten nå vokser fram, lå telefonkabelen som binder Finnmark sammen og som holder oss i kontakt med resten av landet. Nå henger den i luften i trygg avstand fra maskinene på anlegget over hodene på alle som en påminning om hva som kunne skjedd hvis noen hadde vært uforsiktlige i arbeidet.

Skaidi består Fortsatt vegmeldinger fra Skaidi

Gledesbudskapet fra Oslo kom 11. februar. Vegmeldingssentralen for Finnmark på Skaidi vegstasjon skal fortsette, til tross for at Vegdirektoratet ønsket å legge den ned. En delegasjon på tre fra vegkontoret og vegstasjonen på Skaidi måtte til for å overbevise ledelsen i Vegdirektoratet om at det fortsatt bør være en egen vegmeldingssentral for Finnmark, også etter at den regionale sentralen i Mosjøen ble satt i drift i fjor høst.

Det var fremdeles bare glade fjes å se da Reflexen en uke etter traff Rolf Larsen og Truls Nilsen på vakt en ettermiddag.

-Det skulle bare mangle at vi ikke skal fortsette her på Skaidi med vegmeldingstjenesten. Apparatet her på Skaidi fungerer svært godt og det samarbeide vi har med nær sagt alle som ferdes på vegene i Finnmark kan vi ikke ødsle bort, sier de to.

Sterke reaksjoner

Reaksjonene i Finnmark kom raskt da det ble kjent at Vegdirektoratet ønsket å nedlegge vegmeldingssentralen på

Skaidi vegstasjon for å overføre tjenesten til den regionale vegtrafikksentralen i Mosjøen. Sentralen på Skaidi er landets mest brukte i forhold til trafikkgrunnlaget og både yrkessjåfører, private og politikere ga klar beskjed om at de ønsket å beholde tjenesten i Finnmark.

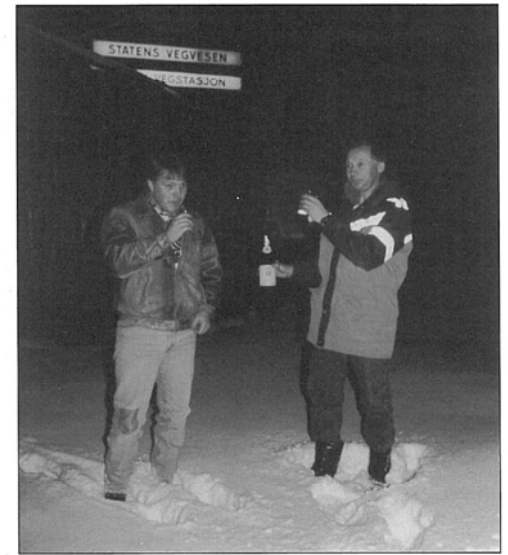
Vegsjef Geir Johnsen tok raskt kontakt med Vegdirektoratet, men det var først etter at driftssjef Tor Kaastrup, leder for det trafikktredte vedlikeholdet Hjalmar Steinnes og Edmund Henriksen, vegmester på Skaidi, møtte ledelsen for Vegdirektoratet det kom klarsignal for fortsatt drift etter neste vinter. Direktoratet åpner for at Finnmark kan bruke like mye ressurser på vegmeldingstjenesten på Skaidi ut denne vegplanperioden, det vil si ut 1997. Men teknisk direktør Kjell Bjørvig skriver også at dagens publikumsrettede tjenester etterhvert skal overføres til sentralen i Mosjøen slik at vaktsentralen på Skaidi skal frigjøres for best mulig beredskap for og koordinering av vintervedlikeholdet i Finnmark.

BILTILSYNET

fikk fra 1. januar 1994 myndighet til å utstede gebyr for enkle og mindre overtredelser av Vegtrafikkloven. Fra samme dato har også politiet denne myndigheten. Dette gjennomføres for å avkriminalisere slike mindre overtredelser. Samtidig oppheves adgangen til å ilegge straff eller forenklet forelegg for de overtredelser som er berørt av omleggingen. Det understrekes at de nye reglene kun gjelder mindre overtredelser som er lett å konstatere, opplyses det fra Samferdselsdepartementet.

Gebyrsatsen er satt til 500 kroner. Dette tilsvarer laveste sats etter dagens regler om forenkle forelegg. De økonomiske reaksjonene ved brudd på Vegtrafikkloven blir dermed stort sett som i dag.

I forskriftene som nylig ble fastsatt i statsråd blir det slått fast at gebyr ikke skal benyttes for alvorlige overtredelser eller overtredelser som framstår som særlig trafikkfarlige.



Truls Nilsen (t.v.) og Rolf Larsen feirer med champagne fra Reflexen (alkoholfri, selvsølgelig) at det fortsatt blir vegmeldingstjeneste for Finnmark på Skaidi vegstasjon.

Lang erfaring

Rolf Larsen har arbeidet med vegmeldingstjenesten på Skaidi i sju vintre og har vært med på å bygge opp tilliten til tjenesten som trafikantene i dag har.

-De som ringer hit vet at vi er oppdatert og har oversikt over forholdene på vegen i fylket. Men det er like viktig for oss at trafikantene vet at de kan ringe hit og gi beskjeder om forholdene på vegene. Det vanker både ros og ris, og vi formidler beskjeder videre til de rette adressatene, forteller han.

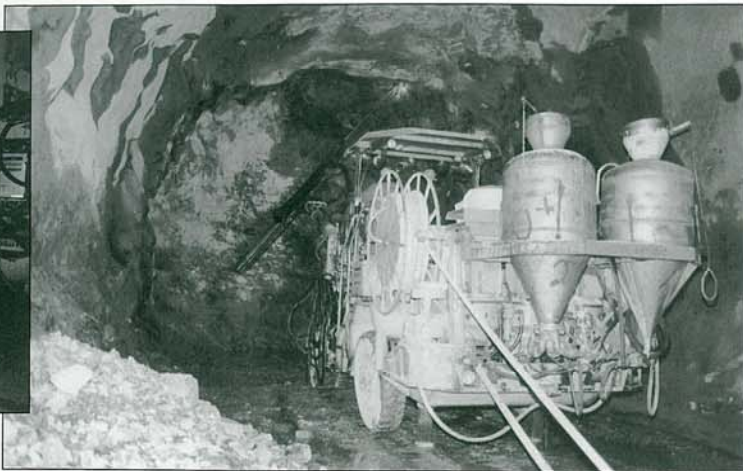
Godt samarbeid

Sentralen på Skaidi samarbeider med den landsdekkende vegmeldingssentralen i Vegdirektoratet. Endrer situasjonen seg, veger åpnes, stenges, kolonnekjøring innføres eller avsluttes, melder de i fra til Oslo. Det er i Oslo de har ansvaret for å melde inn på vegsidene i Text-TV. Rekorden er 1,5 minutt fra det ble sendt beskjed fra Skaidi til informasjonen var tilgjengelig på TV.

-Men det er hit alle ringer for å være helt sikre på å få de oppdaterte vegmeldingene. De vet at vi sitter slik til at vi nærmest kan se ut og avgjøre om de kan komme seg fram. NRK-Finnmark bruker også oss for å ha sikre og oppdaterte meldinger om vegforholdene, forteller Rolf Larsen og Truls Nilsen, godt fornøyd på vegne av trafikantene i Finnmark som nok også i framtida skal få opplysninger om vegforholdene fra Finnmarks egen vegmeldingssentral.



