



Statens vegvesen
Finnmark

Returadresse:
Statens vegvesen Finnmark
Vegkontoret
9815 Vadsø



Sommerminne fra Bekkarfjord!



Selv om vi nå skriver desember så skader det ikke å ta ett tilbakeblikk på den herlige sommeren vi hadde i år. Det tilbakeblikket er det noen av våre medarbeidere på Nordkynprosjektet som står for. Det ser ut som om produksjonsleder Thorvald Tretteskog og guttene hans storkoste seg da grillen ble funnet frem.

REFLEXEN

Bladet til Statens vegvesen Finnmark

Nr 3 - 2000



Statens vegvesen
Finnmark

Innhold 3/00

4 Munkelv og Herranes i rute!



5 Mye dårlig fjell i Stallogargo-tunnelen



6 Omstillingsarbeidet

10 Kjøretøyregistrering på internett

11 Samarbeid om trafikksikkerhet i Barentsregionen

12 Heltinne til tungbilsjåfører

13 Lavere fartsgrenser

14 Førerkort ut av dato

14 Tråkk

15 Forslagsvirksomheten opp av dvale?

16 Sykefraværet - stabilt men høyt!

17 Vegveven-pris til Finnmark

18 Vegvesenet på messe



19 Likestillingsutvalget på turne

20 Skolesekker til 1. klassinger



21 Bilfører 65+

22 Nytt om navn

Reflexen
Ugitt av
Statens vegvesen Finnmark
Vegkontoret
9815 Vadsø

E-mail: reflexen@vegvesen.no

Telefon 78 94 14 00

Telefax 78 95 33 52

Redaktør:

Ken I. Friskile

E-mail: ken.friskile@vegvesen.no

Redaksjon:
Wenche Skarstad

Redaksjonsråd:
Aabjorn Aabjornsen (leder)
Tove Gabrielsen
Lars Chr. Sjau
Gunnar Johnsen
Aabjorn Iversen

Bidragstere i dette nummer:

Anita Eide
Hjalmar Stenness
Knut Busk
Bjørn Erik Thorsen
Thorbjørn Mortensen

Ragnhild Bævre
Linda H. Nilsen
Bjørn Benne
Sverre H. Selnes
Ole Martin Rasmussen
Stig Moen

Grafisk produksjon:
Digifilm Hansen Trykkeri AS
9815 Kirkenes
Oppslag 1500

Førsidebilde:
Jan Kåre Mønster, Helsing

Ettertrykk:
Ettertrykk av illustrasjoner og bilder
er ikke tillatt
uten samtykke. Ettertrykk av tekst er
tillatt dersom kilde blir oppgitt.

Innholdet i dette blad står for
artikkelforfatterens
regning og representerer nød-
vendigvis ikke
Statens vegvesen Finnmarks syn.

Redaksjonen avsluttet 13. desember
2000
Stoffrat neste nr: 28. februar 2001



God jul og
godt nytt år
til alle våre lesere!



REFLEXEN - NR 3 - 2000

3

Munkelv og Herranes i rute!

- Arbeidene med den nye Munkelv bru i Sør-Varanger er i god rute og etter planen skal nybrua kunne settes under trafikk i mars neste år. Arbeidene med den nye brua startet opp i august og pr. dato er pæler og landkar ferdig støpt ut. Betongdekket skal støpes før jul, opplyser seksjonsleder Tor Kildal ved utbyggingsavdelingen.

Av Ken I. Friskilæ

Den nye Munkelv bru, som erstatter gamlebrua som ble tatt i vdrflommen, har en kostnadsramme på ca. 8 millioner kroner. Prosjektet omfatter ny bru og ca. 300 meter veg, 100 meter mot Neiden og 200 meter mot Kirkenes. Produksjon har 5 - 6 mann i arbeid på brua som vil bli et såkalt tre-sprengs betongplatebru på 41 meter. Den gamle brua var til gjengjeld 25 meter lang.

Når nybrua, som vil ligge oppstrøms for den gamle, er på plass vil den midlertidige Baileybrua rives og sendes tilbake til Sennalandet for lagring.

Sprengsteinsfylling i Langfjorden

Når det gjelder erstatning for Herranes bru i Langfjorden som også forsvant i vdrflommen ble det utarbeidet to ulike forprosjekt. Det ene alternativet som ble valgt er et sprengsteinsfylling. Eter nøyå å ha vdrert de to ulike forprosjektene ble løsningen med sprengsteinsfylling valgt fordi prosjektet da ville bli mellom to og fire millioner kroner billigere og byggetiden ville bli på bare mellom ett halvt og ett år.



Valget av ei sprengsteinsfylling innebærer at man vil legge ei steinfylling forbi bruddstedet. I tillegg vil det bli montert et skredvarslingssystem. Dette anlegget består av fire såkalte Geofonere (sensorer) som vil plasseres 450 meter opp i fjelliden. Geofonene vil fungere uavhengig av hverandre, noe som i realiteten betyr en firedobbel sikring. Dette gjør at man vil ha tre reserve-systemer dersom en av Geofonene skulle være ute av funksjon.

Geofonene vil være koblet opp mot trafikklys langs vegene. Dersom det er et ras underveis vil sensorene opplyse i fjellet registrere dette og sende et signal til trafikklysene slik at trafikken kan stoppes.

Anlegget skal være på plass før skredsesongen setter inn i mai. Vegene vil ikke få fast dekke før til sommeren.

Det høres med i sammenheng at Norges Geotekniske Institutt gikk sterkt inn for den løsningen som ble valgt i Langfjorden.

Eter at Munkelv og Herranes bruer ble tatt i vdrflommen så det en stund ut som om Vegvesenet i Finnmark måtte finansiere gjennombyggingene over ordinære budsjetter. Dette ville ha fått betydelige konsekvenser for bl.a. Nordkynprosjektet. Eter en del diskusjoner bl.a. i media løste det hele imidlertid seg, og etaten fikk en ekstrabevilgning på 18 millioner kroner. Dette vil være nok for å fullføre begge prosjektene.

Fotos: Thorbjørn Mortensen

Mye dårlig fjell i Stallogargotunnelen

Tunneldriverne fra Nordland har møtt mye dårlig fjell under arbeidene med Stallogargotunnelen. 22. november var ca. 680 meter av tunnelen sprengt ut, noe som er ca. 200 meter etter planlagt inndrift.

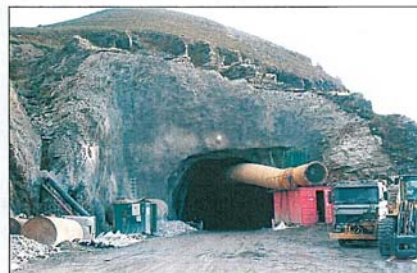
Av Ken I. Friskilæ

Fjellet har til stor del vært dårlig. I slutten av november møtte tunneldriverne på noe bedre fjell etter å ha vært inne i ett svært dårlig parti en periode.

- I dette dårlige partiet var det nødvendig å sikre med 20 - 25 centimeter sprøytebetong samt armerte buer på begge sider av sulva. Det ble i tillegg boret i et systematisk mønster på 1,4 x 1,4 meter. Eter planen skulle det gå med 5 - 6 bolter pr. meter. Det dårlige fjellet har gjort at det til nå har gått med ca. 7,5 bolter pr. meter. Videre har det gått med 3,2 kubikk sprøytebetong pr. meter, noe som er mer enn dobbelt så mye som planlagt, opplyser seksjonsleder Tor Kildal ved utbyggingsavdelingen.

Det er lagt inn gode marginer i planen og Kildal forventer derfor ingen forsinkelser i forhold til ferdigstillelsen av tunnelen. Han forventer dessuten at tunneldriverne vil møte på godt fjell i form av en Glimmensklifersonne ca. 150 meter lengre inn, og at man i denne sonen vil ta igjen mye av den tapte inndriften.

- Bortsett at vi har møtt på en del dårligere fjell enn vi på forhånd hadde trodd går inndriften som planlagt. Tunneldriverne fra Nordland gjør en svært god jobb. Til tross for mye dårlig fjell har det meste fungert svært bra, sier Kildal.



Innslaget til Stallogargotunnelen sett fra Hammerfest siden den 12. oktober 2000.



Det brukes en svært avansert borerigg i Stallogargotunnelen. Fra førerhuset har operatøren kontrollert med hele prosessen.

