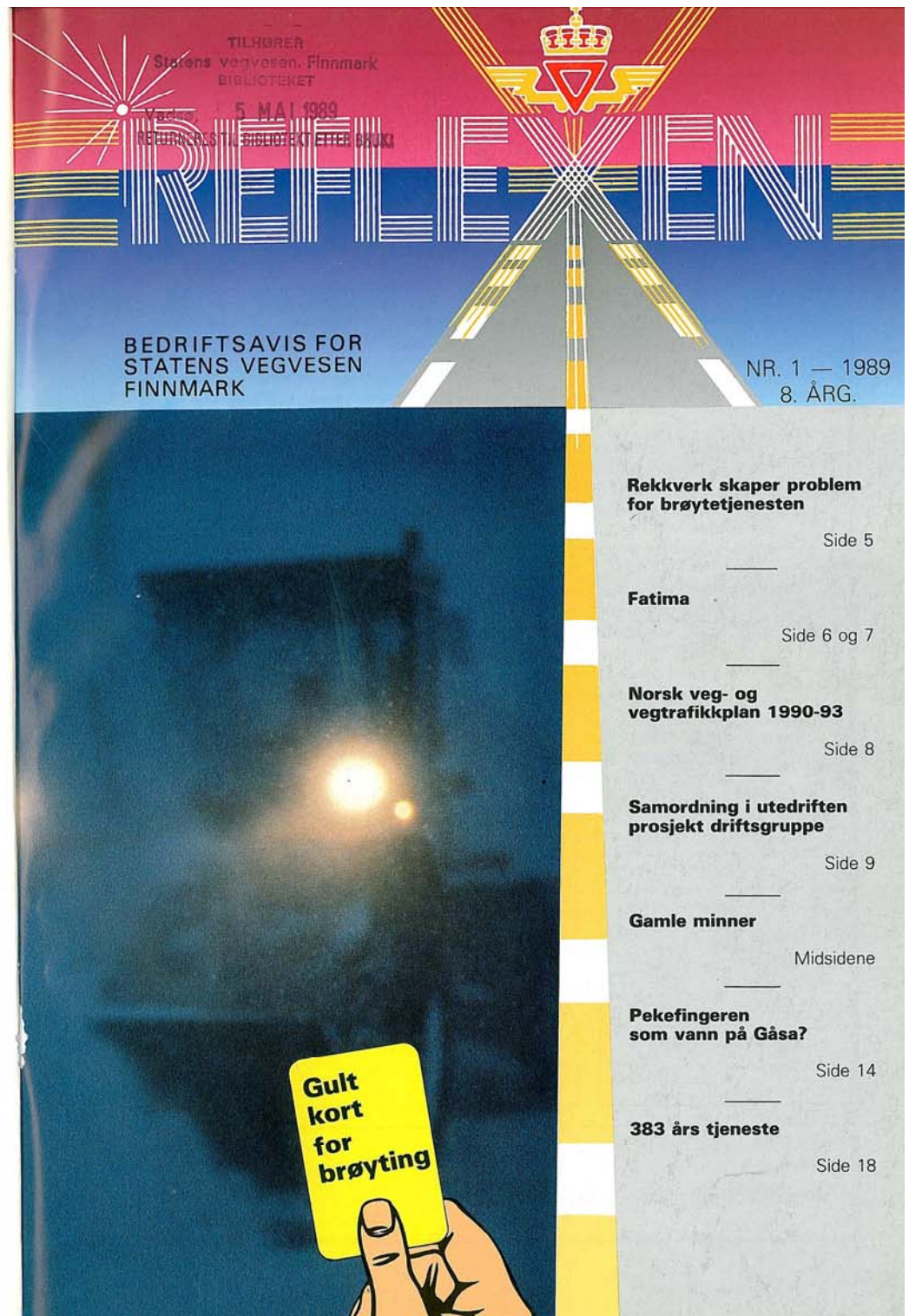




TILHØRER
Statens vegvesen, Finnmark
BIBLIOTEKET
Vadsø, 5. MAI 1989
RETURNERES TIL BIBLIOTEKET EFTER BRUK

BEDRIFTSAVIS FOR
STATENS VEGVESEN
FINNMARK

NR. 1 — 1989
8. ÅRG.

**Rekkverk skaper problem
for brøytetjenesten**

Side 5

Fatima

Side 6 og 7

**Norsk veg- og
vegtrafikkplan 1990-93**

Side 8

**Samordning i utedriften
prosjekt driftsgruppe**

Side 9

Gamle minner

Midsidene

**Pekefingeren
som vann på Gåsa?**

Side 14

383 års tjeneste

Side 18

**Gult
kort
for
brøyting**



REFLEXEN

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Finnmark

Redaktør:
Fred Olav Guthu

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

Opplag:
1500 eksemplarer

Trykk:
Trykkforum AS, Vadsø

INNHOLD

Leder	3
Gult kort for brøyting!	4
Rekkverk skaper problem for brøytetjenesten	5
Ingen overraskelser for FATIMA	6-7
Antall trafikkulykker skal ned	7
Tiltak for bedre miljø	7
Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93 for Finnmark	8
Samordning i utedriften - prosjekt driftsgruppe	9
Gamle minner	10-11
Trafikksikkerhetsarbeidet bærer frukter	12
Styrket samarbeid for FTU ene	13
Vegteknisk Forum Nord - suksess etter kort tid	13
Pekefingeren - som vann på gåsa?	14
Verne- og miljøtjenesten i Statens Vegvesen	15
Fornytelse på planavdelingen	16
Hva er virksomhetsplanlegging	16
God framdrift	17
383 års tjeneste i Statens Vegvesen Finnmark	18
125-års jubileet i Statens Vegvesen	19

Forsidebilde: Brøyting i uvær.
Sistesidebilde: Magerøysundet.

Foto: Arvid Sveen
Foto: Fjellanger Widerø AS



Brøytetjenesten har vært ute i hardt vær på flere måter i vinter. Værgudene og avisredaksjonene har stadig satt oss på prøve. Reaksjonene fra publikum og næringsliv forteller tydelig hvor viktig vegen er for samfunnet. Det er derfor fistende å gi gult kort til politikerne som denne vinteren forsøkte seg på å brøyte veg. Uten tilstrekkelige ressurser til vedlikeholdet av vegene blir transporttilbudet dårligere. Dette kan ikke være god samfunnsøkonomi.

Når det nå er klart at fastlandsforbindelsen til Magerøya kommer, er vegvesenet blitt en populær etat i Honningsvåg. Det ligger store utfordringer for Statens Vegvesen Finnmark i realiseringen av dette prosjektet. I stortingsmeldingen om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93 er Fatima satt opp med en bevilgning på 105 mill. kroner. Et beløp vi tror også Sigurd Berg Hansen i Fatima a/s er fornøyd med.

Våren kom tidlig i år. For vegvesenet betyr det krav om åpning av vinterstengte veger og dispensasjoner fra telerestriksjonene. Nok et bevis på at vi er en etat med nær publikumskontakt. Publikumservice står derfor sentralt i arbeidet med fornyesesprogrammet i etaten i Finnmark.

F.O.G.

Gult kort for brøyting!

Over 120 dager med brøyting er fasit for trafikantene og brøytemannskapet i Finnmark denne vinteren. Fjellogangene ut mot kysten har samlet vært midlertidig stengt hele 61 dager. Dette betyr saftige overskrifter om brøytetjenesten. Sinte trafikanter har preget tilværelsen for vedlikeholdssjefen. Mange vil oppfatte det som gult kort fra publikum og media. Hvordan reagerer vedlikeholdssjefen? Arne Nikolaisen på det gule kortet?



Erfaringene med informasjonsavtalen i Sieda, er gode sier Nikolaisen. Slike bør det bli flere av i fylket — kanskje også med samme budskap?

— Denne vinteren må beskrives som krevende for vegvesenet, og vi er kjennet at alt ikke har fungert tilfredsstillende for publikum. Dette skyldes ikke menneskene som må berømmes for en imponerende innsats, men de helt ekstreme værforholdene vi har opplevd, forklarer Nikolaisen.

— Vi er jo ikke uvant med at trafikantene reagerer på stengte veger. De ønsker å komme fram til bestemmelsesstedet uten forsinkelser og de siste vintrene har brøytetjenesten fungert godt. Når regulariteten på viktige veger denne vinteren blir dårligere, overrasker det ikke at vi får reaksjoner.

Vedlikeholdet går hver vår gjennom erfaringene fra brøytesesongen og et tiltak de vil se nærmere på er justering av kolonneplanene. Målet er å få mer flyt og samordning av kolonnetidene, slik at vi kan sluse trafikantene fra et punkt til et annet uten unødvendig ventetid.

MATERIELL

Vegvesenet har blitt kritisert for manglende og dårlig utstyr i brøytetjenesten. Dette er påstander som Nikolaisen aviser bestemt.

— Totalt i fylket har vi 80-90 brøyte-

biler, de private inkludert. Innenfor vegmesterområde 3, som omfatter de tre værharde strekningene Sennalandet, Hatter og vegen ut til Nordkapp disponerer de ialt 12 biler, 6 fraser og 3 høvler. Under normale vinterforhold utgjør dette materialet en stor overkapasitet som vi ikke får utnyttet. Vi er nødt til å se på utnyttelsesgraden av materialet, og kan ikke holde en beredskap beregnet på å ta de ekstreme toppene. Det ville være økonomisk uforvarlig.

BRØYTEKOSTNADENE

Nikolaisen opplyser at ved utgangen av februar var det for hele fylket gått med 32,5 mill. kroner til brøytingen. Dette er 4 mill. kroner mer enn på tilsvarende tid ifjor. Sist brøytesesong brukte vedlikeholdet ialt rundt 50 mill. kroner til brøyting av fylkesvegene. Kostnadene for denne sesongen ser ut til å komme opp mot 55-60 mill.

— Dette er noe mer enn vi budsjetteterte med, men situasjonen ser ikke dramatisk ut hvis vi får en normal høstsesong, sier han.

SENNALANDET

Vegmester Hans F. Arnesen på Skaidi

aksepterer heller ikke det gule kortet. — men det er klart at denne kritikken kunne vi godt ha vært foruten.

— Vinteren i år har vært helt spesiell med vind og snømengder vi ikke har hatt på flere tiår, fortsetter han. En liten sammenlikning med fjordåret skulle vise dette: Sennalandet har vært midlertidig stengt hele 9 ganger denne sesongen mens vi de siste årene nesten ikke har behov å holde vegen nattestengt. Ifjor hadde vi seks kolonnedager mens tallet for denne sesongen vil ligge betydelig høyere.

Vegstasjonen på Skaidi skal nå samle alle erfaringer og tall i en rapport om brøytetjenesten. Arnesen ønsker også at det lages klarere retningslinjer for når bommene skal stenges og de skal gå over til kolonnekjøring.

BEDRE INFORMASJONSSERVICE

Informasjonsservicen til publikum bør vi prioritere høyere mener Arnesen.