Byggeleder Svein Roska (foran) følger spent med på arbeidet ved tunnelstuppen. Arbeidet går for fullt på stuppen i tunnelen. Her bores det hull for sikring av fjellet, før arbeidet skal gå videre framover.



Storefjelltunnelen sikrer rasfarlig skoleveg

Fire ras har gått over vegen på riksveg 883 mellom Storekorsnes og Nyvoll til nå i vinter, til tross for at det har vært en snøfattig vinter i området. Hver dag reiser mange forbi det rasfarlige området og ungene i området reiser hver dag forbi med skolebussen. 55 millioner kroner er bevilget for å sikre vegen ved å bygge en 2700 meter lang tunnel.

Arbeidet går nå fra begge sider i tunnelen og er kommet til sammen en kilometer inn i fjellet. Byggeleder Svein Roska fra Statens vegvesen regner med at det skal bli gjennomslag inne i fjellet i midten av juni.

-Det har vært en fin vinter med lite snø og gunstige vindforhold, men det har likevel vært fire ras som har gått over vegen her, forteller Svein Roska, som ser at det er stort behov for tunnelen for å sikre vegen.

På vegen er det ikke mer enn 180-190 kjøretøy i årsskjønttrafikk, men med så mange ras har det lenge vært et krav å få sikret vegen med tunnel. Driften startet i september i fjor og i følge Roska skal tunnelen være ferdig ved årsskiftet 94/95.

Vanskelig fjell

Entreprenør på tunnelen er Veidekke som har 25 mann i arbeid på anlegget. Driften går for fullt med to skift på hver uke, fra klokken 6.00 om morgenen til 2.00 om natten. Mens det tømmes og ryddes i den ene tunnelgangen går arbeidet videre på stuppen på andre siden, og slik skifter slik at alle hele tiden skal være i arbeid.

Men fjellet har vist seg å være dårligere enn antatt, og det tar derfor lang tid å sikre fjellet etter hver sprengning.

-Arbeidet blir vanskeligere enn vi trodde på grunn av at det er mange lag i fjellet. Sikringsarbeidet underveis tar lang tid, men vi håper at det ikke skal forsinke framdriften. Vi vurderer å prøve ut en ny måte å sikre fjellet på for løs stein. I stedet for hvelvstøp, det vil si full utstøping i tunnelen, vurderer vi om vi i stedet skal prøve sprøytebetongbuer som er brukt andre steder med godt resultat, og som dessuten kan redusere byggekostnadene en del, forteller Svein Roska.

Vann i fjellet

I tillegg til problemene med fjellagene, som gjør fjellet løst, er det også mye vann som renner i fjellet. Vegvesenets kontrollingeniør Hugne Hansen forteller at de nå vil forsøke å

injisere masse i fjellet for å forsøke å få bort vannet.

-Men på grunn av alle lagene i fjellet kan vannet lett finne nye vegger og renne ut andre steder, forteller han.

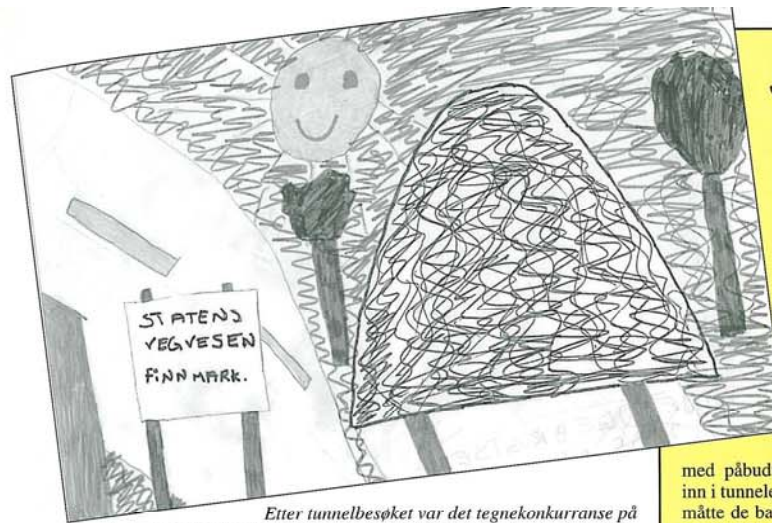
Det kan derfor bli svært kostbart å stoppe vannet og isolere slik at tunnelen ikke blir fylt av issvuller vinterstid, og byggeledelsen vurderer om det i stedet for å tette for vannet skal settes inn porter i tunnelåpningen som frostsikring.

Tunnelen utvidet

I de første planene for tunnelen var det planlagt at det bare skulle være en ettfelts veg med fire meter kjørebane på det rette strekket mellom inngangene. Men etter at arbeidet startet er det avgjort at det i stedet skal bli tofelts veg med til sammen seks meter kjørebane.

-Det blir ikke mer enn rundt tre millioner dyrere med to felt og vegsjefen mente at da kunne vi like gjerne utvide, forteller Svein Roska.

Han tror det er et lurt trekk, spesielt dersom det en gang i framtida skal bygges ny kystvegforbindelse mellom Alta og Hammerfest. Da kan trafikken på vegen bli så stor at det tunnelen uansett måtte utvides, og det ville blitt mye dyrere enn å gjøre det nå.



Etter tunnelbesøket var det tegnekonkurranse på byggelederkontoret, der alle ble kåret til vinnere. Stine Ingebrigtsens tegning av tunnelmunningen var ett av de gode bildene.



Fornøyde gjester fra skolen i Storekorsnes etter tunnelbesøk hos Statens vegvesen. På bildet ser vi fem av de seks elevene på skolen sammen med den ene læreren som var med på besøket. (Foto: Svein Roska)

Skolebesøk i tunnelen

Barna på Storekorsnes skole traff verken Knutsen, Ludvigsen eller grevlingen i taket da de etter skoletid 17. februar var på tunnelbesøk hos Statens vegvesen. Men spennende var det likevel.

Hele skolen, seks barn som går i 3. - 6. klasse og begge lærerne, var invitert til å komme og se på tunnelen som bygges i bygda. Utstyrt

med påbudte hjelmer fikk de komme inn i tunnelen, men av sikkerhetshensyn måtte de bare sitte i bilen de kjørte inn med. Men de fikk en anelse av hvordan det er å arbeide med store maskiner inne i fjellet da vinduet ble rullet ned og de hørte støyen fra de digre maskinene.

Etter omvisningen i tunnelen prøvde byggeleder Svein Roska å forklare litt om hvordan man arbeider i en tunnel slik at barna bedre skulle forstå hva som skjer før det ble servert brus til alle sammen og de ble utfordret til å være med i en liten tegnekonkurranse.

Resultatet av den ble at alle ble kåret til vinnere og belønnet med hver sin t-skjorte fra Statens vegvesen, en uhyre populær premie på slutten av en lang dag.

Reflexen har fått æren av å se tegningene som ble laget den dagen og det er tydelig at tunnelbesøket, maskinene på anlegget og Statens vegvesen har gjort et sterkt inntrykk.

Populært anlegg

Anlegget på Storefjelltunnelen har blitt et uhyre populært anlegg for folk i bygda Storekorsnes og i området rundt. Ikke nok med at den livsfarlige vegen snart er historie, men i tillegg deles det ut overskuddsmasse til "trengende".

