



Innhold

Ord fra vegsjefen	3
Hovedtall for 1994	4
Anleggsdriften 1994	5
Vedlikeholdsdriften 1994	6
Organisasjonsplan	7
Trafikksikkerhet	8
Administrasjonen	9
Driftsavdelingen	9
Planavdelingen	13
Anleggsavdelingen	15
Trafikant- og kjøretøyavdelingen	18
Maskinavdelingen	19
Laboratoriet	20
HMS-tjenesten	21
Fergedrift	22
Museumsarbeidet	23

Utgitt av Statens vegvesen Finnmark, Båtsfjordvegen 18, 9800 Vadsø. Telefon 78 95 01 00.
 Grafisk produksjon: Trykkforum Finnmark As. Tlf. 78 95 34 85.
 Forsidebildet: Kopier av gamle vegskilt er satt opp på vegen mellom Vadsø og Varangerbotn. (Foto: Steinar Sværen)
 Baksidebildet: Et av de gamle vegskiltene slik de var satt opp på stein er tatt vare på og er for tiden lagret på Vadsø vegstasjon. (Foto: Steinar Sværen)
 Opplag: 500 stk.

Ord fra vegsjefen



Vegvesenåret 1994 vil i stor grad bli husket for oppstarten på det meget omfattende omorganiseringsarbeidet som skal ende opp i en fullstendig organisasjon for vegvesenet fra og med 1. juli 1995.

Det var særlig siste halvdel av året som stod i omorganiserings tegnet. I fylket ble det lagt ned et omfattende og godt arbeid som har dannet grunnlaget for den organisasjonen som nå tar form. Det er mange som har gitt sine bidrag for at vi skal møte nye utfordringer i framtiden. I arbeidet med en slik omorganisering er det viktig å huske at den organisasjonen som Statens vegvesen til enhver tid har, er der bare for å tjene våre hovedmål: God framkommelighet, god trafikksikkerhet, godt miljø og god publikumsservice.

I 1994 ble 160 mennesker skadd eller drept i trafikken i Finnmark. Etter at 1993 ga de høyeste tallene for skadde og drepte siden registreringene kom i ordnede former, er det gledelig at det i fjor ble registrert det laveste tallet på 10 år. Ulykkesbildet fra de siste årene viser tydelig hvor mye ulykkestallene kan svinge fra et år til neste. Det må derfor satses videre på trafikksikkerhets-tiltak og holdningsskapende arbeid. Det er derfor gledelig at de tre nordligste fylkene, på initiativ fra fylkenes trafikksikkerhetsutvalg, har gått sammen om kampanjen «Bråstopp i midnattssol». Denne er rettet mot de yngste og ferskeste bilistene, en gruppe som i mange år har vært overrepresentert i ulykkesstatistikken og først og fremst vært utsatt for utforkjøringsulykker. Kampanjen ble gjennomført for første gang i 1994 og skal gå hver sommer fram til og med 1996.

Fatima er det store anlegget i Finnmark og i fjor kom arbeidet i gang for alvor. På Europaveg 6 som i mange år har vært satsingsområde nummer én, både i østfylket mellom Bugøyfjord og Neiden og i vest mellom Langfjordbotn og Storsandnes, ble det meste av arbeidet gjort ferdig i fjor. Litt står fortsatt igjen, men det er

for det meste etterarbeid som opprydding, planting og tilsøing.

På riksveg 883 mellom Storekorsnes og Nyvoll ble rasikringstunnelen tatt i bruk rundt juletid, mens selve åpningen skjedde i begynnelsen av januar 1995. I Alta er riksveg 93 lagt om i Bossekop, en omlegging som forhåpentligvis vil lette trafikken gjennom Bossekop.

Vinteren var litt lettere i 1994 enn året før, slik at utgiftene til vintervedlikehold gikk noe ned. Men fortsatt brukes en tredjedel av vedlikeholdsbudsjettet i løpet av vintermånedene. Når dessuten bevilningene til vedlikehold går kraftig ned går det ut over de andre vedlikeholdsuppgavene, dekkfornyning og lignende, som burde vært gjort.

1994 var det første året med en egen handlingsplan for miljø. Ambisjonene var store og tiltakene mange, men resultatet viste at alt ikke er like lett å få satt ut i livet. En rekke tiltak ble utsatt til 1995, i alt ble bare en tredjedel av de oppsatte tiltakene gjennomført. Dette nedslående resultatet viser at vi har gode muligheter for forbedringer, og ambisjonene skal fortsatt være høye i det videre arbeidet.

Vaktsentralen på Skaidi er fortsatt en av vegvesenets viktigste kontakter med publikum. I de harde takene som kommer når uværet raser som verst over Finnmark er det mange som får hjelp fra vegvesenets alltid oppdaterte vekttere på Skaidi.

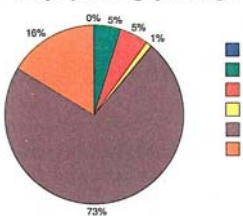
Utfordringene var mange i 1994, og de ble løst med god og felles innsats. I årene som kommer vil utfordringene fortsatt stå i kø og kreve fleksibilitet og innsats til beste for vegbrukere og befolkningen i Finnmark.

Steinar Sværen

**Offentlige veger i Finnmark (km)
pr. 1. januar 1995, fordelt på kommunene**

Kommune	EV/RV	FV	Komm	Sum
Hammerfest	38,861	27,085	88,695	152,641
Vadsø	18,433	29,837	28,500	76,770
Vadsø	62,393	10,718	134,400	207,511
Kautokeino	196,800	36,410	35,700	268,910
Alta	212,849	104,191	194,000	511,040
Loppa	31,095	47,074	23,707	101,876
Hasvik	17,700	21,480	32,900	72,080
Kvalsund	108,249	47,825	22,900	178,974
Måsøy	63,217	44,934	50,500	158,651
Nordkapp	69,525	12,405	34,900	116,830
Porsanger	230,993	80,192	99,600	410,785
Karasjok	189,385	19,445	92,100	300,930
Lebesby	179,920	31,812	21,000	232,732
Gamvik	26,323	48,821	14,700	89,844
Berlevåg	72,852	2,480	32,700	108,032
Tana	283,115	12,570	74,900	370,585
Nesseby	84,341	8,182	32,400	124,923
Båtsfjord	26,375	15,990	80,400	122,765
Sør-Varanger	245,705	40,360	152,300	438,365
Totalt ant.km.	2156,131	641,811	1246,302	4044,244

**Fartsgrensefordeling på
Europa-, riks- og fylkesveger**



Avlagte førerprøver 1994

Biltilsynet i:	Klasse A		Klasse B		Klasse C		Klasse D									
	Teori	Kjøring	Teori	Kjøring	Teori	Kjøring	Teori	Kjøring								
Ant.prø. Ant.st.	Ant.prø. Ant.st.	Ant.prø. Ant.st.	Ant.prø. Ant.st.	Ant.prø. Ant.st.	Ant.prø. Ant.st.	Ant.prø. Ant.st.	Ant.prø. Ant.st.	Ant.prø. Ant.st.								
Vadsø	222	121	116	17	488	148	469	110	14	2	12	0	-	-	15	0
Kirkenes	169	66	122	10	228	42	220	23	15	2	14	5	35	11	29	11
Alta	216	59	176	17	643	120	632	86	22	7	20	2	3	0	3	0
Hammerfest	94	43	54	3	216	46	199	32	3	1	3	0	-	-	-	-
SUM:	701	289	468	47	1575	356	1520	251	54	12	49	7	38	11	47	11

Biltilsynet i:	Klasse CE		Klasse D2		Klasse T							
	Teori	Kjøring	Teori	Kjøring	Teori	Kjøring						
Ant.prø. Ant.st.	Ant.prø. Ant.st.	Ant.prø. Ant.st.	Ant.prø. Ant.st.	Ant.prø. Ant.st.	Ant.prø. Ant.st.	Ant.prø. Ant.st.						
Vadsø	15	4	16	1	23	1	19	6	20	5	9	2
Kirkenes	14	4	13	2	73	3	63	7	22	7	14	1
Alta	187	80	115	22	50	7	44	0	74	11	76	6
Hammerfest	8	7	6	2	11	5	11	7	-	-	-	-
SUM:	224	95	150	27	157	16	137	20	116	23	99	9

Totaltrafikk 1994

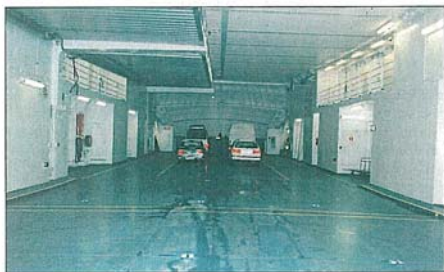
Strekninger	PBE	Biler	Kjøretøy	Personer	Passasjer	Turer
Honningsvåg-Kåfjord:	134086	94475	98834	498719	399885	6006
Øksfjord-Hasvik:	15650	10629	10683	23814	13131	2110
Nyvoll-Kosfjorden:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum 1994:	149736	105104	109517	522533	413016	8116

Totaltrafikk 1993

Strekninger	PBE	Biler	Kjøretøy	Personer	Passasjer	Turer
Honningsvåg-Kåfjord:	131890,00	96120,00	101172,00	455073,00	353901,00	5272,00
Øksfjord-Hasvik:	15010,00	10685,00	10709,00	22837,00	12128,00	2095,00
Nyvoll-Kosfjorden:	20415,00	14034,00	14097,00	30997,00	16900,00	3966,00
Sum 1993:	167315,00	120839,00	125978,00	508907,00	382929,00	11333,00

Forklaring/definisjoner:

PBE: Personbiler, dvs. alle biler er regnet om til personbiler.
Biler: Personbiler, varebiler, lastebiler og busser (med og uten tilhenger).
Kjøretøy: Biler og motorsykler/moped.
Personer: Antall mennesker bortsett fra ansatte ombord, men inkl. førere av kjøretøy.
Passasjerer: Personer - Kjøretøy.
Turer: Antall avganger fra hvert anløpssted (dvs. 1 rundtur = 2).