— Det vi tenker på for vårt distrikt er automatisk telefonsvarer som kan gi publikum oppdaterte vegmeldinger hele døgnet. Informasjonsskilt i Alta og Hammerfest som gir beskjed om stenging og kolonnetider vil vi også vurdere.

Trafikkinformasjon via tekst-TV har vært et tilbud en tid nå, men har klare begrensninger. En side er at oppdateringen ikke skjer raskt nok. Den andre er at for få husstander i fylket har tekst-TV til at det kan satses fullt ut på dette mediet idag. Men informasjonsteknologien åpner stadig nye muligheter og Vegdirektoratet følger utviklingen på området.

FYLKESVEGENE

Vegvesenet har ennå ikke fått klare signaler om ekstrabevilgninger til fylkesvegene. Som kjent reduserte fylkestinget bevilgningen til vedlikehold av fylkesvegene med 6,1 mill. kroner, noe som tilsvarer en reduksjon på 30 prosent sammenliknet med fjoråret. Ved utgangen av februar var det brukt 7 mill. kroner til brøytingen av fylkesvegene.

— Med de foreløpige konstnadsoppgavene ser det ut til at vi er «

Forts. side 11

Rekkverk skaper problemer for brøytetjenesten

Oppsynsmann Samuel Kemi kommer med krass kritikk mot oppsettet av rekkverk langs fjellovergane. Slik rekkverkene fungerer vinterstid reduseres trafikksikkerheten og framkommeligheten på flere av disse strekningene, hevder han. Rekkverket virker som snøansamler og dette fordyrer brøytetjenesten, men gir dårligere regularitet.

FJERN REKKVERKET

— De undersøkelserne vi gjorde på Kongsfjord og Båtsfjord fjelloverganger forrige sesong viste at de største problemene for trafikksikkerheten, regulariteten og brøyteomkostningene oppsto på strekninger med rekkverk.

Sett på bakgrunn av vinterens rekordhøye tall for kolonnekjøring og stengte fjelloverganger, er dette en interessant problemstilling.

Kemi argumenterer for at vegvesenet gjennom å utbedre eller fjerne rekkverk vil oppnå store forbedringer på trafikkavviklingen vinterstid. Dette gjelder både trafikksikkerhet, regularitet og brøyteomkostnader. Rekkverket har absolutt en sikkerhetsmessig effekt sommerstid. Men sommeren er kort og det er alminnelig gode kjøreforhold og derfor mindre fare for utforkjøringer ved normal ferdsel. Om vinteren minsker imidlertid den sikkerhetsmessige effekten ved rekkverk da snøen tar av ved utforkjøringer.

— Derimot har vi erfart flere momenter som virker negativt på sikkerheten. Rekkverket gir redusert sikt ved snøfokk, fører til stedvise punkter med snø og isdekke og det danner seg snøfonner som innsnevrer kjørebanelen. Slik kan enkelte steder bevirke rene trafikkfeller, fortsetter Kemi.

BESPARELSE

På disse stedene fyker veien raskt igjen, og skaper vansker med å holde fjellovergane oppe for fri ferdsel. Utover vinteren blir brøyteomkostningene så høye at minimale vindforhold forårsaker snøfokk, gjenfylling og innsnevring på vegen. Dette er som regel nok til at vegvesenet må gå over til kolonnekjøring som gir dårligere regularitet. Hyppigere inspeksjonsturer med mer brøyting og bruk av snøfreser skurrer brøyteomkostnadene i været. Vinterforhold på fjellovergane har vi dessuten hele 7-9 måneder av året.

Kemi har beregnet en besparelse på rundt 90.000 kroner på en av pro-

blemstrekningene på Båtsfjordfjellet. En strekning der det før rekkverket kom ikke var antydning til snøansamling. Dette gir rom for å tro at fjerning av rekkverk og bruk av andre løsninger for å opprettholde trafikksikkerheten på fjellovergane skulle spare vedlikeholdet for ikke ubetydelige summer.

GJELDER GAMLE VEGANLEGG

Ankepunktene som vedlikeholdet har ført i marken mot planleggingen av rekkverkoppsettet gjelder i hovedsak veganlegg av eldre dato, opplyser planavdelingen.

— De normene for oppsett av rekkverk som vi planlegger etter idag er fullt akseptable, men vi vil endre rutene i planleggingen slik at rekkverk ikke settes opp uten at andre sikkerhetsmessige tiltak er vurdert, sier plansjef Gudmund Nilsen.

I prinsippet skal ikke høye fyllinger føre til rekkverk og planavdelingen vil skjerpe bruken av utslaking av disse. Dette er sjelden mer kostbart enn oppsett av rekkverk. Rekkverk på grunn av sidehinder må også unngås. Enkle tiltak som utfyllinger, kombinert med rekkverk mot vannkanten, sprenging eller gjenfylling er her egnede alternativer. Der det er påkrevet med

rekkverk vil vegvesenet prøve ut kabelrekkverk hvis det er snøproblemer.

UTBEDRINGER TIL SOMMEREN

Allerede før sommeren skal plan- og vedlikeholdsavdelingen gjøre befaringer og vurdere oppsettet av rekkverk på endel utsatte strekninger. Dette gjelder høyfjellovergane ut mot kysten, Børselv og strekningen Lakselv — Skoganvarre. For å få en mer omfattende vurdering av allerede oppsatte rekkverk skal vedlikeholdet melde fra om strekninger som fører til problemer vinterstid.

Ved grøftearbeider og utbedringer på vegen skal vedlikeholdet og planavdelingen vurdere oppsett av rekkverk slik at dette kan utføres samtidig. Internt på planavdelingen skal de videre gå gjennom både de parsellene som er under bygging og de som er planlagt skal bygges de nærmeste årene.

TRAFIKKSikkerheten blir ivaretatt

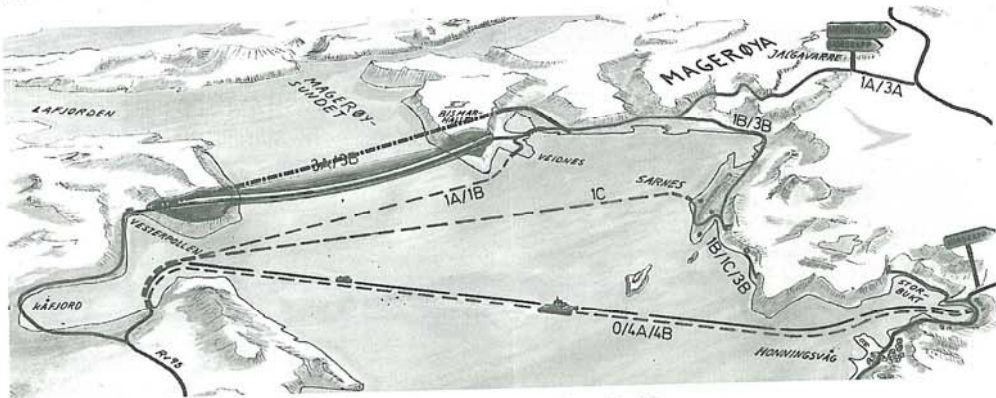
— Trafikantene behøver ikke bekymre seg for at sikkerheten langs vegen blir mindre etter dette, bedyrer Nilsen. Det er en klar forutsetning at rekkverket ikke skal fjernes uten at det gjennomføres andre tiltak for å ivareta trafikksikkerheten.



I forgrunnen, en begynnende snøfonn ved rekkverk. I bakgrunn snøforhold uten rekkverk.

INGEN OVERRASKELSER FOR FATIMA

21. mars var fristen for høringuttalelse om hovedplanen for fastlandsforbindelsen til Magerøya. De viktigste høringsinstansene har gitt sine uttalelser, og ingen har så langt kommet med vesentlige innsigelser mot hovedplanen. Under forberedelsene til detaljplanen vurderer vegkontoret et nytt alternativ i Kobbholet.



Vegsjefen anbefaler at alternativ 3b velges. Dette alternativet har størst nytte for lokalsamfunnet. Alternativet som nå er tatt frem igjen medfører en mindre forandring. Tunnelen vries og forlenges slik at den kommer ut innerst i Kobbholet og følger strandlinjen rundt bukta.

KONSEKVENSANALYSE FOR REIN-DRIFTA

Reinbeitedistrikt 15 og 16a har heller ennå ikke gitt uttalelse. Lene Murer sier at dette skyldes ønsket om en mer detaljert konsekvensanalyse for reindrifta enn den som forelå til hovedplanen. Reineierne har imidlertid gitt klart uttrykk for at de ikke vil sette seg imot fastlandsforbindelsen, men selvsagt vurdere erstatninger.

Spørsmålet som de ønsker en nærmere avklaring på, er hvilken trasee som vil gi minst ulemper for reindriftsnæringen samt en vurdering av nytteverdien på de områdene som blir berørt. En grundigere konsekvensanalyse for reindriftsnæringen vil samtidig gi vegkontoret et langt bedre grunnlag for skjønnsvurderinger i forbindelse med erstatningskravene. Lene Murer forventer oppstart av dette arbeidet i mai, med registreringer i juli og at rapporten kan foreligge i september. Reinbeitedistriktene vil da gi sin uttalelse på bakgrunn av denne. Hun kan bero-

lige med at dette ikke vil få noen innvirkning på oppstartdatoen for anlegget.

EN MINDRE TRASEENDRING I KOBBOLET

Nærmere vurderinger av traseeforslaget ved Kobbholet har ført til at vegkontoret har trukket fram et alternativ som ble vurdert, men forkastet i hovedplanarbeidet. Dette går ut på å vri tunnelen slik at den blir 800 meter lenger og kommer ut innerst i Kobbholet. Traseen legges derfra langs strandlinjen rundt bukta. Dette alternativet skal vurderes nøye opp mot det anbefalte alternativet i hovedplanen – å gå i fylling og bru over Kobbholet, opplyser Lene Murer.

– Bakgrunnen før at vi nå har trukket fram dette forslaget er at det knyt-

ter seg usikkerhet med hensyn til anleggstekniske og kostnadsmessige vurderinger ved en slik fylling. En eventuell traseendring i området vil bli forelagt de som blir berørt.

FORBEREDELSE TIL DETALJPLANEN

Vegkontoret er nå i full gang med å forberede detaljplanleggingen for Fatima. Anbud på kartbestillinger ble sendt ut allerede i mars og vegkontoret har mottatt fire tilbud som varierer fra 1,4 til 2,2 mill. kroner. Flyfotografering skal foregå tidlig på sommeren og er grunnlaget for kartproduksjonen. Fotoene brukes til å lage såkalte digitale kart som legges inn på data. Dette gjør detaljplanleggingen enklere og raskere. Vegkontoret vil til sommeren gjøre befaringer i området i forbindelse med detaljplanarbeidet, spesielt der tunnelinnslagene vil komme. Når det gjelder den undersjøiske tunnelen vil det bli foretatt flere geotekniske undersøkelser av sjøbunnen. Tromsø

museum vil på sin side gjennomføre en ny befaring i traseen.

