Statens vegvesen
Finnmark

Statens vegvesen
Finnmark

ÅRSMELDING 1996

INNHOLD

Vegsjefen ser tilbake 3
Trafikksikkerhet 9
Administrasjon 11
Trafikkavdelingen 12
Utbyggingsavdelingen 14
Produksjonsavdelingen 19
HMS-tjenesten 21
Ferjedrift 22
Museumsarbeidet i Finnmark 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.
Forsidebilder: «Bil i snø» og «Nordkapp i midnattsol» (Bjørn Eriksen).
Opplag 600 stk.

VEGSJEFEN SER TILBAKE

Trafikksikkerhet

I 1996 var det 194 skadde og drepte på veiene i fylket. Dette er en oppgang på hele 15 % i forhold til året før da tallet var 164. 80 % av de skadde og drepte var i alvorlighetsgraden "lettere skadet".

Finnmark har et spredt ulykkesmønster, noe som gjør det vanskelig å vurdere hvor behovet for fysiske virkemidler er størst. I fylket har en derfor satset på generelle tiltak som vi av erfaring vet har en ulykkesreduserende effekt.

Sommerkampanjen "Bråstopp i midnattssol" rettet mot ungdommer (18-24 år) og utforkjøringsulykker ble avsluttet i 1996. Evalueringsrapporten konkluderte med at kampanjen ikke hadde den virkning man ønsket. Antall utforkjøringsulykker i Finnmark blant målgruppen til kampanjen har imidlertid gått ned. Dette er svært positivt.

1996 var det første virkeåret til konsultativt trafikksikkerhetsforum (et faglig forum for Utbyggings- og samferdselsstyret i trafikksikkerhetssaker). Det ble arrangert en trafikksikkerhetskonferanse i Kirkenes med deltakere fra Russland, Sverige, Finland og Norge. Hovedtemaene på konferansen var vegen, kjøretøyet, regelverket og trafikanten.

Framkommelighet

Vintervedlikeholdet la beslag på store deler av midlene til drift av riks-og fylkesvegnettet. Dette betyr at andre vedlikeholdsoppgaver, som dekkefornying, blir en salderingspost. De øvrige driftsrelaterte kostnadene gikk i hovedsak til vegutstyr og miljøtiltak, som innbefatter skiltvedlikehold, renhold, drift av rasteplasser, vegbelysning m.v.

Miljø og service

På grunn av det forholdsvis lave trafikkgrunnlaget i Finnmark er også støy- og forurensingsproblemene små. Arbeidet på dette feltet vil imidlertid fortsette.

Den publikumsrettede virksomheten ved vaktsentralen på Skaidi ble videreført fra året før, men nå med en 3-skiftsordning. Vaktsentralen befestet sin stilling som den eneste troverdige vegmeldingstjenesten i fylket.

Planlegging

I tillegg til selv å fremme vegutbyggingsrelaterte planer, deltar vegvesenet som fagmyndighet i andres fysiske planlegging. I enkelte større og sentrale arealplan- og utbyggingssaker medvirker vegvesenet aktivt i planarbeidet, i andre saker avgir vi uttalelse eller har en helt passiv rolle.

De gjeldende kommunale arealplanene er av høyst variabel kvalitet, og det er ikke uvanlig at kommunene innstiller på å innvilge dispensasjon fra disse. En del av disse dispensasjonssakene kommer til vegvesenet i form av avkjørsels- og/eller byggegrensesaker.

Statens vegvesen har service som et av sine hovedmål, noe vi forsøker å ivareta på best mulig måte gjennom publikumskontakt, saksbehandling og planprosess. Vi legger vekt på et nært samarbeid med andre offentlige etater. På dette området vil vi trekke fram Arealplanforum, et nyttig samarbeidsorgan hvor vegkontoret har en aktiv rolle.

Fastlandsforbindelsen til Magerøya

Arbeidet med Nordkapptunnelen har pågått hele året. Problematiske fjellforhold førte imidlertid til at arbeidet ikke nådde ønsket framdrift. Som følge av fjellforholdene må hele tunnelprofilen utstøpes.

Honningsvågtunnelen er med på å realisere vegvesenets visjon om å bringe Statens vegvesen i Norge sammen til en etat - "ett vesen". Deler av tunnelen drives som et sammarbeid mellom vegvesenet i Sogn og Fjordande, Nordland, Troms og Finnmark. Arbeidet med denne tunnelen har gått uten de store problemene.

Den 25. juli var det gjennomslag på den korte tunnelen mellom Ole Arntsavika og Studentervika.

Det var i 1996 oppstart av arbeidet med fundamentene for senkekassene til Kobbholet bru. Under ganske ekstreme forhold ble undervannsarbeidet gjennomført uten større uhell eller problemer.

Fatimaprosjektet hadde et forbruk på 220,4 millioner kroner.

Lærlinger

Vegvesenet hadde en målsetting på åtte lærlinger i 1996. Vi maktet ikke å oppfylle målet, og hadde
pr. 31. desember tre lærlinger. To i kontorfaget og en i anleggs- og maskinførerfaget.

Det har vært vanskelig å få søkere til lærlingeplasser innen bygg- og anleggsfaget.

Konklusjon

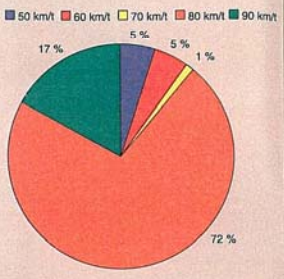
1996 var et aktivt år for Statens vegvesen Finnmark. Etaten har gått seg til etter omorganiseringen som ble gjennomført året før. Medarbeiderne i alle avdelingene gjorde et godt arbeid, og vi står godt rustet til å møte framtidige utfordringer som en mer konkurransedyktig bedrift.

Eirik Johnsen

Lengde i km på europa-, riks-,fylkes- og kommunale veger i Finnmark pr. 1 januar 1996, fordelt på kommune

Kommune	EV/RV lengde	FV lengde	KV lengde	Total lengde
2 VARDØ	36,861	26,690	119,300	182,851
3 VADSØ	62,364	8,903	28,895	100,162
4 HAMMERFEST	18,433	35,722	136,315	190,470
11 KAUTOKEINO	178,128	45,568	76,130	299,826
12 ALTA	214,384	100,754	200,135	515,273
14 LOPPA	31,095	45,167	25,600	101,862
15 HASVIK	17.700	21.389	33.500	72.589
17 KVALSUND	108,249	47,825	22,900	178,974
18 MÅSØY	63,217	20,134	53,660	137,011
19 NORDKAPP	66,430	38,930	34,900	140,260
20 PORSANGER	230,993	80,192	99,600	410,785
21 KARASJOK	172,301	19,445	92,100	283,846
22 LEBESBY	176,150	30,797	21,000	227,947
23 GAMVIK	30,945	47,964	14,700	93,609
24 BERLEVÅG	72,852	2,480	32,700	108,032
25 TANA	283,110	12,570	74,900	370,580
27 NESSEBY	84,341	7,292	33,290	124,923
28 BÅTSFJORD	26,375	15,990	80,400	122,765
30 SØR-VARANGER	245,665	40,360	152,300	438,325
Totalt antall km:	**2119,593**	**648,172**	**1332,325**	**4100,090**
SUM Europa, Riks- og Fylkesveger	**2767,765**			

Fartsgrensefordeling pr 1. januar 1996



Totaltrafikk ferjedrift 1996

I henhold til elektronisk billettering: *

Honningsvåg-Kåfjord	PBE	Biler	Kjøretøy	Personer	Passasjerer	Turer
1996	132 703	85 178	89 592	377 276	287 684	5 403
1995	139 438	89 615	95 538	445 222	349 684	5 627
95/96	-5 %	-5 %	-6,2 %	-15,3 %	-18 %	-4%

Øksjord-Hasvik	PBE	Biler	Kjøretøy	Personer	Passasjerer	Turer
1996	16 325	10 789	10 848	23 196	12 348	1 954
1995	14 821	9 903	9 972	22 276	12 304	2 319
95/96	+10 %	+9 %	+8,8 %	+4,1 %	0 %	-15,7 %

* Tallene for 1995 samsvarer ikke helt med tallene oppgitt i Årsmelding 95. Dette skyldes at det i Årsmelding 95 er oppgitt tall fra de manuelle tellinger som ble foretatt ved siden av elektronisk billettering inntil 01.01.96. Det har vist seg at disse tallene ikke samsvarer helt.

Forklaring/definisjoner:

PBE: Personbilenheter, dvs. alle biler er regnet om til personbiler
Biler: Personbiler, varebiler, lastebiler og busser (med og uten tilhenger)
Kjøretøy: Biler og motorsykler/mopeder
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)

Avlagte førerprøver i 1996

	Klasse A				1. fremstil. prøve kl. B				Klasse B				Klasse C			
	Teori		Kjøring		Teori		Kjøring		Teori		Kjøring		Teori		Kjøring	
Traf.stasj. i:	Ant. prø	Ant. str.	Ant. prø	Ant. str.	Ant. prø	Ant. str.	Ant. prø	Ant. str.	Ant. prø	Ant. str.	Ant. prø	Ant. str.	Ant. prø	Ant. str.	Ant. prø	
Alta	209	50	147	6	345	70	409	17	449	84	429	29				
Hammerfest	91	51	33	2	166	37	136	21	173	50	176	30	2			
Lakselv	112	50	80	18	35	4	34	4	216	63	228	85	19	8	14	6
Kirkenes	27	1	30	3					230	80	225	69	0	0	6	1
Kirkenes BMC*	39	28	18	0												
Vadsø	91	9	99	20	211	78	198	76	377	150	391	157	5	1	6	0
Vadsø BMC*	88	40	54	3												
Sum	**657**	**229**	**461**	**52**	**1102**	**189**	**777**	**118**	**1445**	**427**	**1449**	**370**	**26**	**9**	**26**	**7**