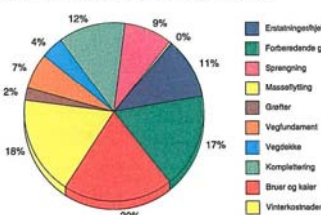
Det hender det er god plass på båten til Honningsvåg.

Foto: Steinar Sværén

Kjøretøybestanden i Finnmark

Kommune	Pers. bil	Buss	Kombi bil	Vare bil	Laste bil	Sum biler	Traktor	Motorredskap	Moped	Motor-sykel	Beltem-sykel	Til-henger	Sum kjøretøy
Vadsø	834	14	97	104	36	1085	27	5	86	16	276	442	1937
Vadsø	2110	40	282	359	125	2916	93	20	202	56	754	1158	5199
Hammerfest	2893	149	211	340	122	3715	50	12	74	36	945	966	5798
Kautokeino	1028	26	135	176	164	1529	121	108	100	24	1179	766	3827
Alta	6069	142	431	825	256	7723	530	36	462	148	2243	3740	14882
Loppa	404	8	19	42	15	488	28	2	77	7	88	164	854
Hasvik	330	4	43	35	14	426	14	1	39	6	90	134	710
Kvalsund	420	9	29	32	23	513	45	5	31	3	189	204	990
Måsøy	410	5	30	36	12	493	17	1	38	15	159	211	934
Nordkapp	976	13	84	104	45	1222	9	6	50	13	200	280	1780
Porsanger	1558	22	149	191	108	2028	184	11	216	57	1094	1147	4737
Karasjok	922	17	91	139	169	1338	179	31	51	28	828	774	3229
Lebesby	413	4	41	41	16	515	51	3	90	2	193	226	1080
Gamvik	347	2	28	43	15	435	17	4	47	6	196	168	873
Berlevåg	298	7	43	46	12	406	13	5	56	6	201	221	908
Tana	1178	20	151	208	91	1648	311	51	135	28	672	961	3786
Nesseby	350	8	38	61	14	471	57	7	74	5	256	240	1110
Båtsfjord	651	18	102	106	28	905	16	6	48	14	302	447	1738
S-Varanger	3536	67	398	472	138	4611	199	30	178	43	1664	2302	9027
Fylkessum:	24727	575	2402	3360	1403	32467	1961	324	2054	513	11529	14551	63399

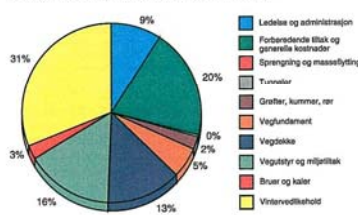
**Anleggsdriften 1994
prosessfordeling av forbruk 176,8 mill. kr i %**



Hovedprosess

0. Erstatninger/hjelpkonti	19,80
1. Forberedende generelle arbeider	30,20
2. Sprengning	35,00
3. Masseflytting	31,60
4. Grøfter	4,10
5. Vegfundament	11,50
6. Vegdekke	7,20
7. Komplettering	21,40
8. Bruer og kaier	15,40
9. Vinterkostnader	0,60
Sum:	176,80

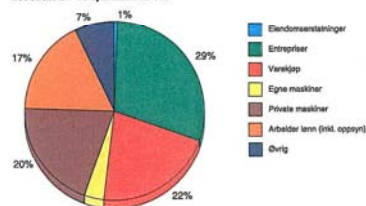
**Vedlikeholdsdriften 1994
prosessfordeling av forbruk 162,6 mill. kr i %**



Hovedprosess

0. Ledelse og administrasjon	14,70
1. Forberedende tiltak og generelle kostnader	32,53
2. Sprengning og masseflytting	0,00
3. Tunneler	0,62
4. Grøfter, kummer, røyr	3,75
5. Vegfundament	8,87
6. Vegdekke	21,92
7. Vegutstyr og miljøtiltak	25,61
8. Bruer og kaier	4,09
9. Vintervedlikehold	50,51
Sum:	162,60

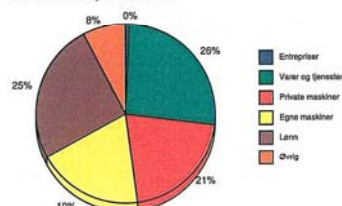
**Anleggsdriften 1994
forbruk av 176,8 mill. kr i %**



Kostnadsarter

Eiendomsstatninger	1,2
Entrepriser	52,5
Varekjøp	38,1
Egne maskiner	6,2
Private maskiner	35,5
Arbeider lønn (inkl. oppsyn)	30,6
Øvrig	12,7
Sum:	176,8

**Vedlikeholdsdriften 1994
forbruk av 162,6 mill. kr i %**



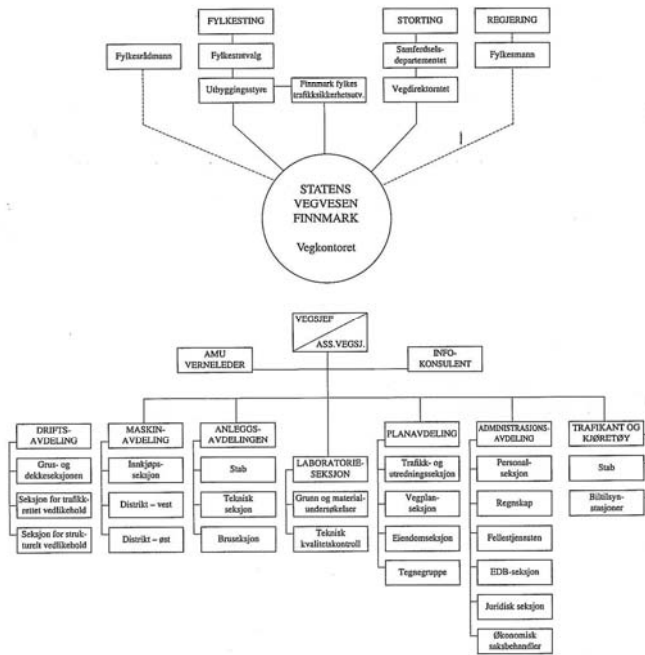
Kostnadsarter

Eiendomsstatninger	0,1
Entrepriser	1,3
Vare og tjenester	42,4
Private maskiner	34,1
Egne maskiner	31,2
Lønn	4,1
Øvrig	12,5
Sum	162,6

ORGANISASJONSPLAN for administrasjonen i Finnmark

Organisasjonsmønstre og tilknytning til overordnede veg og trafikkmyndigheter

Tilknytningslinjer
— Organisasjonsmessige
— Administrative



Administrasjon

Resursforbruk
Over budsjettkapittel 1320 Administrasjon er det i 1994 brukt:

Lønn: 27.524 mill. kr.
Varer og tjenester: 12.916 mill. kr.
Store nyanskaffelser: 0.860 mill. kr.
Totalt: 41.300 mill. kr.

Dette er omlag en prosent mindre enn forbrukt i 1993.

Personell
Ved utgangen av 1994 hadde vi 124 faste stillingshjemler, hvorav 27,5 er tilknyttet biltilsyn. I 1993 var stillingshjemmetallet på 123.
Heltdis arbeidsstaker i egen vegarbeidsdrift, gjennomsnitt for 1993:
Faste og engasjerte arbeidstakere: 263
Korttidsansatte arbeidstakere: 58
Sum egne arbeidstakere: 321
Sammenliknet med 1993 (351) er dette en nedgang på 30 årsverk.
Arbeids situasjon ved vegadministrasjonen har vært preget av at det i 1994 er tatt i bruk et nytt regnskaps- og økonomistyringssystem i etaten, og av omorganiseringen i forbindelse med Det nye Vegvesenet.

Erstatning utenfor kontraktsforhold
I 1994 ble det reist 74 saker om erstatningskrav mot Statens vegvesen ved vegkontoret i Finnmark. I 44 saker er erstatningskrav avvist, mens erstatning er innrømmet i 33 saker. Til sammen er det utbetalt kr. 969.133,-. Herav utgjør kr. 856.800,- utbetaling i tilknytning til tyrkesskader.
Vegkontoret har reist 31 saker mot andre i 1994. I løpet av 1994 er 23 saker innstekt, mens 10 er avvist. Til sammen er det innbetalt kr. 326.683,-.