Snart klar for salve!
Alle fotos: Bjørn Erik Thorsen

REFLEXEN - NR 3 - 2000

5

OMSTILLING

På de neste sidene vil du kunne lese om noe av det som har skjedd i forbindelse med effektiviserings- og omstillingsprosessen i trafikkavdelingen og utbyggingsavdelingen. Reflexen vil i sine utgaver neste år komme tilbake med mer informasjon om hva som skjer i samtlige avdelinger i Statens vegvesen Finnmark i forbindelse med denne prosessen. I tillegg vil et eget nyhetsbrev «Omstillingsnytt» bringe dere jevnlig informasjon. Første utgave av dette kommer i månedsskiftet januar/februar

Traffikkavdelingen

Arbeidet med omstilling og effektivisering av Trafikkavdelingen har pågått siden sommeren/høsten 1999, og var hovedtema på avdelingskonferansen i Hønningsvåg i oktober samme år. Forut for konferansen var det laget et føringsnotat med utgangspunkt i diverse krav som var kommet fra Vegdirektoratet. Hovedkravet i føringsnotatet er en reduksjon i de interne kostnader på 12 % over en fireårsperiode. Dette vil kreve både reduksjon i bemanning og mer effektiv drift av avdelingen, bl.a. spesialisering og utvidet samarbeid mellom ansvarsområdene.

Eter konferansen i Hønningsvåg har trafikkjefen nedsatt i alt syv arbeidsgrupper som har vurdert forskjellige sider av vår organisasjon og hvordan vi kan oppnå gevinst og effektivisering gjennom forskjellige tiltak. I det etterfølgende oppsummeres hovedtrekkene i det som arbeidsgruppene har kommet fram til. Rapportene har vært ut til høring i organisasjonene, og det er kommet innspill fra NTL og NVF, mens ELF har gitt tilbakemelding om at de ikke har noen kommentarer til rapportene. Øvrige organisasjoner har vi ikke hørt noe fra. Hovedtrekkene i NTLs og NVFs innspill er tatt med i oppsummeringen.

Utnyttelse av kontrollhaller

Sammenliknet med en del andre fylker og de normer som Vegdirektoratet har fastsatt, ligger utnyttelsen av kontrollhallene i Finnmark på et relativt lavt nivå. Arbeidsgruppen skulle se nærmere på dette og foreslå tiltak for å få opp utnyttelsesgraden.

De fem trafikkstasjonene i Finnmark utfører irlig ca. 3000 periodiske kjøretøykontroller og har med dette en markedsandel på drøyt 20 %. Dette er langt over landsgjennomsnittet, men gir likevel en utnyttelse av potensialet på stasjonene som ligger fra lite % for den

investert til 43 % for den som utfører flest kontroller.

Gruppen har kommet fram til at antallet periodiske kontroller bør kunne dobles, dvs. 6000 pr. år gjennom en del enkle tiltak som markedsføring, endret/forskjøvet åpningstid og styrket bemanning i hallene. De foreslår også at man bør kunne se på nye arbeidsopp-gaver som gir økt inntjenning for hallene, f.eks. tilbud om etterkontroll og diverse rådgivning til bileiere.

NVF har ingen kommentarer, mens NTL lurer på hva en styrking av bemanning i hallen innebærer og hvilke kostnader som ligger i markedsføringsaktivitet. De stiller også spørsmål ved hvorfor lån av personell fra Produksjon er uaktuelt.

Intern spesialisering for trafikanter og kjøretøy

Denne arbeidsgruppen har hatt som opp-gave å vurdere, analysere og utrede muligheter og konsekvenser for spesialisering og effektivisering innenfor ulike-sektorsforskning, tungtransportkontroll, tilsyn med kjøreskoler, sensorvirk-somhet og antall førerprøvesteder.

Innen ulysesetterforskning foreslår gruppen en spesialist i hver distrikt som utgjør et team, eventuelt med bistand fra

sakkynndige personer fra vegkontoret. Når det gjelder tungtransportkontroll foreslår gruppen at hvert distrikt bør ha minst en person som har kompetanse innen alle felt, mens det øvrige kontrollpersonell tilsammen dekker alle felt av kjøreskoler bør utføres av to spesialister som dekker hele fylket, en fra vegkontoret og en fra et av distriktene. Veiledning av kjørelærere bør kuttes helt ut, etter gruppen mening. Gruppen mener videre at sensorvirkensomheten bør spesialisere i nye større grad enn i dag. Innen tungbilte behøver vi ikke mer enn fire sensorer i hele fylket. Dette gir både bedre kvalitet og reduserte kostnader.



Også for MC-prøver bør antallet sensorer reduseres, fra ni i dag til seks, dvs. to pr. distrikt. Kravene til minst fire godkjente kjøretøyer for tung bil tilsier at antallet prøvesteder må reduseres fra fem til tre.

Dette betyr at Vadst og Hammerfest kuttas, mens Alta, Laksevåg og Kirkenes beholdes. For klasse B har vi i dag syv førerprøvesteder, og her foreslår gruppen å legge ned Hønningsvåg og Vardo fordi disse stedene vanskelig klarer å oppfylle retningslinjene for konstruksjon av minst seks kjøretøyer. Gruppen foreslår at alle tiltakene gjennomføres i perioden januar til juni 2001.

NVF går mot nedleggelse av Vadst og Hønningsvåg for tungbil, og Hønningsvåg for kl. B. NTL minner om at vi er pålagt en del måltall som må oppfylles, og at en for stor grad av reduksjon kan vanskeliggjøre dette. De er også litt bekymret for at kutt i antall førerprøvesteder påfører kundene ekstra kostnader, samt at vi blir mindre synlig som etat på disse stedene.

Kjøp av varer og tjenester

Arbeidsgruppen tre har hatt som opp-gave å se på mulighetene for å oppnå kostnadsreduksjon og effektiviserings-gevinst ved kjøp av varer og tjenester, og hvordan innsparer ressurser i så fall kan benyttes til andre ting.

Gruppen har gått grundig gjennom de forskjellige sider ved innkjøpsvirk-somheten og konkludert med at det kan være mye å hente ved en mer bevisst holdning til småkjøp og bruk av til-feldeste leverandører. De presiserer også at VegMa-prosjektets tiltak må et-terkommes.

Av konkrete tiltak foreslår gruppen at antallet bestillingsfullmakter må reduseres, at det må gis opplæring for å bli mer profesjonell i innkjøps sammenheng og at antallet leverandører og faktura-mengde må reduseres. Vi må videre få nærmere kontakt med leverandørene og gjennomføre en bedre planlegging av alle innkjøp gjennom f.eks. anskaffelse-planer og bedre samordning innenfor enkelte varer og tjenestegruper og avdelingsene imellom.

Gruppen foreslår til slutt at enkelte kostnader og kjøp bør vurderes sammen-satt i budsjett sammenheng, slik at ikke disse spres på flere underliggende enheter med enkeltfakturer.

NVF lurer på hva gruppen mener med at

"enkelte avdelinger må bli mer profesjonell", og er også kritisk til at gruppen overlater til ledelsen å gjennomføre tiltakene. De mener at gruppen selv må ta ansvaret for utfordringene og komme med konkrete tiltaksforslag. NTL har ingen kommentarer utover at de ser et stort innsparingspotensiale på innkjøpsiden.

Internadministrasjon

Gjennom medarbeiderens ressurs-registreringer er det avdekket at det brukes forholdsvis mye tid og ressurser til såkalte interne aktiviteter på trafikkavdelingen, dvs. oppgaver som i liten grad kommer våre kunder til gode, men som kun gjelder vårt interne liv.

Arbeidsgruppen fire har funnet ut at mye av denne ressursbruken ikke er reell, men skyldes tilfelling eller usikkerhet mht hvor ressursbruken skal føres når man f.eks. ikke er i direkte kontakt med kunder eller utfører konkrete myndighetsoppgaver. Gruppen har derfor gått gjennom de forskjellige utsgupper og prosessregister og laget et forslag til hvilke arter og prosesser som skal brukes til disse interne aktiviteter, og ikke minst når de skal brukes. Alle aktuelle interne prosesser er gjennomgått og kommentert.

Det er også rettet en forespørsel til de forskjellige seksjoner på administrasjonsavdelingen vedrørende overføring av internadministrative oppgaver fra trafikk. Det har imidlertid kommet fram at det ikke ligger noe potensiale på dette området, med unntak av diverse opp-gaver innenfor fellesstasjonen når det gjelder sentralbord, arkivering og journalisering av post.