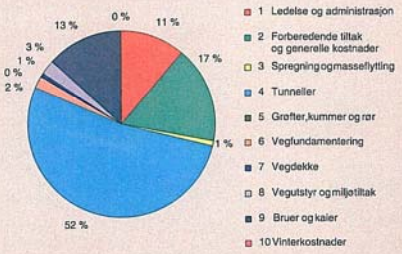
* BMC = Beltemotorsykkel

	Klasse D				Klasse CE				Klasse D2				Klasse T			
	Teori		Kjøring		Teori		Kjøring		Teori		Kjøring		Teori		Kjøring	
Traf.stasj. i:	Ant. str.	Ant. prø	Ant. prø	Ant. str.	Ant. prø	Ant.str.	Ant.prø.	Ant. str.	Ant.prø.	Ant.str.	Ant.prø.	Ant. str.	Ant.prø.	Ant.str.	Ant.prø.	Ant. str.y
Alta	1	0	4	0	110	41	65	12	39	12	26	0	107	30	60	3
Hammerfest					9	7			7	0	7	0				
Lakselv					145	82	83	28	16	3	14	1	10	2	17	7
Kirkenes	33	8	21	6	39	6	30	1	42	11	31	2	40	12	30	6
Vadsø					125	31	54	13	9	3	7	1	10	4	10	5
Sum	**34**	**8**	**25**	**6**	**428**		**232**	**54**	**113**	**29**	**85**	**4**	**167**	**48**	**117**	**21**

Kjøretøybestanden i Finnmark

Kommune	Pers.-bil	Buss	Kombi-bil	Vare-bil	Laste bil	Sum biler	Trak-tor	Motor-redskap	Mo-ped	Motor sykkel	Beltem.-sykkel	Til-henger	Sum kj.tøyer
Vardø	812	13	119	98	35	1077	27	2	78	27	276	444	1931
Vadsø	2086	46	312	340	116	2900	99	25	175	62	761	1225	5247
Hammerfest	2822	140	231	299	118	3610	47	12	68	50	960	1035	5782
Kautokeino	1012	27	152	173	132	1496	125	189	88	17	1142	805	3862
Alta	6015	134	461	828	254	7692	551	57	424	159	2296	4009	15188
Loppa	377	10	27	38	14	466	26	1	69	5	85	171	823
Hasvik	323	1	40	37	14	415	13	2	39	9	88	146	712
Kvalsund	398	12	23	41	24	498	49	7	26	8	194	212	994
Måsøy	408	4	35	28	10	485	17	0	31	12	170	228	943
Nordkapp	928	10	94	101	42	1175	11	5	50	16	224	303	1784
Porsanger	1555	22	157	179	107	2020	186	22	197	47	1086	1229	4787
Karasjok	933	21	94	133	153	1334	186	61	48	16	812	811	3268
Lebesby	408	7	46	37	15	513	48	2	78	0	185	241	1067
Gamvik	303	4	32	37	12	388	14	3	40	5	171	174	795
Berlevåg	284	7	41	44	13	389	8	5	56	8	193	227	886
Tana	1147	24	154	177	83	1585	322	36	120	24	654	1013	3754
Nesseby	361	10	35	58	14	478	58	8	66	6	246	248	1110
Båtsfjord	682	11	96	97	18	904	19	4	45	19	294	458	1743
Sør-Varanger	3491	85	427	445	136	4584	220	34	165	65	1585	2443	9096
Fylkessum	**24345**	**588**	**2576**	**3190**	**1310**	**32009**	**2026**	**475**	**1863**	**555**	**11422**	**15422**	**63772**

Anleggsdriften 1996 prosessfordeling avforbruk 253 millioner

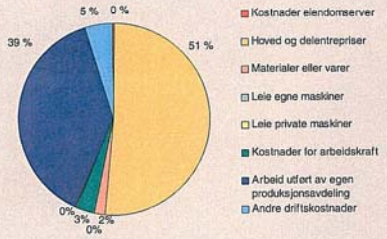


Hovedprosess

Ledelse og administrasjon	23.342.448,88
Forberedende tiltak og generelle kostnader	34.669.553,32
Spregning og masseflytting	1.604.433,21
Tunneller	108.730.921,71
Grøfter,kummer og rør	439.422,81
Vegfundamentering	3.907.480,80
Vegdekke	1.433.952,99
Vegutstyr og miljøtiltak	5.381.279,37
Bruer og kaier	27.428.220,00
Vinterkostnader	120.328,00
Sum	**207.058.041,91**

I tillegg kommer en post på ca 46 mill. kr som inneholder arbeid utført av produksjon og div. lønnskostnader. Hovedprosessen har dermed en totalsum på 253.071.200,00 kr.

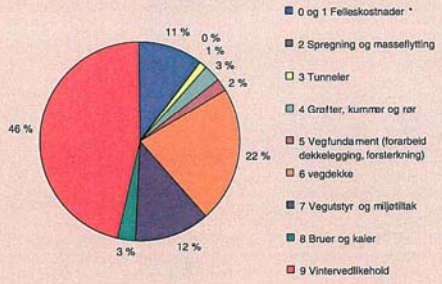
Anleggsdriften 1995 forbruk av 253 millioner



Kostnadsarter:

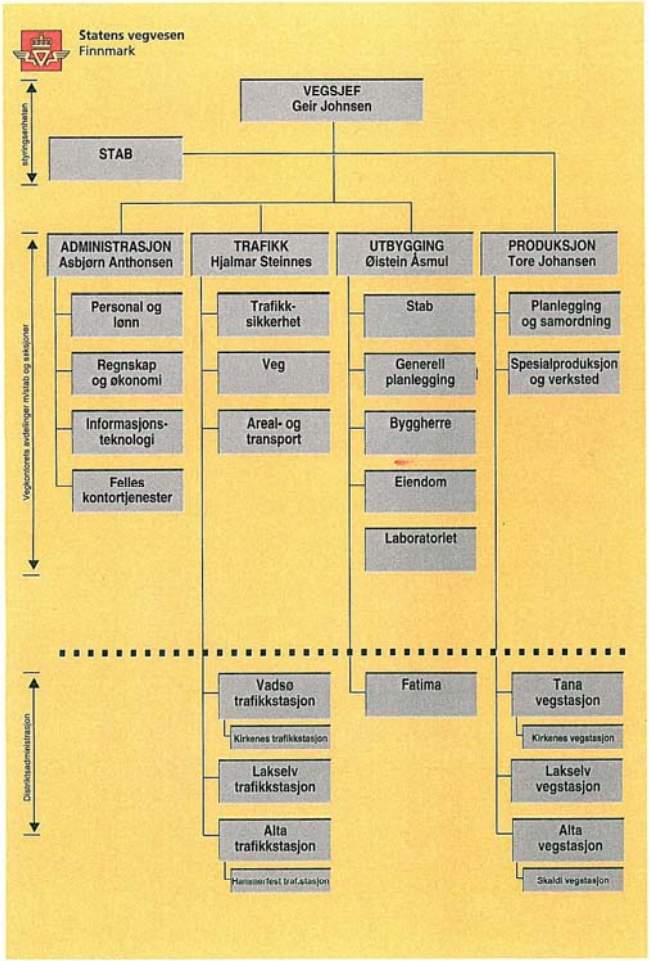
Kostnader eiendomserver	737.037,89
Hoved og delentrepriser	129.521.953,66
Materialer eller varer	4.039.577,00
Leie egne maskiner	34.673,75
Leie private maskiner	638.366,54
Kostnader for arbeidskraft	7.881.671,16
Arbeid utført av egen produksjonsavdeling	98.157.350,00
Andre driftskostnader	12.060.570,00
Sum	**253.071.200,00**

Vedlikeholdsdriften 1996 prosessfordelingen av forbrukt 162 millioner kroner



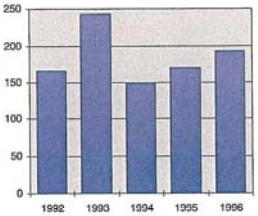
Hovedprosess:

	Mill kr	%
0 og 1 Felleskostnader *	17,3	11
2 Spregning og masseflytting	0	0
3 Tunneler	1,8	1
4 Grøfter, kummer og rør	4,1	2,5
5 Vegfundament (forarbeid dekkelegging, forsterkning)	4	2,5
6 vegdekke	35,4	22
7 Vegutstyr og miljøtiltak	19,9	12
8 Bruer og kaier	4,4	3
9 Vintervedlikehold	75,1	46
Sum:	**162**	**100**



TRAFIKKSIKKERHET

I 1996 var det 194 skadde og drepte i Finnmark, mot 164 i 1995. Dette er en økning på ca. 15 prosent. 80 prosent av antall skadde og drepte i 1996 var i alvorlighetsgraden "lettere skadet", noe som må sies å være positivt.



Antall skadde og drepte i Finnmark, 1992-1996

Mål og resultater

Finnmark har et spredt ulykkesmønster med få/ingen ulykkesbelastede punkter og strekninger, noe som gjør det vanskelig å vurdere hvor behovet er størst for fysiske virkemidler. I fylket har en derfor satset på generelle tiltak som vi av erfaring vet har en ulykkesreduserende effekt. I den forbindelse nevnes det at vegvesenet legger stor vekt på samarbeid med andre, for størst mulig samordnet innsats for å få redusert trafikkulykkene i fylket.

Reduksjon i antall skadde og drepte som følge av anlegg åpnet for trafikk og øvrige tiltak i regi av vegvesenet, var beregnet til 3.0 for 1996. Med bakgrunn i ulykkesdataene for fylket i 1996 har vi ikke kunne dokumentere noen effekt av de gjennomførte tiltakene. I 1996 har vi en ulykkesøkning i forhold til tidligere år. Med de forholdsvis lave ulykkestallene pr. år, kan vi ikke trekke noen konklusjoner hverken i den ene eller andre retning.