-Det blir mye masser vi ikke kan bruke til andre ting i vegvesen når vi bygger en tunnel som denne i Storefjellet, sier byggeleder Svein Roska.

Den tradisjonelle metoden i vegvesenet har da vært å dumpe denne massen i sjøen, og bygge opp enorme fyllinger. Men massen fra Storefjelltunnelen skal komme bedre til nytte.

-Alle som har tillatelse fra Alta kommune og godkjente prosjekter der de trenger fyllmasse får gratis masse fra

anlegget. Folk i bygda har fått masse for å fylle ut og bygge fiskeheller og Alta kommune får etterlenget fyllmasse til et område på Nyvoll som er regulert til industriområde. Vegvesenet betaler til og med en del av transportkostnadene for kommunen slik at massen kan komme til nytte for samfunnet, forteller Roska.

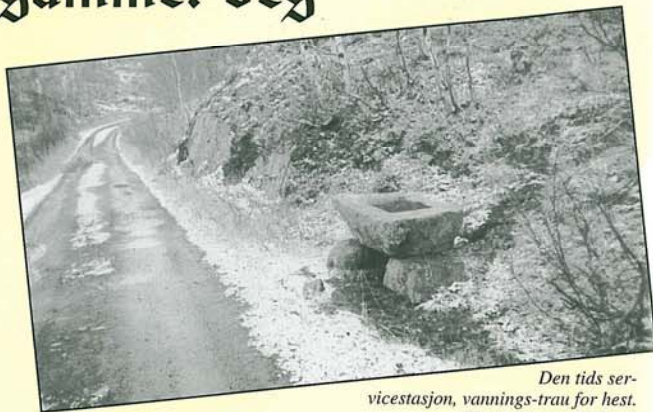
Fotballbane

Men det mest populære formålet som får masse fra anlegget er nok fotballbanen i bygda. Idrettslaget og bygdelaget i Storekorsnes har gått sammen om å bygge ny fotballbane, en bane som vil ligge fjellstøtt på et fundament fra hele bygdas rassikringstunnel.

-Så tunnelen gleder mange ganger og kommer til nytte både sommer som vinter, smiler byggeleder Svein Roska.

Aktiøt museumsutvalg foreslår fredning av gammel veg

Mellom Tappeluft og Øksfjordbotn, som en avstikker fra nåværende riksveg 882 på grensen mellom Alta og Loppa kommune, ligger den gamle riksvegen. Vegen ble bygget mellom 1905 og 1909 og den 1,3 kilometer lange veibiten regnes i dag en av de ti best bevarte vegene fra denne perioden. Museumsutvalget i Statens vegvesen Finnmark foreslår nå å frede veien, slik at den kan bli et minnesmerke over gammel vei-byggerkunst i Finnmark. Riksantikvaren, fylkeskonservatoren og Norsk vegmuseum støtter forslaget.



Den tids servicestasjon, vannings-trau for hest. (Foto: Magne Skjånes)

veien er i forbausende god stand. Og det er bevart mye som er typisk for hvordan veier ble bygd i begynnelsen av århundret.

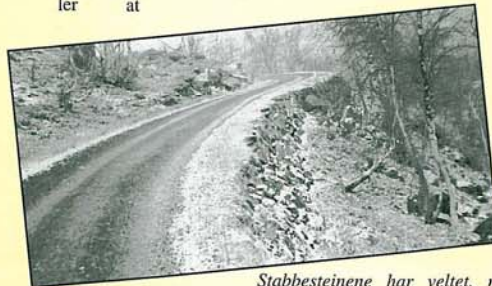


Vegen er bygget på gamlemåten, med svinger som slynger seg oppover i terrenget der det er kraftig stigning. (Foto: Magne Skjånes)

Typisk for veibygging på den tiden var at alle materialer som ble brukt i konstruksjonen ble funnet i veilinja. Ingenting ble innkjøpt slik det gjør i dag med ferdige stikkrennerør, rekkverk og slikt, forteller Skjånes.

I stedet ble stikkrennene murt opp av steinblokker og stabbesteinene, den tids rekkverk, besto av utsorterte steinblokker som ble satt opp i vegkanten og veidekket ble laget av grusmasser som ble funnet i linja.

Fortsatt står



Stabbesteinene har veltet, men ligger i skråningen nedenfor veien. Når veien fredes skal de settes opp igjen. (Foto: Magne Skjånes)



Flere steder står fortsatt stabbesteinene i vegkanten. Og vegen med grøfter og kanter er i forbausende god stand. (Foto: Magne Skjånes)

mange av de gamle stabbesteinene langs veien, mens en del har veltet og ligger i skråningen nedenfor veien.

Veien lagt om

Etter som kravene til veiene forandret seg ble de fleste veiene utbedret, bredden ble økt, svingene rettet ut og det opprinnelige har forsvunnet gradvis ettersom tiden har gått. Når denne veien er så godt bevart skyldes det at en ikke ble utbedret, i stedet ble veien lagt om. Like etter krigen ble veien lagt om rett sør for Øksfjordbotn leirskole. Den gamle veien med sterk stigning og krappe kurver ble erstattet av en ny vei langs Sorelva.

I 1910, da veien var ferdig, ble den oppmålt. Selv om det meste av vegvesenet i Finnmarks arkiv gikk tapt under krigen er oppmålingsboken til akkurat

Museumsgjenstander registrert

Et omfattende registreringsarbeid ligger bak ideen om å samle gammelt vegvesenutstyr på Langvasseid. Tidligere overingeniør Arne Nikolaisen i Vadsø har på oppdrag fra museumsutvalget siden sommeren 1992 arbeidet med å få oversikt over alt som kan ha verdi for ettertiden.

Rundt 300 større gjenstander, som brakker, planskraper, ploger, fjellboringsutstyr og grusproduksjonsutstyr er registrert, forteller Magne Skjånes.

Nesten halvparten av dette er brakker av forskjellige typer som har vært i vår bruk fra 1945 og fram mot i dag. Mye av det som er registrert er i forbausende god stand, forklarer han.

I registreringsarbeidet har Nikolaisen reist rundt i hele fylket og hatt god kontakt med vegvesenansatte og fått mange tips om hvor disse tingene er lagret og gjemt unna. Alle gjenstandene er fotografert og arkivert på kort, sammen med opplysninger om opprinnelse, bruksområde, alder og tilstand.

I tillegg til disse store tingene er det også samlet inn mange hundre mindre



Denne planskraperen var i bruk fram mot slutten av 70-tallet. Den ser ut til å være i driftsklar stand der den er lagret ved Klokkerelv. (Foto: Arne Nikolaisen)

gjenstander. Skjånes forteller at disse nå skal registreres og lagres på vegsletta, før de senere kan vises fram i forbindelse med samlingene på Langvasseid.

Arbeidet med registrering av de historiske gjenstandene har vært hovedoppgaven for museumsutvalget, sammen med arbeidet for å bygge opp vegvese-

nets samlinger på Langvasseid og ikke minst fredningen av veien i Øksfjord.

Halvparten av de gjenstandene Arne Nikolaisen har registrert er gamle brakker. Denne gamle oppsynsmannbrakken som står i Persfjord har vært ubodd de siste 25 årene. Den ble blant annet brukt da det ble bygd veg til Hamningberg.

denne veien intakt. Vi vet derfor at slik veien ligger i dag, slik var den også opprinnelig, forteller Magne Skjånes engasjert.