Arbeidsgruppen klarer heller ikke å se at det kan ligge noe effektivisering eller innsparing i å skranke/kontrollpersonell overtar oppgaver som i dag ligger hos sensorene eller kjøretøykontrollene. Total effektiviseringsgevinst innenfor de opp-gaver som er gjennomgått kan ligge på ett til to årsverk slik gruppen vurderer det.

NTL har en del kommentarer til prosessbruken som er foreslått, og stiller seg også tvilende til om f.eks. punching av ressursen en gang pr. måned i stedet for to kan gi noen gevinst. NVF har ingen kommentarer til arbeidsgruppes rapport.

Leiekostnader

Det har ikke vært noen gruppe i arbeid med dette problemområdet, men



traffikkjefen vil diskutere med produksjon som utleier av bygninger og kjøretøy om det ligger noen mulighet for reduserte leiekostnader.

Forbedring av byggherrefunksjonen

Gruppen som fikk i oppdrag å se nærmere på dette området har vurdert alle byggherreoppgaver innenfor trafikkansvarsområde, så som funksjonsavtaler, vedlikeholdstilskott, dekkelegging, forsterkningsarbeid, vegmerking, skilting og vedlikehold av bru og kaier. De har kommet fram til at funksjonsavtalene ikke fungerer etter forutsetningene, og at en del justeringer av avtalene derfor er nødvendig. Kvalitetssikringsprosessen må forbedres. Når det gjelder vedlikeholdstilskott fungerer dagens ordning brukbart, men også her er kvalitetssikrings-systemet mangelfullt.

Bedre samordning mellom vegseksjonen og distriktene er nødvendig for å oppnå en bedre utnyttelse av ressursene som går til dekkelegging, mens forsterkningsarbeid lider under mangel på økonomiske ressurser. Likevel må det innenfor dette feltet gis bedre mulighet til å planlegge mer langsiktig.

Dagens ordning med maskinell vegmerking fungerer ikke tilfredsstillende på grunn av store avstander og liten ressursinnsats på oppfølgingsiden. Det må bli bedre samarbeid mellom distriktene og vegseksjonen. Det må også tas stilling til hvor vi skal bruke plast og hvor vi skal bruke vannbæstet maling. Organiseringen av bru- og fergekaivedlikehold fungerer bra mht byggherreansvaret, men oppfølgingen av driftsoppgavene svikter. Gruppen ser det som nødvendig med bedre kunnskaper om regelverk og praktisering av byggherre-rollen, og at det regionale oppfølging-programmet må videreføres.

NVF finner det merkelig at det bare er på byggherresiden det avdekkas

REFLEXEN - NR 3 - 2000

7

6

REFLEXEN - NR 3 - 2000

svakheter med funksjonsavtalene, og lurer på om ikke mangler ved utførelsen kan spores tilbake til dårlig detaljering fra oppdragsgever. NTL har ikke behandlet denne rapporten da den ikke forelå samtidig med de andre.

Tjenester og service

Denne gruppa skulle vurdere nivået og kvaliteten på de tjenestene og service som trafikkstasjonene tilbyr, og vurdere hvilke muligheter som ligger i ny teknologi og endret organisering for å bedre på dette. Gruppa har i stor grad holdt seg til Vegdirektoratets høringsnotat "Krav til fremtidig tjenestestandard på trafikkstasjonenes tjenester", og har rent generelt konkludert med at tjenestebudet og servicenivået jevnt over er meget bra i Finnmark.

Åpningstidene for stasjonene bør være kl. 08.00 - 15.30, men forsøk med publikumstilpasset åpningstid bør forsøkes (f.eks. kveldspåstopp for kjøretøykontroll).

Når det gjelder lokalisering av stasjonene mener gruppa at 70 % av kundene ikke bør ha en avstand til stasjonene på over 70 km eller 1,5 timers reisetid. Kunder som i fremtiden velger elektronisk løsning må få 24-timers service og mottak av skilt, førerkort eller vognkort innen fem dager fra bestilling. Informasjon om regelverk må være tilgjengelig hele døgnet.

Innenfor vegrelaterte forvaltningsoppgaver ønsker gruppa at stasjonene får tilgang på elektroniske kart og digitale bilder i løpet av 2000 og at dette skal kunne presenteres for publikum i tillegg til veg- og trafikkdata. Det må også tilstrebes en lik saksbehandling over hele fylket.

NVF reagerer på at det i et punkt i gruppas rapport hevdet at det ytes for god service på noen områder, og lurer på hvordan dette er målt. NTL forutsetter at når gruppa bruker uttrykket "må finnes ved en trafikkstasjon", så menes det ikke en for hele fylket, men alle trafikkstasjonene. Ellers er NTL noe forundret over at det påstås å være et problem at saksbehandlere for dispensasjonssaker på vegkontoret begge dager kl. 14.30. Dette rimer ikke med at servicenivået er tre dager behandlingsstid av skriftlige søknader.

Bemannings og kompetanse

Denne arbeidsgruppa skulle evaluere gjeldende bemannings- og kompetanseplan for avdelingen og vurdere om den kan rulleres og oppdateres til dagens situasjon, samt foreslå aktuelle tiltak for perioden 2001 til 2003. Gruppa har på denne bakgrunn vært noe uenig i hva de andre gruppene har kommet fram til av ønskelige og nødvendige tiltak.

Det vil føre for langt å komme inn på arbeidsgruppas konklusjoner og anbefalinger her, så vi kan bare anbefale at interesserte leser gruppas rapport i sin helhet. Denne er tilgjengelig på vegkontoret og trafikkstasjonene.

Gruppas anbefaling er at ledelsen ved trafikkavdelingen prioriterer og lager fremdriftsplan for de viktigste tiltakene som er nevnt for de forskjellige områdene og bearbeider disse skikkelig for videre gjennomføring. Om ett eller to år kan det tas opp til ny vurdering hvilke øvrige tiltak som skal gjennomføres.

NVF mener at gruppas rapport ikke treffer mål! Den holder seg ikke til mandat og svarer ikke på de problemstillingene som anses som viktige - hvilken kompetanse vil det være behov for i fremtiden.

ingen som anses som viktige - hvilken kompetanse vil det være behov for i fremtiden.

Beklagelig

Rent generelt finner trafikkseksjonen det beklagelig at det ikke er flere organisasjoner som har behandlet rapportene og gitt tilbakemelding. Spesielt siden det etter ønske fra tjenestemannsorganisasjonene ble gitt utvidet svarfrist med en hel måned. Det er derfor all grunn til å gi honnør til NVF og NTL (og ELP) for et grundig arbeid og verdifulle innspill til det videre arbeid med omstilling og effektivisering i trafikkavdelingen.

Videre behandling av rapportene

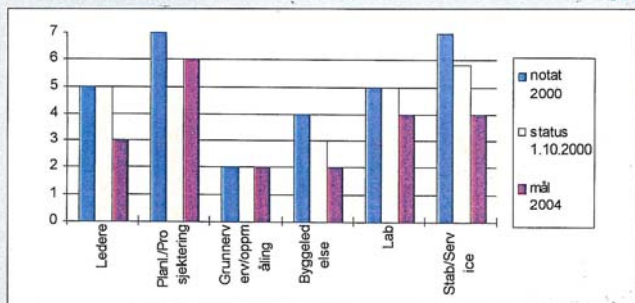
Trafikkseksjonen har behandlet alle rapportene og de ble behandlet i hans avdelingsledermøte 5. oktober. Avdelingskonklusjoner og endelige forslag til tiltaksplan og fremdrift vil så bli oversendt vegseksjonens ledergruppe for behandling. Det tas sikte på et drøftings- eller forhandlingsmøte med tjenestemannsorganisasjonene i løpet av desember måned, og ingen av tiltakene vil bli iverksatt før etter dette.



Utbygging

Utbyggingsavdelingen har ikke direkte prosjekt som pågår angående effektivisering og omstilling. Det sentrale tema for avdelingen går på bemanningstilpasning i forhold til fremtidige stillingsoppgaver. En vurdering ut fra føringsnotatet i desember 1999 anga, under forutsetning av at nedgangen i investeringsprosjekter vil bli som forutsatt, en bemanning på 21 årsverk i 2004 som et riktig nivå.