Målet for inneværende vegplanperiode (1994-1997) er at det i gjennomsnitt for hele perioden ikke skal være mer enn 180 skadde og drepte pr. år. I forhold til dette målet er resultatet for 1996 ikke tilfredsstillende.

Trafikksikkerhet

1996 var det første virkeåret til konsultativt trafikksikkerhetsforum (et faglig forum for Utbyggings- og samferdselsstyret i trafikksikkerhetssaker). Frem til april var en av hovedoppgavene å fungere som en arbeidsgruppe for planlegging av trafikksikkerhetskonferansen i Kirkenes, 18.-19. april. Ca. 50 deltagere fra Russland, Sverige, Finland og Norge deltok. Hovedtemaene på konferansen var vegen, kjøretøyet, regelverket og trafikanten. Etter konferansen ble det satt ned en gruppe med deltagere fra alle land. Gruppen skal jobbe videre med det som kom fram under konferansen. Ellers har forumet vært aktiv i de fleste trafikksikkerhetssakene i fylket gjennom hele året.

Statens vegvesen har engasjert seg sterkt i problemene som oppstår som følge av at 6-åringene skal ut på skolevegen fra høsten 1997 (REFORM '97). Blant annet er det som et prøveprosjekt kjøpt inn orange toppluer til alle 1. klassingene i Sør-Varanger kommune. Dersom luene blir brukt vil 6-åringene synes bedre i trafikken. Dersom dette har noe virkning på trafikkbildet i Sør-Varanger kan det bli aktuelt å foreslå at Utbyggings- og samferdselsstyret kjøper inn slike luer til alle 6-åringene i Finnmark til neste år. Videre ble det satt av en million kroner til bygging av nye busslommer i 1997 (bevilget i 1996) som følge av at vi stadig har fått tilbakemelding om at manglende busslommer for skolebarna i Finnmark er et problem. Kommunene i Finnmark ble bedt om å komme med tilbakemelding om hvor det burde bygges nye busslommer, p.g.a at vi ønsket å bruke deres lokalkunnskap om blant annet bosettingsmønster. Vi prioriterte ønskene og dersom alt går etter planen skal det til skolestart i 1997 stå ferdig 50 nye buss/ventelommer i Finnmark. Det er også utarbeidet et trafikkopplæringsprosjekt for 6-åringene. Dette er et opplegg som krever et samarbeid mellom politi, kjøreskole, skole, foreldre og busselskap. Prosjektet er ment som en opplæring omkring venting på buss og oppførsel under selve bussturen.

En annen viktig oppgave i år har vært kommunalt trafikksikkerhetsarbeid. I 1996 ble Alta-prosjektet formelt avsluttet. Evalueringsrapporten konkluderer med at målsettingen med prosjektet er nådd, nemlig å engasjere folk i trafikksikkerhetsarbeidet. Likevel er det svært viktig å fortsette dette arbeidet, slik at engasjementet holdes oppe. Videre har alle kommunene i Finnmark fått tilbud om en trafikksikkerhetssamling (16 av 19 kommuner har hatt besøk av Statens vegvesen og Trygg Trafikk). Responsen på disse samlingene har vært svært god, og dette kan være veien å gå for å få kommunene til å sette trafikksikkerhet på dagsordenen, samt å stimulere dem til å få utarbeidet kommunale trafikksikkerhetsplaner. Pr. i dag har vi fire kommunale trafikksikkerhetsplaner i Finnmark; Gamvik, Vadsø, Alta og Lebesby. Sør-Varanger er i gang med planarbeidet og flere kommuner er i startfasen. Dette er selvfølgelig svært positivt da et av målene i "Trafikksikkerhetsplan for Finnmark 1994-97" er at det innen planperiodens slutt skal være utarbeidet seks kommunale trafikksikkerhetsplaner. Det er også utarbeidet et forslag til mal for en kommunal trafikksikkerhetsplan. Dette for å gjøre arbeidet lettere for de kommuner som har begrensede ressurser. Denne malen skal vi i 1997 presentere for de kommunene som ønsker det.

Sommerkampanjen "Bråstopp i midnattssol" rettet mot ungdommer (18-24 år) og utforkjøringsulykker ble avsluttet i 1996. I forbindelse med kampanjen ble det utført "kontroller" på veiene av vegtrafikktilsynet (det tidligere biltilsynet) og politiet, der temaet ble diskutert. I følge evalueringsrapporten hadde ikke kampanjen den virkning man ønsket. Evalueringen er gjort av Polarfakta og omfatter kampanjen i alle tre fylkene (Nordland, Troms og Finnmark). Antall utforkjøringsulykker i Finnmark blant målgruppen til kampanjen har imidlertid gått ned. Dette er svært positivt.

Synstestavler ble satt opp fire plasser i fylket høsten -96. Her fra åpningsdagen på Bjørnnes utenfor Lakselv. (Foto: Alf Edv. Masternes)

Verkstedstilsyn

I Finnmark er det 61 kjøreverksteder som er underlagt godkjenningsordning i henhold til Lov om godkjenning av kjøretøyverksteder som styres av vegkontoret. Vi har 40 verksteder som er godkjent som kontrollorgan. Av disse verkstedene er det bare to som ikke har hatt tilsynsbesøk i 1996.

EØS-kontroller foretatt ved trafikkstasjonene i 1996:

Lette kjøretøy	1128	
Tunge kjøretøy	741	
Sum Finnmark	**1869**	**(40% markedsandel)**

Inntekt av EØS-kontrollene fordelt på trafikkstasjonene:

Vadsø trafikkstasjon	kr. 168.450,-
Alta trafikkstasjon	kr. 302.700,-
Kirkenes trafikkstasjon	kr. 153.600,-
Hammerfest trafikkstasjon	kr. 103.900,-
Lakselv trafikkstasjon	kr. 57.850,-
Sum Finnmark	**kr. 786.500,-**

Teknisk kjøretøykontroll

Ikke gebyrlagte kontroller:

Lette kjøretøy i hall	2469*
Lette kjøretøy ute	4465
Tunge kjøretøy ute	1652

*Av disse var 1989 kjøretøy innkalt mens 507 var forvaltningskontroller

Brukskontroll:

Kjøre- og hviletidskontroller på veg	1628
Kjøre- og hviletidskontroller i bedrift	1781
Brukskontroll for øvrig	2764

Publikumsservice

Ventetid førerprøvestedelser	8 minutter

ADMINISTRASJON

Ressursbruk

Over budsjettkapittel 1320 Administrasjon er det i 1996 brukt:

Lønn	32.47 mill. kr.
Varer og tjenester	9.28 mill. kr.
Store nyanskaffelser	0.19 mill. kr.
Museale tiltak	0.05 mill. kr.
Samlet forbruk	42.00 mill. kr.

Dette er samme forbruk som i 1995.

Personell

Samlet antall årsverk administrative stillinger (inkl. oppsynet og kontrollstaben ved FATIMA) var 191.

Antall årsverk i egen vegarbeidsdrift:

Administrative stillinger	191
Faste og engasjerte	239
Korttidsansatte	39
Totalt antall årsverk	**469**

Sammenliknet med 1995 (491) er dette en nedgang på 22 årsverk.

Erstatning utenfor kontraktsforhold

I 1996 ble det reist erstatningskrav mot Statens vegvesen Finnmark i 55 saker. I 29 saker er kravet avvist, mens erstatning er innrømmet i 21 saker. Til sammen er det i 1996 utbetalt kr. 439.074,-.

Statens vegvesen Finnmark har reist erstatningskrav mot andre i 24 saker. I 1 sak er kravet avvist, men det er innrømmet ansvar i 13 saker.

Til sammen har vi mottatt erstatning i 1996 med kr. 1.376.599,-.

Arkivtjenesten er en viktig servicefunksjon. Fra venstre Kristin Gunnari, Torunn G. Stock og Sissel Dragnes.

TRAFIKKAVDELINGEN

Drift og vedlikehold 1996

Økonomi

Riksveger

I 1996 ble det over kap. 1321, post 23 bevilget 184,5 mill. kr. Med overføring fra 1995 på 2,1 mill. kr, endring i bevilgning på 0,2 mill. kr og fradrag til fergedrifta på 20,7 mill. kr var det totalt til disposisjon 166,1 mill. kr for drift og vedlikehold av riksveger. Med et forbruk på 162 mill. kr gir dette et mindreforbruk på 4,1 mill. kr. Dette er mer enn vi hadde forutsatt, og har sin bakgrunn i en bedre førjulsvinter enn normalt og tilbakeholdt reserve.

Prosessfordelt fordeling av forbruket (162 mill kroner) fremgår av tabellen under.

Hovedprosess:	Mill kr	Prosentandel:
0 og 1 Felleskostnader *	17,3	11,0
2 Sprenging og masseflytting	0,0	0,0
3 Tunneler	1,8	1,0
4 Grøfter, kummer og rør	4,1	2,5
5 Vegfundament (forarbeid dekkelegging, forsterkning)	4,0	2,5
6 Vegdekke	35,4	22,0
7 Vegutstyr og miljøtiltak	19,9	12,0
8 Bruer og kaier	4,4	3,0
9 Vintervedlikehold	75,1	46,0
SUM:	**162,0**	**100,0**

*I hovedprosessene 0 og 1 inngår kun felleskostnadene for trafikkavdelinga, mens felleskostnadene for produksjonsavdelinga er innarbeidet i de andre hovedprosessene.

Fylkesveger

Til drift og vedlikehold av fylkesvegene var det 33,7 millioner kr til rådighet. Forbruket ble på 32, 9 millioner, altså et mindreforbruk på 0,8 mill. kr.

Nærmere omtale av forbruket på fylkesvegene fremkommer av avsnittene om drift og vedlikehold av vegnettet.

Drift av vegnettet

Det ble brukt 93,9 mill. kr til drift av riksvegene og 19,6 mill. kr til drift av fylkesvegene.