Restaureringsarbeid

Vegvesenet har i dag ikke noe slags ansvar for veien, den er hverken riks- eller fylkesveg, slik at det er kommunen som må ta initiativ til at området fredes.

Vegvesenet engasjerer seg i verne- og restaureringsarbeidet fordi vegen ble bygget av etaten og derfor er en del av den lokale veghistorie som bør bevares, mener Skjånes.

Når fredningsvedtaket er gjennomført vil vegvesenet dekke utgiftene til restaureringsarbeidet.

Vegvesenets restaureringsarbeid vil bestå i å sette opp stabbesteiner som er veltet og grusing av veien, forteller Skjånes.

Vi håper at det meste arbeidet kan gjøres i løpet av dette året, og så vil det bli litt som må gjøres til neste år. Kommunen skal bygge parkeringsplass og Fylkeskonservatoren skal bidra med



Stikkrennene ble bygd etter gamlemåten, med stein som ble funnet i området. Stikkrennene er fortsatt helt inntakte, 90 år etter at veien ble bygd. (Foto: Magne Skjånes)

å utarbeide informasjonsmateriale om veien. Vi tror veien vil være et verdifullt element i lokalhistorisk sammenheng og ikke minst interessant i undervisningsopplegg for skolene i området. Dessuten vil den selvfølgelig bli en severdighet for alle interesserte i veghistorie, sier han.

Åpen vei

Magne Skjånes understreker at veien ikke vil bli stengt fordi om den fredes. I dag brukes den som atkomstvei til hytter i området, og en fredning vil ikke få konsekvenser for hytteeiernes bruk av veien.

På Langvasseid utenfor Kirkenes står en gammel vegvokterbolig fra 1930. På dette området planlegger nå museumsutvalget i vegvesenet, i samarbeid med Sør-Varanger museum, å lage en samling av gamle vegvesengjenstander. Statens vegvesen har i dag en rekke gjenstander med museumsmessig verdi spredt over hele fylket som det bør tas bedre vare på.



Vegvokterboligen på Langvasseid kan bli sentrum for en historisk samling av vegvesenutstyr. (Foto: Randi Mona)

Vegvesenets historiske samlinger til Sør-Varanger

Den gamle vegvokterboligen er den siste som er igjen i Finnmark. Fra 1930 gjorde den nytte som tjenestebolig for vegvesenets ansatte, men det er nå lenge siden har vært i bruk. Museumsutvalget har i lengre tid arbeidet med planer for hvordan boligen kan tas vare på. Tidlig ble det klart at en ønsket å flytte boligen til Sør-Varanger museums område på Strand. Der kunne en også få plass til vegvesenets samlinger i tilknytning til museet.

Men huset måtte flyttes uten at vi demonterte det. Dermed ble det for stort til å fraktes gjennom alléen ved Strand og vi måtte se etter andre løsninger, forteller Magne Skjånes, leder for museumsutvalget i vegvesenet.

Eget område

Løsningen blir etter all sannsynlighet derfor å lage en vegvesensamling på tomten der vegvokterboligen står i dag. Skjånes forteller at utvalget ønsker å bringe boligen tilbake til et arbeiderhjem fra 30-tallet. På andre samlinger eller museer har noe slikt.

Vår nære fortid er framtidens historie. Det er derfor uhyre viktig at vi klarer å ta vare på dette. Ellers risikerer vi at det går tapt, mener han.

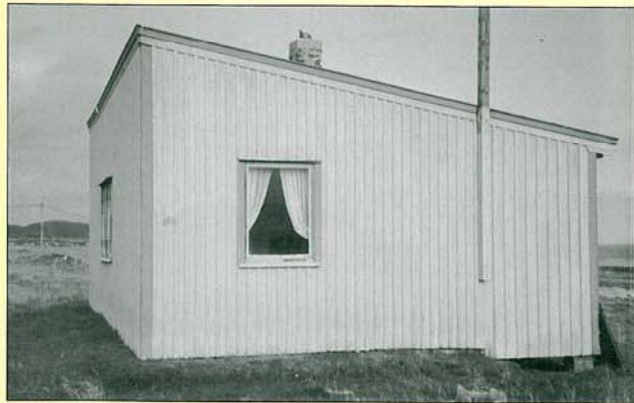
På den drøyt 15 mål store tomten ønsker museumsutvalget å samle brak-

ker og utstyr som kan fortelle litt om historien til Statens vegvesen i Finnmark. Rundt huset planlegges det å anlegge en gangvei. Langs veien kan brakker og utstyr fra en svunnen tid lett presenteres. Mange av de aktuelle gjenstandene er allerede kartlagt og det vil være en fordel om de kan samles i stedet for å ødelegges der de står i dag.

-Vi kan selvfølgelig ikke ta vare på alt, men av fire gamle brakker kan vi

kanskje sette sammen én med mest mulig originale deler, forklarer Skjånes.

-Vi har et nært samarbeid med museet i Sør-Varanger og har også stor tro på et videre samarbeid om samlingen. Det vil være en stor fordel at disse gjenstandene får tilsyn av museumsfaglig ekspertise og jeg tror at vi kan samarbeide med museet om daglig drift og omvisninger, sier Magne Skjånes.



-Vi kan ikke ta vare på alle de gamle brakkeene vi har i Finnmark, men fra de mange vi har kan vi sette noen i skikkelig stand og bruke dem i en sammenheng til å vise vegvesenets historie i Finnmark, sier Magne Skjånes.

Ny trafikksikkerhetsplan

I desember 1993 satte fylkestinget sin endelige underskrift på det som blir Finnmarks trafikksikkerhetsplan for fireårsperioden 1994-97. I denne planen tar Trafikksikkerhetsutvalget i Finnmark (FFTU) vegtrafikkloven på ordet.

Gjennom bedre samordning og tilråding skal trafikksikkerheten bli bedre for alle som ferdes på veiene i fylket. Fylkets nye trafikksikkerhetsplan erstatter det gamle handlingsprogrammet i det vi forlater 1993, det verste ulykkesåret siden ulykkesregistreringene startet.

Gjennom §40a i vegtrafikkloven har fylkeskommunen fått et ansvar for å samordne og tilrå tiltak som fremmer trafikksikkerheten i fylket. Denne oppgaven er i Finnmark tillagt trafikksikkerhetsutvalget og FFTU har grepet tak i lovtaksten. Denne danner sammen med ulykkesbildet og innspillene som kom opp på utvalgets trafikksikkerhetskonferanse i februar 1993 det sentrale grunnlaget for trafikksikkerhetsplanen for Finnmark. Fylket fikk en plan som viser strategi og målsettinger for trafikksikkerhetsarbeidet i perioden 1994-97.

Trafikksikkerhetskonferansen

I februar 1993 arrangerte FFTU en trafikksikkerhetskonferanse med håp om å komme fram til mål og satsingsområder for trafikksikkerhetsarbeidet i fylket de neste 4 årene.

50 representanter fra forskjellige trafikksikkerhetsinstanser, både fra sentralt hold og fra Finnmark, satte av to dager til en intensiv idedugnad rundt trafikksikkerhetsproblematikken. Aldri før har så mye og forskjellig trafikksikkerhetskompetanse vært samlet på ett brett i Finnmark. Sammen med føringene fra fylkesplanen, NVVP og fakta fra ulykkesituasjonen danner innspillene fra konferansen grunnlaget for trafikksikkerhetsplanens mål og satsingsområder.