Arbeidet med detaljplanen vil komme i gang før hovedplanen er godkjent i Vegdirektoratet, sier Murer, men selve detaljplanleggingen vil hovedsakelig skje i løpet av 1990. Vi planlegger med siktemål om anleggstart i 1992 og det skal vi sette alt inn på å holde. Til planarbeidet er det hittil bevilget 2 mill. kroner i 1990, mens en for 1989 er henvist til det ordinære planbudsjettet.

Søknaden om delfinansiering av prosjektet med bompenger ble sendt Vegdirektoratet i begynnelsen av mars. Det er nå direktoratet og Samferdselsdepartementet som avgjør videre framdrift og tidspunkt for når denne kan behandles i Stortinget.

FATIMA OG NVVP 1990-93

I Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1990-93 er Fatima ført opp med 105 mill. kroner. Av disse skal imidlertid 20 mill. gå til bygging av fergeleier for katamaranfergen. Hele prosjektet er beregnet til 575 mill. kroner, der bompengefinansiering skal dekke ca. 180 mill. I følge den skisserte framdriftsplanen kan anleggsarbeidet starte opp i 1992-93 med ferdigstilling i 1997. Til å fullføre anlegget vil dette binde ca. 350 mill. i planperioden 1994-97.

Vegsjefen har overfor Vegdirektoratet bedt om en oversikt over videre bevilgningstakt etter 1993. Det er nødvendig å ha klarhet i dette for å kunne fullføre prosjektet innenfor en optimal byggetid på 4 år, da en lav bevilgningstakt vil gjøre prosjektet langt dyrere. Det er også et uavklart spørsmål når en vil sette inn de private midlene på 180 mill. kroner. Begge momentene vil derfor kunne få innvirkning på anleggsstarten.

EGEN PROSJEKTLEDER

Det er seksjonsleder Lene Murer som nå, sammen med en arbeidsgruppe på vegkontoret, har ansvaret for den videre planprosessen. Prosjektet er imidlertid av en slik størrelsesorden at vegsjefen vurderer å opprette en egen prosjektlederstilling øremerket Fatima.

– Vi har som mål å gjøre mest mulig av detaljplanleggingen her på vegkontoret. Dette er en kjempeutfordring å ta fatt på! Men den undersjøiske tunnelen må vi nok sette bort til andre, konkluderer seksjonsleder Lene Murer.

NVVP 1990-93 :

ANTALL TRAFIKKULYKKER SKAL NED

- Automatisk fartsovervåkerer utplasseres i 10 fylker i løpet av 1989.
- Prikkelastning på førerkortet innføres fra 1990.
- 40 prosent økning i politiets kontrollkapasitet på vegene innen 1992
- Styrking av trafikkundervisningen i skolen og ved de pedagogiske høyskolene.

Dette er tiltakene for bedring av trafiksikkerheten som stortingsmeldingen om NVVP 1990-93 legger mest vekt på. Dersom antall trafikkulykker likevel skulle øke, vil regjeringen vurdere nye tiltak som begrensning av biltrafikken i byer og boligområder, bruk av fartsdempere m.v. Situasjonen er mest alvorlig i de større byene. En økning av politiets trafikkontroller med 40 prosent betyr at hver enkelt bil i 1992 vil bli kontrollert eller kjørt gjennom en fartskontroll minst en gang i løpet av året. I tillegg vil Biltilsynet kontrollere 600.000 kjøretøyer pr. år.

For å styrke trafikkopplæringen i skolen satses det nå på å bedre kompetansen i trafikkundervisningen ved de pedagogiske høyskolene. Samferdselsdepartementet vil også arbeide for å styrke trafikkundervisningen i den videregående skolen.

NVVP 1990-93 :

TILTAK FOR BEDRE MILJØ

Miljøspørsmålene presser seg inn i samferdselsplanene. Dette vil prege samferdselspolitikken fram mot år 2000.

I løpet av første halvdel av 90-årene skal det skje en etappevis innføring av strengere avgasskrav for dieseldrevne personbiler, alle varebiler og tyngre kjøretøyer (over 3,5 tonn). Disse kravene vil, sammen med allerede innførte krav for nye personbiler, bidra til en kraftig reduksjon av luftforurensningene fra vegtrafikken. Det skal bli adgang til å øke bompengesatsene i rushtidene i tettsteder. En slik ordning vil regulere trafikken og bidra til raskere løsning av trafikk- og miljøproblemer.

Dette er noen av tiltakene som inngår i regjeringens retningslinjer for arbeidet som gjelder samferdsel og miljø. Tiltakene vil blant annet føre til at utslippene av nitroglyserin fra vegtrafikken reduseres med 30 prosent fra 1986 til 1998.

Stortingsmeldingen om Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1990-93 viser til at miljøvern hensyn i sterkere grad vil bli innarbeidet i samferdselsplanene og tilagt vekt ved prioritering av samferdselsmidlene. Samferdselsdepartementet vil dessuten i 1989 sette igang arbeid med å bedre det administrative apparatet for en mer helhetlig transportplanlegging. Departementet skal også ha en mer framtrekkende rolle i arbeidet med å bedre kollektivtrafikken. Etatene innenfor samferdsel skal videre – både på lokalt og sentralt hold – få tilført større kompetanse i saker som gjelder miljøspørsmål, med sikte på at miljøhensyn i sterkere grad skal innpasses i etatenes ordinære virksomhet.

Norsk veg-og vegtrafikkplan 1990-93 for Finnmark

Finnmark har fått 620 mill. kroner til riksveginvesteringer medregnet 135 mill. fra Nord-Norge programmet. Finnmarks andel av riksveginvesteringene er på 4,8 prosent. Dette er en prosent lavere enn i forrige periode og vil innebære redusert anleggsdrift utover i 1990-årene. Vedlikeholdet av riksveger i Finnmark har fått en bevilgning på 660 mill. kroner. Dette er en økning på 59 mill. kroner, og utgjør 5,8 prosent av totalbevilgningene.

LAVERE BEVILGNINGER

Midlene fordeler seg på 620 mill. kroner til riksveginvesteringer, 660 mill. kroner til riksvegvedlikehold mens fylkesvegene anslagsvis får 70 mill. til anlegg og 80 mill. til vedlikehold. Rammen er 79 mill. kroner mindre enn det etaten fikk bevilget for perioden 1986-89. For samtlige bevilgninger gjelder at den prosentvis andelen sett i forhold til bevilgningene på landsbasis, er lavere enn for forrige planperiode.

Hovedprioriteringer

Hovedoppgaven i perioden 1990-93 vil være å fullføre utbyggingen av stamvegene som er hovedvegforbindelsene øst-vest og nord-sør i fylket (E6 Troms grense - Kirkenes og Rv 93 Alta - Riksgrensen).

I perioden prioriteres utbyggingen av E6 og da spesielt strekningene langs Varangerfjorden og strekingen langs Langfjorden i Alta. Dette er de parsellene som gjenstår før meste parten av E6 har fått en standard den vegen bør ha. Andre større prosjekter som vegkontoret forutsetter fullført i perioden er Rv 95 over Sortvikhøgda og Rv 95 helårsveg til Skarsvåg.

Med bakgrunn i ønsket om å styrke Honningsvåg som et livskraftig senter og fordi Nordkapp er utpekt til et nasjonalt satsingsområde for turisme, foreslår Samferdselsdepartementet at byggingen av fastlandsforbindelsen startes opp i perioden. Sørvægevegen vil ikke bli bygget i denne perioden.

E6 TROMS GRENSE - KIRKENES : 269 MILL. KRONER

Lavere budsjettammer i forhold til forrige periode og økte bevilgninger til Fatima har påført reduksjoner på 108 mill. til E6. Dette får som følge at 88 mill. tas fra strekingen Olderfjord - Lakselv og det blir ikke anleggsstart der i perioden 1990-93. Troms grense - Storsandnes reduseres med 7 mill.

og Gandvik - Bugøyfjord med 13 mill. 10 mill. til disposisjon faller ut.

Prosjektet Troms grense - Storsandnes omfatter ombygging langs Langfjorden og sikringsarbeider på noen rasfarlige partier. Anlegget har fått 128 mill. kr. i perioden mens restoverslaget pr. 1.1.90 er 150 mill. kroner. Hele anlegget forutsettes åpnet for trafikk i 1994.

Det skal foretas utbedrings- og forsterkningsarbeider på parsellene Gandvik-Bugøyfjord og Bugøyfjord-Neiden som har dårlig standard og bæreevne. Dessuten vil prosjektet omfatte bygging av gang- og sykkelveg i Bugøyfjord. Til dette er det bevilget henholdsvis 14 og 51 mill. kroner. Parsellene åpnes for trafikk henholdsvis i 1990 og 1993. Strekingen Gandvik-Bugøyfjord vil bli ferdig to år før planen p.g.a. ekstraordinære midler til arbeidsmarkedstiltak i 1989.

Når disse parsellene er ferdige vil hele E6 langs Varangerfjorden være ombygd til vegnormalstandarden. Til forsterkninger til 10 tons helårs bæreevne på E6 er det bevilget 67 mill. kroner.

FATIMA - 105 MILL. KRONER

Fastlandsforbindelsen til Magerøya er likevel den største gjestående riksveggoppgaven i fylket og Samferdselsdepartementet har foreslått at arbeidene med bygging av fastlandsforbindelsen starter opp i 1992-93.

Fatima har vært under utredning og planlegging i flere år, men i januar ble hovedplanen for prosjektet lagt fram. Vegsjefen anbefaler her å bygge undersjøisk tunnel under fjorden og føre vegen fram til Honningsvåg. Kostnadsoverslaget er på 575 mill. kroner og bompengefinansiering på 180 mill. kroner vil delvis være med på å finansiere anleggskostnadene. Fatima A/S er opprettet som bompengeselskap og vil ha ansvaret for dette opplegget.

Framdriftsplanen forutsetter anleggsstart i 1992-93 med ferdigstille-

se av prosjektet før turistsesongen i 1997. Vegkontoret har fått bevilget 105 mill. kroner innenfor fylkesrammen til Fatima i 1990-93. Imidlertid vil fullføring av anlegget binde opp rundt 350 mill. kr. i planperioden 1994-97.

RV 95 SKIPSFJORDHØGDA- NORDKAPP

Vegplanen forutsetter videre utbedringer og utbygginger på «Nordkappvegen» for at denne skal oppnå en standard som kan ta den stadig økende turisttrafikken til Nordkapp.

Anlegget omfatter omlegging av Rv 95 på strekingen Skipsfjordhøgda-Tufjord. På deler av strekingen bygges det ny veg foruten at det blir utført utbedrings- og forsterkningsarbeider. Veglinjen blir dessuten hevet på en del partier for å unngå snøproblemer og sikre helårsveg til befolkningen i Skarsvåg. Anlegget er bevilget 24 mill. kr. i perioden og ventes åpnet for trafikk i 1993.