Oversikten viser hvilken utvikling avdelingen har hatt siden 1. januar 2000 og frem til 1. oktober 2000. Dette er satt i relasjon til målsettingen i 2004. Føringsnotatet tok utgangspunkt i antall årsverk i 2000 på 30. Pr. 1. oktober 2000 har vi 25,8 årsverk på avdelingen.



I en slik tilpasning vil det fokuseres på avdelings totale lønnskostnader. I 1999 var lønnskostnadene 11,8 mill. kr. Budsjettet for 2000 er på ca. 9,0 mill. kr. men det ser ut som om avdelingen vil få lønnskostnader på ca. 8,0 mill. kr. En stor del av denne nedgangen skyldes naturligvis Fatima, men også øvrige deler av avdelingen har hatt nedgang.

Det pågår for tiden en bemanningsplanlegging på avdelingen. Dette vil bli en mer konkret vurdering av behovet innenfor de ulike kategoriene. Vurderingene gjort i 1999 kan tyde på at vi har et innsparringspotensiale på ledersiden og innenfor stab/service. I tillegg er det en mindre innsparringsmulighet innenfor

byggetilbud og laboratoriet. Hovedutfordringen for avdelingen er imidlertid ikke å få til denne tilpasningen, men å beholde den rette kompetansen for å utføre våre oppgaver. Innenfor planlegging og prosjektering er vi i dag på et minimum bemanningsmessig. Dette til tross for at vi ansatte nye medarbeidere i 2000.

På dette grunnlaget er det ikke satt spesielt stor fokus på nedbemanning av avdelingen. Selv om det kan virke drastisk at vi skal ned med fire til fem årsverk de neste årene så er det under ett år siden vi sa vi skulle ned med ti årsverk på fire år. Halvparten er altså allerede gjennomført på under ett år. I

forhold til utgangspunktet er det liten tvil om at avdelingen vil komme ned mot det totale antallet som er vurdert som riktig i føringsnotatet.

Avdelingen har i 2000 en prøveordning vedrørende seksjonsinndeling. Det er startet opp evaluering av denne ordningen med tanke på å videreføre seksjonsinndelingen eller gå tilbake til den gamle. Denne prosessen gjennomføres ved at berørte ledere, medarbeidere og samarbeidspartnere får mulighet til å si sin mening om vår organisering. I denne forbindelse er det helt klart at medvirkning fra organisasjonene vil være viktig.

Kjøretøyregistrering på Internett

Vegdirektøren ønsker at arbeidet med elektronisk registrering av kjøretøy skal prioriteres neste år i forbindelse med trafikkavdelings effektiviserings- og omstillingsprosjekt – TREFF. Den nye registreringsordningen for kjøretøy vil etter forutsetningen være klar ved neste årsskifte. Men allerede tidlig i 2001 vil det være mulig å bestille kjøretøykontroll over internett. Også andre internettbaserte tjenester vil se dagens lys i løpet av neste år.

I diskusjonen på Vegdirektørens ledermøte mandag 11. desember understreket vegdirektøren viktigheten av at Vegvesenet tar i bruk internetteknologi for å bedre tjenestebudet til publikum, hvilket også er en oppfølging av regjeringens plan for utviklingen av norsk informasjons- og kommunikasjonsteknologi. Av budjetmessige årsaker ble prosjektledelsen imidlertid bedt om å tilpasse tempoet til økonomien. I klart språk betyr dette at prosjektet nå skal prioritere kjøretøyregistreringen i 2001, skriver Vegvesen.

Vegdirektøren understreket videre at trafikkavdelingen i Vegdirektoratet ikke bør stå for nye driftsoppgaver. Ut fra dette ble TREFF-prosjektet bedt om å vurdere hvilke oppgaver som kan legges ut til vegkontorene. Spesielt aktuelt er dette i forbindelse med etableringen av såkalte "kontaktsentra" - altså en opplysningsjeneste for trafikk- og kjøretøyinformasjon. Kontaktsentraene vil kunne betjene telefon og elektronisk post.

Konsekvenser

Innføring av elektronisk registrering av kjøretøy vil frigjøre omlag 120 årsverk i etaten innen utgangen av 2002. Det er ventet at bruken av internett vil utvikle seg gradvis. Vegdirektøren mener nå at Vegdirektoratet og vegkontorene, i samarbeid med tjenestemannsorganisasjonene planlegger omstillingstiltak som gjør det mulig å sysselsette flest mulig i andre deler av virksomheten, for eksempel innen trafikkant- og kjøretøyområdet. Vi må imidlertid innse at enkelte av de tiltakene må motiveres til å finne nytt arbeid utenfor etaten.



Samarbeid om trafikkisikkerhet i Barentsregionen

De senere år har bilholdet i Russland økt forholdsvis raskt. Sammen med den store økningen i den russiske biltrafikken over grensene til de nordiske landene har dette økt oppmerksomheten omkring trafikkisikkerhet i Barentsregionen.

Av Astrid Eide

Etter initiativ fra Finnmark fylkeskommune ble det i april 1996 arrangert en trafikkisikkerhetskonferanse i Kirkenes der deltagere var fra Norge, Sverige, Finland og Russland. Formålet med konferansen var å komme frem til prosjekter som kunne minske antall skadde og drep i Barentsregionen.

Resultatet av konferansen var bra og kommunikasjonsutvalget i Barentsregionen bestemte at det skulle settes ned en arbeidsgruppe som skulle jobbe videre med enkelte av prosjektene. Sverige fikk ansvar for å ivareta leder- og sekretærrollen, mens de andre landene har hatt 1-2 representanter hver. Rolf Olsen, Statens vegvesen Finnmark, har deltatt under hele prosjektet, mens Astrid Eide, Statens vegvesen Troms, først ble medlem i arbeidsgruppen i januar i år.

Arbeidsgruppen har satt på to typer tiltak; informasjonsutveksling og kunnskapsoverføring / erfaringsutveksling. Tiltakene skulle bedre trafiksituasjonen i regionen, bygge opp et kontaktnett mellom myndigheter og organisasjoner samt å bidra til et langsiktig trafikkisikkerhetssamarbeid mellom landene i Barentsregionen. Etter fire år er følgende prosjekter gjennomført:

- ✓ Utarbeidet en informasjonsbrosjyre om trafikkregler i Barentsregionen
- ✓ Utarbeidet et dokument som tar for seg ansvar og straff i Barentsregionen.
- ✓ Utarbeidet et informasjonsformal som går på spredning av veg- og trafikkinformasjon mellom de fire landene.
- ✓ Hospitering med tema kjøretøykontroll, trafikkovervåking og føreropplæring i Finland.
- ✓ Hospitering med tema kjøretøykontroll, trafikkpolitijensene og trafikkisikkerhet i Norge.



Arbeidsgruppen for trafikkisikkerhet i Barentsregionen, f.v.: Rolf Olsen (Statens vegvesen Finnmark), Astrid Eide (Statens vegvesen Troms), Mikhail Gavronskij (veg- og trafikkpolitiet i Murmansk), Aini Sarkkinen (Bottenviksbil, Finland), Arne Holand (Landsdelspoliti i Nord-Norge), Britt-Marie Majbäck (Välgör, Sverige) og Irina Jonsson (Välgör, Sverige).

I tillegg ble det arrangert en snøscooterkonferanse i Alta i 2. november i år med tema kjøretøyteknikk, sikkerhet, føreropplæring og miljø.

Studietur til Murmansk

Arbeidsgruppen har hatt møter både i Kirkenes, Rovaniemi og Luleå i løpet av prosjektperioden. Siste møte i prosjektet ble avholdt i Kirkenes i begynnelsen av september, med en studietur til Murmansk. Den russiske deltageren i arbeidsgruppen, Mikhail Gavronskij, sjef for GIBDD - russisk veg- og trafikkpolitiet, var verten vår. Turen startet fra Kirkenes med buss og med en gang vi hadde passert grensen fikk vi merke en annen vegstandard enn det vi er vant til. Vi humpet oss gjennom 23 mil som tok ca. 4 timer (inkl. 4 toll- og miljøkontroller). I Murmansk ble vi møtt av representanter både fra veg- og trafikkpolitiet og fra Vegvesenet. Siden vi ankom om kvelden tok vi den sosiale delen først. Vi var på et rekreasjonsenter som brukes i slike sammenhenger. Værgudene var på vår side slik at mat og drikke ble servert ute.