Vintervedlikeholdet utgjorde 75,1 mill. kr (80%) av utgiftene til drift av riksvegnettet. I dette inngår også den publikumsrettede virksomheten ved vaktsentralen på Skaidi. For fylkesvegene utgjorde vintervedlikeholdet tilsvarende 16,0 mill. kr (81,5%).

De øvrige driftsrelaterte kostnadene er i hovedsak ført på hovedprosess 07; Vegutstyr og miljøtiltak, som innbefatter skiltvedlikehold, renhold, drift av rasteplasser, vegbelysning m.v. Drift av gang- og sykkelvegene og tunnelene utgjorde henholdsvis 0,4 og 1,4 mill. kr.

Det meste av snøbrøytingen på riks- og fylkesvegene utføres av private kontraktører.

Den publikumsrettede virksomheten ved vaktsentralen på Skaidi ble videreført fra året før, men nå med 3-skiftsordning.

Vedlikehold av vegnettet

Av et samlet forbruk på 44,9 mill. kr til vedlikehold av riksvegene gikk 38,4 mill. kr til vegdekker og forarbeider. Hovedtyngden av forsterknings- og dekketiltakene ble utført på Rv 92, Rv 93 og Rv 885. Det ble brukt ca. 1,0 mill.kr til vedlikehold av gang- og sykkelvegene.

Av et forbruk på 8,0 mill. kr til vedlikehold av fylkesvegene ble 6,7 mill. kr brukt til dekker og forarbeider.

Tunnelene

Skarvbergtunnelen (Ev69) ble utstyrt med brannslokningsutstyr, nødtelefoner, førstehjelpsutstyr og avstandsskilt.

Dekkelegging

På eksisterende riksveger ble det utlagt 100 km med nye dekker og 60 km med oppretting/flatelapping. I forhold til 1995 har det vært en økning i lengde nye dekker på 72%. Denne økningen skyldes i hovedsak at en, ut fra målsettingen om bedre jevnhet på vegnettet, har måttet legge tynnere dekker for å nå over en større veglengde. Etter 1996-sesongen er vegdirektoratets krav til jevnhet oppfylt.

På fylkesvegene ble det utlagt 18 km med nye dekker og 15 km med oppretting og flatelapping. I forhold til 1995 var det en reduksjon i lengden på nye dekker med 71%. Reduksjonen skyldes at en i 1995 gjorde et løft for å få lagt fast dekke, hovedsaklig ottadekke, på tidligere grusveier.

Det ble totalt produsert og utlagt 42616 tonn asfaltmasse i egenregi. I entreprise 39503 tonn. Dette ga en fordeling mellom egenregi og entreprise på henholdsvis 52 og 48 prosent.

Produksjon/innkjøp av grus

Til drift/vedlikehold av eksisterende vegnett ble det i egenregi produsert 53900 m³, en reduksjon på 20% fra 1995. Forbruket av grus var på 67100 m³, d.v.s. en lagerreduksjon på 13200 m³.

I egenregi ble det produsert og levert på lager for 4,7 mill. kr. Det ble innkjøpt fra private leverandører for 0,6 mill. kr, hovedsaklig strøsand. Dette gir en fordeling mellom egenregi og private leverandører på henholdsvis 89 og 11 prosent.

Skilting

Det ble behandlet 38 søknader om serviceskilt. Av disse ble 6 avslått. For privat reklame ble det behandlet 11 søknader. 3 ble avslått.

Det ble videre behandlet 7 fartsgrensesaker på riksveger og 6 på fylkesveger. 5 og 3 av disse sakene kunne ikke imøtekommes. Av annen trafikkregulerende skilting ble det behandlet 10 saker på riksveg, 3 på kommunal veg og 2 på privat veg. Det ble her gitt et avslag på riksveg. 5 saker gjaldt annen skilting.

Det ble i alt gjort 16 skiltvedtak, og 73 skiltoppdrag ble sendt ut til trafikkstasjonene.

4 skiltplaner er laget i samarbeid med utbyggingsavdelingen.

Arealplanforvaltning

I tillegg til selv å fremme vegutbyggingsrelaterte planer, deltar vegvesenet som fagmyndighet i andres fysiske planlegging. I enkelte større og sentrale arealplan- og utbyggingssaker medvirker vegvesenet aktivt i planarbeidet, i andre saker avgir vi uttalelse ved forvarsel/høring, mens vi i noen saker har en helt passiv rolle.

Noen kommuner har relativt høy planfaglig kompetanse og god styring på arealbruken, mens andre kommuner har lavere planfaglig kompetanse i administrasjonen.

De gjeldende kommunale arealplanene er av høyst variabel kvalitet, og det er ikke uvanlig at kommunene innstiller på å innvilge dispensasjon fra disse. En del av disse dispensasjonssakene kommer til vegvesenet i form av avkjørsels- og/eller byggegrensesaker.

Det foreligger ingen samlet oversikt over hvor mange plan-, avkjørsels- og byggegrensesaker vegvesenet behandlet i 1996 eller tidligere år. Det er imidlertid grunn til å tro at antall byggegrensesaker kan ha økt noe i forhold til i 1995. Dette fordi veglovens generelle byggegrenser ble utvidet (1. juli 1996) fra 30 til 50 meter fra vegmidte for riksveger og fra 12 til 15 meter for fylkesveger.

Siden 1. juli har de enkeltstående avkjørsels- og byggegrensesakene som hovedregel vært behandlet på trafikkstasjonene. Unntaket fra denne hovedregelen utgjøres av saker i enkelte geografisk spesifiserte unntaksområder, samt ved behandling av klagesaker. Disse "unntaksskasene", samt plansakene, behandles ved vegkontoret.

Behandling av plan-, avkjørsels- og byggegrensesaker krever både vegteknisk, trafikkteknisk og planfaglig kompetanse. Det kreves også en viss juridisk kompetanse.

Vintervedlikeholdet utgjorde en stor del av utgiftene til drift av riksvegnettet. *(Foto Ken I. Friskila)*

UTBYGGINGSAVDELINGEN

Organisasjon og bemanning

Utbyggingsavdelingen er organisert som følgende:

- Utbyggingssjef
- Stab: 3 fast ansatte
- Planseksjon: 12 fast ansatte
- Byggherreseksjonen: 7 fast ansatte
- Eiendomsseksjonen: 5 fast ansatte og 1 på engasjement
- Laboratorieseksjonen: 8 fast ansatte
- Patima , er organisert som eget prosjekt med prosjektleder og stab som er stasjonert i Honningsvåg

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 planprosess. Vi legger vekt på et nært samarbeid med andre offentlige etater. På dette området vil vi trekke fram Arealplanforum, et nyttig samarbeidsorgan hvor vegkontoret har en aktiv rolle.

Planseksjonen

Alle arealplaner utarbeides etter plan- og bygningsloven, noe som medfører et tett samarbeid med kommuner, andre offentlige etater og publikum. Vi vektlegger utarbeidelsen av lett forståelige og gode plandokumenter. I tillegg til informasjon, folkemøter og lignende, skal selve planmaterialet være med på å øke medvirkningen i planprosessen. Det ble spesielt arbeidet for å bedre samarbeidet med fylkesmannens miljøvernavdeling. Dette skjedde gjennom felles kurs, løpende plansamarbeid og deltakelse i miljørevisjon.

Plansituasjonen

Som en følge av minimale planreserver og en anstrengt bemanningssituasjon sliter vi fortsatt med manglende oversikts- og reguleringsplandekning. Det samme gjelder byggeplaner.

Meldinger

I samarbeid med Luftsfartsverket ble det utarbeidet en felles melding for bygging av ny flyplass med tilførselsveg i Båtsfjord kommune. Vegvesenets bidrag til meldingen inngikk dessuten i den kommunale kommunedelplanen for Båtsfjorddalen med en temadel angående selve veganlegget. Fv 331 veg til Båtsfjord nye flyplass.

Kommunedelplaner

Følgende kommunedelplaner ble vedtatt i 1996:

- E6 Sandelv - Saltviknes
- E6 Jansnes - Halselv
- Rv 98 Skittenelv - Sudielv
- Rv 888 Bekkarfjord - Hopseidet

Reguleringsplaner og byggeplaner:

En hel rekke reguleringsplaner ble utarbeidet. En god del av disse ble også brakt fram til godkjenning.

Byggherreseksjonen hadde hele året liten kapasitet til å lage byggeplaner. Følgen ble at planseksjonen bisto i utarbeidelsen av byggeplaner for følgende prosjekt:

Vedtatte reguleringsplaner

- E6/Rv 98/Rv 892 Lakselv; G/S-veg og rundkjøring
- Rv 92 Lahppujavri rasteplass
- Rv 93 Aidejavri rasteplass
- Rv 93 Gabbasuolojavri rasteplass
- Rv 98 Nesseby tettsted, G/S-veg
- Fv 1 x Rv 93 (Øvre Masi) - Heavvogurra (inkl. byggeplan)

I tillegg ble det arbeidet med planer for;

- E6 Kvenvikelv - Saltviknes (reguleringsplan)
- E6 Kirkevegen - Granshagen (reguleringsplan)
- E6 Nipivatn rasteplass (reguleringsplan og byggeplan)
- E6 Hatter rasteplass (reguleringsplan og byggeplan)
- E69 Veidnes - Storbukt (byggeplan)
- Rv 92 Liidnebeachangsolbba rasteplass (reguleringsplan og byggeplan)
- Rv 92 Lahppujavri rasteplass (byggeplan)
- Rv 93 Aidejavri rasteplass (byggeplan)
- Rv 93 Gabbasuolojavri rasteplass (byggeplan)
- Rv 93 Niitujavrit rasteplass (byggeplan)
- Rv 94 Kvalsund bru nord - Falkeredebukta (Stallogargoflågan) (reguleringsplan)
- Rv 94 Kargenes rasteplass (reguleringsplan)
- Rv 888 Reinoksevann - Smielvdal (reguleringsplan)
- Rv 891 Strømmen - Neptunelva (reguleringsplan)
- Fv 331 veg til Båtsfjord nye flyplass (reguleringsplan)

Vegvesenet har sterke interesser i kommunal planlegging. For å få fortgang i dette arbeidet utarbeidet planseksjonen i 1996 byggeplaner som et grunnlag/bidrag til kommunale reguleringsplaner for følgende:

- E6 Bukta - E6/Havnevegen/Fv12
- Rv 94 Hammerfest sentrum
- Rv 98 Midtbyen i Vadsø
- Rv 894 Kjøllefjord tettsted
- Fv 13 Granshagen x B.Wirkolasveg/Løkkevegen

Byggherreseksjonen

Utførte anlegg

E 6 Troms grense - Storsandnes
Nedlegging av massetak, dekkelegging og skråningsarbeider.
Forbruk: 3,7 mill. kr.