Strekingen Smørfjord-Repvåg er bevilget 15 mill. kroner. Strekingen Olderfjord-Nordkapp har dermed fått bevilget 144 mill. kroner for perioden 1990-93.

ØVRIGE RIKSVEGBEVILGNINGER

En prioritert oppgave for neste planperiode vil være å utbedre spesielt værharde strekninger. Rv 888 mehamn-Gamvik er bevilget 14 mill. kr. til dette formålet mens Rv 890 Tana-Berlevåg har fått 40 mill. kr. Ut-sjø bru er tildelt 20 mill. kroner. Samtlige prosjekter avsluttes i løpet av perioden

ALTA - RIKSGRENSEN: 21 MILL. KRONER

Anlegget omfatter Rv 93 på strekingen Bossekop-Øvre Alta og det vil bli bygget ny veg på deler av strekingen, mens det ellers foretas utbedrings- og forsterkningsarbeider. Trafikkavviklingen i nåværende Bos-

Forts. side 16

Samordningen i utedriften prosjekt driftsgruppe

Bedre intern informasjon, fastere rutiner og klarere ansvarslinjer er tre av effektmålene ved prosjektet «Driftsstyringsgruppe». Gruppen skal vurdere tiltak for å bedre den interne informasjonen i driftten. Videre skal den foreslå samarbeidsmodeller på driftssiden som bedre ivaretar økte krav til koordinering og effektivitet. Rapport for driften i 1989 skal foreligge i månedsskiftet april/mai.

BEDRE KOMMUNIKASJON OG HELTETSTENKNING.

Driftsledermøtet vedtok i november å starte et prøveprosjekt for å komme fram til mer effektive samarbeidsmodeller på driftssiden. Bakgrunnen var problemer med å koordinere arbeidet i utedriften mellom vedlikeholdet, anlegg, grus/dekke seksjonen og laboratoriet. - Popularisert kan vi si det har vært «vanntette skott» mellom avdelingene og seksjonene i utedriften, sier initiativtaker til prosjektet, overingeniør Kåre Furstrand ved anleggsavdelingen.

Vi er organisert med flere driftsavdelinger og seksjoner som hver har sine folk ute på anlegg og vedlikehold. - Denne arbeidsmodellen har mange svakheter. Først og fremst den at hver avdeling eller seksjon driver planleggingen av arbeidet isolert noe som igjen fører til manglende koordinering og samkjøring. Det oppstår lett kommunikasjonsproblemer og det er i mange tilfeller uklart hvem som er ansvarlig. I tillegg må jeg nevne at rammebetingelsene ofte blir uklare så lenge vi ikke kan definere målene og arbeidsoppgavene som en helhet for utevirksomheten. Den interne informasjonen og kontaktnettet har ikke fungert tilfredsstillende. Vi så derfor et behov for et forum der vi kunne diskutere og koordinere driftsvirksomheten og bringe denne inn i et mer formalisert system. Målet er at dette skal gi bedret grunnlag for beslutninger og bakgrunn til å formulere langsiktige mål.

DELTAKERE OG MÅLGRUPPE

Med i prosjektgruppen er også Willy Hansen fra laboratorieseksjonen, Kåre Bruun fra bærelag/asfalt og Arne Nikolaisen fra vedlikeholdsavdelingen. Edward Pegg fra Plan-Evo A/S er trukket inn som konsulent i arbeidet. Målgruppen, ved siden av ledelsen på vegkontoret, er anleggsledere, distriktsledere, oppsynsmenn og arbeidere i utedriften. Det er viktig at alle

kjenner til resultatet av prosjektarbeidet. Hver enkelt i gruppen er derfor pålagt ansvaret for å informere sin avdeling og utedriften. - Hittil har vi hatt lite å gå ut med, men det er også nødvendig å informere underveis om det vi holder på med, sier Furstrand.

ARBEIDET I PROSJEKTGRUPPEN

- Gruppen har hatt fire møter. Vi har her utdypet de områdene som vi vil ha belyst i sluttrapporten. Deretter har vi analysert dagens arbeidsrutiner i de avdelingene og seksjonene som er engasjert i utedriften og oppsummert virksomheten for 1988.

Nå holder vi på å sette opp en aktivitetsoversikt for 1989 som også innebærer en mer koordinert planlegging enn tidligere. I denne planen inngår anleggs- og vedlikeholdsstrekninger, grusproduksjon, dekkelegging og kvalitetskontroll. For alle disse aktivitetene skal det defineres arbeidsomfang samt fordeles oppgaver og ansvar. Dette samordner vi i en handlingsplan som skal danne grunnlaget for all aktivitet på driftssiden dette året.

Som avslutning på prosjektet vil vi se på perspektivene for de nærmeste tre årene framover. Det vil blant annet tenkes på her er å sette opp en bemanningsplan og vurdere sysselsettingsbehovet for de nærmeste årene.

KONSULENTHJELP

Dere har valgt å trekke inn ekstern konsulentbistand - hvilke oppgaver har denne personen? - Konsulenten har først og fremst funksjon som sekretær for prosjektet, men er i tillegg pådriver for gruppen og skal tjene som en katalysator for prosessen. Kostnadene med denne type konsulentbistand løper raskt opp mot 100.000 kroner, og det er vanskelig allerede nå å sette krav til bedre effektivitet. Vi mener imidlertid at gruppas arbeid på noe sikt vil føre til inntjening gjennom en mer effektiv ressursutnyttelse.

DISTRIKTMØTER.

Et av målene er å få til en bedre kommunikasjon mellom avdelingene, også under arbeidets gang. Har dere sett på mulige tiltak her?

- I forbindelse med teknisk kvalitetskontroll, kvalitetssikring og overtakelsesforretninger oppstår det erfaringsmessig lett situasjoner der oppsynet og ingeniørene på anlegg føler at andre avdelinger «trør dem for nær». For å unngå dette er det nødvendig med god informasjon til arbeidsledere ute om hva dette gjelder.

Gruppen har derfor vurdert møter i hvert vedlikeholdsdistrikt hvor oppsyn og ingeniører fra både anlegg og vedlikehold deltar. Dette for gjensidig orientering om hva vedlikehold og anlegg arbeider med i distriktet og spesielt om de områdene der driften til anlegg og vedlikehold griper inn i hverandre. Slike møter vil også være et utmerket forum for laboratoriet og planavdelingen til å drive informasjonsvirksomhet i marka samtidig som de får høre «grasrotas» mening om praktiske problemer. Dette kan være en ide å jobbe videre med.

KARTILLUSTRASJONER SOM PRESENTASJONSFORM

Dere har valgt en noe uvanlig presentasjonsform for aktivitetsplanen?

- Når det gjelder aktivitetsplanen for 1989 har vi lagt vekt på kort og lettfattelig tekst med mye bruk av kartillustrasjoner, diagrammer og oversikter. Et slikt plankart kan for eksempel fortelle hvor anleggsdriften foregår og hvor store budsjettene er for det enkelte anlegg. Det samme gjelder for vedlikeholdsstrekninger, dekkeleggingsprogrammet og grusoversikter. Vi mener dette gir en enkel og rask informasjon og det er lett å knytte denne informasjonen geografisk opp mot andre ting.

Det er forøvrig meningen at arbeidet skal ende opp med en sluttrapport der resultatene og forslagene blir lagt fram i en kort og lettfattelig form.

Forts. side 16

Gamle minner

Veiutbygging i Kistrand kommune før århundreskiftet

Første del av kapitlet om Veier i «Porsanger bygdebok bind I».



DE FØRSTE VEIPLANENE.

Det var to gamle veikrav i Kistrand kommune. Det ene kom fra kommunen selv og gjalt veien Kistrand – Lakselv, det andre kom fra Karasjok og gjalt forbindelsen ned til Lakselv. Kistrand kommune viste liten eller ingen interesse for sistnevnte krav. I 1873 hadde kommunen bevilget penger for at en fylkesveiasistent kunne undersøke det påtenkte prosjektet Kistrand – Lakselv. Et forslag om støtte fra amtsformannskapet falt igjennom i 1874, men da hadde alt kommunen «længere Tid» søkt støtte til anleggelse av vei på enkelte steder mellom Kistrand og Lakselv. Forslaget falt fordi det hverken var utarbeidet omkostningsoverslag eller tilstrekkelig godt gjort at man trengte veien. I 1875 ga imidlertid ingeniør Tygen et overslag over veiens kostende. Det ville koste 370 Spesidaler å anlegge vei mellom Kistrand og Gáradak. «Kommet saa langt, kan man taaleligt godt hjelpe sig videre», skriver ordfører Lars Anton Moe. Kommunen ville også bevilge 120 Spesidaler, noe som burde være bevis for at man både trengte og ønsket veien. 2. komite i amtsformannskapet gikk deretter inn for forslaget. Komiteen fremhevet også for delen som en vei ville innebære for Karasjok. Amtsformannskapet bevilget pengene samtidig som kommunen tok opp lån for sin andel, og arbeidet begynte i juni 1876.

De offentlige veiene i Norge på denne tid var inndelt i bygde- og hovedveier. Utgiftene til bygging av bygdeveier skulle etter veiloven av 1851 i alminnelighet utredes av amtet. Derimot fikk ikke bygdeveger statsbidrag eller assistanse av statens veingeniører. Men etter 1893 hadde staten kommet mer og mer inn i bildet når det gjaldt utbygging av disse også. Hovedveier var veier som knyttet større deler av et fylke eller landet sammen. Men ved lov av 1912 ble det slått fast

at en vei var hovedvei, selv om den bare knyttet større deler av en kommune til en by eller et kommunikasjonsknutepunkt. Denne beslutningen fikk stor betydning for Kistrand kommune.

FRA RIDESTI TIL KJERREVEI.

Kvaliteten på bygdeveiene kunne være så som så. Det var ofte vanskelig å si når rideveien sluttet og kjøreveien begynte. Denne første «veien» mellom Kistrand og Gáradak tilhørte utvilsomt mer førstnevnte kategori. Arbeidet besto nok mest av å rydde bort trær, steiner og stubber samt å oppmerke den for vinterbruk. Amtmann Johan Blackstad sa det forsåvidt klart: først kom han inn på at de mest ufremkommelige stedene var ved Indre og Ytre Billefjord, og at utbedringene der burde vært særskilt oppført. Dermed fastslo han at det var nødvendig snarest «at foretage de foreslaaede Veiutbedringer». Ordfører Moe hadde forøvrig også sagt at arbeidet gjaldt enkelte stykker.

