



Statens vegvesen  
Finnmark

C

Returadresse:  
Statens vegvesen Finnmark  
9800 Vadsø

# REFLEXEN

Bladet til Statens Vegvesen Finnmark

Nr 1 - 1998



Statens vegvesen  
Finnmark



# Innhold 1/98

**3** Myndighetsavdelingene skal spesialiseres og regionaliseres

**4** Aktuell kommentar - Fatima, klassens verste?



**5** Kulturdagene 1998: Mange deltakere fra Finnmark

**6** Nasjonal verneplan for vegger og bruer

**7** Kongsfjord visen

**8** Vi blir bedre innkjøpere

**9** Bilføreropplæring hjelper ikke?

**10** Utvikling viktig for å overleve

**12** Stallogargoprojektet: - Stoppen alvorlig for Nordland

**13** Trimrom for alle



**14** Kirkenes veg- og trafikkstasjon Første byggetrinn godt i gang



**15** Vant Fatima-konkurranse

**16** Kjølrelærere og sensorer med adjunktkompetanse

**17** Småplukk

**Reflexen**  
Bedriftsblad for Statens vegvesen  
Finnmark

**Redaktør:**  
Ken I. Friskilæ

**Redaksjonsråd:**  
Magne Skjånes (leder)  
Øystein Pettersen  
Tove Gabrielsen  
Frank K. Jensen  
Lars Chr. Stuv  
Helen Moe

**Bidragstere i dette nummer:**  
Bernt-Aksel Jensen  
Karl S. Foslund  
Herman Nilsen  
Fred O. Guthu  
Ole-Martin Rasmussen  
Lars Sagen  
Nina Haugland  
Per-Ivar Harila  
Thorbjørn Mortensen

**Grafisk produksjon:**  
Dagfinn Hansens Trykkeri AS,  
9901 Kirkenes.  
Opplag 1700

**Forsidebilde:**  
Riksvei 891 - Båtsfjordfjellet,  
vinteren 1997/98.  
Foto Ken I. Friskilæ

**Ettertrykk:**  
Ved ettertrykk av stoff  
bes kilde oppgitt

Redaksjonen avsluttet  
24. februar 1998

**Stoffrist neste  
nummer:**  
11. mai 1998



LEDER

## Myndighetsavdelingene skal spesialiseres og regionaliseres

Etter omorganiseringen i 1995 har det pågått kontinuerlig arbeid for å effektivisere måten vi løser våre oppgaver i Statens vegvesen på. Mange har trodd at dette arbeidet bare har vært aktuelt for produksjonsavdelingen, men dette er selvfølgelig feil.

Det var en helt klar forutsetning fra politisk hold under omorganiseringen at også myndighetsdelen i etaten måtte jobbe aktivt for å oppnå effektiviseringsgevinster. Det viktigste i den forbindelse er selvfølgelig at vi hele tiden er bevisst på at vi skal ha en høyest mulig kvalitet på de tingene vi gjør. Det vil si at vi gjør de riktige tingene til rett tid, og på den måten tilfredsstiller omverdens krav til oss. Det er imidlertid like viktig at vi til enhver tid etterstreber å bruke minst mulig ressurser på å løse våre oppgaver.

Vi må i den forbindelse være forberedt på at vi i stadig større grad vil bli gjenstand for konkurransevurderinger i forhold til andre virksomheter, både offentlige og private, som driver med sammenlignbare oppgaver.

For å utnytte det enorme potensialet som ligger i vår etat for å møte slike fremtidige utfordringer, er det altså satt i gang et arbeid for å vurdere spesialisering og regionalisering av oppgavene på myndighetsavdelingene. Dette berører både administrasjon, trafikk og utbygging. Tidsplanen for dette arbeidet er i første omgang at det skal trekkes en del hovedkonklusjoner rundt 1. oktober i år. Forut for dette er det naturlig nok mye som skal gjøres, og min oppfordring i den forbindelse er at alle griper de mulighetene de har til å kunne ta del i dette arbeidet, for på denne måten å kunne påvirke resultatet.