Det nye Vegvesenet
Arbeidet med Det nye Vegvesenet ble organisert som et prosjekt i slutten av juni 1994. Da prosjektorganisasjonen ble etablert bestod denne av prosjektleder, prosjektstøtte, informasjonsmedarbeider og sekretær. Videre ble det sammensatt en referansegruppe for prosjektet som bestod av ledergruppen og tre representanter for organisasjonene.
I oktober forelå resultatet av de sentrale forhandlingene mellom Vegdirektoratet og fagorganisasjonene, og dette ble startskuddet for en meget hektisk periode lokalt. Det ble nedlagt totalt 22 arbeidsgrupper fordelt på tre faser i perioden fra begynnelsen av oktober 1994 til midten av januar 1995. Veldig mange var interessert i å delta i arbeidsgruppene, og det var aldri noe problem å få etablert disse, det var heller vanskelig å begrense størrelsen.
Også fagorganisasjonene var aktivt med i den lokale prosessen, og det var bred enighet mellom ledelsen og fagorganisasjonene om det foreslåtte som ble sendt fra vegsejeren i slutten av januar i år.

Driftsavdelingen

Organisering
Avdelingen er organisert med stab inne på vegkontoret og seks vegmesterområder. Etter at vegmesteren i Vadsø gikk av med pensjon i juli har Vadsø vegstasjon vært underlagt vegmesteren i Rustefjelbma. Staben på vegkontoret består av tre seksjoner: Trafikkrettet vedlikehold, Strukturtett vedlikehold og Dekke- og grus.
På driftsavdelingen er det ansatt til sammen 174 personer (inkludert faste og midlertidige stillinger). 12 personer er ansatt ved vegkontoret, mens de resterende 162 er ansatt ute i vegmesterområdene.

Økonomi
I 1994 hadde driftsavdelingen 173,4 millioner kroner til disposisjon.
Regnskapstallene viste ved utgangen av januar 1995 at forbruket i 1994 var 10,8 millioner kroner mindre enn tidligere midler (bøstpet inkluderer et merforbruk på 3,8 millioner kroner på ferge drifta). Mindre forbruk skyldes manglende oppfølgings- og rapporteringsrutiner i forbindelse med innføringen av det nye regnskapssystemet Kjus. Usikkerheten med hensyn til dette førte til at vegstasjonene var ytterst forsiktige med å sette i gang forskjellige mindre presserende vedlikeholdstiltak.

Fylkesveger
Til vedlikehold av fylkesveger var det 37,2 millioner kroner til disposisjon i 1994 mot 30,2 millioner kroner året før, det vil si en økning på 7,0 millioner kroner.
De samme regnskapsproblemerne gjorde seg gjeldende for fylkesveggen, og tallene viser et forbruk på 31,4 millioner kroner i 1994. Dette innebærer et underforbruk på 5,8 millioner kroner.

Trafikkrettet vedlikehold
Vintervedlikehold
Det meste av snøbrytingen på riks- og fylkesvegene utføres av private kontraktører. Vinteren 1993/94 hadde vi fra disse leid inn i alt to hjullastere, åtte traktorer med påmontert lasteapparat/fres, seks snøfresere og 67 lastebiler.
Av eget materiell hadde vi 10 lastebiler, 13 veghøvler og 17 hjullastere tilgjengelig for drift i gjennom året. Det meste av dette materiell var også i drift på vinteren. Av 11 disponibele snøfresere var seks i mer eller mindre kontinuerlig drift.
84,1 millioner kroner var til disposisjon til trafikkrettet vedlikehold av riksvegene og det ble brukt 56,4 millioner kroner til vintervedlikehold, det vil si 67 prosent. Forbruket er 9,0 millioner kroner mindre enn i 1993.

Annet trafikkrettet vedlikehold
Til øvrige trafikkrettede oppgaver ble det brukt 27,7 millioner kroner.
Vegmeldingstjenesten telefon 175
Værforholdene har stor betydning for de vegfødene i Finnmark, og derfor har det vært stor interesse omkring veg-

Trafikksikkerhet

I 1994 skjedde det cirka 130 personskadulykker i Finnmarks trafikken. I disse ulykkene ble cirka 160 mennesker drept eller skadd, hvorav sju ble drept. Dette er det laveste tallet vi har hatt i siste ti-års periode og viser, dersom en ser bort fra 1993, at ulykkesbildet i fylket er inne i en positiv utvikling. Gjennomsnittstall per år for siste 4-års periode er 186 skadde/drepte og åtte drepte.
Målet for inneværende vegplanperiode (1994-97) er at det i fylket ikke skal være mer enn 180 skadde/drepte per år gjennom hele perioden. I forhold til dette målet er resultatet for 1994 tilfredsstillende.

Et særtrekk i 1993 var at vinterulykkene hadde fått en større andel av ulykkene og denne tendensen har fortsatt i 1994. Utoforkjøringsulykker i sommermånedene ser ikke lenger ut til å være en så dominerende ulykkestype som tidligere. Det er også gledelig at antall skadde/drepte per år sammenheng med den sterke fokuseringen på sikkerhetsstyr og antallet «alvorlige» sommerulykker har gått ned.
Vegvesenet vil fortsette innsatsen for at den positive utviklingen vi kan se skal fortsette, ved å rette innsatsen både mot kjøretøyene, vegen og trafikanten. Som en sentral pådriver og ved å etterstrebe et tett samarbeid med andre parter, er det et godt håp om ytterlig nedgang i antallet trafikkofer i fylket.

Mål og resultater

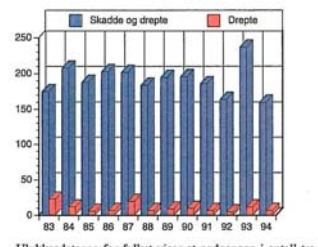
Trafikksikkerhet
Finnmark har et veldig spredt ulykkesmønster med få/ingen ulykkesbelastede punkter og strekninger, noe som gjør det vanskelig å sette inn fysiske virkemidler. I fylket har en derfor satset på generelle tiltak som vi av erfaring vet har en ulykkesreducerende effekt. I denne forbindelse nevnes at vegvesenet legger stor vekt på samarbeid med andre for svært stort samordnet innsats for å få redusert trafikkuulykkene i fylket.

Reduksjon i antall skadde og drepte som følge av anlegg åpnet for trafikk og øvrige tiltak i regi av vegvesenet, beregnet til 3,25 for 1994 anses som innfridd, selv om det er vanskelig å dokumentere. De trafikksikkerhetstiltakene som var innarbeidet i vegvesenets årsplaner regnes i hovedsak som gjennomført.

Ulykkesbildet
De foreløpige tallen for 1994, med 160 skadde og drepte, hvorav sju drepte, viser en meget gledelig utvikling i forhold til 1993, som var det verste ulykkesåret fylket har hatt i siste ti-års periode. Dette styrker oss i troen på at 1993 var et år med sammentreff av en rekke uheldige omstendigheter. Når en ser bort fra 1993 - og mindre variasjoner fra år til år - kan en se en jevn nedgang i antall skadde og drepte siden 1984.
En sammenligning på årsgjennomsnitt over to 5-års perioder gir da også følgende tall:

Periode	Skadde-drepte/år	Drepte/år
1985 - 89	194	10
1990 - 94	188	8

Skadde og drepte trafikanter i Finnmark 1983-94



Ulykkesdataene for fylket viser at nedgangen i antall trafikkuulykker ikke har vært like klar som nedgangen på antall skadde og drepte. Dette viser at alvorlighetsgraden på ulykkene i fylket er blitt redusert, noe som kan ha sammenheng med økende bruk av personlig verneutrust. En annen årsak kan være utførelsen av den klare ulykkestoppet i sommermånedene, altså i en periode der alvorlige utoforkjøringsulykker har vært den dominerende ulykkestype. Det har da også vært et klart mål for alle som arbeider med trafikksikkerhet i fylket å få redusert sommer- og utoforkjøringsulykkene.



Illustrasjon: Øystein Langdalen

Administrasjon

Resursforbruk
Over budsjettkapittel 1320 Administrasjon er det i 1994 brukt:

Lønn: 27.524 mill. kr.
Varer og tjenester: 12.916 mill. kr.
Store nyanskaffelser: 0.860 mill. kr.
Totalt: 41.300 mill. kr.

Dette er omlag en prosent mindre enn forbrukt i 1993.

Personell
Ved utgangen av 1994 hadde vi 124 faste stillingshjemler, hvorav 27,5 er tilknyttet biltilsyn. I 1993 var stillingshjemmetallet på 123.
Heltdis arbeidsstaker i egen vegarbeidsdrift, gjennomsnitt for 1993:
Faste og engasjerte arbeidstakere: 263
Korttidsansatte arbeidstakere: 58
Sum egne arbeidstakere: 321
Sammenliknet med 1993 (351) er dette en nedgang på 30 årsverk.
Arbeids situasjon ved vegadministrasjonen har vært preget av at det i 1994 er tatt i bruk et nytt regnskaps- og økonomistyringssystem i etaten, og av omorganiseringen i forbindelse med Det nye Vegvesenet.