Denne veien var vel mer å ligne med de landmåler Erichsen beskrev fra østsiden 1909: Fra Leirpollen ble det holdt åpen sti om vinteren til Børselv over Øvre Rempijavrr. Nordover gikk det en sti som også ble holdt åpen og merket med steinvarder. Om sommeren gikk det fotstier til Børselv som fulgte telefonledningen mens man til Brenna fulgte kysten. Helland beskrev en lignende vintervei mellom Kistrand og Lakselv: Man kjørte langs stranden, snart lenger opp. Det var nokså flatt, men tuet og ujevnt. Det ble en rystende tur, men sleden var avpasset etter veistandaren, lang, smal og med brede meier. Elvene var i det hele et stort problem. Som ordfører Nordang uttalte i 1893 i forbindelse med et forslag om kloppe (gangbroer) over Vuolmasjokka, Sallitelven og Ytre Billefjordelv: Ferdselen var alltid vanskelig i Porsanger, men i flom-

tiden og om høsten før isen var sikker, var det umulig å komme over. Han nevnte et eksempel med postmannen som i oktober 1892 gikk gjennom isen på Ytre Billefjordelv på retur fra Lakselv, og på turen til Lakselv måtte leie båtskyss. Herredet fikk da støtte fra amtet til gangbroer. Det var heller enkle saker, to eller tre stokker som lå bredsides. I 1897 tilbød Isak Johannesen seg å pakte og vedlikeholde disse tre broene i fem år for 8 kroner året.

Det faglige og utgiftsmessige element ved 1870-årenes vei viste også at dette ikke kunne være noen moderne kjørevei. Etter at Kistrand formannskap hadde tatt opp et lån på 133 Spesidaler vedtok det at «Arbeidet ved Anlægget bliver ved Ordføreren (Moe) og Viceordføreren (Greiner) at bortakkorderes til paalidelige Mænd». Med dette mentes ikke fagfolk som måtte til hvis veien skulle ha blitt bygget etter alle regler om stigning, kurver, runding, veidekkets kvalitet osv.

BRENNEVINSAVGIFTSKASSEN – EN VIKTIG FINANSIERINGSKILDE.

Når det gjelder utgiftene kan vi trekke fram forslaget til vei mellom Kistrand og Olderdjord, som det ble søkt om i 1898. Denne ville koste 800 kroner, og halvparten ble bevilget av Brennevinssavgiftskassen gjennom amtet. Resten kom fra kommunen og private. «Veiens nødvendighed bevises bedst ved, at de nærmeste Interesse-rede har tegnet sig for ikke saa lidet frivilligt Bidrag, da de er vel vidende om at Herredet ikke magter utrede 400 kroner til Veien», uttalte herredsstyret. Bortsett fra det private aspektet var det store likheter mellom de to veiprojektene. Begge kostet f.eks. omtrent like meget. Til sammenligning hadde veien Kolvik – Lakselv kostet 152.00 kroner da den sto ferdig i 1907.

Det private initiativ lot seg forresten

Gamle minner



ikke stoppe ved det første forslaget. Man ønsket også hovedvei mellom Kistrand og Smørfjord. I 1900 hadde det kommet inn kroner 196,17 på basar, og pengene ble satt inn på bank til fordel for vei mellom Treviknes og Olderdjord.

HOVEDVEIEN

Men når et gjalt hovedveien, var det et langt lertret å bleke. I 1887 hadde regjeringen forelagt amtsformannskapet en rekke prosjekterte veianlegg. I

1891 protesterte Kistrand kommune ved ordfører Jakob Nordang mot at Kistrand – Lakselv ikke var tatt med. Derimot sto Kistrand – Repparfjord oppført, et veiprojekt hvis betydning både etter veidirektør Hans Krag og Kistrand kommunes mening ikke sto i forhold til omkostningene.

Etter 1891 gikk så amtsformannskapet inn for Kistrand – Lakselv. I hovedplanen 1895 ble Lakselv – Kolvik satt opp som første del av den fremtidige vei. I 1900 sa veidirektør Krag at veien

burde fremmes som sommervei, men foreløpig uten broer eller ferger. Dette fikk Kistrand kommune til å reagere. I januar 1901 fremmet de et forslag om at kommunen påtok seg å anskaffe ferger og vedlikeholde dem for at ikke prosjektet skulle bli ytterligere forsinket. I august 1907 sto da veien ferdig. Fergen over Stabburselven ble bygget av John Klemetsen fra Stabbursnes for 250 kroner. Veioppsynsmann under byggeperioden var O. Løvhaug.



Vegarbeid i Børselv. Seks mann i arbeid med å lesse stein på treslede trukket av hest.

(Museiverket, Helsingfors. Foto: Samuli Paulaharju 1934)

Fra side 4

rute» pengemessig. Men selv med en normal førvinter og samme nivå på brøytefønesten vil «pengekista» bli bunnskrapt til jul, frykter vedlikeholdssjefen.

Tidlig i mai skal vedlikeholdet sette opp en status for fylkesvegene og beregne kostnadene for vintervedlikeholdet til høsten. Fylkeskommunen vil bli orientert om resultatet før fylkestinget har møte i juni.

SAGT OPP KONTRAKTER

Fylkestingets behandling av denne saken har skapt problemer i samar-

beidet både med private kontraktører og publikum mener Nikolaisen. Vegvesenet har siden 1984 benyttet et system med langtidskontrakter på brøytingen noen som har vært en fordel for alle parter. Systemet krever imidlertid muligheter for lantidsbudsjettering. Dette åpner ikke fylkestinget for lenger.

— Konsekvensen er at vi har måttet si opp samtlige brøytekontrakter på fylkesvegene siden vi ikke vet størrelsen på bevilgningene neste år. Dette beklager vi sterkt fordi brøytefønesten blir dyrere og korttidskontrakter er selvsagt en dårlig ordning for lastebilerne.

SOMMERVEDLIKEHOLDET PÅ FYLKESVEGENE

Av en bevilgning på 16 mill. ble kun 1,6 mill. kroner avsatt til sommervedlikeholdet. Dette er uforholdsmessig lite sett på bakgrunn av at vedlikeholdssavdelingen ba om 4,4 mill. kroner. Dette skulle gå til dekkeformyning denne sesongen. Fylkesvegene er nå i så dårlig forfatning at kostnadene til utbedring bare vil skyte i været etter som tiden går.

TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET BÆRER FRUKTER !

For Finnmark kan 1988 synes å være et gjennomslag for trafikksikkerhetsarbeidet. Statistikken over skadde og drepte i trafikken viser en nedadgående tendens selvom antall biler og førere øker. Svært gledelig er det å registrere at antall ungdomsulykker har hatt en klar nedgang fra tidligere år.

FÆRRE DREPTE –MEN UNGDOMS- SULYKKENE MÅ YTERLIGERE NED

Statistikken over drepte i trafikken i Finnmark siste år viser en dramatisk nedgang fra 1987. Antall trafikkdrepte i 1988 var 7 personer mot hele 17 i 1987. For fjoråret var vi altså kommet ned på nivå med situasjonen i 1985 og 1986.

Det ble for fjoråret registrert 132 ulykker med personskade. Dette er en nedgang på 10 sammenliknet med de tre foregående år. Disse ulykkene hadde som følge 173 skadde og 7 drepte personer.

Det er utforkjøringsulykkene som fortsatt dominerer ulykkesbildet i fylket. Disse utgjør 30 prosent av alle ulykker med personskade. Ulykker i tettbygde strøk er redusert som følge av bygging av gang- og sykkelstier samt utbedring av farlige vegkryss.

Fram til 1987 opplevde vi en økning i antall ungdomsulykker. For 1988 ser denne utviklingen ut til å ha stoppet opp, men unge bilførere opprettholder fortsatt den samme prosentvis andel av trafikksulykkene som tidligere år.

TILTAKENE HAR GITT RESULTATER

Vegkontoret tolker den positive tendensen som et resultat av de mange tiltakene som er gjennomført for å bedre trafikksikkerheten i fylket. Et viktig satsingsområde har vært å flytte mange trafikanter over på sykkel- og gangveger. Utbedringer og skilting av farlige vegstrekkninger samt bygging av rundkjøringer og andre fysiske tiltak har også virket positivt.

Økt kontroll og overvåking og en mer bevisst mediafokusering ser nå ut til å gi resultater. Evalueringen av fjorårets kampanje, «Det er ikke tøft å være død», viser at budskapet «gikk hjem» hos ungdommen.

«SJEKK FARTEN FØR SVINGEN»

I langtidsplanen for trafikksikkerhetsinformasjon skal det i 1989 fokuseres spesielt på utforkjøringsulykker. Både fra sentralt og lokalt hold vil vegvesenet og biltilsynet se nærmere på hva som kan gjøres for å redusere

Sjekk farten før svingen



denne ulykkestypen. På bakgrunn av dette vil det så bli satt igang samordnede tiltak innenfor opplæring, informasjon og fysiske utbedringer.

Kampanjens naturlige målgruppe er unge bilførere i alderen 18 til 24 år. Det sentrale budskapet i kampanjen er at førerne skal bli mer bevisst hastigheter inn mot kurver. Kampanjens hovedtema er: «Sjekk farten før svingen».

Kampanjeopplegget skal gå over to perioder. Den første starter 25. april og vil vare fram til 25. juni, mens den andre perioden starter 1. september og går fram til 29. oktober.

Oppmerksomheten vil i periodene være rettet inn mot fire undertemaer, tilpasset politiets og biltilsynets kontrollvirksomhet. Første periode vil appellere til ungdommen om at de sier fra når farten blir for høy og uansvarlig, dessuten vil politiet foreta fartskontroller. Andre periode vil konsentrere seg om promillekjøring og regresskrav samt teknisk tilstand og overbelastning på bilene.

TRAFIKKSIKKERHETSPAKKEN

Biltilsynet har i de siste månedene forberedt og satt iverk en ny opplæringsordning for førerprøven. Det er de mange og alvorlige landeveisulykkene som er bakgrunnen for myndighetenes beslutning om å innføre en ny obligatorisk del av føreropplæringen. Denne tar opp hele problem-spekteret med ungdom og risikofylt kjøring, herunder også utforkjøring.

Opplæringsdelen har fått navnet TS-pakken (trafikksikkerhetspakken) og er altså et tillegg til dagens opplæring i fase 1. Pakken inneholder en teoretisk del, sterkt fokusert på risiko, og en praktisk del med landeveiskjøring. Hver del er på ca 10 timer. TS-pakken gjelder alle som tar førerkort klasse B, altså for person- og varebil. Ordningen skal iverksettes for elever som begynner opplæringen ved kjøreskolene 1. april 1989 eller senere, slik at alle som avlegger førerprøve etter 30. juni 1989 må ha gjennomgått denne opplæringen.

INVESTERER I SIKKERHET

Elevene må rekne med en tilleggs-kostnad på kr. 2.500. Dette ser vi som penger investert i egen og andres sikkerhet fordi kandidatene som har gjennomført TS-pakken kommer bedre rustet ut i trafikken enn de som bare har grunnopplæringen.

Myndighetene vurderer dette som både et nødvendig og billig forebyggende tiltak. På landsbasis beløp trafikskadene seg til 8.1 milliarder kroner i 1988. For Finnmark var tallet 106 millioner kroner. Samtlige kjøreskoler i Finnmark har siden januar vært igang i med en grundig skoleing med sikte på de nye momentene som TS-pakken innebærer. Ingen får drive denne opplæringen uten gjennomført kurs. Myndighetenes satsing på virkemidler mot landevegsulykkene er nå i ferd med å bli satt ut i livet.