Badstuen var selvfølgelig oppvarmet, og de tuffeste i spekket fikk både bade inne og ute (5 grader i innsjøen). Etter dette var det mer samvær med sang, taller og gaveoverrekkelser. Irina Jonsson, fra vegverket i Sverige og sekretær i arbeidsgruppen, er russisk og sto for tolkingen. Unn henne hadde nok kommunikasjonsen vært litt vanskelig.

Dagen etter var det først bakkens høy- og trafikkpolitiet, der vi fikk en orientering om deres organisasjon og arbeidsoppgaver. Sammen med de ordinære trafikkoppgavene som politiet har i Norge, har de og ansvar for trafikkant- og føreropplæring og trafikkisikkerhet i Barentsregionen. Unn henne hadde nok kommunikasjonsen vært litt vanskelig.



Astrid Eide og Rolf Olsen ved de nye bilene til veg- og trafikksikkerhetstiltak i Murransk.

ansvar for planlegging og bygging av nye vegar samt drift- og vedlikeholdssoppgaver. Når det gjelder fysiske trafikksikkerhetstiltak for myke

trafikanter tas det hensyn til dette ved bygging av nye vegar, mens det er sjelden at det prioriteres tiltak på eksisterende veg. Vi fikk for øvrig erfaring at

trafikken i Murransk skjer på kjørøyenes premisser da vi på et oppmerksomt fotgjengerfelt skulle krysse hovedgaten. Besøket i Murransk ble avsluttet med en lunch før vi humpet tilbake til Norge og til bra vegstandard.

All honnør til vårt russiske vertskap for et flott opplegg og en fantastisk gjestfrihet - her har mange noe å lære!

Arbeidsgruppa videre arbeid
Prosjektperioden for arbeidsgruppa er nå formelt avsluttet. En sluttrapport er oversendt kommunikasjonsutvalget, og det videre arbeidet om samarbeid for bedre trafikksikkerhet i Barentsregionen skal avklares av dem. I følge ryktene sies det at kommunikasjonsutvalget er fornøyd med arbeidsgruppa arbeid, og at det er ønskelig at prosjektet videreføres.

Heltinne til tungbilsjåfører!

De siste årene har vi opplevd et stadig økende innslag av langtransport/ tungbiler fra det gamle Øst-Europa på norske vinterveger. Det er vi glade for, men dessverre viser det seg at en stor del av disse ikke har nødvendig kvalitet på verken kjøretøy eller sjåfør. Oppdragsgiver, sjåfør eller bilieier setter seg ikke inn i norske forhold, krav og lover før de kommer til landet. Ofte mangler sjåfør dokumentasjon og kjøretøy med dårlige egenskaper, slitte og dårlige dekk samt manglende kjettinger. For å orientere øst-europeiske tungbilsjåfører og eiere om hvilke krav som stilles til sjåfør, kjøretøy og utrustning på norske vinterveger skal Statens vegvesen nå i gang med en stor informasjonskampanje.

Av Ken I. Friskilte

Forgrunnsting i kampanjen blir en kvinne med navnet "DONNA DIESEL". Statens vegvesen ønsker at øst-europeiske og andre utenlandske tungbilsjåfører skal oppføre seg i henhold til lover og regler på norske vinterveger. Vegvesenet har derfor skapt "Donna Diesel" som er en kvinnelig merkevare som skal knytte bestemte normer og verdier til kampanjen. "Donna Diesel" er svært symbolsk og visuelt, og målet er å få stor oppmerksomhet og endret adferd hos målgruppen. Donna Dielels primære oppgave skal være å vise lastebilsjåfører hvordan man best lykkes på norske vinterveger. Hun er en streng dame, samtidig som hun har et smil på lur.

Hun skal fremstå som en heltinne for lastebilsjåfører og som en representant for Statens vegvesen. Dette skal være en

gjennomført kampanje som bruker flere virkemidler. Det er sentralt at sjåførene blir presentert for merkevaren Donna Diesel hyppig. Da vil de kjenne henne igjen og etter hvert begynne å assosiere henne med regler for kjøring på norske vinterveger, sier prosjektleder Wiggo Kanck.

Donna Diesel vil møte lastebilsjåførene bl.a. på grenseoverganger, rasteplasser, spisesteder og ferjer. I en egen tegneserie, som skal fungere som en informasjonsbrosjyre, skal Donna Diesel presentere ulike faresituasjoner og løsninger på disse. Faresituasjonen skal presenteres på en morsom måte, samtidig som alvorlig at ikke følge lover og regler kommer klart fra. Tegneserien skal også inneholde et "Donna Diesel-kart" og en liste med sjekkpunkter som er viktig for sjåførene i møtet med norske vinterveger. Sjekkpunktene "Last riktig", "Bruk kjetting", "Bruk vinterdekk", "Ta pauser"

og "Velg de riktige vegene" vil brukes flere steder i kampanjen. Tegneserien vil deles ut til sjåførene på grenseovergangene av Donna Diesel selv i form av ett såkalt display.



Donna Diesel

Lavere fartsgrenser?

474 kilometer riksveg i Finnmark skal vurderes for lavere fartsgrense etter at Vegdirektoratet nå går inn for å redusere fartsgrensene på ca. 2000 kilometer av Norges farligste vegstrekninger. Strekningsen i Finnmark som er aktuelle har alle en fartsgrense på 90 km/t i dag. Teoretiske beregninger viser at tiltaket på landsbasis hvert år vil spare ca 14 menneskeliv i trafikken. I tillegg vil antall skadde trafikanter reduseres med ca 90 pr. år.

Av Ken I. Friskilte

Forslaget til nye "fartsgrensekriterier utenfor tettbygd strøk" er nå på høring, og det er ventet at nye fartsgrenser innføres i løpet av neste år. De viktigste endringene gjelder bruken av fartsgrensene 70 km/t og 90 km/t.

Alle de 474 kilometrene med riksveg i Finnmark som skal vurderes for lavere fartsgrense er i dag 90-veger. Dersom deler av disse kilometrene får redusert fartsgrense vil denne bli på 80 km/t, sier seksjonsleder Asle Persen ved trafikkdelen. Han understreker at det er usikkert hvor mange av de vel 470 km med riksveg som eventuelt vil få redusert fartsgrense.

Farlige vegger - lavere fart

De nye kriteriene innebærer at fartsgrensen settes ned fra 80 km/t til 70 km/t på alle vegger som har mange og alvorlige ulykker, selv om standarden på veggen kan synes god. Dette betyr at minst 7 prosent av dagens 80-veger (1.370 km) får nedsatt fartsgrense. En stor andel av disse vegene ligger i landets tette trafikkerte områder. I tillegg vurderes det om ytterligere fire prosent (780 km) av 80-vegene skal få lavere fartsgrense.

Vegdirektoratets forslag innebærer at 90-skiltet må byttes ut med 80-skilt på hele 30 prosent (440

km) av de vegene som i dag har 90 km/t. Alle 90-veger med mange og alvorlige ulykker skilles ned til 80 km/t. Tofelts vegger uten midtdele med årsdagstrafikk på over 10.000 skal ikke ha fartsgrense 90 km/t, og toveis tunneler som er lengre enn 500 meter bør ikke ha høyere fartsgrense enn 80 km/t. Dessuten skal det settes strengere krav til geometrisk utforming av tofelts vegger for at fartsgrensen skal kunne være 90 km/t.

De fartsglade kan trøste seg med at det samtidig åpnes for forsøk med en fartsgrense på 100 km/t på flerfelts motorveger med høy standard og lav ulykkesfrekvens. Dette vil gjelde strekninger på tilsammen ca 60 kilometer. Finnmark har i dag ingen slike strekninger.

Vil lavere fartsgrense bli re-spektet?

I arbeidet med de nye kriteriene har vi lagt vekt på to ting, sier avdelingsingeniør Frode Wiggen ved trafikkdelen i Vegdirektoratet. I tråd med vår nullvisjon ønsker vi nå å bruke fartsgrensene aktivt til å bedre trafikksikkerheten der de fleste og mest alvorlige ulykkene skjer. Dessuten ønsker vi å forenkle systemet og redusere bruken av de ulike fartsgrensene. Dette er viktig for at fartsgrensene skal bli forstått og respektert av trafikantene, sier han.