Erstatning utenfor kontraktsforhold
I 1994 ble det reist 74 saker om erstatningskrav mot Statens vegvesen ved vegkontoret i Finnmark. I 44 saker er erstatningskrav avvist, mens erstatning er innrømmet i 33 saker. Til sammen er det utbetalt kr. 969.133,-. Herav utgjør kr. 856.800,- utbetaling i tilknytning til tyrkesskader.
Vegkontoret har reist 31 saker mot andre i 1994. I løpet av 1994 er 23 saker innstekt, mens 10 er avvist. Til sammen er det innbetalt kr. 326.683,-.

Det nye Vegvesenet
Arbeidet med Det nye Vegvesenet ble organisert som et prosjekt i slutten av juni 1994. Da prosjektorganisasjonen ble etablert bestod denne av prosjektleder, prosjektstøtte, informasjonsmedarbeider og sekretær. Videre ble det sammensatt en referansegruppe for prosjektet som bestod av ledergruppen og tre representanter for organisasjonene.
I oktober forelå resultatet av de sentrale forhandlingene mellom Vegdirektoratet og fagorganisasjonene, og dette ble startskuddet for en meget hektisk periode lokalt. Det ble nedlagt totalt 22 arbeidsgrupper fordelt på tre faser i perioden fra begynnelsen av oktober 1994 til midten av januar 1995. Veldig mange var interessert i å delta i arbeidsgruppene, og det var aldri noe problem å få etablert disse, det var heller vanskelig å begrense størrelsen.
Også fagorganisasjonene var aktivt med i den lokale prosessen, og det var bred enighet mellom ledelsen og fagorganisasjonene om det foreslåtte som ble sendt fra vegsejeren i slutten av januar i år.

Driftsavdelingen

Organisering
Avdelingen er organisert med stab inne på vegkontoret og seks vegmesterområder. Etter at vegmesteren i Vadsø gikk av med pensjon i juli har Vadsø vegstasjon vært underlagt vegmesteren i Rustefjelbma. Staben på vegkontoret består av tre seksjoner: Trafikkrettet vedlikehold, Strukturtett vedlikehold og Dekke- og grus.
På driftsavdelingen er det ansatt til sammen 174 personer (inkludert faste og midlertidige stillinger). 12 personer er ansatt ved vegkontoret, mens de resterende 162 er ansatt ute i vegmesterområdene.

Økonomi
I 1994 hadde driftsavdelingen 173,4 millioner kroner til disposisjon.
Regnskapstallene viste ved utgangen av januar 1995 at forbruket i 1994 var 10,8 millioner kroner mindre enn tidligere midler (bøstpet inkluderer et merforbruk på 3,8 millioner kroner på ferge drifta). Mindre forbruk skyldes manglende oppfølgings- og rapporteringsrutiner i forbindelse med innføringen av det nye regnskapssystemet Kjus. Usikkerheten med hensyn til dette førte til at vegstasjonene var ytterst forsiktige med å sette i gang forskjellige mindre presserende vedlikeholdstiltak.

Fylkesveger
Til vedlikehold av fylkesveger var det 37,2 millioner kroner til disposisjon i 1994 mot 30,2 millioner kroner året før, det vil si en økning på 7,0 millioner kroner.
De samme regnskapsproblemerne gjorde seg gjeldende for fylkesveggen, og tallene viser et forbruk på 31,4 millioner kroner i 1994. Dette innebærer et underforbruk på 5,8 millioner kroner.

Trafikkrettet vedlikehold
Vintervedlikehold
Det meste av snøbrytingen på riks- og fylkesvegene utføres av private kontraktører. Vinteren 1993/94 hadde vi fra disse leid inn i alt to hjullastere, åtte traktorer med påmontert lasteapparat/fres, seks snøfresere og 67 lastebiler.
Av eget materiell hadde vi 10 lastebiler, 13 veghøvler og 17 hjullastere tilgjengelig for drift i gjennom året. Det meste av dette materiell var også i drift på vinteren. Av 11 disponibele snøfresere var seks i mer eller mindre kontinuerlig drift.
84,1 millioner kroner var til disposisjon til trafikkrettet vedlikehold av riksvegene og det ble brukt 56,4 millioner kroner til vintervedlikehold, det vil si 67 prosent. Forbruket er 9,0 millioner kroner mindre enn i 1993.

Annet trafikkrettet vedlikehold
Til øvrige trafikkrettede oppgaver ble det brukt 27,7 millioner kroner.
Vegmeldingstjenesten telefon 175
Værforholdene har stor betydning for de vegfødene i Finnmark, og derfor har det vært stor interesse omkring veg-

meldingstjenesten. Det ble da også en del turbulens i forbindelse med diskusjonen om vaksentralen på Skaidi poststasjon skulle ha publikumsbetjeningen på telefon 175 eller om funksjonen skulle overføres til den regionale vegtrafikksentralen i Mosjøen. Fra sentralt hold ble det til sist bestemt at vaksentralen skulle få beholde denne funksjonen inn til videre.

Driften ved vaksentralen har derfor stort sett fortsatt som før, men fra høsten 1994 ble bemanningen redusert fra seks til fire personer (to skift). Dette ble gjort ut fra den filosofi at det var mulig å spare penger ved å la Mosjøen overta om natta da det er svært lite aktivitet. Bemanningen kommer nå i sin helhet fra egen arbeidsstokk, mens det tidligere ble leid inn hjelp utenfra.

Innmeldingsrutiner

Hvert vegmesterområde gir opplysninger/informasjon om veggnet minimum tre ganger i døgnet og dessuten etter behov. På grunn av svært skiftende værforhold blir det ofte sendt slike ekstrameldinger. Vaksentralen sender disse meldingene videre til den regionale vegtrafikksentralen i Mosjøen og til vegmeldingsentralen i Oslo. Meldingene går også ut til NRK Finnmark og en del nærradiostasjoner.

Skredsikring

Ni Europa- og riksvegstrækninger og et tilsvarende antall strækninger på fylkesveger er utsatt for skred. Ved utgangen av 1994 var det gjennomført skredsikringstiltak på åtte strækninger, enten i form av skredvoller, skredoverbygg, skredskjerm eller tunneler. Siste skredsikringstiltak er Storfellunnele på riksveg 883 som ble åpnet ved årsskiftet 1994/95. Behovet er imidlertid fortsatt stort.

Vinteren 1993/94 var på mange steder mere snørik enn på mange år. Dette gjorde sitt til at det ble mange pressoppbygginger om sikkerheten i Stalloargoflågane (riksveg 94). Etter at saken kom på dagsorden arbeides det nå med planer for framtidige sikringstiltak på denne strækningen.

Når det gjelder jord- og steinskred er det laget en samlerapport på grunnlag av de registreringer som er foretatt opp i gjennom tiden. For snøskred er det laget to tilsvarende delrapporter.

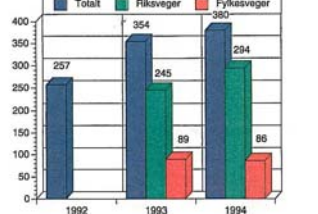
Byggegrense- og avkjørselssaker

Det er i denne sammenheng registrert at byggevirksomheten øker i Finnmark, og dette framgår også ved at antallet byggegrense- og avkjørselssaker går opp.
Av saksnadene om avkjørsler langs riksvegene ble 79 prosent innvilget, mens 93 prosent ble innvilget for fylkesvegvesen vedkommene. Av 20 klagesaker ble 16 omgjort av vegsejeren, mens fire ble oversendt klageinstansen. Av disse ble to opprettholdt.

Vegstasjonene behandler avkjørselssaker på strækninger der rammeplanen for avkjørsler viser at holdningen skal være lite eller mindre streng. I 1994 behandlet vegstasjonene 113 slike saker mot 104 i 1993.

Det ble behandlet 71 søknader om dispensasjon fra byggegrensebestemmelsene mot 38 søknader året før. Av disse ble 5 avslått.

Byggegrense- og avkjørselssaker fordelt på vegtype



Skilting

I 1994 ble det sendt ut 71 skiltoppdrag til vegstasjonene, noe som er en liten økning i forhold til året før. Det er videre fattet 19 vedtak om regulerende skilting. Som følge av publikumshendelser er det behandlet i alt cirka 120 enkelt saker om ulike typer skilting.

Det er laget vegvisningsplaner for to av vegmesterområdene, slik at det nå foreligger en komplett plan for fylket. Saksbehandlingsprosessen for å få avjort skrivevitnen på samiske stedsnavn viser seg å ta svært lang tid, og vegvisningsplanene inneholder derfor fortsatt et fåtall stedsnavn som kan skilles.

Trafikktegninger

I 1994 foregikk Nivå 2 tellingene i Kirkenesområdet. På grunnlag av Nivå 1 tellingene viser beregninger at trafikken gjennomsnittlig har økt med 2,7 prosent i fylket.

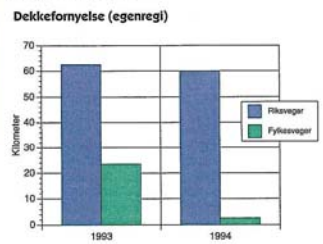
Når det gjelder den nye vegforbindelsen til Finland (riksveg E75) har vi registrert at tungtrafikken har endret vegkveg nedover Tanadalen. Denne trafikken går nå i hovedsak langs riksveg E6, mens den tidligere gikk over Polmak. Over Samelandsbrua er det en gjennomsnittlig døgntrafikk på 100 kjøretøyer.