Styrket samarbeid mellom de nord-norske FTU-ene

Av Asle Persen.

I februar avviklet trafikksikkerhetsutvalgene fra Nordland, Troms og Finnmark sitt første fellesmøte i Tromsø. Formålet var å få til et mer formalisert samarbeid utifra forhold i landsdelen der det kan være en fordel å stå samlet. Dette forventer ftu-ene vil smitte over til et mer strukturert samarbeid også innenfor trafikksikkerhetsarbeidet på Nordkalotten.

INFORMASJON OG KONTAKT NØD- VENDIG

Et viktig punkt som ble trukket fram var nødvendigheten av bedre og hyppigere informasjon og meningsutveksling mellom ftu-ene i Nord – Norge. Ftusekretærene fikk i oppgave å bearbeide denne problemstillingen nærmere.

Fylkenes handlingsprogrammer for trafikksikkerhet ble kort presentert på møtet og erfaringene så langt diskutert. Det synes for tidlig å ta standpunkt til hvordan et slikt program skal være utformet. Vi må få mer erfaring med ftu-arbeidet. Det viktigste nå er at handlingsprogrammene blir fulgt opp og ikke havner i skrivebordpulten.

PIONEERARBEID I ULYKKESREGISTRERING

Under fellesmøtet ble det også presentert et pionerarbeid i nasjonal

sammenheng. Overlege Børge Ytterstad og lege Hans Wasmuth fra Harstad sykehus orienterte om den ulykkesregistreringen som foregår ved sykehuset. Erfaringstall fra denne registreringen viser en rapporteringsgrad på ca. 42 prosent på veitrafikksulykker med personskade. Dette betyr i klartekst at kun 42 prosent av personskadeulykkene i trafikken blir rapportert til politiet.

En direkte overføring av denne rapporteringsgraden til Finnmark, som fra før er «kjent» for lav rapporteringsgrad, betyr at det pr. år skjer 330 personskadeulykker i trafikken i fylket istedenfor 140, som den offisielle statistikken viser.

RESOLUSJONER

Fellesmøtet ble avsluttet med vedtak av fire resolusjonstekster med følgende hovedinnhold:

- Trafikksikkerhetsrådet må bestå, gjerne med styrket representasjon fra FTU-ene.

- Midler som blir innbetalt i forbindelse med trafikforseelser må kunne kanaliseres til trafikksikkerhetsarbeidet.

- Det må avsettes midler til fortsatt registrering og forskning omkring trafikskadde i Nord-Norge.

- Rehabiliteringstilbudet i Nord-Norge må forbedres ved at det opprettes et spinall senter i Tromsø. Hvert fylke må gis mulighet til å ruste opp det eksisterende rehabiliteringstilbudet.

Erfaringene fra samarbeidsmøtet var udelte positive, og det er nå en målsetting å arrangere slike fellesmøter annet hvert år. Bedre kjennskap til hverandre vil ventelig stimulere til mer jevlig og uformell kontakt.

Vegteknisk Forum Nord suksess etter kort tid

Vegteknisk Forum Nord har alt etter kort tid klart å markere seg både nasjonalt og internasjonalt som et faglig interessant forum innen vegteknikk.

Vegteknisk Forum Nord ble dannet 19. april 1988 og er en interesseforening innen det vegtekniske fagområdet. Alle med interesse for vegtekniske spørsmål er velkommen som medlemmer. Forumet tilbyr både personlig- og firma/etatmedlemskap.

Hovedhensikten med Vegteknisk Forum Nord er å koordinere og spre kunnskap og erfaringer innenfor vegtekniske spørsmål –spesielt med tanke på Nord-Norge.

Forumet ser sitt viktigste nedslagsfelt innenfor Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene samt konsulenter, entreprenører og leverandører innen fagområdet. Forsknings- og utdanningsinstitusjoner spiller en viktig rolle også innen dette området, og forumet ønsker å påvirke disse slik at de underviser og

forsker på vegtekniske områder som er typiske for Nord-Norge.

INTERNASJONAL INTERESSE

Vegteknisk Forum Nord har allerede vekket interesse blant fagfolk i skandinavia og ute i Europa.

I fjor samlet forumet i alt 450 deltakere fra hele Norge, skandinavia forøvrig samt fra Tyskland, England og Italia. Seminarene som til nå har vært arrangert har hatt stor oppslutning med et gjennomsnitt på mellom 100-150 deltakere.

FAGLIG TILBUD TIL INGENIØRSTUDENTENE

Seminarene inngår som et faglig tilbud til vegstudentene i avgangsklassen ved Narvik Ingeniørskole og er en

obligatorisk del av pensum. Studentene får derfor gjennom deltakelse også verdifull kontakt med miljøet og ekspertisen utenfor institusjonen.

ÅRETS PROGRAM

Vårens program inneholder tema om telerestriksjoner –en besparelse eller belastning for samfunnet.

I august arrangeres teknisk/politisk seminar med tema: Veggen – livsnerven i samfunnet. Det vil her bli fokusert på vegens betydning for distrikts-Norge.

PEKEFINGEREN — SOM VANN PÅ GÅSA?

En ny rapport om ungdommers forhold til trafikksikkerhet foreligger nå fra Finnmark fylkes trafikksikkerhetsutvalg. For de som har drevet med informasjon og kampanjer med formål å endre ungdommens holdninger til trafikksikkerhet, må rapporten være heller trist lesing. Dette erkjennes forøvrig allerede i tittelen der forfatteren stiller spørsmålet: *Nytter det å bruke pekefingeren?*

KJENNER RISIKOEN — MEN HANDLER IKKE DERETTER

Det er avdelingsingeniør Anne Henriksen på seksjonen for trafikksikkerhet ved vegkontoret som står ansvarlig for gjennomføringen av undersøkelsen.

Spørsmålet på forsiden er ment som en kritikk av denne foreldete pekefingerholdningen, sier hun. — Ungdommen er klar over risikoen, men handler ikke deretter. For oss som driver med trafikksikkerhet er den største utfordringen nå å finne metoder for å nå fram, slik at ungdomsgruppen også i praksis viser forståelse for risikoen de utsetter seg og andre for ved uvetting kjøring.

NORDKALOTTPROSJEKT

Rapporten utgjør en del av et større kartleggingsprosjekt på Nordkalotten. Målet er å skaffe seg data om ungdomsgruppers syn på ulike spørsmål som angår trafikksikkerhet. Prosjektet er ment å danne grunnlaget for forslag til forebyggende tiltak samt metoder for å nå ungdommen med riktig rettet informasjon.

I spørreundersøkelsen har det deltatt 202 ungdommer i alderen 15–25 år som er blitt plukket ut fra flere videregående skoler i fylket. Undersøkelsen ble gjennomført høsten 1987.

«VI AKSEPTERER AT MENNESKER DØR I TRAFIKKEN»

Ungdom i alderen 15–25 år utgjorde ca 40 prosent av de personer som ble drept eller skadet i trafikulykker i Finnmark i perioden 1983–88. Et grundig statistisk materiale gir et klart bilde av at ungdom er den mest ulykkesbelastete gruppen i trafikken også på landsbasis. Hele 40 prosent av ungdommene i undersøkelsen hadde vært innblandet i trafikulykker i løpet av de tre siste årene. Av disse ble 30 prosent sykehusinnlagt eller lettere skadet. At en viss prosent mennesker skal dø i trafikken synes langt på vei å være akseptert i undersøkelsesgruppen. Halvparten gir uttrykk for denne holdningen:

For høy hastighet anføres ofte som ulykkesårsak der unge bilfører er innblandet. På spørsmål om fartsgrensene bør settes opp var hele 56 prosent i større eller mindre grad enig i dette utsagnet. Det var hovedsakelig guttene som sto for denne holdningen. Få mente at fartsgrensene burde reduseres.

«SOM GJENNOMSNITTSBILISTEN»

Påstanden om at ungdom overvurderer egen kjøreferdighet og trafikksikkerhetsforståelse underbygges i rapporten. I gruppen som var med på undersøkelsen hadde 62 prosent hatt førerkort i inntil ett år mens kun 3 prosent hadde hatt førerkort i mer enn 2 år. Hele 20 prosent av de som hadde førerkort vurderte seg selv som bedre sjåfører enn gjennomsnittet, mens 72 prosent oppfattet seg som en gjennomsnittsbilist. Ikke overraskende er det flest gutter som oppgir at de kjører bedre enn gjennomsnittet. Flestparten mener at førerkortaldere ikke bør settes ned og at det ikke er forskjell på hvordan kvinner og menn tenker seg som bilførere.

SKREMMENDE HOLDNING TIL ALKOHOL OG TRAFIKK

Undersøkelsen viser at hele 38 prosent av de spurte en eller flere ganger har kjørt bil eller motorsykkel/moped i alkoholpåvirket tilstand. Halvparten av guttene hadde en eller flere ganger kjørt med alkohol i kroppen. Drister en seg til å tolke dette som et generelt bilde av ungdommens holdninger til alkohol og trafikk er tallene skremmende.

SLURVER MED BILBELTEBRUKEN

Så å si alle svarer at de er enig i at bilbelte beskytter ved en kollisjon, og det er kun 2 prosent som aldri bruker bilbelte i forsetet. Det er likevel kun 36 prosent som oppgir at de alltid bruker bilbelte. Det store flertall slurver altså på dette punktet til tross for at vi i flere år har hatt en lov som påbyr slik bruk. Som grunn til sjelden bruk av bilbelte

ble anført glemsomhet eller ubehag. Bilbeltebruk i baksetet er langt mer sjelden enn i forsetet — kun 6 prosent bruker bilbelte i baksetet. En vesentlig årsak til dette er at bilene som ungdom kjører er eldre modeller der bilbelter bak ikke er montert.

KONKLUSJON

Rapporten konkluderer med at det fortsatt er et stort behov for informasjon om trafikksikkerhet, men at vi må gå nye veier for å nå fram. Ungdommen peker selv på at påvirkning fra andre i miljøet som har opplevd en alvorlig trafikulykke vil ha større gjennomslag enn tradisjonell informasjon. I Finnmark er slik nettverksinformasjon anvendt kun i beskjeden omfang.

Resultatene fra undersøkelsen gir en klar pekepinn om at informasjons- og holdningskampanjer rent ofte ikke fører til den ønskede holdningsendringen. Dette faktum bør føre til at de ansvarlige organisasjonene i fylket følger opp målsettingen for prosjektet om forebyggende tiltak og om hvordan informasjon og kampanjer kan gjøres mer effektive. Med det mener vi at informasjonen når fram, blir forstått og tatt imot, blir gjort til en del av egen tenkning og brukt i praksis.