Han legger til at Vegdirektoratet ikke har noen tro på at de nye fartsgrensene fører til at trafikantene virkelig setter ned farten med 10 km/t. Beregningen som viser 14 færre drepte pr. år på de aktuelle vegstrekningene baserer seg på tidligere erfaringer som tilsier at gjennomsnittsfarten går ned med ca 3 km/t når fartsgrensen reduseres med 10 km/t. Dersom økt politikkontroll eller andre tiltak fører til en større fartsseduksjon, vil den trafiksikkerhetsmessige gevinsten bli enda større. Det er nemlig våre desidert farligste vegger vi nå vil skille ned farten på. De 2.000 kilometrene utgjør en svært begrenset del av det totale vegenettet, men samtidig skjer mer enn en tredjedel av alle dødsulykker nettopp her, sier Wiggen.



Fører kort går ut av dato

1,5 millioner nordmenn har førerkort med stempel som gir føreren rett til å kjøre bil inntil 7.500 kg totalvekt. Nå går snart holdbarheten ut. Om vel ett år, den 1. januar 2002 er stemplet verdiløst. Ordningen med stempel i førerkortet var en midlertidig løsning, skriver Vegvesen.

På grunn av endringer i førerkortklassene fikk bilførere som hadde hatt førerkort en stund tilbud om å beholde retten til å kjøre liten lastebil, selv om førerkortklassen etter endringen ikke lenger tillot kjøretøy over 3.500 kg. Ved å møte opp på en trafikkstasjon kunne førerkortet påføres et stempel som sikret eieren denne rettigheten på ubestemt tid. Resultatet var enorme kjør og totalt overarbeidede kolleger på trafikkstasjonene over hele landet.

Nordmenn gir ikke gjerne fra seg ervervede rettigheter, såpass var tydelig. Nå ønsker Vegdirektoratet å rydde opp i førerkortene. Alle best ville det være om alle byttet ut sine grønne og rosa førerkort med de nye små kortene etter EDS-modellen. Det er imidlertid ikke avgjort om disse gamle kortene skal over i arkivet, eller om de fortsatt skal gjelde. Et omfattende høringsforslag sendes ut fra direktoratet i disse dager.

NORVEGE NORGE NORWAY

Fører kortet gjelder for kjøring av:

☐ Motorbiler
☐ Personbiler
☐ Lastebiler
☐ Buss
☐ Traktor

Fører kortet gjelder for kjøring av:

☐ Motorbiler
☐ Personbiler
☐ Lastebiler
☐ Buss
☐ Traktor

Beskrivelse av førerkortet:

☐ Må brukes i alle land
☐ Gjelder bare automatisk kjøring

Gjeldende for:

Et år fra utstedelsestidspunktet

7.500 kg og høyest 6 gearvekslingsplaner

3350018

Trakk

Det er navnet på en ny håndbok for syklistene som Statens vegvesen nå har utgitt i samarbeid med Syklistenes landsforening, skriver Vegvesen. I håndboken finner du tips om alt fra trafikkregler og sykkelutrustning til sykkelutrustning og tyveri. Det var Samferdselsdepartementet som ba Vegvesenet vurdere å lage en norsk versjon av den danske "Cyklistenes Færdselsbø" da trafikkløse ble endret i 1998.

Førermålet med den 100 sider tykke boka er først og fremst å gi et kunnskap om sykkel, og sykling i trafikken og ute i naturen. Boka gir mange og nyttige opplysninger om hvordan vi bør ferdes på sykkel, og den gir praktiske råd til foreldre som vil lære barna sine å ferdes trygt i trafikken. Boka selges hos Syklistenes landsforening www.slf.no for 98 kroner (58 kroner for medlemmer).



Tips
Reflexen:
Telefon 78 94 16 00

Forslagsvirksomheten opp av dvale?

Forslagsvirksomheten i Vegvesenet i Finnmark har i noen år ligget langt nede. Av totalt 547 forslag som ble fremmet i Statens vegvesen i 1999 var INGEN fra Finnmark. Dette kan vi ikke være bekjent med, sier Hermod Biti som er sekretær for Forslagsnemda i Finnmark. Biti og resten av nemda ønsker nå en langt høyere aktivitet innen forslagsvirksomheten.

Biti mener at en av grunnene til at forslagsvirksomheten har vært så låber de siste årene grunner ut i dårlig markedsføring. Derfor satser de nå på å markedsføre ordningen gjennom redaksjonell omtale, informasjonsmøter osv.

Det har vært en liten bedring i virksomheten i år. Vi har fått inn fem forslag, men dette er langt fra så mange vi ønsker. Vårt mål for neste år er at vi skal komme opp i 23 forslag i Finnmark.

Hva er så denne Forslagsnemda for noe da?

Nemda skal stimulere til initiativ og kreativitet hos de ansatte. Den skal medvirke til at nytenkning og utvikling blir en del av det daglige arbeidet. Den skal få frem ideer og kunnskaper hos de tilsatte som kan føre til effektivisering og bedring av konkurransevnen. Den skal bedre arbeidssituasjonen, redusere kostnadene og være en del av den verdiskapende prosessen. Den skal være et verkstøy i arbeidet for å nå de målene som er satt for området kvalitetsstyring

og HMS. Den skal sette fokus på miljøspørsmål. Og den skal føre til bedre service og skape en mer kundevennlig etat.

Hvordan foreslå?

Forslagene kan presenteres i alle stadier, fra ide til ferdig utarbeidet skisse/tegninger, utstyrsenheter eller rutiner. For vurdering og eventuell bruk av forslaget bør det av forslaget fremgå hvilke ordning/utstyr o.a. som er i bruk, hvilke midler en har ved tilværende ordning/utstyr, hva det nye forslaget til løsning går ut på og hvilke fordeler det nye forslaget gir.

Forslag kan fremlegges i form av en skriftlig uttalelse, tegninger, fotografi, modeller eller på annen måte. Sekretæren i Forslagsnemda eller ledelsen på stedet skal hjelpe forslagsstilleren med faglig assistanse og hjelp i utformingen av forslaget, dersom forslagsstilleren ønsker det.

Alle forslag behandles av Forslagsnemda etter at den lokale ledelsen, fagavdelingen eller det lokale kontoret har vurdert forslaget og uttalt seg. Hvis forslaget er av en slik verdi at det blir innstilt på premie utover det beløpet som er



fastsatt for lokal behandling sendes sak en til sentral behandling.

Dersom du har tanker til forbedring så ta kontakt med meg eller din leder. Meg kan du treffe ved å kontakte vegkontoret sier Hermod Biti. Du kan også kontakte Biti dersom du har spørsmål om retningslinjer eller behøver annet informasjonsmateriell omkring forslagsvirksomheten.

SLAGORDKONKURRANSE

Forslagsnemda har tidligere utlyst en logo- og slagordkonkurranse for forslagsvirksomheten. Den opprinnelige svarfristen var satt til 27. november 2000. Mange forslag kom inn, men slagordet med den rette snerten manglet. Nemda ønsker derfor flere forslag og har av den grunn bestemt å forlenge konkurransen for slagordet inn i 2001.

Logo- og slagord er tenkt brukt på en eksklusiv skjorte. Skjorta skal brukes til premiering for premierte forslag.

Forslagsnemda har nå bestemt at den offisielle logo "Din idé" skal brukes som logo. Nemda mangler da det lille slagordet som skal stå under logoen. Slagordet kan ha innlitt 6 ord. Når det gjelder slagordet "Din idé" som ligger i logoen kan dette gjerne byttes til "Min idé" i slagordet dersom det for øvrig passer bedre med slagordet under logoen.

Ny frist for innmelding av slagord settes til 31. januar 2001.

Beste slagord belønnes med den første skjorta!

Forslag til slagord sendes:

Forslagsnemda v/ Hermod Biti
Statens vegvesen Finnmark
Vegkontoret
9815 VADSØ

Sykefraværet stabilt – men høyt!

Til tross for at det er brukt store ressurser for å få redusert sykefraværet i Statens vegvesen Finnmark er det liten endring i sykefraværsstatistikken. Og endringen går ikke i noen positiv retning som man kanskje kunne tro. I følge tall fra verneetaten viser kurven heller en svak stigning. Ved utgangen av november hadde etaten en sykefraværprosent på hele 7,1. Målet for hele 2000 er at Statens vegvesen Finnmark skulle være nede i en fraværprosent på 4,2.

Av Ken I. Friskilje

Ett sykefravær på 7,1 prosent tilsvarer 6344 tapte arbeidsdager. Ganger man dette med tusen kroner, som er det en tapte arbeidsdag er beregnet å koste, har etaten tapt ca. 6,3 millioner kroner på sykefravær så langt i år. For å sette dette i perspektiv så vil nybrus over Munkeliv ha en total kostnad på 8 mill. kr.