E 69 Natosvingenv - Skarsvåg x Gressetablering.
Forbruk: 1,2 mill. kr.

Rv 93 Alta - Salkobekken
Nydyrkingsarbeider i forbindelse med jordskifte.
Forbruk: 1,4 mill. kr.

E 6 G/s-veg i Lakselv
Ferdigstilt 1,4 km g/s-veg.
Forbruk: 3,3 mill. kr.

Rv 98 G/s-veg i Nesseby
Ferdigstilt 0,7 km g/s-veg.
Forbruk: 2,4 mill. kr.

Rv 885 G/s-veg i Bjørnevatn
Ferdigstilt 0,4 km g/s-veg og 250 meter omlegging av riksvegen i forbindelse med bygging av g/s-vegen.

E 6 Kryss Olderfjord
Kryss utbedret.
Forbruk: 0,3 mill. kr.

E 6 Solheimsvegen i Kirkenes.
Bygging av 900 meter fortau inkl. gatelys.
Forbruk: 1,9 mill. kr.

E 69 Skarvbergtunnelen
Strosset ut ca. 0,5 km tunnel (høyde 4,11 meter og bredde 6,40 meter). Lagt nytt slitelag, installert vifter, lysskilting og sikkerhetsutstyr (nødskap og nødtelefoner).
Forbruk: 9,2 mill. kr

Rv 890 Normanset
Erosjonssikring (betongstøttemur) mot sjøskader.
Forbruk: 2,4 mill. kr.

Rv 93 Eiby rasteplass
Rasteplass m/toalett ferdigstilt.
Forbruk: 0,9 mill. kr.

Veglys: Montert veglys på mindre vegstrekninger (inkl. g/s-veger) for 2,8 mill. kr.

Fv 1 Mazè
Anleggsarbeider i forbindelse med utbedring av fylkesvegen.
Forbruk: 1,6 mill. kr.

Fv 102 Sørvær rassikring
Montering av snøskjermer.
Forbruk: 1,7 mill. kr.

Fv 158 Gunnarnes FK
Utbedring av ferjekai.
Forbruk: 1,8 mill. kr.

Fatima

Arbeidet med fastlandsforbindelsen til Magerøya ble gjennomført med full tyngde.

På alle parseller og avdelinger skred arbeidet jevnt fram, og prosjektet hadde et forbruk på 220,4 millioner kroner. I de mest hektiske sommer- og høstmånedene var det rundt 220 personer tilknyttet Fatimaprosjektet.

Nordkapptunnelen

Siden starten sommeren 1995 er det pr. 31. desember 1996 drevet 4400 av i alt 6797 meter. Framdriftsplanen som ble utarbeidet før oppstart hadde lagt opp til gjennomslag i desember. Dette holdt ikke stikk på grunn av vanskeligere fjellforhold utpå høsten. På begge sider er det valgt å sikre med full utstøping.

Produksjonen i 1996:

Stuff Vesterpollen: revet 1953 m, totalt drevet 3572 m.
Stuff Veidnes: Drevet 722 m, totalt drevet 828 m.
Totalt forbruk 1996: 83,9 millioner.

Honningsvågtunnelen

Tunneldriving i egenregi startet opp i januar 1996 i Kobbholl. Arbeidene utføres som et samarbeid mellom fylkene Sogn og Fjordane, Nordland, Troms og Finnmark. Avtalen som er inngått med produksjonsavdelingen omfatter driving av 2530 meter tunnel, samt kompletteringsarbeid i hele tunnelen. Kostnadene er kalkulert til 75,2 mill. kr.

I januar ble anbud på driving av Honningsvågtunnelen fra Alfbaklia sendt ut. Det kom inn 7 anbud. Anbudene varierte mellom 38,9 og 53,6 millioner kroner (inkl. tunnel Studentervika - Ole Arntsavika). Anbudet omfatter driving av 1870 av den 4400 meter lange tunnelen.

Laveste anbyder, MIKA AS, fikk sitt anbud antatt og startet opp arbeidene i juni. Første tunnelsalve ble sprengt 20. juli.

På begge stuffer er det observert sleppematerialer med svelle-egenskaper, og dette har medført større sikringsbehov enn forutsatt.

Framdriften har gått noe seinere enn planlagt på begge stuffer. Pr. 31.desember var det drevet 1970 og 870 meter fra henholdsvis Kobbholl og Alfbaklia.

Totalt forbruk 1996: 58,6 mill. kr.

Tunnel Studentervika - Ole Arntsavika

Den 150 meter lange tunnelen inngår i anbudet for Honningsvågtunnelen. Tunneldrivingen foregikk fra 7. juni til 31. juli.

Fjellforholdene har krevd sprengning med tildels reduserte salver. Sikringsnivået er relativt høyt.

Vann- og frostsikring (ekskl. brannsikring) er utført.

Framdriften er noe etter planene.

Totalt forbruk 1996: 4,7 mill. kr.

Kobbholet bru

Selmer ASA hadde det laveste anbudet (ca. 98 mill. kr.) for arbeidet med Kobbholet bru. Høyeste anbud var på 123,5 mill.

Etter inngåelse av kontrakt ble ferdigstillelsen utsatt fra 15. desember 1997 til 15. oktober 1998. Forlenget byggetid gjør at Selmer ASA ikke trenger å arbeide på brustedet i vintermånedene.

Arbeidet kom igang i juni og ble avsluttet i månedsskiftet november/desember.

Målet var å få ferdig mudring, sprengning, utlasting, og å etablere avrettingstøp for å sette senkekassene på. Dette ble oppnådd selv med større mudringsmasser enn planlagt og vanskelige fjellforhold. I tillegg støpte Selmer ASA fundament og veggskiver i landkar akse 8. Underveis har entreprenøren også arbeidet med alternative fundamenteringsløsninger og alternativ produksjonsmåte/sted for senkekassene. Etter å ha vurdert flere alternativ er det besluttet at alt, bortsett fra stålkassen, skal produseres på og ved brustedet.

I akse 1 har tunnelentreprenøren Veidekke ASA lagt ut landkarfylling til kote ca. 4,0 med masser fra Nordkapptunnelen.

Selmer ASA hadde i perioden opptil 37 ansatte tilknyttet anlegget.

Forbrukt totalt 1996: 33,3 mill kr.

Vegbygging i dagen

Kåfjord-Vesterpollen: På parsellen ble det kjørt ut 20700 m³ forsterkningslag, og pusset 68200 m² skråning.

En del stikkrenner ble forlenget, tilsammen 14 lm.

Vegarbeidet mellom Honningsvågtunnelens åpning i Kobbhola og fram til sammenbrytning av dagens E 69 har blitt mer omfattende enn planlagt. Området som Stein Pettersen, Arvid Johansen og Gunnar Kristensen arbeider i har bydd på mange overraskelser da graving og omleggingen startet. (Foto: Bernt-Aksel Jensen)

Veidekke ASA påbegynte legging av kulvert i Vesterpollen. Ferdigstillelse av denne vil skje våren 1997, før vårflommen.

Forbrukt 1996: 5.1 mill. kr.

Veidnes-Alfbaklia: På denne parsellen ble det sprengt ut 20019 m³ fjell, og transportert 32969 m³ i linja.

I tillegg er det kjørt ut 89980 m³ jord og 15000 m³ tunnelmasser i veglinja.

Det ble lagt 394 lm stikkrenner av forskjellige dimensjoner. Det ble produsert og mellomlagret 26043 m³ pukk og grus. Hyttene som sto i veien for vegbyggingen ble fjernet. For å sikre vegfyllingen mot utglidning ble det foretatt sprengninger i sjøen i Sarnespollen.

Forbrukt 1996: 14.0 mill. kr.

Kobbholler-Storbukt: På denne parsellen ble det sprengt 27280 m³ fjell i 1996. Mesteparten av dette er kjørt til Førstevann, og til deponi på Nordmannset. Samtidig er det kjørt ut 7554 m³ jord til gammel fotballbane i Vannverksvegen og 37377 m³ til Førstevann og Nordmannset. Det er mellomlagret 6095 m³ pukk, og 3142 m³ grus på parsellen.

I tillegg er det utført omfattende omleggingar av vann/avløp, høyspentkabler og telekabler. Tirpitz-huset og aggregatet, med tilhørende dieseltank, er fjernet og flyttet til fergeleiet, hvor det er satt opp igjen i samme stand som før flyttingen. En gammel sildoljetank er også fjernet.

Forbrukt 1996: 11.7 mill. kr.

Totalt forbrukt siden anleggsstart: 34.777 mill. kr.

Eiendomsseksjonen

Kartlegging/Geovekstsamarbeid

I 1996 var vegvesenet ansvarlig for følgende prosjekt:

- *Olderfjord - Kolvikvatn / Lakselv sentrum / Skogenvarre, ca 23588 daa.*
  Porsanger kommune, Repvåg og Loustejok kraftlag, Statens kartverk, Telenor og Fylkesmannenes Landbruksavdeling er samarbeidspartier i prosjektet.
- *Salkobekken -Nallevarremoen, ca. 7128 daa.*
  Alta kommune, Alta kraftlag, Telenor, Statens kartverk og Fylkesmannens Landbruksavdeling er samarbeidspartnere i prosjektet.
- *Båtsfjord nye flyplass / g/s-veg Strømmen - Neptunelva, ca. 3845 daa.*
  Luftfartsverket, Varanger kraft og Telenor er samarbeidspartnere i prosjektet.