VegDataBanken

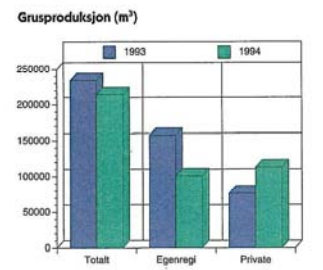
Satsingen på den lokale VegDataBanken Nordic var stor i 1994. For å skaffe grunnlagsdata til tildelingsmodellen «Motiv» ble det gjort registreringer av alle elementer langs riksvegene. Alt fra antall kontolper til toaletter ble registrert. For å kvalitetssikre data er det laget en kvalitetssikringsplan for Nordic. Denne inneberer at det etableres rutiner for innsmaling og ajourhold av data. Med Nordic er det også mulig å videofilme veggnet og legge inn forskjellige referanser på bildet.

Dekke- og grusseksjonen

Dekkelegging
Seksjonen har ansvaret for all dekkelegging på riks- og fylkesvegene i fylket, det vil si i alt 2784 kilometer. Av dette er 2147 kilometer riksveger. På riksvegene er det i 1994 lagt 79 kilometer nytt dekke og på fylkesvegene 40 kilometer. Av dette er henholdsvis 59,9 og 2,7 kilometer lagt i egenregi. Figuren under gir oversikt over dekkeformyelsen på riks- og fylkesvegene i 1994.



Grusproduksjon
Seksjonen har ansvaret for å dekke etatens grusbehov, og til egen produksjon disponeres to knuseverk. I 1994 var det totale grusbehovet 214.305 m³. Av dette ble 101.134 m³ (47 prosent) produsert i egenregi, mens de resterende 113.171 m³ (53 prosent) ble kjøpt inn fra private leverandører. I forhold til 1993 har andelen grus produsert i egen regit gått kraftig ned fra 67 prosent, mens andelen kjøpt fra private er økt tilsvarende fra 33 prosent. Det totale grusbehovet var 8 prosent mindre enn i 1993.



Kvalitetssikring

Det er laget kvalitetsplaner for alle arbeider som gjøres i egen regil. Planene er utarbeidet i samarbeid med laboratoriet. Personell derfra har utført de kontroller som kreves, og resultatene blir gitt ut som egne rapporter. I tillegg til regelmessige grusprøver utføres det hovedsakelig jernhens- og tverrfallsmålinger, bindemiddelkontroll og hulrommålinger. Kvalitetssikringen ivaretas også på bygghyetene der de legges vekt på framdrift, kvalitet og HMS.

Strukturelt vedlikehold

Strekningsvedlikehold
Strukturelt vedlikehold har ansvaret for forarbeidene i forbindelse med dekkelegging og forsterkning. Utskifting av stikkrenner, grøfting, breddeutvidelser og kurvejusteringer er noen av ansvarsområdene. Disse arbeidene krever nært samarbeid opp i mot Dekke- og grusseksjonen. Av de 35,2 millioner kroner som gikk med til strukturelt vedlikehold i 1994 ble hele 27,4 millioner kroner brukt til vegdekker, mens 4,1 millioner kroner gikk med til dreneringstiltak. De mest omfattende arbeidene foregikk langs riksveg E6 på strekningene Gava - Børseljøhka og langs riksveg 93 mellom Kautokeino og riksvegstrøket mot Finland.

Bruvvedlikehold
Til vedlikehold av bru og kaier er det i 1994 gått med cirka 4,3 millioner kroner, og mesteparten av dette er i hovedsak brukt til overflatebehandling av 11 bru (cirka 3100m² stål- overflate). I november ble Måskejøhka bru påkjørt og totalt ødelagt slik at det må bygges ny bru. En tid etter påkjørselen var bru stengt for tyngre kjøretøy, men det ble raskt satt opp ei midlertidig bru slik at trafikken kunne gå som normalt. Denne midlertidige bru har 42 tons totalvektgrense. Ny bru forventes å koste ca. 3,5 millioner kroner.



Måskejøhka bru ble fullstendig ødelagt etter en påkjørsel. På bildet prøvkes bruas med Biltittelysnet bil for å teste bæreevnen. Foto: Hestne Drage

Planavdelingen

Service og planbehandling

Statens vegvesen har service som et av sine hovedmål, noe vi forsøker å ivareta på best mulig måte gjennom publikumskontakt, saksbehandling og planprosesser. Vi legger vekt på et givende samarbeid med andre offentlige etater. På dette området vil vi trekke fram Arealplanforum, et nytt samarbeidsorgan hvor vegkontoret har en aktiv rolle. I juli 1994 passerte vi en milepæl. Vi tok farvel med planforskriftene etter vegloven og fremmer nå samtlige arealplaner etter forskriftene i plan- og bygningsloven. Dette medfører behov for et enda tettere samarbeid med kommunene. Vi legger også vekt på å fremme forståelige og gode planokumenter, som i tillegg til informasjon, folkemøter og lignende, er med på å øke medvirkingen i planprosessen.

Organisasjon og bemanning

Det har skjedd mange forandringer i bemanningen på planavdelingen i 1994:

- Ny plansejfer, etatens første kvinnelige
- Ny seksjonsleder for eiendom, også en kvinne
- Ny seksjonsleder for vegplan
- Fast stillingshjemmel til landskapsarkitekt
- En stilling permanent overført fra tegnegruppa til eiendom

På vegplan har i tillegg en planlegger fått muligheten til videreutdanning på NTH og en utlånt som prosjektleder for Det nnye Vegvesenet. Dette har medført behov for et engasjement. Eiendom har vært styrket med et engasjement som landmåler. I tillegg har vi fått gjennomslag for å lyse ut et engasjement som jordskifteadvokat. Det er håp om at den blir omgjort til fast stillingshjemmel i løpet av 1995, slik at vi endelig får den bemanningen det er behov for på eiendom. En saksbehandler på TU-seksjonen har påbegynt etterutdannelsen SAMPLAN. Lederen for samme seksjon har i neste halvdel 1994 vært "utlånt" til anleggsavdelingen. På personalsiden har vi blant annet prioritert arbeidet med helse, miljø og sikkerhet. Det har vært gjennomført en større vurdering med fysioterapeut og avdelingen har innført enkelte forebyggende tiltak.

Plansituasjonen

Plandekningen har bedret seg betraktelig, men vi sliter fortsatt med manglende oversikts- og reguleringsplandekning for fylkesveger, gang- og sykkelveger samt andre TS-tiltak. Vi har i løpet av året utarbeidet "Rasteplassplan for Finnmark" og "Langtidsplan for gang- og sykkelveger og spesielle TS-tiltak". Dette er et viktig grunnlagsmateriale for videre prioritering og planlegging.

Vegutredninger 1994

Vegutredninger skal klarlegge spørsmål av betydning for videre planlegging, samt utrede de konsekvenser som det enkelte vegprosjekt vil kunne få for natur, miljø, lokalbefolkning, næringsliv og lignende.

I 1994 har det vært arbeidet med følgende utredninger:

- Ny veg over Sørøya
 - Stamvegutredning E6 Nordkjostbotn - Kirkenes m/ tilknytningsveger
 - Veg/jernbane Nikel - Kirkenes, (deltagelse i internasjonalt arbeidsgruppe)
 - Hølsrveg Nordkyl, melding i henhold til Plan- og bygningsloven
- Følgende påbegynte vegutredninger er foreløpig stilt i bero:
- Mellomriksveg Pasvik
 - Ny kystvegforbindelse Båtsfjord - Vardø
 - Hølsrveg over Ifjordfjellet
 - Opprustning av hølsrveg til Havøyvann
 - Ny kystvegforbindelse Alta - Kvalsund

I forbindelse med forestående arbeider med NVVP 2007, vil alle tidligere vegutredninger bli oppdatert med hensyn til kostnader, nytte/kostnad-tall og andre konsekvenser, slik at de blir sammenlignbare når prioritering skal finne sted.

Hoved- og kommunedelplaner

I 1994 ble følgende hovedplan godkjent:
E6 Ytre Billefjord - Kolvikvatn
I tillegg ble det arbeidet med:
E6 Sandelv - Hjemmeluft
Rv 888 Nordkynvegen

Vi har vært aktivt med i de påbegynte arbeider med sentralsplaner for Hammerfest, Alta, Vadsø og Kirkenes.

Regulerings- og bebyggelsesplaner

Følgende planer ble godkjent i 1994:
E6 Varangerbotn - Gandvik, rasteplass Suonjuluushikka
E6 Gandvik - Bugsfjord, randstasjon Brannslatta
E6 FATMA, parsell: Alfaklia - Kobbølet
E6 FATMA, parsell: Kobbølet - Storbukt
Rv 93 Altaveien - NNS, bebyggelsesplan
Rv 93 Kautokeino - Siebe
Rv 94 Kvalsundvegen - Kvalsund bru
Rv 883 Storffjellstunnelen, bebyggelsesplan
Rv 888 Reinoksevatn - Smielvdalen, utbedringsplan

Kartlegging 1994

I 1994 bestilte vegvesenet digital kartkonstruksjon på strekningene:

- E6 Sandelv - Hjemmeluft, cirka 4920 daa - 22 km.