Minst sykefravær var det, ikke uventet, i vegvesens stab med 1,64 prosent ved utgangen av november. Staben er forholdsvis liten og utfører merkelige arbeidsoppgaver. I administrasjonssavdelingen, som også utfører merkelige oppgaver, var imidlertid sykefraværprosenten på hele 7,28. I forhold til utgangen av

1999 da avdelingen hadde et sykefravær på nesten 10 prosent har det imidlertid vært en kraftig reduksjon. Når det gjelder produksjonsavdelingen har sykefraværet vært svært stabilt de siste årene. Så langt i år er prosenten for avdelingen 7,63. Hardt arbeid kombinert med en forholdsvis høy gjennomslutning på arbeidsstokken gjør at avdelingen har mye langtidsfravær som det er vanskelig å gjøre noe med.

Ledelsen har engasjert Arbeidslivstjenesten ved Aetat i det videre arbeidet med å redusere sykefraværet. Arbeidslivstjenesten skal i samarbeid med Personal, Vernetjenesten og avdelingen se nærmere på de bakgrunnsfaktorene til sykefraværet i etaten. Rutinene for "Oppfølging av sykemeldte" skal gjennomgås og det skal gjennomføres opplæring i disse rutinene.

	1998	1999	Nov 2000
Vegvesens stab	3,51	4,87	1,64
Administrasjon	7,18	9,93	7,28
Produksjon	6,61	6,78	7,63
Trafikk	9,09	6,23	6,44
Utbildning	5,44	4,5	5,52
Totalt	6,82	6,72	7,1

Falleferdig bygg skjemmer miljøet!

Svein H. Seljenes i Høyvåg har sendt oss dette bildet. Han skriver at dette verket sett sikkert var til stor nytte da det ble satt opp i forbindelse med drif av Skarvveggen. I dag kan man ikke se at det brukes eller vedlikeholdes. Man stiller derfor spørsmålet om det ikke bør rives før det volder skade på mennesker og dyr?

Seljenes skriver at det nå for tiden fokuseres mye på miljøet langs vegnettet. Bør man derfor ikke pålegge eier å gjøre noe med bygget? Det finnes tusenvis av turister forbi i sommerseongen. Mon tro hva de tenker?

Reflexen er helt enig med Svein H. Seljenes og sendte derfor spørsmålet videre ut i organisasjonen.

Ved produksjonsavdelingen fikk vi opplyst at Vegvesenet blir opplyst om eier av bygget. Dette er ikke riktig. Bygget eies av en privatperson som deretter har ansvaret for å fjerne det. Produksjonen har tidligere vært i kontakt med eier for å få han til å fjerne det. Ingenting har skjedd!

Reflexen mener at dette ikke holder. Nå må Vegvesenet som veieier på banen og sørge for at bygget fjernes, gjerne på eiers regning! Dette bør skje før neste sommerseongen setter inn slik at neste års

turister slipper å se dette falleferdige bygget som nesten ligger ut i vegbanen! Redaksjonen lover å følge saken helt til bygget er borte! Er det noen som tar opp hanken?

En liten overraskelse, som takk for bidraget, er på veg i posten til Seljenes i Høyvåg.



Vegveven-pris til Finnmark

Statens vegvesen Finnmark ble en av tre prisvinnere når "Vegveven-2000" ble delt ut tirsdag 22. november. Finnmark gikk til topps i klassen Beste presentasjon. Prisen er innstilt av den sentrale intranettprosjektet. Det ble delt ut priser i tre klasser: Beste fylkesløsning, Beste presentasjon og Beste navigasjon.

Vegdirektoratet stakk av med prisen for Beste fylkesløsning, mens Oslo stakk av med topplasseringen i klassen Beste navigasjon. Statens vegvesen Finnmark vant "Vegveven-2000" for Beste presentasjon.

I juryens begrunnelse heter det at Vegveven-løsningen til Finnmark har en enkel, stilren og gjennomført presentasjon. God og hyppig bruk av bilder og

illustrasjoner, gjenspeiler en stor ekstrainnsats i utformingen av sidene.

- Det er selvfølgelig morsomt å vinne en pris. Dette er en anerkjennelse for den store innsatsen alle de som har vært med på å etablere Vegveven i Finnmark har lagt ned for å lage et så godt intranett som mulig. Det gjelder imidlertid mye arbeid når det gjelder Vegveven-løsningen på det nivået vi ønsker. Vi mener at vi sjøl er på veg til å finne en god løsning og en god miks på innhold for Finnmark. Prisen er med på å bekrefte at vi har gjort noe riktig, sier Ken I. Friskilje, ansvarlig for Vegveven i Finnmark. Han var tilstede på Vegvevensamlingen i Asker og mottok prisen på vegvev av alle Vegveven-bidragstakere i Statens vegvesen Finnmark.

- Mer viktig for oss er likevel den pågående utviklingen av Vegveven internt i Finnmark og de løpende tilbakemeldingene vi får fra brukerne. Vi lager ikke Vegveven for oss sjøl eller for å vinne priser, men for at Vegveven skal være og bli et best mulig verktøy for de tilsatte i Statens vegvesen Finnmark. Vi har kommet et stykke på vei, men har fortsatt en del å gå før vi er på det nivået vi ønsker.

I juryen satt Anne Mette Storvik (Webdesigner i Statens vegvesen Vestfold), Arild Marthinussen (Sentral prosjektleider for Vegveven) og Per Harald Strøm (Bilguiden.no).

VEGVESENET PÅ MESSE

Årets Nord-Norge messe gikk av stabelen i Finnmarkshallen i Alta i dagene onsdag 30. august til søndag 3. september. Dette er en messe som går på rundgang mellom de nord-norske fylkene og presenterer alt fra offentlig virksomhet til bank- og forretningsliv, fra humanitære organisasjoner til ren kremmervirksomhet.

Av Wenche Skorstad

Sist messa var i Finnmark var i 1997. Blå den gang og i år var Vegvesenet representert. Nytt for årets deltakelse var at det var lagt opp til en bredere presentasjon av Statens vegvesen enn det var i 1997. Da var det Alta trafikktasjon som representerte etaten.

Standen var for det meste bemannet av ansatte fra trafikktasjonen i byen samt med to medarbeidere fra informasjonstjenesten. Den ene for øvrig utlån fra verneetaten for anledningen. Administrasjonssavdelingen hadde også medarbeidere på plass.

Uten bilsgel kan vi konstatere at Vegvesenets stand var en av de best besøkte under Nord-Norges messe 2000. Mange var de altvarende og tilreisende som tok turen innom vår stand som også var en av de største. Standen fikk en god del positive tilbakemeldinger fra publikum som satte stor pris på at etaten valgte å bruke ressurser på å presentere seg på denne måten.



Vår mann Bjørn Betten sammen med to av deltakerne i tegnekonkurransen. Foto: Wenche Skorstad

Trafikksikkerhet er fokus

Det er vår trafikksikkerhet som driver den mest utdannede virksomheten. Derfor var det naturlig at de fleste temaer som ble presentert var innenfor denne avdelingens ansvarsområde. Dette var bl.a. temaer som eldre bilførere 65+ og privat vegvesen for 16-åringer. Videre ble det vernet en hel del nye medlemmer til den landsomfattende "Bilist 2000" aksjonen. Konkurranser er noe vi mennesker liker. Derfor benyttet aksjonen "Sykkelløp i veien" muligheten til å markedsføre sin konkurranse som bare gikk å delta i gjennom etatens internett. Premien her var selvfølgelig en sykkel. Det var også en konkurranse med ulike trafikale spørsmål og selvfølgelig en tegnekonkurranse for de minste. De to sistnevnte var for øvrig svært populære.

Etatens lærlingeordning ble også presentert på messa. Vegvesenet tar i dag inn lærlinger innen en rekke fag, og en del ungdommer benytter anledningen til å få vite mer om dette.