Lars Olav Farstad
Illustrasjon: Øystein Langdalen



FFTU har holdningskapende arbeide som et av sine satsingsområder.

Overordnet mål – Sikkerhet og trygghet i trafikken

Hovedmål 1:	Hovedmål 2:
Antall skadde og drepte i trafikken skal i gjennomsnitt ikke overstige 175 175 pr år	Økt innsats for et sikkert og trygt nærmiljø for alle trafikantergrupper
Delmål:	Delmål:
1A Antall skadde og drepte ungdommer (14-24 år) skal reduseres med 10% (9) i forhold til middeltallet for 1987-92 (92)	2A Arbeide for at trafikksikkerhet kommer inn som en sterkere premis i kommuneplanleggingen.
1B Utforkjøringsulykkene skal reduseres med 10% (6) i forhold til middeltallet for perioden 1987-92 (56)	2B Gjennomsnittshastigheten skal på en del utvalgte punkter og strekninger reduseres med 5% i forhold til en førperiode (1994)
1C Alvorlighetsgraden (antall skadde og drepte pr ulykke) skal som gjennomsnitt for perioden ikke overstige 1,3 (1,37 for 1987-92)	2C Styrke trafikksikkerhetskompetansen i fylket ved kurs, konferanser og informasjon.
1D Antall skadde og drepte fotgjengere skal som gjennomsnitt for perioden ikke overstige 15 pr. år (18 for 1987-92)	2D Trafikksikkerhetsarbeidet for samisktalende skal følges opp aktivt gjennom perioden.

Det var bred enighet om at målsettingene måtte inneholde noe mer enn bare ren tallfesting av en reduksjon i antall skadde og drepte. Det ble det lagt stor vekt på at trygghetsbegrepet måtte tas inn i planen.

Ulykkene og kostnadene

Mellom 1987 og 92 skjedde det 840 trafikulykker med personskade i Finnmark. I disse ulykkene ble 57 drept, 32 ble meget alvorlig skadd, 162 ble alvorlig skadd og 885 ble lettere skadd.

Vi opererer imidlertid med store mørketall i trafikulykkene. Det er vanlig å gange antall trafikkskadde med tre for å komme fram til det egentlige tallet. For perioden 1987 - 92 utgjør derfor de samfunnsmessige kostnadene til ulykkene i Finnmark et sted mellom 1,3 og 1,4 milliarder kroner. Denne summen kommer fram av tall beregnet av forskere ved Transportøkonomisk Institutt.

Reflexen har denne gang vært på langtur og krysset plassen mellom vegkontoret og biltilsynsstasjonen i Vadsø for å se på forholdene der.

BILTILSYNET I VADSØ: Godt miljø og spennende dager



Staben på biltilsynets stasjon i Vadsø stortrives i det gode miljøet. F.v. Åse Mosand (foran), Marit Hoel, Tove Johansen Anthi, Lars Sagen, Yngvar Pedersen og Finn Roar Stock. Roger Karisari var bortreist da bildet ble tatt.

Biltilsynet er for mange den viktigste kontakten de har med Statens vegvesen. Enten det er ved tekniske kontroller i hall eller ute på veien, ved omregistrering av biler, kjøp av prøvekjennemerker eller utskrivning av førerkort, er biltilsynet kontakten. Til glede for de fleste, til forvilelse for andre. På biltilsynsstasjonen i Vadsø har sju blide ansikter sin arbeidsplass i et miljø der alle kjenner hverandre etter mange års godt samarbeid.

-Vi har en utadrettet virksomhet og er vårt ansvar bevisst i så måte, sier stasjonssjef Lars Sagen til Reflexen.

-Publikum møter oss både på veien og i skranken. Og de kan like gjerne være venner og naboer, som totalt

fremmede. Uansett må vi ikke glemme at vi skal håndheve lover og regler. Det kan føre til upopulære tiltak som avskilting, stryk til førerprøven eller gebyrer, men jeg tror de fleste ser nytten av arbeidet vi utfører, sier han.

Stabil stab

På stasjonen er det utrolig stabil stab. Det er ikke mange som har hatt fast ansettelse på stasjonen og som har sluttet. En som gjorde det, og angret, var Åse Mosand. Nå er hun tilbake etter fire år "inne" - på kontoret til Vadsø fengsel.

-Jeg var 12 år på biltilsynsstasjonen før jeg prøvde meg i fengselet. Men det var godt å komme tilbake hit igjen i november i fjor, forteller hun.

Hun bedyrer at rehabiliteringen har gått greit, selv om mye var nytt og forandret i løpet av de fire årene hun var borte.

Men staben var den samme! Tove

Johansen Anthi, seksjonsleder på kontorsiden har lengst fartstid, over 20 år har hun vært på stasjonene. Marit Hoel og Finn Roar Stock, de to andre som arbeider i publikumsskranken er nærmest noviser i selskapet med sine åtte og 12 år på stasjonen.

Alle er begeistret for arbeidsplassen (eller kanskje de ikke turde si annet siden stasjonssjefen var i nærheten).

-Vi slipper å sitte bare med "døde" ting og saksbehandle. I stedet treffer vi folk og ingen dager er like. Dessuten er arbeidet i utvikling og vi får stadig nye arbeidsoppgaver, sier alle fire fornøyd.

Teknikerne

Vadsø biltilsynsstasjon er den eneste i Finnmark som er delt i seksjoner. På den tekniske siden er det delt i en seksjon for førerkort og en kjøretøysseksjon.

Roger Karisari er seksjonsleder og eneste ansatte på førerkortsiden. Han

har ansvaret for oppkjøringer og tilsyn med kjøreskoler. Men blir det for tett hjelper stasjonssjefen til "i støyten".

Kjøretøysseksjonen er for tiden uten leder siden Lars Sagen fungerer som stasjonssjef for Leif Nystrøm. Han er utlånt til Trafikant- og kjøretøysseksjonen som teknisk saksbehandler for en tid.

Yngvar Pedersen er inspektør på stasjonen og den de fleste som kommer med kjøretøy til kontroll treffer. Men når stasjonen skal ha utekontroller er også de andre med

Kontrollene

Biltilsynet innretter virksomheten etter måltall, det vil si at det blir satt mål for hvor mange og hvilke typer kontroller som skal gjennomføres i løpet av året. I år skal stasjonen i Vadsø gjennomføre teknisk utekontroll på 1200 lette kjøretøy og 910 skal kontrolleres i hall. Som en følge av EØS-tilpasningene økes i år kravet til utekontroller av tunge kjøretøy kraftig. I fjor ble det kontrollert 300 tunge utendørs, i år krever Vegdirektoratet at det skal kontrolleres 500 tunge kjøretøy utendørs, i tillegg til at det skal kontrolleres 550 i hall.

I tillegg til disse kommer brukskontroller ute på veien, vekt, sikring av last og kontroll av kjøre- og hviletid. Nytt av året er det dessuten at biltilsynet skal gå inn i transportbedrifter og kontrollere kjøre- og hviletidopplegget i etterkontroller i bedriftene. De skal gå

inn og se hvordan arbeidet er lagt opp for sjåførene, om det blir nok hvile og at arbeidsordningene ikke kommer i konflikt med lover og regler.