Prosjektet ble konstruert i målestokk 1:1000. Vi fikk til et samarbeid med andre etater og en GEOVEKST-avtale mellom kommunen, Televerket, Kraftlaget og Vegvesenet ble inngått på prosjektet. Vegvesenet andst utgjorde cirka 67 prosent av de totale kartleggingsutgiftene.

I tillegg hadde vi et GEOVEKST-prosjekt som var startet opp i 1993 og planlagt avsluttet i 1996 med Alta kommune som prosjektleder. Prosjektet gjaldt kartlegging av Alta sentrum med kommunen, Televerket, Kraftlaget og Vegvesenet som samarbeidspartner.

Det ble i 1992 inngått en sentral GEOVEKST-avtale om samarbeid om kartlegging og geodatavirksomhet mellom etatene. Avtalen ble inngått mellom Vegdirektoratet,

Finnmark fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FFTU)

FFTU ivaretar fylkeskommunens ansvar i trafikksikkerhets-saker. Dette ansvaret er nedfelt i § 40a i vegtrafikkloven, hvor det står at "fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket". Følgende er medlemmer av utvalget ut 1995:

Brita Carina Hætta (leder)	.....	DNA
Ulf Tore Isaksen (nestleder)	.....	DNA
Peder Mathisen	.....	Sp
Øyvind Finne	.....	V
Ellen Inga O. Hætta	.....	H

I 1994 tok FFTU i bruk den nye trafikksikkerhetsplanen for Finnmark. Denne skiller seg fra det gamle handlingsprogrammet ved at den ikke viser konkrete tiltak og prosjekter, men er strategisk og viser mål og satsingsområder for trafikksikkerhetsarbeidet for perioden 1994-97.

Som vegvesenet er også fylkeskommunen under omorganisering. I den sammenheng har FFTU og Samferdselstyret vurdert FFTUs organisasjon og oppgaver og derigjennom kommet fram til at utvalget bør bestå av tre politiske medlemmer og de konsultative medlemmene Trygg Trafikk, politiet, Statens utdanningskontor og fylkeskommunens samferdselskontor. Samferdselstyret har gått inn for at sekretariatet fortsatt skal sitte på vegkontoret. Den endelige organiseringen skal avgjøres i 1995.

FFTUs samordningsansvar har i 1994 gitt seg utslag i to nye aksjoner, hvor biltittelysnet, politiet, Trygg Trafikk og Statens utdanningskontor har vært samarbeidspartnere. "Bilstopp i Midnattso" er en sommerkampanje rettet mot ungdom og uforkjøringsulykker. Dette er den alvorligste ulykkestypen i Nord-Norge og kampanjen skal gjenntas i 1995 og 1996. Finnmark samarbeider med fylkesstrafettsikkerhetsutvalgene i Nordland og Troms om kampanjen. «Bilstopp i Midnattso» skal gå hver sommer fram til og med 1996.

FFTU finansierte også høstens store refleksaksjon. Alle førstestoklasser fikk besøk av politiet og de fikk hver sin refleksveit. Her ble det også fortalt om hvordan en skulle komme seg trygt til skolen, samtidig som det ble gitt demonstrasjon på hvor viktig det er å bruke refleks.

Miljøgrupper

1994 var først og fremst et "evalueringsår", hvor miljøgruppa høstet erfaringer fra etatens miljøaktiviteter. Det er spesielt evalueringen av miljøplanen, som klart viste et behov for utviklingen av en overordnet miljøpolitikk i etaten. Evalueringen viste de ulike avdelingens holdninger og reelle muligheter i miljøarbeidet, og faren for ansvarsforvirring i etaten. Erfaringene med miljøgruppas arbeid så langt er gode. Å bedre dialogen mellom de ulike avdelinger og miljøgruppa er fremdeles en utfordring som gruppa vil arbeide videre med i 1995.

Det ble avholdt jordskifte på følgende vegger:
Rv 93 NNS - Salkobekken
Rv 98 Meskelv bru

Utgifter i forbindelse med jordskiftesakene var på kr 85.300,-.

Miljøgruppas viktigste oppgaver i 1994:

Et temanummer av Reflexen om miljø og med bidrag fra avdelingene ble delt ut til alle som var innom på miljøkonferansen. Det ble også laget en ny brosjyre fra Statens vegvesen Finnmark om trafikk og miljø.

De frivillige miljøkontrollene var konsentrert om de større stedene i fylket og oppslutningen var høy med 464 biler kontrollert, mot 371 i fjor. Aktivitetene på kontrollene og resultatene fikk god dekning i avisene og en del nærradioer.

Utstillingsmateriale - utloplanser

Det arbeides med utstillingsmateriale. De første plansjens er ferdig produsert og utstillingstilhengeren er innkjøpt. Arbeidet fortsetter i 1995.

Motorvarmerkampanje

Dette var en intern kampanje i vegvesenet der formålet var å informere om miljøfordeler og biltekniske fordeler med bruk av motorvarmer. Samtidig ble søkelyst rettet mot oss selv og vår egen holdning til bruk av motorvarmer.

Evaluering av miljøplanen

Forstått til tiltak for 1994, som var vedtatt i miljøplanen, ble gjennomgått og sammenlignet med innhold i de ulike avdelingens årplaner. Gjennomføringsgraden av tiltakene gjennom året ble som følger:

- 34 prosent av tiltakene ble gjennomført som planlagt i 1994
- 23 prosent av tiltakene ble utsatt til 1995
- 43 prosent av tiltakene ble utelatt, med en viss skjebne for oppfølging.

Den reviderte miljøplanen for 1994-97 skal tilpasses den nye organisasjonen. Målene og tiltakene skal også konkretiseres bedre, slik at gjennomføringsgraden av tiltak øker.

Anleggsavdelingen

E 69 Fastlandsforbindelsen til Magerøya/Fatima

Markeringen av anleggsstart på prosjektet skjedde 29. september 1993, ved at samferdselsminister Kjell Opseth foretok det historiske spadestikket i Kåfjord. Fra høsten og ut året var anleggsrivningsarbeidet konsentrert om den cirka to kilometer lange strekningen Kåfjord - Kåfjordveit.

Fra årsskiftet 93/94 og fram til slutten av april 1994 ble arbeidene videreført på denne strekningen. De har bestått av uttrauing av myrpartier, sprengning av fjellmasser i sidetakk, tilkjøring og oppfylling av fjellmasser i veglinja. Totalt ble det i denne perioden sprengt ut rundt 55.000 m³ fjell i Porsangvikbakken.

Hovedmålsettingen for driftsperioden 1994 var å etablere kjørbare anleggsveg helt fram til tunnelbuegget for den undersjøiske tunnelen inne i Vesterpollen. Sist i april ble midlertidig bru over Kåfjordveit tatt i bruk, og banet veg for

videre anleggsdrift på den 6,5 km lange strekningen inn til Vesterpollen. I løpet av mai måned ble driften trappet betydelig opp med maskiner og personell.

Mellom Kåfjordveit og Vesterpollen ble det gjennom den hektiske sommerseongen tatt ut cirka 115.000 m³ fjell, som ble transportert ut i veglinja sammen med 65.000 m³ jordmasser. Mengdene av jordmasser i veglinja representerte en betydelig økning i forhold til det som opprinnelig var planlagt.

Den 12. august sto de første maskinene inne i Vesterpollen. Videre utover høsten ble anleggsdriften lagt opp med tanke å få en så brukbar anleggsveg som mulig innen vinteren satte inn på ny. Mesteparten av stikkrenner på strekningen og kulvertløsningen inne i Vesterpollen er gjort ferdig.

Arbeidene med permanent bru over Kåfjordveit startet tidlig i august. I midten av desember ble endeplater og dekke støpt. Tilfylling inn mot landkarr, samt restarbeider på selve bru vil bli sluttført våren/for sommeren 1995.

Inne i Vesterpollen ble forsikreringen til tunnelbuegget tatt ut høsten 1994, og det er dermed klart for å starte opp tunnelarbeidene. Nødvendige forberedende arbeider for å sikre ekraft fram til tunnelbuegget har pågått sammenhengende fra september og ut året (förgreningslinjer og trafostasjon). Dette har skjedd i regi av Repvåg Kraftlag A/L.

I november ble anleggsdriften trappet ned på fastlandssiden, og mesteparten av vegvesenets mannskapsstyrke ble overført til Honningsvåg, der det gjennom vinteren 1994/95 ble gjennomført Honningsvåg-fjellet som reguleringsplan for parsellene Kobbølet - Storbukt. Alle parsellene er dermed godkjent.

Utarbeidelsen av anbudsdokumenter for den undersjøiske tunnelen pågikk gjennom hele 1994, men spesielt de siste to månedene var meget hektisk. Dette for å ferdigstille dokumentene med tanke på anbudstiltelling så tidlig som mulig i januar 1995. I tilknytning til anbudsforsendelsene ble det innvært til forhandlingsberedning 6. oktober 1994, med stor interesse og godt oppmøte fra de vestre-entreprenørfirmaene.

For øvrig ble arbeidene med utarbeidelse av anbudsmateriale for landtunnelen gjennom Honningsvåg-fjellet påbegynt i august 1994. For Kobbølet bru er vi også i rute med prosjekteringen. I tilknytning til bru ble det gjennomført betydelige geotekniske undersøkelser i brutraseen i løpet av sommeren.