UNGDOM - TRAFIKK - ALKOHOL

Rapport - Nøen ungdommers holdning til forskjellige trafikksikkerhetsspørsmål

NY KOST I VERNE- OG MILJØTJENESTEN

Reflexen vil med dette presentere den nylig tiltrådte vernelederen, Dag Sommer. Hans forrige arbeidsplass var Vadsø videregående skole, men Dag har tidligere hatt befattning med verne- og miljøarbeid mens han var ansatt som vedlikeholdssjef og verne-

leder ved Båtsfjord sildeindustri.

På spørsmål om hvilke arbeidsoppgaver han vil prioritere svarer den nye vernelederen ganske kontant — bedriftshelsetjenesten. Han håper også på å få gjennomført vernerunder i hele etaten. Dag vil i de følgende

nummerne av Reflexen komme med småartikler om verne- og miljøarbeidet i etaten. Den første dreier seg om de mer formelle sidene ved dette arbeidet.

VERNE- OG MILJØTJENESTEN I STATENS VEGVESEN

Av verneleder Dag Sommer.



Dette arbeidet har vært i organiserte former en stund, men jeg mener det ennå er behov for informasjon om disse tjenestene. Ikke minst er det viktig at de ansatte selv kjenner noe til det lovverket og organiseringen som denne tjenesten baserer seg på.

VERNELEDERENS ANSVAR OG OPPGÅVER

Min oppgave som verneleder er å være sakkyndig i arbeidsmiljøspørsmål innen Statens vegvesen i Finnmark. Ansvar for gjennomføring av verne- og miljøarbeidet ligger imidlertid hos ledelsen. Vernelederen er organisatorisk underlagt vegsjefen og er direkte ansvarlig overfor ham. Jeg har imidlertid ikke arbeidsgiveransvar. Arbeidsområdet mitt omfatter alle avdelingene i etaten.

I verne- og arbeidsmiljøspørsmål er vernelederen saksbehandler både overfor organer innen etaten og over-

for utenforstående institusjoner og organisasjoner. Han skal lede og koordinere verne- og miljøarbeidet uten direkte å gripe inn i saker mellom linjeledelse og verneombud. Vernelederen skal være kontaktledd i saker hvor arbeidstilsynet er part og er i regelen saksbehandler i slike saker.

Opplæring i arbeidsmiljøspørsmål, sakforberedelse, oppfølging og møtedeltakelse i forbindelse med AMU, behandling av skademeldinger, arbeidsmiljøkartlegging og forebygging av vernearbeid er alle deler av en verneleders fagområde. Dette er nødvendig for å kunne bidra til at arbeidsmiljølovens bestemmelser med tilhørende forskrifter blir overholdt. Vernelederen er også trukket inn i AKAN's arbeide.

VERNEOMBUDET — EN VIKTIG FUNKSJON

Vegvesenet er delt inn i verneområder. Det er AMU som bestemmer antall verneområder og hos oss har vi for tiden 26 slike verneområder med like mange verneombud. Det er de ansatte som selv velger verneombud. Innen sitt område skal verneombudene ivareta de ansattes interesser i saker som angår arbeidsmiljøet. Dette gjelder både helse, sikkerhet og velferd. Når et verneombud blir kjent med farlige forhold på arbeidsstedet må han straks varsle arbeidstakerne og den stedlige ledelsen.

Verneombudet har rett til å stanse et arbeid dersom han mener det foreligger umiddelbar fare for liv og helse. I slike tilfeller skal arbeidsgiveren varsles. Verneombudet skal være med når det planlegges eller gjennomføres tiltak som har betydning for arbeidsmiljøet. Det er derfor viktig at der er et nært og godt samarbeid mel-

lom arbeidsledelsen og verneombudet. Verneombudet velges for 2 år.

HOVEDVERNEOMBUDET

Hovedverneombudet velges enten blant verneombudene eller blant andre som har eller har hatt tilfittsverk i etaten. Den fagforeningen som organiserer flertallet av de ansatte skal normalt velge hovedverneombud. I vegvesenet er hovedverneombudet beskjeftiget 3 dager i uka som hovedverneombud. Det er en klar forutsetning at hovedverneombudet kan bruke den tid som han trenger for å kunne løse sine oppgaver på en tilfredsstillende måte.

ARBEIDSLEDELSE OG ARBEIDSTAKERE — ANSVAR OG PLIKTER

Det er en stor fordel når arbeidsledelsen samarbeider direkte med verneombudene slik at verne- og miljøspørsmål i størst grad kan løses der konflikten oppstår. Først når en sak ikke lar seg løse lokalt skal hovedverneombud og verneleder engasjeres i saken. Arbeidsledelsen har plikt til å delta i vernerundene sammen med verneombudene. Arbeidslederne på alle plan kan pådra seg ansvar etter arbeidsmiljøloven.

VIS AKTSOMHET OG MELD FRA

Til slutt vil jeg be alle arbeidstakerne om å vise aktsomhet og melde fra til overordnede om farlige forhold de blir klar over. Det er også viktig at arbeidstakerne følger de vernetiltak og sikkerhetsrutiner som ledelsen har trukket opp. Som ansatte i Statens vegvesen er vi gitt både ansvar og plikter for arbeidsmiljøet vårt, og for å utvikle dette positivt.

Fornyelse på Planavdelingen

Av Gudmund Nilsen

Planavdelingen ved vegkontoret har startet løpet mot «fornyelsen». Målet er å gjøre planavdelingen bedre rustet til å møte nye krav både fra egne medarbeidere, andre avdelinger, etater og publikum. Prosessen har sin bakgrunn i regjeringens fornyelsesprogram «Den nyestaten».

«SELVRANSAKELSE»

For å få til dette har vi startet en «selvransakelse» for å få fram medarbeidernes forslag til forbedringer. Dette fordi fornøyde medarbeidere er grunnlaget for å kunne gjøre en jobb som andre er fornøyd med. Vårt motto er: Intet er så bra at det ikke kan bli bedre eller intet er så galt at vi ikke kan gjøre noe med det.

En spørreundersøkelse gjennomført på nyåret var første steg. Til spørreundersøkelsen hadde vi valgt ut fem områder som ble ansett som viktige å få kartlagt. Dette gjalt opplæring, informasjon, arbeidsoppgaver samt rutiner og trivsel. Problemene som kom fram innenfor disse områdene skal vi forsøke å konkretisere gjennom medarbeidersamtaler. Endel av problemene kan løses umiddelbart, mens andre vil det ta mer tid å finne løsninger på. Etterhvert vil også plansejens syn på problemområdene komme fram i diskusjonen.

VIRKEMIDLER FOR FORNYELSE

På bakgrunn av forhold som er påpekt i spørreundersøkelsen og egne refleksjoner vil jeg peke på endel tiltak som kan være aktuelle. For hver enkelt

medarbeider bør det lages en opplæringsplan, mens det for å bedre den interne informasjonen på avdelingen bør avsettes tid til hyppigere saksjonsmøter. Det er også en tanke å få til en ordning med kontaktperson for nyansatte.

Arbeidet med virksomhetsplanlegging og bedre mål- og resultatorientert ledelse vil ventelig komme igang til høsten. Dette kan medføre endrede arbeidsrutiner og omfordeling av arbeidsoppgaver for den enkelte samtidig som vi må vurdere justeringer av organiseringen av avdelingen. I denne sammenhengen bør vi se innføring av medarbeidersamtaler som en naturlig og nødvendig del av prosessen. Fra vårt ståsted idag er det vanskelig å være mer konkret.

FORTSETTELSEN

Medarbeiderne på avdelingen må nå trekkes aktivt med i diskusjonen om tiltak og virkemidler før vi planlegger gjennomføringen videre. De første stegene retter seg innad i avdelingen. Neste steg vil være å finne ut hvilke endringer som må gjøres for at andre avdelinger og publikum skal bli mer fornøyd med oss.

Konklusjonen så langt må være at vi har satt igang noe som alle på avdelingen synes er nødvendig og har forventninger til. Tiden vil vise hvor flinke vi er å komme vel i havn. Prosessen er nok ikke så enkel å gjennomføre, men uansett vil den være lærerik. Forhåpentligvis vil den også gi fruktbare resultater.

Hva er virksomhetsplanlegging?

Virksomhetsplanlegging er en prosess som skal resultere i:

- et valg av langsiktige strategier for virksomheten.
- en helhetlig årsplan for virksomheten.
- et opplegg for oppfølging av planlagte resultater og ressursbruk.

I denne prosessen skal institusjonen konkretisere målene for virksomheten og vurdere og velge virkemidler for å nå målene. Den skal klargjøre hvem som har ansvaret for det enkelte mål nås, og hvor mye ressurser som skal brukes for å nå målet. Kvaliteten på selve prosessen er av stor betydning. Det er av avgjørende betydning at ledelsen og lederne på alle nivåer deltar aktivt i planleggingsarbeidet. For å sikre oppslutning om målene og konstruktiv bruk av organisasjonenes erfarings- og idepotensiale, er det også viktig med bred medvirkning fra medarbeidernes side. Et godt samarbeid med organisasjonene bidrar til å heve kvaliteten på planleggingen.

Alle etater i staten skal ha laget sin første virksomhetsplan innen utgangen av 1990. Det er den enkelte virksomhet som har ansvaret for at dette blir gjort. Pr. 1.1.89 hadde omlag 100 statsinstitusjoner laget sin første virksomhetsplan.

Tross vanskelig forhold Skarvbergvika — Ytre Stortvik:

GOD FRAMDRIFT

Vi har i vinter drevet med fjellsprenghing i Indre Stortvik. Til tross for mye dårlig vær og vanskelig fjell har arbeidet gått greit unna med to borevogner og en gravemaskin med boretårn. Framdriften har vært noe bedre enn beregnet, slik at vi etter påske kommer til å starte i Ytre Stortvik. Dette opplyser anleggsleder Per B. Johnsen. Til påske vil de ha tatt ut 100 000 m³ av ialt 210 000 m³ fjell på anlegget, og enhetsprisen til nå ligger i underkant av 30 kr. pr. m.

Per B. Johnsen sier videre at de etter planen i løpet av året skal ha grovplanert vegen på begge sider av Stortviktunnelen. Tunnelen vil bli bygget neste vinter og under forutsetning av tilstrekkelige bevilgninger vil anlegget stå ferdig senhøstes 1990.



Fra side 8

sekok kryss vil bedres og det vil gi mindre støy og miljøproblemer. Anlegget er kostnadsberegnet og bevilget 21 mill. kr. med byggestart 1991 og forventet åpning i 1993.

112 MILL. KRONER TIL ANDRE TILTAK

Til mindre utbedringer av bruer disponerer vegkontoret 17 mill. kr. mens trafiksikkerhetstiltak som gang- og sykkelveger og spesielle ulykkespunkter ha fått henholdsvis 42 og 13 mill. kroner. Miljø- og servicetiltak er bevilget 6 mill. mens 22 mill. er avsatt til planlegging og 12 mill. kr. er ufor delt til disposisjon.