Ulykkesetterforskning

Ved alvorlige ulykker tilkalles som regel biltilsynet av politiet som sakkyndige. På den måten kommer biltilsynets folk i nærkontakt med tragedier vi knapt kan ane.

-Ulykkesetterforskning er vel det verste vi er med på, og kan være vanskelig å bearbeide etterpå. Vi kommer gjerne tidlig til åstedet, av og til før omkomne og hardt skadde er ført bort. Men også når det er blodspor på stedet som viser hva som har skjedd er det en hard oppgave, innrømmer Lars Sagen.

Biltilsynet blir tilkalt når politiet ikke selv har kompetanse til å etterforske deler av ulykken, som kjøretøyets tekniske tilstand. Tidligere er disse kostnadene dekket av politiet, men også de strever med reduserte budsjetter. Statens vegvesen har derfor satt av midler slik at biltilsynets kompetanse fortsatt skal komme til nytte i slike saker.

Sagen tok saken

-Vi blir godt mottatt ute på veien, forteller Lars Sagen, selv om han må innrømme at alle ikke tar det like lett når



Miljøbilen er et viktig redskap i biltilsynets kontrollvirksomhet. Roger Karisari (t.v.) og Yngvar Pedersen bruker bilen jevnlig, her på kontroll i Båtteng. (Arkivbilde)

de blir stoppet av biltilsynets utsendte.

-Enkelte kan la temperamentet ta overhånd. Folk tar sjansen på at de ikke oppdages for å overleve. Selv om mange nok kalkulerer med å få gebyrer hvis de blir tatt hender det at de vi har stoppet truer med å legge med bedriften på grunn av at de ikke klarer å betale gebyrene. Men de besinner seg når de får tenkt seg om, forteller Sagen og smiler.

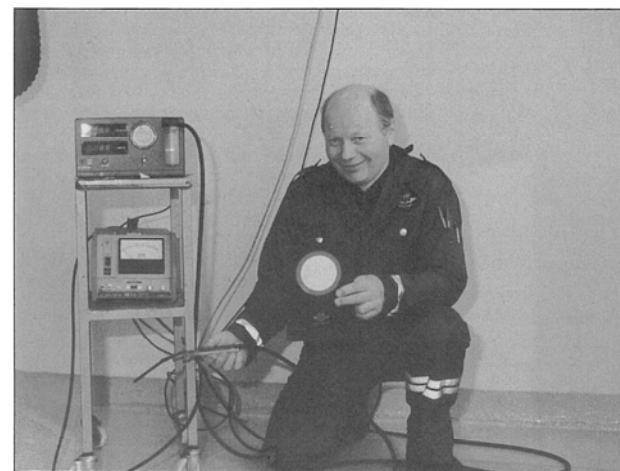
Men han smilte nok ikke så godt han som ble stoppet med overlatt to ganger med bare noen minutters mellomrom. Den første gangen ble han så forbanna at han kjørte videre - uten å laste av. Sagen tok saken og satte etter i egen bil. Reglene er nemlig klare: Kjørør du videre uten å laste av skal det ilegges nytt gebyr! Det ble nok ikke så stor fortjeneste på den turen.

Stort område

Stasjonen i Vadsø dekker et stort geografisk område. Ni kommuner i Øst-Finnmark har de ansvaret for, et kjempetort område for én stasjon. Vardø, Berlevåg, Båtsfjord, Tana, Lebesby, Gamvik, Karasjok, Nesseby og Vadsø sorterer under deres ansvarsområde. Men på grunn av de store avstandene bruker publikum og elever som skal kjøre opp til førerprøven også andre stasjoner.

-På grunn av avstandene og det usikre været reiser vi ikke til Nordkyn, Båtsfjord og Berlevåg om vinteren, forteller Sagen.

I stedet får disse mindre plassene besøk av biltilsynet et par ganger hver vår og høst. I ansvarsområdet er det bare Vadsø og Vardø som er godkjent som oppkjøringsområder slik at elvene fra andre kommuner ofte får lang veg å reise for å ta oppkjøring.



De siste årene er avgasskontroller blitt en del av biltilsynets kontrollområde. Yngvar Pedersen har ansvaret for hallkontrollene på stasjonen i Vadsø.

LANDSKAPSARKITEKT - hva er nå det?



De største utfordringene for en landskapsarkitekt i Finnmark er knyttet til det visuelle - det vi ser. Fylket har en vekslende, men svært sårbar natur. Her er store åpne vidder hvor alt og alle kan ses på uendelige avstander. Vi har ei smal og sårbar kyststripe der fjellet stuper i sjøen og folk har klart fast et naust og noen hus over flomålet, og hvor det egentlig ikke er plass til noe mer. Men her er også frodige daler med god dyrkamark og kamp om de beste gresskleddede beitelene. Våre byer og tettsteder har ofte en typisk bystruktur og de fleste er knyttet til fiskeri og industri.

Vi arbeider i en etat som bygger vegger i disse landskapsstypene, vegger som har konsekvenser for områdene de legges gjennom. Min oppgave som landskapsarkitekt blir så tidlig som mulig i planprosessen å bidra til å få klarlagt de miljømessige konse-

I følge Aschehoug og Gyldendals store norske leksikon er landskapsarkitektur: "... planlegging, utforming, og forvaltning av landskapet med sikte på ulike former for bruk og utnyttelse, men med et overordnet mål å opprettholde, livsmiljø, produktivitet og estetiske kvaliteter i landskapet."

I Norge utdannes landskapsarkitekter gjennom et 5-årig studium ved Norges Landbruksuniversitet. Utdannelsen bygger i hovedsak på tre grunnpillarer - kunnskap om natur, form og mennesket.



Vi skal ikke etablere en gartneravdeling i vegvesenet, derfor må vi få større kunnskaper om vegetasjon i etaten, mener Randi Mona. Her fra E6-anlegget på sørsiden av Varangerfjorden der det til sommeren skal plantes.

kvensene en vegføring vil få i et landskap. Opplevelsen av vegen - både nært og på avstand - må vurderes for å kunne minimalisere de visuelle konsekvensene ved å utnytte og bygge på de naturgitte terrengformene. Samtidig skal vegens konstruksjon og funksjon fungere vegteknisk og visuelt.

Store deler av fylket vårt er helt uten skog, en del areal har glissen, seintvoksende bjørk- og vierkratt. Men stort sett er her så nakent at det ikke nytter å "plante seg ut av" uheldige naturinngrep. Sår i landskapet "forsvinner" svært sakte. Dette stiller desto større krav til planleggerens evne til å tilpasse vegens kurvatur og forløp til omgivelsene slik at den kan gli inn som en harmonisk del av landskapet.

Når veglinja er lagt er utfordringen å skape en så detaljert plan at vegen forankres til sine nærmeste omgivelser. Mens det er planavdelingens rolle å gi en god veglinje, er det anleggsavdelingens oppgave å forvalte de naturgitte forhold og bygge vegen best mulig. Landskapsarkitektens oppgave er sammen med anleggsavdelingen å gi vegen en god avslutning til sine omgivelser. Dette arbeidet gjør flere av anleggsleiderne i Finnmark svært bra. Men vi kan bli flinkere slik at vi unngår å ødelegge

mer av vegens omgivelser enn strengt tatt nødvendig. Det er billigere og bedre å unngå å rasere enn å skulle reparere etterpå.