Artikkelforfatter Wenche Skorstad var sammen med Rolf Matti Reisenen hovedansvarlig for vår deltakelse på messa. Foto: Bjørn Betten



Lærling Øyvind Hapalathi ved Alta vegstasjon deltok på vår stand med informasjon om etatens lærlingeordning. Her intervjuer han av Radio Alta. Foto: Wenche Skorstad

Likestillingsutvalg på turne

Det sentrale likestillingsutvalg (LUV) var i høst på turne for å presentere den nye likestillingsstrategien i etaten. Utvalget tok utgangspunkt i dokumentet "Kvinner og menn på like vilkår i Statens vegvesen". Dokumentet omhandler fundament, plan og handling for likestilling i etaten for perioden 1998 – 2001.

Av Ragnhild Baso og Linda H. Nilsen

Utvalget som består av vegsjef Olav Sætre, Solvei Melsbo Narum, Marianne Haaljen og Liv Torild Holm var på besøk i Vadø 19. september. I regi av det lokale Likestillingsutvalget ble det arrangert et presentasjonsmøte for ledere og organisasjonene i fylket. Dette ble fulgt opp av et møte mellom LUV og det lokale likestillingsutvalg.

I forbindelse med ny handlingsplan som skal utarbeides, ble det oppfordret til å

lage en enkel plan med få punkter. Målet må ikke være å ha en stor plan hvor vi ikke klarer å få målene gjennomført.

Videre bør vi lokalt synliggjøre oss i forbindelse med skoleverket og med deltakelse på utstillinger og messer.

LUV ga det lokale likestillingsutvalget tilbakemelding på at Finnmark gjør en god jobb i forhold til likestillingsarbeidet, spesielt gjelder dette i tilsettings saker.

Det lokale likestillingsutvalget består av (med varamedlemmer i parentes):

Fra ledelsen
Bjørn Anita Joki, leder (Hjalmar Steinnes) og Ragnhild Baso, sekretær (Anne-Lise Pedersen)

Fra organisasjonene
Linda H. Nilsen, 2FO (Tove M. Akerhei, NTL), Wenche Skorstad, NVF (Tor Kildal, NIF) og Thorbjørn Mortensen, NAF (Ellen Larsen, NAF).



Det sentrale likestillingsutvalget, f.v.: Liv Torild Holm, Solvei Melsbo Narum, Olav Sætre og Marianne Haaljen. Foto: Wenche Skorstad

Skolesekker til 1. klassinger!

I år skulle 1100 nye førsteklassinger i Finnmark ut på skolevegen for første gang. I uka før skolestart fikk disse utdelt oransje skolesekker. Skolesekken, som er en annen og bedre modell enn fjorårets, ble delt ut for å gjøre førsteklassingene mer synlige i trafikken.

Av Stig Moe

Dette er et trafikksikkerhetstiltak som i år ble gjennomført for andre gang og som har vist seg å være populært blant både 6-åringene, foreldre og lærere. Ved å utstyre førsteklassingene med oransje skolesekk vil barna bli

mer synlig på skolevegene i fylket. Siden 6-åringen som trafikanter ikke oppfører seg rasjonelt i trafikken, er det viktig at bilistene viser større oppmerksomhet og holder lavere fart enn vanlig.

Trafikksikkerhetstiltaket er et samarbeid mellom Statens veg-

vesen Finnmark, Varanger Kraft, Sparebank1 Nord-Norge, politiet, Finnmark fylkeskommune og Trygg Trafikk i Finnmark.

Sekken ble delt ut ved trafikkstasjonene samt Sparebank1 Nord-Norge og Varanger kraft sine lokaler.



To stolte representanter for førsteklassingene viste gledelig frem sine første skolesekker for fotografen.

Foto: Wenche Skorstad

Bilfører 65+

Eldre bilførere skal bli sikrere gjennom bl.a. frivillig opplæring. Vi benytter formuleringen eldre, men er selvfølgelig oppmerksom på at gruppen består av mennesker med store individuelle forskjeller. Dette arbeidet skal være til hjelp for å gjøre denne gruppen sikrere i trafikken og opprettholde hver enkeltens mobilitet så lenge det er trafikksikkerhetsmessig forsvarlig. Effekten av dette kan være at andre trafikanter får bedre kunnskaper om eldre bilførere.

Av Ole-Martin Rasmussen

Eldre er ikke nødvendigvis tryggere i trafikken om de får bilen stå. Skaderisikoen for eldre fotgjengere og sykkelister er betydelig, og statistisk sett høyere enn den de vil ha som bilfører.

Ved hjelp av nettverksbygging mellom aktuelle aktører innen kommune og i fylket, er det mulig å oppnå en felles forståelse for det som skal gjøres. Statens vegvesen skal være den som påtar seg ansvaret med å bygge opp og vedlikeholde et slikt nettverk. Ved hjelp av nettverket skal det være mulig å gjennomføre tiltak som gir målbar ef-

fekt innen ulykkesreduksjon og økt mobilitet for eldre.

Den 13. september 2000, ble nettverksgruppa for Finnmark etablert. Målet med en slik gruppe er å knytte kontakt, etablere og følge opp samarbeidet med lokale aktører. Vegkontoret skal stå som oppdragsfører i fylket og være ansvarlig for godkjenning av kursarrangør og lærere. Alle lærerne som benyttes skal selv gjennomgå kurs i voksenpedagogikk som er utarbeidet av høgskolelektor Åge Hultengren. De skal være oppdatert på aktuell forskning og egnet lærestoff, være faglig kvalifisert og ha flere års erfaring som trafikklærer.

Kurset skal bygge på erfaringslæring, og kursdeltakernes ønske og interesse skal være det sentrale. Deltakerne skal oppleve at deres behov blir tatt på alvor. Det blir en balansegang mellom deltakernes krav om meningsfull undervisning og den profesjonelle lærerens erfaring om hvilket stoff som han/hun mener må gjennomføres for å skape en nødvendig faglig basis i forhold til kursets målsetting.



NYTT.OM.NAVN

Pensjonister i perioden 01.08.00 til og med 31.12.00

Ole Mikkel A. Triumf 01.09.00
Øivind Wilhelin Johansen
01.11.00
Anders Mosesen 01.11.00

Jubilanter

- Thor Martin Siri, 50 år, 16. september 2000
- Rolf E. Nilsen, 50 år, 6. oktober 2000
- Ingar E. Eira, 50 år, 31. oktober 2000
- Dagrun Anna Johannessen, 50 år, 5. desember 2000
- Knut Bersaas, 50 år, 7. desember 2000
- Geir S. Olaussen, 50 år, 31. desember 2000
- Kjell J. Olsen, 60 år, 7. november 2000
- Mathis Pettersen, 60 år, 18. november 2000

Reflexen gratulerer!

Nytilsatt

- John Sigbjørn Söderholm
tiltrådte 11. desember 2000
stillingen som veileder ved
traffikkavdelingen, vegkontoret.

Sluttet

- Helge J. Nystad sluttet
30.09.00. Han var tilsatt ved
Lakselv trafikkstasjon.
- Ove Tony Arnesen sluttet
31.10.00. Han var tilsatt i
vegsjefens stab, vegkontoret.
- Hugne G. Hansen sluttet
31.10.00. Han var tilsatt ved
Fatimaprojektet.
- Trine Stålsett sluttet 31.10.00.
Hun var tilsatt på
fellestjenesten, vegkontoret.

"Hederstegn for 25 års sammenhengende LO medlemskap"

Ellen Frøyseth,
Mary Irene Larsen,
Ragnhild Baso og
Oddvar Baumann har alle blitt
hedret med "Hederstegn for 25-
års sammenhengende LO
medlemskap". Frøyseth ble or-
ganisert i LO 1. juli 1975, Larsen
1. desember 1975, Baso 1. april
1975 og Baumann 1. juni 1974.

Reflexen gratulerer!

Hvor er dette?

Vi stiller som vanlig spørsmålet: Hvor har Reflexen vært denne gang? For å hjelpe dere litt på veien kan vi røpe at vi skal til øst-fylket og en av våre mest mediemotilte vegstrekninger.

Dersom du vet svaret skriver du det på et postkort og sender det til:
Reflexen
Statens vegvesen Finnmark
Vegkontoret
9815 VADSØ

Du kan også sende svaret i en e-post til:
reflexen@vegvesen.no

Vinnerne tilskrives.

Svarfrist: 28. februar 2001

Riktig svar på billedkonkurransen i Reflexen nr. 2-2000 var Øksfjord

Vinnere ble:

1. premie Gunnlaug Skoglund
Hammerfest
2. premie Tom-Frode Hansen
Alta
3. premie Arne Dag Isaksen
Øksfjord



Foto: Leif Jakobsen