Fra side 9

TILBAKEMELDING OG OPPFØLGING ER NØDVENDIG

Det er vanskelig å tro at alle vil «kjøpe» resultatene og forslagene sånn uten videre. Systemet er imidlertid avhengig av at alle ledd og personer følger opp dette så godt som mulig. Hvordan vil dere sikre at dette skjer?

– Vi i prosjektgruppen har stor tro på dette arbeidet, og mener at en arbeidsmodell som vi nå legger opp til kan gi en mer effektiv drift og bedre kommunikasjon mellom avdelingene i utedriften. Tilbakemelding fra utedriften er imidlertid helt nødvendig for å komme videre. De erfaringene som utedriften vil høste kan føre til at endel

ting i opplegget må korrigeres, noe må utdypes mens andre felt kan fjernes. For å få dette til må vi vektlegge løpende kontakt med utedriften der vi også evaluerer det opplegget som vi nå kjører ut.

Blant de erfaringene som prosjektgruppen har fått hittil er at vi kun har grepet fatt i noen problemområder som etterhvert griper inn i etter nye. Dette er en prosess som nok har behov for «å gå seg til» over en periode på noen år, avslutter Kåre Furstrand.

383 ÅRS TJENESTE I STATENS VEGVESEN FINNMARK!

Tradisjonen tro arrangerte Statens Vegvesen Finnmark en verdig avslutning på lang og tro tjeneste for 13 pensjonister på Alta hotell i februar. Tilsammen har disse hele 383 års tjeneste i vegvesenet bak seg og var vel verdt både presanger, diplomer og blomster. Hele seks av veteranene har mer enn 35 år bak seg i etatens tjeneste og det er etterkrigsgenerasjonen i vegvesenet som nå takker av.

MED LØNNINGSPENGENE I VESKA

Rolf Dahl er den som har vært lengst med – 47 år. Han begynte i Vadsø i 1942 som assistent og ble seinere kasserer. På den tiden dro han rundt med lønningspengene i veska og betalte ut på stedet. Både som kasserer og seinere som vegvesenets forhandler ved grunnavståelse har han fått en fantastisk kjennskap til folk i vegvesenet og de som bodde og bor langs vegen. Vegvesenet mister med Rolf Dahl en person med en enorm historisk kjennskap om etaten, sa vegsjefen og oppfordret Dahl til å samle stoff og skrive om gjenreisningstiden.

MYE ERFARING VAR SAMLET

Oppsynsmann Karl B. Johannessen fra Talvik ligger hakk i hel med sine 46 år i maskinavdelingen. Han begynte som mekaniker ved verkstedet i Talvik, ble maskinkyndig oppsynsmann i Skippagurra i 1971 og avsluttet via Skaidi som oppsynsmann i Alta fra 1986. Kristian Arnesen ved biltilsynet i Alta og Harald Myrvang fra Russe-nes slutter etter 43 år. Harald Myrvang er den eneste som er igjen av vegsjefens første mannskap da han kom som «grønn» ingeniør til Porsanger.

Oskar Olsen begynte på anlegget i Øksfjord i 1947 og har vært sjåfør hele 38 år. Han har også vært aktiv som tiliitsmann og i tilsettsrådet. John Andersen har arbeidet i 37 år som maskinfører, oppsynsmannsassistente og oppsynsmann ved vedlikeholdsavdelingen. Aslak Somby slutter etter 29 år i etaten og kan blant annet se tilbake på byggingen av vegen til Kautokeino.

Walter A. Pedersen og Osvald Bårdsen har vært med som snekkere på henholdsvis vedlikehold- og anleggsavdelingen i 21 og 13 år. Førstnevnte var med på byggingen av Senalandet brøytestasjon mens Bårdsen bygget fergeleier og bruer. Ole A. Andersen har arbeidet 18 år som anleggsarbeider. Birger Stien, Hasvik (18 år),



Veg- veteranene ble hedret med presanger, blomster, diplomer og taler etter endt innsats i Statens Vegvesen. De bør være en kilde til mang en god historie om vegvesenets virke.

Helge Vollen, Stallogargo (17 år) og Harder Lunga, Forsøl (14 år), var ikke tilstede på sammenkomsten.

FRA «HUSMANNSETAT» TIL HØY TEKNOLOGI

Vegsjef Geir Johnsen kom i talen sin inn på at antallet tilsatte i vegvesenet går ned i som følge av reduserte bevilgninger fra stat og fylkeskommune. Men standarden på arbeidet og effektiviteten har nok økt med sterkere innslag av maskiner og annet moderne utstyr. I løpet av de siste 30 årene har vegvesenet endret sitt image fra å være en «husmannsetat» med dårlige arbeidsforhold og fortjeneste til en etat med høy teknologi og som er utpreget servicerettet i sin virksomhet. Dette har veteranene vært med på, og han takket hver enkelt for samvittighetsfull innsats.

VEMODIG FARVEL

Veg betyr trivsel, næringsdrift og service. Vegsjefen på pensjonistene hu-

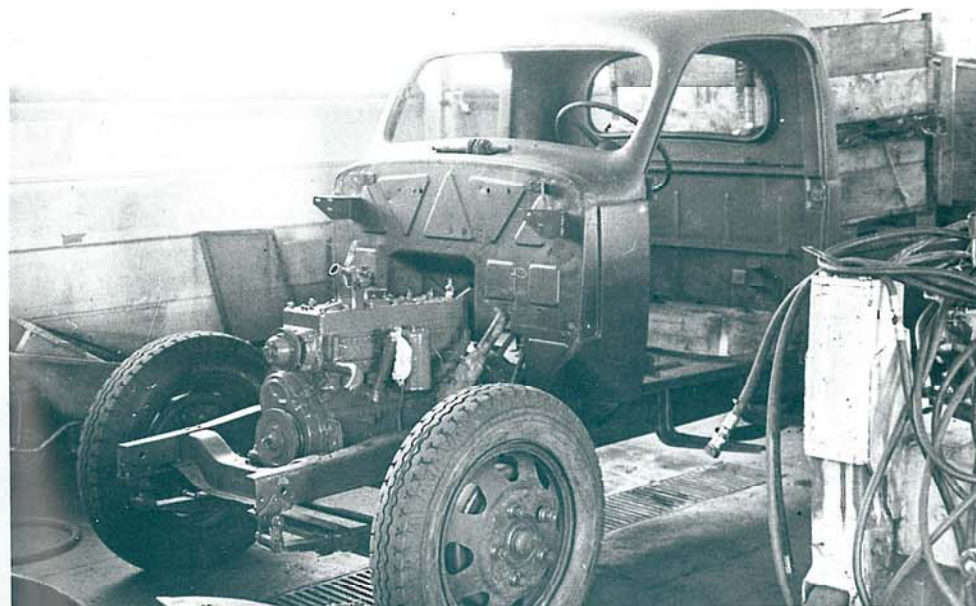
ske dette at de gjennom sin tjeneste i vegvesenet har gjort en stor samfunnsmessig jobb for folk i Finnmark. Det er vemodig når medarbeidere går av etter så lang tjeneste, syntes han. Men han håpet veteranene fikk være friske og raske i årene som kommer slik at de kunne treffes igjen og prate om «gamle dager».

ARBEIDERMINNER

Maskinsjef Karl S. Foslund kunne opplyse om at det var to pensjonister som ville «begynne på jobb» igjen allerede uka etter. Disse skal restaurere en lastebil fra 1940 som nå står på vegstasjonen på Aronnes. Den første slepehvelen fra 1939 er også i vegvesenets eie og han lurte på om noen kunne tenke seg å ta fatt på den.

Videre ba han pensjonistene ta vare på historisk interessant stoff som bilder, protokoller, redskaper osv. hvis de fant dette under loftsryddingen. Vegkontoret ønsker å samle inn dette og alt har interesse.

125 -års jubileumet i Statens Vegvesen



Restaureringen av denne Volvo lastebilen 1940 er i full gang. To pensjonister har påtatt seg arbeidet og håper den blir ferdig til jubileumet i sommer.

Ved opprettingen av embetet som Vegdirektør, 16. april 1864, ble Statens vegvesen organisert som en landdomfattende etat. Det er denne begivenheten vi markerer med 125-års jubileum i år.

Naturlig nok vil den historiske vinklingen være sterkt fremme i markeringsene som skal skje rundt om. Men det er samtidig vesentlig å presentere Vegvesenet slik at publikum kan bli bedre kjent med oss. Dette kan skje gjennom åpne publikumsdager på bil- og vegstasjonene eller på større veganlegg og byggeprosjekter. Vi har her en god anledning til å markedsføre oss som den samfunnsnyttige etaten vi er – STATENS VEGVESEN FOR BEDRE TRANSPORT.

SENTRALE ARRANGEMENTER – FEST, UTSTILLING OG SEMINAR

Vegdirektøren nedsatte i fjor en jubileumskomitee som har levert forslag til aktiviteter som skal danne hovedinnholdet i jubileumsmarkeringen. Det er

etterpå opprettet en sentral koordineringsgruppe for å videreføre arbeidet.

Jubileet åpnes offisielt den 16. april i Oslo i nærvær av H.K.H. Kronprins Harald. Til åpningen er tilsatte i Vegdirektoratet, vegsjefene, representanter for de ansatte/fagorganisasjonene og Vegvesenets forbindelser samt politikere invitert.

Mandag 17. april åpner jubileumsutstillingen på Teknisk Museum i Oslo. Utstillingen presenterer etatens virksomhet for bedre transport og blir stående året ut. Den er absolutt verdt et besøk for de av oss som måtte ha en reise sørover.

Geiranger vil i løpet av sommeren stå sentralt i jubileet. Der blir det forskjellige arrangementer i forbindelse med at det er 100 år siden Geirangervegen ble bygget. I midten av august kulminerer festlighetene med en offisiell markering av 100-års jubileet for denne vegen med avdukingen av minnetavle og TV-innslag.

Torsdag 5. oktober avholdes fagseminar i Oslo om «Vegen i samfunnet»

JUBILEUMSBOK OG VIDEO

Alle tilsatte og pensjonister vil få jubileumsboken «Vegen og samfunnet». Boken gir en framstilling og analyse av vegens betydning for samfunnsutviklingen og er rikt illustrert. Det er videre produsert en informasjonsvideo som viser Vegvesenet i fortid, nåtid og framtid. Foruten dette er det laget en egen jubileumslogo som sikkert alle har lagt merke til.

MARKERINGENE I FINNMARK

Den lokale jubileumskomiteen som har vært i sving har foreslått fire tema for å markere jubileet. Ledergruppen har opprettet arbeidsgrupper for videreføring. Hovedsaken vil være en foto- og maskinutstilling som det er tenkt skal vandre rundt i fylket. En gruppe jobber med personaltiltak mens de to andre jobber med «goodwill»-arrangementer og profileringsartikler.

Reflexen kommer tilbake med nærmere omtale av de lokale markeringene i neste nummer.