Avslutningen av de arkeologiske undersøkelsene ble gjennomført av Tromsø Museum sommeren '94. På Veidnes ble det utført en del marinarknologiske registreringer, mens resterende aktivitet skjedde på strekningen mellom Kobbølet og Sarnespollen.

Konkurransmaskiner - antall

	Mask.park pr. 01/01/94	Ansk. 1994	Utrug. 1994	Mask.park pr. 31/12/94
Lastebil, trekk på en aksel	8			8
Lastebil, trekk flere en aksler	2			2
Lastebil < 10 tonn	22	2		24
Vare- og kombinert biler < 3,5 tonn	70	4	5	69
Spesialjaretry	2	1		3
Hengere, massetransport	4			4
Hengere, tungtransport	5			5
Motorgjøgavler	12	1		13
Hjullastere	1			1
Asfalt-oljegrus- og selv pukkutleggere	3			3
Selvgående vals	4			4
Slepevals	16	1		17
Gravemaskin	3			3
Doser	1			1
Borvogn	2			2
Kompressor < 10kbm./min.	6	2		8
Kompressor > 10kbm./min.	10		3	7
Hjullastere	8	1	2	7
Mater	8			8
Knuseverk	2			2
Sikt	5			5
Transportør	28			28
Spes.utstyr for oljegrusprod.	0			0
Asfaltverk	1			1
Mobilkran	1			1
Betongblandere	7			7
Aggregat	1			1
Motorsfresere (UNIT)	14	2		16
SUM	260	14	10	264

Laboratoriet

Laboratoriet arbeider på oppdrag for vegvesj, drift, anlegg- og planavdelingen. Seksjonen har ingen egen bevilgning. Dette gjør at kostnader for oppdrag belastes oppdragsgiveren.

Funksjon

Laboratorietseksjonen har oppgaver innen vegvesenets egenproduksjon og på byggherresiden. I begge tilfellene er laboratoriet rådgivende, men kan i enkelte tilfeller få delegert myndighet til å opptrø som byggherrens representant i visse kontrollfunksjoner.

Arbeidsoppgaver

- Geoteknikk og grunnundersøkelser
- Ingeniørgesjtske vurderinger
- Geologisk kartlegging og undersøkelser av grusforekomster
- Vegteknologi og materialteknologi
- Vegdrainsjoneering ved nyanlegg og forsterkning
- Kvalitetssikring innen grus-, geometri-, betong- og asfaltkontroll
- Utføre kontroll for egenregi- og byggherrekontroll

- Utarbeide kontrollopplegg med rutiner, prosedyrer og retningslinjer
- Bæreevne- og telemalinger
- Snøskred og steinsprangregistrering, samt utarbeidelse av tiltak
- Undersøkelser i forbindelse med skader på privat eideendom forårsaket av vegvesenets drift

Utførte prosjekter fordelt over fagområder

Fagområde	Antall rapporter
• Geoteknikk	11
• Kontroll av knuserproduksjon	1 + 64 delrapporter
• Bæreevneundersøkelser	1
• Registrering av teleskader	1
• Kontroll	16
• Snøskred/snøskredregistrering	4
• Materialundersøkelser, grustak	3
• Rystelsemalinger, grunnmur	1
• Vindmalinger	1
• Forsterkning	1
• Steinsprang/rassikring	6
Sum rapporter 1994:	46 pluss 46 rapporter i forbindelse med knuserproduksjonen.

I tillegg er det utarbeidet faglige notater.

Bemanning

Ved seksjonen er det ansatt 11 personer. Tre ingeniører, to oppsynsmenn, en tegner med ansvar for arkiv, en spesialarbeider med ansvar for nedbyggnings- og jevnhetmalinger, to grunnborere og to laboranter med ansvar for asfalt og løsmasser.

Spesielle satsningsområder innen arbeidet med kvalitetssikring 1994

Kvalitetssikring generelt
Seksjonen har arbeidet mye med gjennomgang av retningslinjene, prosedyrer og rutiner for arbeidet med kvalitetssikring. Spesielt har en vært opptatt av å sikre kvaliteten ved grusproduksjon og material på veggen (grus og asfalt). Målet er å komme fram til et opplegg for alt arbeid med kvalitetssikring som berører laboratorietseksjonen og som gjør at vi blant annet kan være behjelpelig for anlegg og drift i deres arbeid med å sikre kvalitet og dokumentasjon.

Kvalitetssikring kompetanse
Vi har sett viktigheten av at de som arbeider med kontrollarbeid i felten har tilstrekkelig kompetanse og kan utføre alle typer av kontrollarbeid.

Kvalitetssikring entreprisarbeid
Vi har også vært opptatt av å få utarbeidet prosedyrer og rutiner for arbeidet mot eksterne produsenter av grus og asfalt. Ved avvik og reklamasjon er det en forutsetning at en har dokumenterte prosedyrer og rutiner og at de som utfører kontrollarbeid har nødvendig kompetanse.

Utstyr for arbeidet med kvalitetssikring
For kontrollarbeidene har det vært arbeidet med å finne fram til det best egnede utstyret.

Mye av utstyret er komplisert og stiller store krav til brukerne. En del av utstyret krever jevnlig kalibrering.

Kvalitetssikring grunnundersøkelser
Kvaliteten og effektiviteten av grunnundersøkelsene sikres ved at saksbehandleren står direkte ansvarlig for feltarbeidene gjennom at de deltar i feltarbeidene eller står i daglig kontakt med grunnborer. (Undersøkelsene rettes mot løsningsforslag. Rask endring av grunnundersøkelsene.)

Kvalitetssikring
Kontrollarbeidene de senere år viser at vegvesenets egenproduksjon har vist en økende kvalitetsheving. Men det er helt klart at mye fortsatt kan forbedres. Når det gjelder entreprisene ligger kvaliteten på de tjenestene vegvesenet kjøper klart etter vegvesenets egenproduksjon på grus- og asfaltproduksjonen. Dette gjør at vegvesenet i framtiden må styrke kontrollen for entreprisarbeider på grus og asfalt, eller eventuelt øke egenproduksjonsandelen.

Utførte grunnboringsoppdrag

- Grunnundersøkelser:**
- Fatima, flateoppdrag
 - Skogvarre, omlegging av vegen
 - Storskog tollstasjon, bygging av kontrollhall
 - Kåfjord, undersøkelse av myrområder
 - Bøygjørd, grunnundersøkelser angående skader på grunnmur
 - Masjøk bru

Utførte kvalitetskontrolloppdrag

Alta, RV 93 Hp 01, Vadsø byområde, Leirbotnvatn - Stokkedalen, Skogvarreområdet, Kautokeino - Finskegrensen, Borsjøkaområdet, Fægfordområdet, Bøygjørdområdet, Luftfok, Storfjellet.

Resultatet av kontrollarbeidene på veg

Egenregi og entrepris	Innenfor krav %	Antall mullinger	Kontrollomfang %
Nyanlegg, Bygd 13,1 km			
Bærelag Geometri	99	210	100
Tykkelse	90	20	50
Bredde	100	17	100
IRI-verdi	74,5	13,1 km	100
Forsterkning, Utbedret 35,74 km			
Bærelag Geometri	96	523	70
Tykkelse	20	58	80
IRI-verdi	79	35,74 km	100
Entrepris			
Dekke Bindemiddel	65	185	100
Kornkurve	100	185	100
Egenregi			
Dekke Bindemiddel	95	85	100
Kornkurve	100	85	100

NB: Jevnheten for nyanlegg IRI-verdi ligger lavere enn forsterkningsprosjektene (74,5 mot 79)

Resultat av knuserproduksjon

Egen produksjon.....	Innenfor krav
Entrepris.....	82 %
	61 %

Grunnboring

Totalt antall meter utført bormeter:	411 meter
Totalt antall meter prøvetaking	209 meter

Samarbeid med andre fylker

Laboratorietseksjonen har et aktivt og forpliktende faglig samarbeid med Statens vegvesen i Troms og Nordland. For å utnytte den ledige kapasiteten på grunnboringsriggen har vi en avtale med Troms. De to siste årene har riggen vært på oppdrag i Troms, åtte måneder i alt. Ved oppdrag i Finnmark leier vi en grunnborer fra Troms. Ellers har vi jevnlig faglige møter mellom de tre nordligste fylker.

HMS-tjenesten

Arbeidsmiljøutvalget (AMU) har hatt følgende sammensetning i 1994:

- **Fra ledelsen**
Magne Skjånes
Arnliot Holder
Rolf Olsen
- **Vararepresentanter**
Asbjørn Anthonen
Karl S. Fostlund
Lene Mürer
- **Fra organisasjonene**
Thorbjørn Mortensen
Tove Gabrielsen
Rita Iversen
- **Vararepresentanter**
Sigmund Sarre
Bjørnar Persen
Øistein Pettersen

BHT-Nettverk Finnmark

AMU har avholdt 4 møter i 1994 og behandlet 47 saker av forskjellig slag.