Geovekstprosjektet Salkobekken - Nallevarremoen ga en økning på 3592 daa utover vegvesenets behov. Vegvesenets kartbehov på 3536 daa hadde kostet ca. kr. 158.000, imidlertid ble vegvesents andel av totalt 7128 daa i Geovekst-prosjektet ca. kr. 75.255 inkludert egne arbeidstimer, reisekostnader etc. Geovekstsamarbeid forplikter oss også til deltakelse i prosjekter der vegvesenets behov for kart er små. Vi får imidlertid mye mer kart for pengene enn tidligere ved Geovekstsamarbeid.

Vegvesenet var i 1996 også med i Geovekstprosjekter der andre etater hadde prosjektansvaret:

- Karasjok sentrum, detaljkartlegging
- Havøysund sentrum, detaljkartlegging
- Hammerfest sentrum, detaljkartlegging
- Vadsø sentrum, digitalisering og ajourføring av økonomisk kartverk
- Tana (deler av kommunen), digitalisering og ajourføring av økonomisk kartverk

De totale kartleggingsutgiftene for etaten i 1996 var kr 517 385. Påløpte kartleggingskostnader fra fjorårets kartbestilling er da inkludert.

Geodata/kartforvaltning

Arbeidsoppgavene innen fagområde kart- og geodata har de senere åra hatt en stor økning. Bruken av digitale kartdata i etaten øker og Geovekstsamarbeid gjør at kanskje 3-4 ganger så store mengder av digitale kartdata må forvaltes. Seksjonen har ikke fått tilført mer ressurser, og får ikke ivaretatt alle oppgaver i den grad vi ønsker. Dyre konsulentutgifter, nedprioriteringer og lengre saksbehandling blir konsekvensene.

Geodatagruppa ble opprettet i begynnelsen av året med representanter fra ulike fagområder, seksjoner og avdelinger. Ledelsen av gruppa ble tillagt eiendomsseksjonen. Under omorganiseringen ble det diskutert hvorvidt fagområdene Geodata, Vegdatabanken og DAK skulle sammenslåes til en egen seksjon. Konklusjonen så langt har imidlertid vært at den vanlige strukturen med ulike fagområder på ulike seksjoner er best, forutsatt et godt samarbeid på tvers av avdelings- og seksjonsgrenser. Geodatagruppas funksjon er her et viktig element.

På dagen ett år etter at "Nordlandsskiftet" ankom Honningsvåg, fyrte de av salven som markerte 2000 meters inndrift på Honningsvågtunnelen. her den glade tunnelgjengen inne i fjellet, fra venstre: Jostein Fjøsne, Olaf Hjelvik, Bjarne Årevik og ragnar Øhlund. Foran, Stål Pedersen og Nils Ottar Pedersen. (Foto Bernt-Aksel Jensen)

For å forvalte kartdataene på best mulig måte har vi i år tatt i bruk databaseadministratoren. Denne tilrettelegger og styr sammen kartdata for brukerne. Kartdata for kommunene Båtsfjord, Kvalsund og Hammerfest ligger nå klare til bruk.

Oppmåling

Eiendomsseksjonen har satt ut og målt eiendomsgrenser på følgende riks- og fylkesveger:

Rv 94 Repparfjord -Fægfjord
Ev 6 Eidsnes - Storsandnes
Rv 98 Børselv - Ailigasjokka
Rv 888 Ifjord - Lebesby
Rv 885 Brattli - Svanvik
Rv 886 Elvenes

Grunnlagsmålinger

Ev 69 Honningsvågtunnellen, GPS-målinger (Satelittmåling).
Rv 885 Bjørnevatn, polygondrag.
Ev 6 Solhcimslia, polygondrag.
Rv 93 Aidejavri rasteplass, etablering av grunnlagspunkt.
Rv 92 Lahponjavri rasteplass, etablering av grunnlagspunkt.
Rv 92 Liidnebeahccanguolbba rasteplass, etablering av grunnlagspunkt.
Rv 93 Eibydalen rasteplass, dette oppdraget ble satt bort til "Finnmark kart og oppmåling", pga. mangel på kapasitet ved seksjonen.

Euref-89 / Nytt stamnett

Nytt grunnlagsnett, Euref-89, skal etableres og måles for hele landet. Det nye nettet skal erstatte det gamle NGO-nettet fra 1954-57. Det nye grunnlagsnettet (kalt stamnettet) består av satelittmålte punkter.

I 1996 ble det nye stamnettet etablert i Finnmark. Statens kartverk er prosjektansvarlig for innføringen og etableringen av det nye stamnettet som er etablert som et Geovekstsamarbeid mellom kartverket, kommunene og vegvesenet.

Eiendomsseksjonen deltok med 2 personer under stamnettmålingen som ble utført ved GPS-målinger. Tilsammen brukte vi 279 timer på prosjektet med et samlet forbruk på ca 125.000 kr. Gevinster av prosjektet forventes i årene som kommer når fortettingen av stamnettet utføres av kommunene.

Grunnerverv

Erverv av grunn og rettigheter til bygging og drift av riks- og fylkesveger skjer hovedsaklig gjennom minnelige forhandlinger. I 1996 ble det inngått 87 kjøpekontrakter og det ble utbetalt ca. 600 000 kr i erstatning.

For breddeutvidelse av E6 og ny kryssløsning for Rv 93 i Bossekop (Alta) ble det avholdt samlet skjønn.

Vegjordskifte på RV 93 NNS - Salkobekken ble avsluttet ved overjordskifte våren 1996.

Tilsammen har vi bruk 360 000 kr på skjønn, jordskifte og grensegangsaker.

Advokatutgifter beløper seg til 77 850 kr.

Laboratorieseksjonen

Funksjon

Hovedfunksjonen for laboratorieseksjonen er å bistå myndighetsiden i å skaffe grunnlag for beslutninger av tekniske løsninger. Laboratorieseksjonen har oppgaver innen vegvesenets egenproduksjon og på byggherresiden. I begge tilfellene er laboratoriet rådgiver, med kan i enkelte tilfeller få delegert myndighet til å opptre som byggherrens representant i visse kontrollfunksjoner.

Arbeidsoppgaver

- Geoteknikk og grunnundersøkelser
- Ingeniørgeologiske vurderinger
- Geologisk kartlegging og undersøkelser av grusforekomster
- Vegteknologi og materialteknologi
- Teknisk kvalitetssikring innen grus -, geometri- betong- og asfaltkontroll
- Kontroll av knuserproduksjonen (egenregi og eksterne produsenter)
- Oppfølging og revisjon av kontrollopplegg. Rutiner, prosedyrer og retningslinjer
- Snøskred- og steinsprangregistrering samt utarbeidelse av tiltak
- Utredninger i.f.m skader på privat eiendom

Utførte oppdrag fordelt over fagområder

Fagområde	Antall
Geoteknikk	12
Kontroll av knuserproduksjon	25
Teknisk kvalitetskontroll	28
Snøskred/snøskredregistrering	4
Materialundersøkelser, grustak	5
Rystelsesmålinger, grunnmur	3
Steinsprang/ rassikring	5
Vegteknologi	3
Geologisk kartlegging	6
Sum oppdrag	**91**

I tillegg er det utført oppdrag for kommunene Vadsø, Nesseby og Tana samt for Luftfartsverket og Forsvarets bygningstjeneste.

Bemanning

Ved seksjonen er det ansatt 8 personer

- 3 ingeniører
- 2 oppsynsmenn (1 i permisjon)
- 1 tegner med ansvar for arkiv
- 1 grunnborer
- 2 laboranter asfalt og løsmasser

Kvalitetssikring - generelt

Teknisk kvalitetssikring: Hensikten med kvalitetssikring er å forebygge feil og avvik. Laboratorieseksjonen har i den sammenheng arbeidet spesielt med retningslinjene i vegnormalen, prosedyrer og rutiner. En har sett viktigheten av at de som utfører kontrollarbeidet i felten kjenner til alle krav i vegnormalen og rutinene ved kontrollarbeid.

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. Dette sikrer at en kan foreta rask endring av grunnundersøkelsene

Kvalitetssikring - laboratorium: Gjennom jevnlig oppfølging og kursing sikres kvaliteten på analysearbeidene.

Kvalitetssikring - HMS: Årlige vernerunder for grunnboring. Årlig oppfølging av innerklima og arbeidsstilling fra bedriftshelsetjenesten.

Utførte kontrolloppdrag i felten

Laboratorieseksjonen har vært noe engasjert i.f.m. kontrollarbeid av asfaltentreprise med prøvetaking i felten og analyse av bindemiddel og kornkurve. Det som er utført av kontrollarbeid på egenregien for produksjonsavdelingen er kun kalibrering av bindemiddelmåler. Det er ikke utført prøvetaking av asfaltarbeider i egenregi. For utbyggingsavdelingen er det i tillegg til asfaltkontrollen utført geometrisk- og materialkontroll.

Registrerte avvik - generelt

Asfaltentreprise: Dekkelegging Ab 11. Utført av Veidekke: Noe lav leggetemperatur. Tatt for få prøver. Ujevn dekketykkelse.

Dekkelegging Ma 11. Utført av Veidekke: Ikke utført asfaltprøver for to av prosjektene. For lavt bindemiddelinnhold for to av prosjektene. En av prosjektene hadde for lav leggetemperatur.

For høyt finstoffinnhold for to av prosjektene. Manglende utførte geometriske målinger for g-/s vegene.

Dekkelegging Ma 16. Utført av Veidekke: For begge prosjektene er bindemiddelinnhold for lavt. For tilslaget er bare ca. 40 % innenfor kravet.

Dekkelegging Ska 16. Utført av Veidekke. For det ene prosjektet var bindemiddelinnholdet for lavt. Ikke utført hulromsmålinger.