Vi har store utfordringer i velge materialer som et tilpasset omgivelsene. Dessuten er det nødvendig å vurdere bruken av maskiner til en del oppgaver. Jeg tenker spesielt på anleggsarbeid i tettbygd strøk.

Det er også ønskelig å kunne introdusere "det grønne" som et eget fag for anleggsavdelingen. Dette gjelder kunnskap om jord, vann, vegetasjon og gjødsel. Målet er ikke å få en "gartneravdeling" i etaten, men å øke allmennkunnskapene om vegetasjon. Samtidig håper jeg at vi i fellesskap kan utarbeide et redskap for bedre å inkludere miljøvurderinger i byggeplanarbeidet. FATIMA blir det første prosjektforsøket i dette arbeidet.

Driftsavdelingen forvalter resultatene av plan- og anleggsavdelingens bestrebelser. De erfaringer som høstes i driftsavdelingen bør bli tatt bedre vare på i våre nye planer og byggeprosjekter. Det hjelper lite med visjoner i en planfase eller de beste intensjoner i anleggsfasen, hvis driftsavdelingen mangler muligheter til å følge opp.

Som landskapsarkitekt ser jeg utfordringer i å utarbeide planer for massestak og -deponier, å bidra med kunnskap om estetikk i forbindelse med vegutbedringer og praktiske gartnerråd i arbeidet med vegetasjon. Allerede til sommeren vil arbeidet med en handlingsplan for istandsetting av massestak i fylket starte opp. Registrering og systematisering slik utføres i sommer slik at handlingsplanen kan utarbeides i løpet av neste vinter.

I hverdagen har jeg i det året som snart har gått først og fremst vært vegkontorets landskapsarkitekt. Utfordringene framover er å bli en ressurs for hele etaten.

Randi Mona

Olympisk deltakelse fra vegvesenet i Fakkelfestetten



Fakkelfestetten med Morgedalsilden ble Norges største kulturmonstring noen gang. Nær sagt hver eneste lille krok ble besøkt og det ble en skikkelig fest der fakkelen kom. Ilden kom til Finnmark i begynnelsen av januar, midt i mørketida og ble et lyspunkt i vinterens mens vi ventet på at sola skulle komme tilbake. Ansatte i Statens vegvesen deltok også i eventyret som fakkelførere, både i Tana og Vadsø var vegvesenfolk trukket ut til det tøffe oppdrag å løpe med fakkelen.

4. januar kom fakkelen til Vadsø. Byen viste seg fra den kalde siden, selv om ilden fra Morgedal ble tatt varmt imot. På Hurtigrutekaia var mange møtt fram for å være med på starten av festen. På vegen til selve fersteremonien ved Innvandrermuseet i Vadsø var fakkelen også innom luftskipmasta, Tuomainengården og Fylkeshuset.

Den nye plansjefen

Æren av å løpe den siste etappen fra aldershjemmet fram til Innvandrermuseet fikk vegvesenets nye plansjef in spe, Lene Mürer. Riktignok viste hun ikke da at hun ville bli Statens vegvesens første kvinnelige plansjef, tvert imot var hun godt fornøyd med tilværelsen som hjemmeværende småbarnsorm. Men hun lot seg friste da påmeldingen gikk ut og ble trukket ut blant alle de som hadde meldt seg på.

Etappen var lang for Inge Fred Dervo, men han fullførte med stil på sin del av fakkelfestetten da Morgedalsilden kom til Tanabru 5. januar.

Dermed bar det rett i gang med hardtreno foran fakkelfestetten.

Kald dag i Vadsø

Da den store dagen endelig opprart var det et iskaldt Vadsø som tok imot fakkelen. Med en kald vind i tillegg ble det et ekstra kaldt eventyr. Men Lene Mürer klarte oppgaven med glans. I flott driv løp hun med fakkelen opp bakken og ble løftet fram av jubelen fra mange hundre jublende Vadsøværinger.

Kaldere dag i Tana

Det var ikke bare i Vadsø det ble et fakkelfesteventyr med vegvesenets folk i hovedroller. I Tana var maskinoppsynsman Inge Fred Dervo blant de utvalgte som i nesten 30 kuldegrader sprang med fakkelen fra Skiippagurra til Tanabru. I Tana hadde idrettslaget fått hele "entreprisen" på fakkelfestetten, og de hadde igjen trukket ut løperne blant sine aktive og ledere. Inge Fred Dervo, aktiv løypekjører for



Lene Mürer i godt driv med fakkelen i Vadsø. Hun ble løftet fram det siste stykket av mange hundre jublende

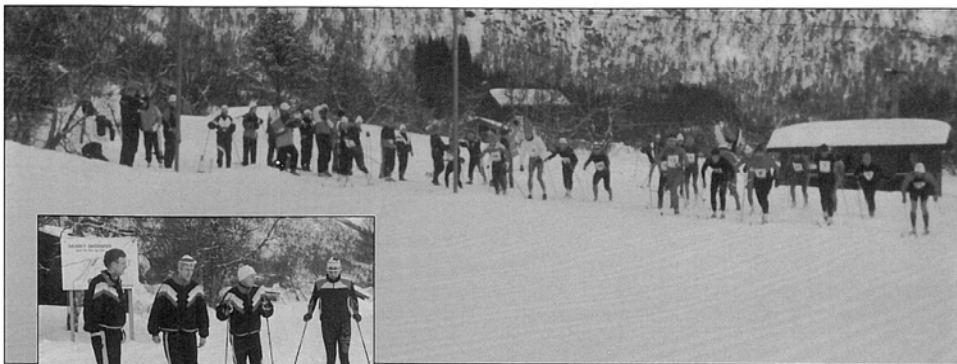
idrettslaget fikk seg litt av en overraskelse da han var trukket ut til å løpe.

Blant kjendiser

Inge Fred Dervo var den nest siste og gikk rundt tettstedet Tanabru. Etter 800 knallharde meter ble fakkelen overlatt til tidligere olympisk deltaker i skiskyting Signe Trosten. Hun løp fakkelen inn på idrettsplassen før hun fullførte det siste stykket i elvebåt staket fram av fartsfantomet Martin Schanche.

Inge Fred Dervo innrømmer til Reflexen at det var et tungt løp i det kalde været, men samtidig var det en fantastisk opplevelse å være med på arrangementet og på å sette i gang OL-eventyret i hjembygd.

Og når fakkelfestetten gikk på vegvesenets vegger var det vel en selvfølge at vegvesenfolk var plassert i sentrale roller.



Stafettstart! Men er stafett fortsatt stafett når Finnmark vinner hver gang?

(Lite bilde:) Finnmarksdeltakere før alvoret starter. F.v. Øystein Pettersen, Alfjon Holmgren, Harry Knutsen og Tor Arne Morken.

(Fotos: Willy Hansen)

Vegmesterskapet på ski: NY SEIER TIL FINNMARK

I de førolympiske dager 4.-6. februar ble vegmesterskapet i ski arrangert i Molde. Finnmark stilte med den største troppen, hele 10 av de drøyt 60 deltakerne kom fra fylket. Laget fra Finnmark vant også denne gang herrestafetten i klassen for deltakere over 45 år. Men et skår i gleden var det at det for første gang ikke var mulig å få med kvinnelige deltakere fra Finnmark.