Vernetjenesten har i 1994 vært sammensatt av:

- Verneleder
- Hovedverneombud
- 26 verneombud
- AKAN-utvalg
- Vernelederassistent

Bedriftshelsestjenesten har i 1994 bestått av fem regionale bedriftshelsestjenester i:

- Vadsø
- Kirkenes
- Karasjøk
- Hammerfest
- Alta

AKAN- utvalget har hatt følgende sammensetning i 1994:

- Tor Kildal
- Ivar Olsen
- Audun I. Berg
- Fred O. Guthu
- Edgar Bang

AKAN-utvalget har avviklet 3 møter i 1994 og behandlet 21 saker. Utvalget har arrangert to informasjonsmøter for ledere og tillitsvalgte i utedrifta.

Helse- miljø og sikkerhet (HMS)

Det har vært nedlagt et stort arbeid i introduksjon og oppløring i bruk av interkontrollsystemet. Det er laget fire håndbøker som er fordelt til alle arbeidstedere, til og med oppsynsmenn. Oppløringen er gått til samtlige faste arbeidstaker i utedrifta og representanter fra avdelingene ved vegkontoret.

Måltrett helseundersøkelse

I samarbeid med Statens helseundersøkelse og bedriftshelsestjenestene har vi gjennomført røntgenologisk stavlungekontroll av arbeidstakerne som arbeider med:

- fjellarbeid (bortriggkjettere/skytebaser)
- reparatører (verkstedarbeidere)
- personer som arbeider med knuse- og asfaltverk

Årsplan

Det er utarbeidet årsplaner/arbeidsavtaler med alle arbeidsplasser og bedriftshelsestjenestene. Årsplan/arbeidsavtalen er kommet i stand med medvirkning fra stedlig arbeidstleder, verneombud og den regionale bedriftshelsestjeneste. I alt er det inngått 20 arbeidsavtaler.

Produktregister for kjemiske stoffer

Finnmark har sammen med Troms, Nordland og Vegdirektoratet vært med i en prøveprosjekt for etablering av et Edbasert produktregister over kjemiske stoffer og produkter som brukes i vegvesenet. Prosjektgruppen har foretatt en faglig vurdering av samtlige registrerte produkter som fylkene har hatt, med tanke på å erstatte de mest helse- og miljøfarlige produktene med produkter som er mer bruker- og miljøvennlige.

Rent konkret innebærer dette en kraftig reduksjon av antall giftige, helsefarlige, allergi- og kreftframkallende produkter. I Finnmark har vi foretatt en sanering av produkter med slike effekter.

Det står igjen å kvalitetssikre at de produkter som vi sitter inne med tilfredsstiller angitte krav, før en tar i bruk nytt stoffkartotek på arbeidsplassene.

Sykefravær

Sykefraværet fordeler seg slik etter Krøsus-systemet.

1993	5,4%
1994	3,6%

 Sykefraværet er i 1993 og 1994 registrert med Krøsus-systemet og utskrevet på RTV - rapport.

Skadestatistikk

I 1994 er det innrapportert 18 arbeidsulykker hvor av ni av disse har gått fravær på en dag eller mer. Tapte dager som følge av yrkesskade utgjør 108 dager.

Skadestatistikk 1994. Tapte dager			
Anlegg	Lab	Maskin	Maskin
53	31	18	6

Oppløring

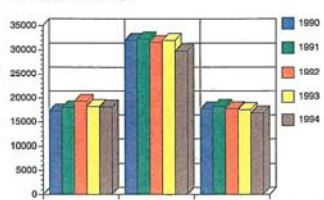
Gjennom vernetjenesten arrangeres det hvert år en rekke kurs innen helse, miljø og sikkerhet. I 1994 ble det gjennomført temadager for kokker innen ernæring, ergonomi, kosthold og hygiene. Videre ble det arrangert et endags førstehjelpskurs og en to-dagers konferanse for verneombud. Det er gjennomført åtte samlinger i år, hvor i alt cirka 220 ansatte i utedriften samt representanter fra avdelingene ved vegkontoret har deltatt i oppløring i interkontroll. Samtlige arbeidstedere til og med oppsynsmenn som har fått oppløringen har også fått de fire håndbøkene.

Fergedrift

For femte gang i løpet av 90-årene ble det satt ny rekord av antall personer som ble fraktet med ferge til Magerøya og Nordkapp. Trafikken nærmer seg nå en halv million. I 1994 reiste 498.719 personer med Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap AS (FFR) sine ferger mellom Honningsvåg og Kåfjord. Dette er en økning på 10 prosent fra 1993. For riksvegførdriften totalt i Finnmark økte persontrafikken med 3 prosent. FFR fraktet 105.104 biler i riksvegsambandene, som er en nedgang på 13 prosent. Den viktigste årsaken til dette er at sambandet Nyvoll-Korsfjorden i Alta ble nedklassifisert fra riksveg til fylkesveg fra 1. januar 1994. I 1994 var det riksvegførdrift i to samband: Honningsvåg-Kåfjord og Øksfjord-Hasvik. Ferga MF Honningsvåg var på verketid i fire måneder, og ferge ble leid fra Nordland i dens sted. I sommerseongen gikk MF Honningsvåg (102 biler) og MF Rennesøy (140 biler) (tidligere MF Nordkapp) til Magerøya, og FFR ga i 1994 det hittil beste fergetilbudet til turistene som skal til Nordkapp.

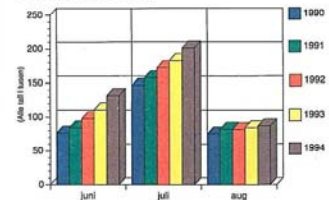
Turistsambandet Honningsvåg-Kåfjord står for 90 prosent av biltrafikken og 95 prosent av persontrafikken. Av denne er over 2/3 om sommeren. Som figurene viser er persontrafikken i vekst i 90-årene, mens den totale biltrafikken ser ut til å vise en viss reduksjon. Biltrafikktviklingen til Magerøya i sommermånedene i 90-årene viser:

Sommertrafikk Honningsvåg - Kåfjord: Antall biler 1990-94



Persontrafikkutviklingen til Magerøya i sommermånedene i 90-årene viser:

Sommertrafikk Honningsvåg - Kåfjord: Antall personer 1990-94



1994 var det andre året med innkreving av forhåndsbøpenger til FATIMA-prosjektet på fergesambandet Honningsvåg-Kåfjord.

I januar 1995 ble Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap omdannet til aksjeselskap. Finnmark Fylkeskommune eier 100 prosent av aksjene.

Museumsarbeid i Finnmark

Vegvesenets samlinger Langvasselid

Verneverdige utstyr og brakker vil bli samlet på Langvasselid ved gamle vegvokterboligen fra 1930-årene. Sør-Varanger kommune har fradrett cirka 11 da. til dette. Det er foretatt utbedringer på bygningssiden. Vegvokterboligen og de to uthusene er satt i slik stand at de ikke utsettes for skader fra vind og vær. Enhetsbrakka fra Berbekken på 35 m², med kjøkken, kokkerom og to soverom, er flyttet og satt opp på området. Brakka er fra perioden like etter krigen. Alt arbeide er gjort under faglige konsultasjoner med Sør-Varanger museum.

Restaurering av gammel veg ved Øksfjordbotn

Det er besluttet å restaurere en del av den gamle vegen mellom Tappeluft og Øksfjordbotn. Det er en strekning på ca 1,3 km som ikke er blitt ombygd siden den ble anlagt i perioden 1905-10.

Det er foretatt befarings og detaljplanlegging av arbeidet. Restaureringen vil i hovedsak bli fullført i 1995. Loppa kommune er igang med å utarbeide reguleringsplan for gammelvegen.

Registrering av gjenstander

Innsamlende gjenstander er for det meste samlet i magasin på Vegsletta i Vadsø. Det er satt i gang registrering, og til nå er det registrert 170 forskjellige gjenstander, hvilket kanskje

utgjør 30-40 prosent av det totale antall. Arbeidet blir muligens fullført i 1995.

Det er tidligere foretatt registrering av cirka 300 større gjenstander, det vil si brakker og større maskiner/utstyr.



Lars Harald Hefseth (l.v.) og Arne Nikolaisen har registrert gamle gjenstander for vegvesenet. Her viser de fram en gammel bilvekt. Foto: Steinar Sværre

Minneboka «De første grenseirene»

I oktober 1994 var det 50 år siden Øst-Finnmark ble frigjort som den første del av Norge. Under tilbakekrekingen av de tyske troppene ble store deler av fylket ødelagt, hus ble brent, bruer og vegger sprengt. For Statens vegvesen ble det en kaotisk tid. Det var ikke offentlige midler til å starte gjennoppbyggingen - og regjeringen var fortsatt i London.

For å markere frigjøringen og fortelle vår historie fra denne tiden, fra oktober 1944 til landet ble fritt i mai 1945, fikk vi skrevet ei bok om vegvesenets innsats.

Den har fått en strålende mottakelse. Det ble ikke gjennomført noen offisiell lansering av boka, men den ble gitt som gave til gjestene på den offisielle festmiddagen i Kirkenes 24. oktober, der Kong Harald og medlemmer av regjeringen var til stede. Vi har fått tilbakemelding på at dette ble satt stor pris på.

Mange har gitt uttrykk for glede og anerkjennelse over at en statsetat føler ansvar for å bevare egen og landsdelens historie. Vegdirektoratet støttet bokprosjektet økonomisk og Norsk Vegmuseum støttet positivt opp om arbeidet med boka.