Egenregi: Dekkelegging Ma 11 og Ma 16. : Ikke tatt masseprøver under utlegging. Prøver tatt i.f.m. kalibrering av bindemiddelmåler viser for høyt innhold av finstoff i tilslaget. Noe lavt bindemiddelinnhold for Ma 16

Dekkelegging Ma 22.: Ikke tatt prøver under utlegging. Prøver tatt i.f.m. kalibreringen viser at alle tilslagskurvene er utenfor kravet.

Bærelag. Der hvor dekke ble lagt direkte på eksisterende bærelag var disse antagelig telefarlig. Som f.eks i Skarbergtunnelen. Manglende kontroll på masser kjøpt av eksterne grusprodusenter.

Resultat av knuserproduksjonen

Innenfor kravene har egen produksjon vært 88 %, mens det ikke er utført kontroll av private grusleveranser (entreprise).

Utførte grunnboringsoppdrag

- Fatima. Veines - Alfbaklia, Alfbaklia - Kobbholet og Pollvannet
- Sandnes vegstasjon
- Bjørnevatn gang- og sykkelveg
- Båtsfjord flyplass
- Garrajok grustak
- Øksfjord ferjeleie
- Talvik - Melsvik
- Vadsø kommune

Laboratoriekostnader og fordeling

Lønn, overtid og reise for 8 ansatte	kr.	2 365 150,-
Indirekte utgifter til drift av seksjonen	kr.	398 950,-
Sum utgifter for seksjonen	kr.	2 764 100,-
Utgifter som dekkes inn over oppdragene	kr.	1 815 100,-

Fordeling av utgiftene på avdelingene

Trafikk:	kr 720 280.-	40 %
Utbygging	kr 699 200.-	38 %
Produksjon	kr 220 620.-	12 %
Reising saksbehandl	kr 145 000.-	8 %
Eksterne oppdrag	kr 30 000.-	2 %

Samarbeid med andre fylker

Laboratorieseksjonen har over flere år hatt et aktivt og forpliktende faglig samarbeid med Troms og Nordland vegvesen. Utenom den faglige utveklingen samarbeider vi med Troms om utnytte den ledige kapasiteten på grunnboringsriggen.

PRODUKSJONSAVDELINGEN

Resultat for de viktigste produksjonsområdene

Anlegg

FATIMA - Vegbygging: Planlagt utført og virkelig utført var stort sett i samsvar. Dårlig plangrunnlag har resultert i mange og store endringer av drifta undervegs. Endringer av plantall i Økosys har vist seg svært vanskelig, og resultert i vanskelig økonmioppfølging.

FATIMA - Honningsvågtunnelen: Fremdrift ca 10 uker etter planlagt pga hardt fjell og økning av mengder mht arbeidssikring.

E 69 - Skarvbergtunnelen: Omfattende utbedring til 2 felt m/full høyde, strossing, sikringsarbeider, skilting, maling og montering av nødtelefoner.

Drift/vedlikehold

Finnmark har stort sett hatt 100% egenregi på driftsiden, hovedoppgave vintervedlikehold.

Tidligere års driftsopplegg er stort sett fulgt. Brøyting av de siste års "enfeltsveger/ sommerveger", Nordkyn og Havøysund, har lagt beslag på en stor del av ressursene sammenlignet med andre roder.

På vedlikeholdssiden har det vært dårlig utnyttelse av tidligere innkjøpt utstyr for lapping av faste dekker.

Materialproduksjon

I 1996 produserte vårt høymobile knuseverk 54 000 m³ grus; dette tilsvarer ca 50% av årskapasitet. Årets markedsandel var 100%. I tillegg har et innleid verk på FATIMA produsert ca 85 000 m³ pukk av tunnelmasser fra landtunnelen i Honningsvåg. Dette er et samarbeidsprosjekt med vegvesenet i Sogn og Fjordane, og massene er utelukkende levert til anlegget. Begge knuseverkene er bemannet med egne mannskaper, og egne maskiner er benyttet til mating og lasting. Resultat mht kvalitet, leveringstider og enhetspriser var god.

Dekkeproduksjon

Det ble produsert ca 43 000 tonn mykasfalt på eget verk, noe som tilsvarer 2/3 utnyttelse av verkets produksjonskapasitet. Dette er identisk med vår markedsandel av total dekkefornyelse.

Bruer

2 mindre bruer er bygd (Kiberg og Masjok), og Gunnarnes fergekai er utbedret. Alle tre prosjektene i egenregi. Utfordringen fremover ligger i å konkurrere om oppdrag i bygging og vedlikehold av mindre bruer.

Vegoppmerking

Overgang til nytt merkesystem (sentrisk linje) medførte at merking av midtlinje ble sterkt redusert. Det ble lagt 1 300 km faktisk malt stripe til en kostnad av kr 1,88 pr meter som igjen gir en utnyttelse på ca 50% på merkeutstyret. På grunn av nytt merkesystem må sesongen betraktes som spesiell, da vi tidligere har hatt tilnærmet 100% utnyttelse. Vår markedsandel er 100%.

(Foto: Bernt-Aksel Jensen)

Driftsbygninger

Det er utarbeidet forprosjekt for samlokalisering av Trafikk- og Produksjonsavdelingen i Kirkenes-området. Dette innebærer forslag om ombygging av Kirkenes vegstasjon til Kirkenes veg- og trafikkstasjon med beliggenhet på nåværende eiendom på Sandnes.
I Lakselv er det startet opp et forprosjekt med formål samlokalisering av trafikk- og produksjonsavdelingen.

Resultat for interne funksjoner

Verksteddrift

Verkstedtimeprisen ligger vesentlig lavere ved våre verksteder sammenlignet med de private.
Kostnad pr time for egne verksteder ligger i gjennomsnitt på kr 296,-. Tilvarende pris for sammenlignbare private verksteder er kr 442,-.

Maskiner

Totalt var maskinavregningssatsene satt ca 1,3% for lavt. Sum omsetning var 36,8 mill kr, som ga et underskudd lik 0,48 mill kr.

Ledelse og administrasjon

For den tilgjengelige arbeidsmengde var ressursene tilstrekkelige. Året viste at med nåværende organisering "halter" det med hensyn til faglig ivaretakelse av maskiner i utedrifta.

Den tidligere maskinoppsynsmannsrollen er ikke tilstrekkelig ivaretatt i den nye organisasjonen.

Ressurser

Arbeidsstokk

Pr idag har vi tilstrekkelig antall tilsatte. Gjennomsnittsalderen er for høy, og den eldste delen av våre arbeidere har svekket helse. Dette tilsier at opplæring innenfor nye områder ikke er tilrådelig. Rekruttering av ungt personell bør være et satsingsområde. Fagområder innen maskin-, sjåfør-, bygg/anleggsfagene og innenfor asfaltproduksjon er etterspurte.

Pr 31.12.96 hadde vi 289 arbeidstakere, inkludert avdelingens personell ved vegkontoret.

Maskiner

Maskinparkens gjennomsnittsalder er for høy. Med investeringsramme som i år, vil vi etter en 4-5 års periode ha gjenopprettet maskinparkens standard til akseptabelt nivå.

Utnyttelsesgrad maskiner og utstyr

Økosys gir ikke opplysninger om maskiners utnyttelse. Disse opplysningene på plukkes fra M-Prod, for deretter å sammenstilles for den enkelte gruppe på regneark. En arbeidskrevende metode som på grunn av kapasitetsmangel ikke er blitt gjort for 1996.

Samarbeid med andre fylker

Oppgaver

Finnmark har bygging av Honningsvågtunnelen på FATIMA i egenregi. Rigg for drift av tunnel eies av Troms vegvesen. Driftspersonell kommer fra fylkene Sogn og Fjordane, Nordland og Troms. Lagene er komplettert med personell fra Finnmark.

Grunnboringsriggen har vært ut leid til Troms fylke, som for det meste har bemannet den med eget personell.

Knusing av pukkmasser på FATIMA-prosjektet er et samarbeid med Sogn og Fjordane. Vi har leid 2-trinns verk med to verksførere (2-skift drift), øvrig bemanning dekkes fra eget fylke.

Kostnader/Inntekter

Forbruk Honningsvågtunnelen 1996: 39,5 mill kr.
Utleie grunnboringsrigg til Troms 1996: 696 timer.

Helse, miljø og sikkerhet

Kvalitetsplaner ble innført, og det rådet en del usikkerhet om hva en slik plan skal omfatte. Etter at mal for slike ble mottatt, er prosedyren for utarbeidelse blitt enklere.

Sikkerhetskort: Alle egne og private arbeidere er kurset og sikkerhetskort utstedt.

Lærlinger

Totalt var fylkets målsetting åtte lærlinger i 1996. Vi maktet ikke å oppfylle målet, og hadde pr 31. desember tre lærlinger. To i kontorfaget (administrasjonsavdelingen) og en innen anleggs- og maskinførerfaget (produksjonsavdelingen).

Det har vært vanskelig å få søkere til lærlingeplasser innen bygg- og anleggsfaget.

HMS-TJENESTEN

Arbeidsmiljøutvalgets (AMU) sammensetning i 1996:

- **Fra ledelsen**
  Arnljot Holder
  Hjalmar Steinnes
  Arild Varsi
  Vararepresentanter er Asbjørn Anthonsen, Karl S. Foslund, Tor Kildal
- **Fra organisasjonene:**
  Thorbjørn Mortensen
  Bjørnar Persen
  Erling Nilsen
  Vararepresentanter er Sigmund Sarre, Ellen Larsen, Rita Iversen
- Verneleder Dag Sommer
- AMU-sekretær Rolf M. Reisænen
- BHT-Nettverk Solfrid Skoglund fra Karasjok BHT

AMU avholdt 4 møter og behandlet 41 saker.