De "middeldaldrende" finnmarksherrer over 45 år er tydeligvis landets sprekste. Hver gang de har deltatt i herrestafett i denne klassen har det blitt seier til Finnmark. Og ikke nok med seieren i stafettklassen: Det var finnmarksløpere i toppen også i de individuelle klassene.

Mesterskap i NM-løyper

Skimesterskapet gikk i løypene der Vegard Ulvang & co i fjor kjempet om kongepokaler og norgesmesterskap. I Molde var det en perfekt ramme rundt mesterskapet med flotte løyper og en behagelig temperatur på rundt -4°C.

Rosens by var for anledningen kledd

i hvitt og viste seg fra sin beste vinterlige side.

I NM-løypene stortrivdes finnmarksgjengen. Første dag var det individuelle løp, mens søndag var satt av til stafetter. Lørdag varmet finnmarkingene opp på 10 km for herrer med to 2. plasser og to 4. plasser. I den eldste klassen, herrer 55-64 år gikk Trygve Ballo fra maskinsentralen i Skiippagurra inn til en fortjent 2.plass, samtidig som Knut Thomassen, maskin Skaidi, fikk samme plassering i sin klasse, 45-54 år og Willy Hansen, labben på vegkontoret, la beslag på 4. plassen i samme klasse. I den yngste klassen 16-34 år var Tor Arne Morken, maskinavdelingen på vegkontoret, best plassert av våre løpere med en 4. plass. Morken har tidligere vunnet denne klassen, men hevdet etter løpet at han ikke var så godt trent som tidligere på grunn av at han har prioritert familielivet framfor hardtreningen de siste årene.

De øvrige deltakerne fra finnmark plasserte seg rundt 10. plassene sine klasser, slik at det ble hederlige plasseringer for alle.

Er stafett stafett?

Søndag var det så duket for stafetter. På finnmarkslaget i vår beste klasse stilte denne gang Knut Thomassen, Willy Hansen og ikke minst Ragnvald Wilsgård fra Rustefjelbma vegmester-

område. I denne klassen har Finnmark tatt hjem seieren hver gang de har vært med, en tradisjon så sterk at vi kan spørre oss om stafett virkelig fortsatt er stafett, slik Jon Hervig Carlsen uførtroent fortsetter å hevde. Men så har nok ikke han vært til stede på skimesterskapene! Denne gang ble det en klar seier med to minutters margin til neste lag.

Redusert deltakelse

Deltakelsen hadde i år gått noe ned, noe Willy Hansen, oppmann for ski-gruppa i Veiva mener har sammenheng med at skimesterskapet ikke arrangeres hvert år.

-Vegvesenet arrangerer bare skimesterskap i to av tre år. Hadde det vært hvert år ville det stabilisert og kanskje øket deltakelsen, mener han.

-Et etatsmesterskap motiverer mange til mer trening. Nå er alle som var med i år innstilt på å fortsette også til neste år og vi håper at vi da også kan få med noen av våre gode skijenter til mesterskapet i Bodø, sier Willy Hansen.

Under årets mesterskap foreslo Willy Hansen at det i kvinnestafettene gå med to etapper. Det vil gjøre det lettere for flere fylker å stille lag slik at deltakelsen kan øke. I dag er det mange som ikke vil delta fordi fylket ikke klarer å stille lag når det skal være tre på laget og de reiser derfor ikke bare for å være med én dag.

PERSONAL-NYTT

Pensjonistfeiring

Norsk vegteknisk forening, Øst-Finnmark, samlet for en tid siden pensjonerte medlemmer fra oppsynet i vegvesenet. Foranledningen var at tre av disse hadde vært medlemmer i 25 og 40 år.

Klubben delte ut hederstegn og diplom til pensjonert vegmester Johan Øverli og oppsynsmann Eirik Salomonsen for 40 års medlemskap, og til Osvald Olsen som fikk medlems-tegn for 25 år i foreningen.

Foreningen fylte i fjor 45 år og Johan Øverli var blant dem som stiftet den på et konstituerende møte i Nyelv 19. juni 1948.



Til middagen møtte også de pensjonerte oppsynsmennene Johannes Blix og John Nils Karlsen.

Etter middagen var det fotografering. Foran ser vi Johan og Marit Øverli, bak

fra venstre står Kaja og John Nils Karlsen, Johannes og Aslaug Blix, Erik og Margrethe Salomonsen og Osvald Olsen.

(Tekst og foto: Ove Johansen)

Personalnytt

Lene Mürer begynte 7. februar som ny plansjef.

Hun overtok etter Gudmund Nilsen som flytter til Oslo for å begynne på Langtidspilankontoret i Vegdirektoratet.

Torgeir Strand, tidligere planavdelingsmann i Alta, begynte 21. februar i et engasjement som seksjonsleder på Trafikk- og utredningsseksjonen på vegkontoret.

Erna Pettersen, systemansvarlig i KRØSUS, har fått fast jobb som kontorfullmektig.

Per B. Johnsen går likevel ikke til

FATIMA-staben som anleggsledersom meldt i forrige nummer av Reflexen. Han blir i stedet i Langfjorden på E6 anlegget til det er avsluttet.

Harly Johansen fortsetter derfor som anleggsleder for FATIMA ut året.

Fred O. Guthu er tilbake som leder av personalseksjonen. Men han er fortsatt engasjert i halv stilling i KRØSUS-prosjektet i Oslo.

Lars Dag Berthinussen, engasjert personalkonsulent, har sluttet for å begynne som personalsjef på Narvik sykehus.

Kjøre- og hviletid

Bestemmelsene om kjøre og hviletid blir endret for yrkessjåfører som driver gods- og persontransport med tyngre kjøretøy. Daglig tillatt kjøretid reduseres fra 10 til 9 timer.

Langt flere kjøretøy blir omfattet av bestemmelsene og får dermed også plikt til å installere fartsskrivere. De nye bestemmelsene vil med noen unntak omfatte de fleste kjøretøy med tillatt totalvekt over 3,5 tonn. Dagens regler gjelder bare for kjøretøy over 16 tonn. Godstransportkjøretøy over 3,5 tonn som brukes til rent private transportformål er ikke omfattet av bestemmelsene.

Dette er noen av hovedpunktene i Samferdselsdepartementets nye forskrifter om kjøre- og hviletid for vegtransport som skal tre i kraft samtidig med EØS-avtalen. Forskriftene er i samsvar med gjeldende EF-bestemmelser, med noen egne norske tilpasninger som bestemmelsene gir adgang til. Kjøring med mindre busser og visse typer av ren lokaltransport med vare- og lastebil er unntatt fra bestemmelsene.

Vi gratulerer

Januar

- 8 Odd Arild Olsen, 50 år
- 11 Hilmar Henriksen, 50 år
- 17 Åsmund O. Smuk, 60 år
- 27 Kjell Arne Rydningen, 50 år
- 28 Hjørdis A. Andersen, 60 år

Februar

- 3 Yngve Øverli, 50 år
- 15 Erik Nerli, 50 år
- 28 Bjørnar Nilsen, 50 år

Mars

- 13 Torstein Bordi, 50 år
- 26 Roald Uglebakken, 60 år



Pensjonister

Solveig Kristensen gikk av etter 40 år i vegvesenet 31. januar

Trygve Bjarne Nilsen gikk av etter 24 år i vegvesenet 28. februar

Ingrid Kj. Olsen gikk av fra samme dag. Hun arbeidet i vegvesenet siden 1980

Takk for innsatsen!