Verne- og helsepersonalet har vært sammensatt av:

- Verneleder
- Hovedverneombud
- 25 verneombud
- AKAN- utvalg
- Verneledersassistent

Bedriftshelsetjenesten bestått av fem regionale bedriftshelsetjenester i:

- Vadsø
- Kirkenes
- Karasjok
- Hammerfest
- Alta

Vegvesenet har også avtale med "Nordkapp Yrkesrettede helsetjeneste" i Honningsvåg for egne ansatte på Fatima-prosjektet, som utløper når prosjektet er sluttført.

AKAN- utvalget har hatt følgende sammensetting:

- Leder Johnny Michelsen
- Hovedkontakt vegkontoret Solbjørg Johansen
- Hovedkontakt øst-fylke Ingeir Kristiansen
- Hovedkontakt midt- fylke Edgar Bang
- Hovedkontakt vest-fylke Oddvar Ongamo
- BHT-Nettverk v/ Marianne Eine fra Alta BHT
- Sekretær Rolf M. Reisænen

AKAN-utvalget har avviklet 4 møter og behandlet 25 saker.

Helse, miljø og sikkerhet (HMS)

Følgende arbeidsmiljøtiltak er gjennomført:

- HMS-revisjon
- Sikkerhetskort opplæring
- Gjennomført yrkeshygieniske målinger på støv, støy og sveiserøyk
- Utarbeidet HMS - kvalitetsplaner for produksjonavdelingen
- Attføringsutvalg, utarbeidet mandat, retningslinjer og prosedyre
- Sykefraværsprosjekt i sammarbeid med Arbeidslivstjenesten

Årsplan/arbeidsavtaler

Stedlig arbeidsleder, avdelingsleder og verneombud har utarbeidet årsplan i samarbeid med de enkelte bedriftshelsetjenester.

Opplæring

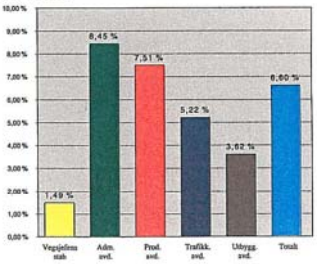
Vernetjenesten har gjennomført to-dagers konferanse for samtlige verneombud. Videre har åtte verneombud gjennomført grunnopplæring i "verne- og miljøarbeid" (40 timer). Samtlige faste AMU medlemmer har deltatt på grunnkurs "arbeid i AMU".

Produksjonsavdelingen har fått utdannet personer som skal fungere som instruktører i forbindelse med sikkerhetskortkurs.

Sykefravær

Sykefraværet fordeler seg slik etter RTV-rapport:

Totalt i 1996



Skadestatistikk
Det ble innrapportert 11 arbeidsulykker hvor 8 av disse har gitt fravær på en dag eller mer.

Tapte dager på grunn av arbeidsulykker i etaten

Vegsjef. Stab	Adm.	Trafikk	Utbygg.	Produksjon	Totalt
0	0	0	0	143	143

H-verdien er på 10.6

FERJEDRIFT

Etter at 1996 var over kunne vi igjen konstatere en markert nedgang i trafikken på Honningsvågsambandet, lik den vi opplevde i 1995.

Svikten i antall personer sett i forhold til 1995 var på hele 15,3 %, fra 445 222 personer i 1995 til 377 276 personer i 1996. Sett i forhold til toppåret 1994 hvor det ble satt ny rekord med 498 719 personer, har reduksjonen vært på 24,5 %. Årsdøgntrafikken var 233 mens Fatimaprosjektet baserte seg på en årsdøgntrafikk på 342 samme år.

Den negative trafikkutviklingen for sambandet skyldes i hovedsak svikt i turisttrafikken. Ut fra statistikkene kan vi blant annet lese at bussturismen gikk sterkt ned i forhold til 1995. Uansett er det åpenbart en utfordring for reiselivsbransjen å finne nye markeder og produkter slik at den negative trenden stopper.

I 1996 var det riksvegferjedrift i to samband; Øksfjord-Hasvik og Honningsvåg-Kåfjord. Finnmark Fylkerederi og Ruteselskap AS har ansvaret for driften, og mottar tilskudd til dette fra Statens vegvesen Finnmark.

I sommersesongen trafikkerte MF Rennesøy i Honningsvågsambandet sammen med MF Honningsvåg. I Øksfjord-Hasvik sambandet trafikkerte MF Kåfjord og MF Hasfjord. Sistnevnte samband er et typisk lokalsamband, og her har trafikken stort sett vært stabil fra år til år. Statistikken for 1996 viser imidlertid at vi har opplevd en liten vekst i trafikken sett i forhold til 1995.

Vi har fått tilsagn til ny ferje i Øksfjord-Hasvik sambandet, men nye ferjeleier må imidlertid bygges før ny ferje kan mottas. Byggestart og mottak av ny ferje vil derfor være avhengig av tidspunktet disse ferjeleiene kan bygges. I tillegg må det avklares hvor vi får lov å bygge disse ferjeleiene.

Nedgangen i antall turer skyldes blant annet at det fra høsten 1996 ble innført rutekutt på begge samband. Dette innebar to runduturer mindre pr. samband.

Personer 1990-96 i Honningsvågsambandet

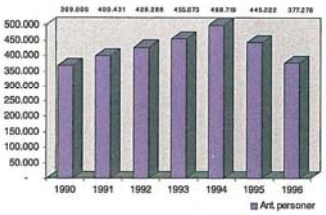


Fig.1: Oversikt over antall personer som har reist med ferja i Honningsvågsambandet i perioden 1990-96.

Kjøretøy 1990-96 i Honningsvågsambandet

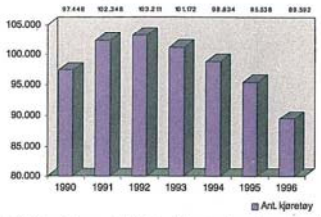


Fig.2: Oversikt over antall kjøretøy (biler + mc) som har reist med ferja i Honningsvågsambandet i perioden 1990-96.

MUSEUMSARBEIDET I FINNMARK

Museumsarbeidet har i hovedsak vært konsentrert om følgende:

- Registreringsarbeid (verneverdige veger, maskiner/brakker og gjenstander)
- Restaurering av verneverdig veg (Øksfjordbotn)
- Utvikling av "Vegvesenets samlinger Langvasseid"

Gammelvegen i Øksfjordbotn

Vegen i Øksfjordbotn (1,3 km) er ferdigrestaurert. Det meste av arbeidet på selve vegen ble utført i 1995. I 1996 ble det foretatt mindre justeringer og det ble laget informasjonsmateriale, samt opparbeidet parkeringsplass med skilting for severdighet. Informasjonstavlene ble laget i samarbeid med fylkeskommunen/Fotefar mot Nord.

Åpningen av kulturminneåret ble foretatt 21. september av vegsjef Geir Johnsen og ordfører i Loppa kommune, Arne Dag Isaksen. Det deltok også representanter fra fylkeskommunen. Det var stort fremmøte av folk fra distriktet.

I samarbeid mellom vegvesenet og fylkeskommunen/ Fotefar mot nord ble det utgitt informasjonshefte om gamlevegen i Øksfjordbotn. Heftet er utgitt på tre språk for salg.

Vegvesenets samlinger Langvasseid

Verneverdig utstyr og brakker vil bli samlet på Langvasseid ved den gamle vegvokterboligen fra 1930 årene. Sør-Varanger kommune har fradelt ca 11 da til dette. Det tas sikte på å utvikle samlingen rundt 4 temaer:

- Vegvokterboligen med tun og uthus
- Brakkeutvikling
- Utstilling redskaper/rekvisita
- Maskinutvikling

Det er foretatt utbedringer på bygningsmassen. Vegvokterboligen og de to uthusene er satt i en slik stand at de ikke utsettes for skader fra vær og vind.

En enkel enhetsbrakke fra Perbekken på 35 kvadratmeter med kjøkken, kokkerom og to soverom, samt en dobbel enhetsbrakke fra Gandvik er satt opp på området. Brakkene er fra perioden like etter krigen. Alt arbeide er gjort under faglige konsultasjoner med Sør-Varanger museum.

Gandvikbrakka vil kunne brukes som visningslokale for gjenstander, biler, mindre utstyr etc.

Registreringer

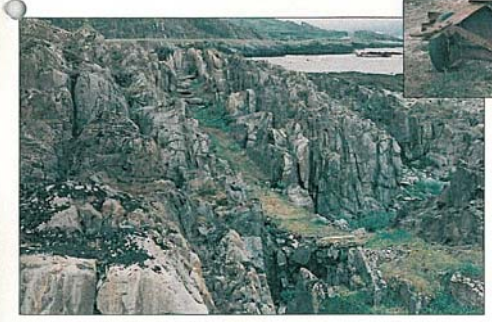
Av verneverdige veier er det registrert en bru og 12 strekninger på tilsammen ca. 22 kilometer. Dette utgjør muligens ca. 30 prosent av det totale antall som bør registreres. Arbeidet vil fortsette i 1997. Innsamlede gjenstander er samlet i magasin på Vegsletta i Vadsø. Ca. 500 gjenstander er hittil registrert på kort med fotografier.

Av større gjenstander, dvs brakker og maskiner/utstyr er det valgt ut ca 50 brakker og ca 100 maskiner/utstyr som vil danne grunnlaget for oppbyggingen av en museal samling.

Restaurering av maskiner/brakker

Det er ikke satt igang restaurering av større maskiner i 1996. Det er foretatt restaurering av en 4-manns "Berlevåg"hjulbrakke fra 1950-tallet som i sin tid ble bygget i Berlevåg. En 4-manns hjulbrakke bygget i Vadsø i 1960 (Helanderbrakke) er likeledes restaurert. Det var en del råteskader, men brakkene er nå i sin opprinnelige form.

Gammel planskrape som vil bli restaurert og tatt vare på.
(foto: Arne Nikolaisen).



Gammelvegen mellom Berlevåg og Kjølnes. *(foto: Dag Sommer)*