På sentralt hold har nå vegdirektøren sammensatt et prosjektråd som blant annet er sammensatt av de organisasjonene som etter hovedavtalen har forhandlingsrett. Dette rådet skal brukes aktivt i prosessen, og i tillegg til dette kommer naturlig nok den formelle prosessen i henhold til avtaleverket.

Hva vil så dette arbeidet kunne gi av konsekvenser, spør sikkert mange seg. For utbyggingsavdelingenes del så skal det rundt 1. oktober være avklart hvilken basiskompetanse hvert vegkontor skal ha. Videre skal det være avklart hvor oppgavene som ikke kan løses ved hjelp av basiskompetansen skal løses. De fylkene som blir utpekt som fylker med spesialkompetanse innenfor enkelte områder vil naturlig nok være de som skal løse storparten av oppgavene innen disse områdene på sikt, og skal bruke «spesialfylkene» til å løse denne type oppgaver.

Dette vil selvfølgelig igjen kunne gi konsekvenser for enkeltmedarbeidere hos oss, som i dag sitter og jobber med oppgaver som eventuelt skal flyttes til andre fylker. Det er i den forbindelse forutsatt at medarbeiderne ikke skal flytte med oppgavene til «spesialfylket» dersom de ikke selv ønsker det. I slike tilfeller vil medarbeiderne bli tildelt andre oppgaver, og nye utfordringer.

Som en viktig del av det arbeidet som nå pågår, må det utvikles smidige metoder for å utveksle ressurser mellom fylkene, det vil si kjøp og salg av tjenester. Utveksling av ressurser skal skje både innenfor basiskompetanse og spesialkompetanse. Dette gir muligheter for oss i etaten til å gjøre flere av våre oppgaver selv, uten så utstrakt innleie av konsulenthjelp som i dag. Når det gjelder utbyggingsavdelingen så koster denne konsulentbistanden ca. 100 millioner kroner pr. år på landsbasis. Dersom vi med dagens ressurser kan gjøre større deler av disse jobbene selv, vil dette helt klart gi en gevinst for etaten og for samfunnet totalt sett.

Når det gjelder utbyggingsavdelingen i Finnmark, så vet vi at vi nå går inn i en periode med lav investeringsaktivitet, og at denne perioden kan bli langvarig. Dette innebærer naturlig nok at vi får færre oppgaver å håndtere i denne perioden. Dette vil på sikt kunne innebære at vi også må redusere vår bemanning, for at denne skal være tilpasset oppgavemengden. Det er i den forbindelse ikke aktuelt med oppsigelser, men gjennom naturlig avgang kan en redusert bemanning bli aktuelt. Jeg ser imidlertid på det arbeidet som nå pågår med spesialisering og regionalisering samt kjøp og salg av tjenester fylkene i mellom, som en stor mulighet for oss i Finnmark til å opprettholde vår bemanning.

For at vi skal kunne nyttiggjøre oss denne muligheten, må vi bli enda bedre enn vi er i dag til å utføre våre oppgaver med høyest mulig kvalitet, det vil si riktig resultat til riktig tid, og med minst mulig bruk av ressurser.

Dette blir vår store utfordring fremover - lykke til alle sammen!

Per-Ivar Harila



# Aktuelle kommentar

## Fatima, klassens verste?

Kommentar av: Bernt-Aksel Jensen

Skulle man tro media er Fatimaprojektet et av de verste samferdselsprosjektene i Norge.

I alle fall står Fatima høyt på "svartelista" til samferdselsminister Odd Einar Dørum. I følge Aftenposten de siste ukene har samferdselsministeren en slik liste over alle prosjekter som har sprukket på opprinnelige kostnader. Et prosjekt som også riksrevisjonen har stilt en rekke kritiske spørsmål til.

Mange nikker nok på hodet og sier halv-høyt inne i seg; "hva var det jeg sa", når Fatima blir omtalt som en av verstingene i Norge. Fra å ha en planlagt kostnad på 655 millioner ser det ut til at prislappen nå nærmer seg faretruende milliarder. Det har ikke gått upåaktet hen.

I alle fall vil politikere som sitter på Stortinget ha seg nærmere forklart hva denne kostnadsøkninga består i. Som et ledd i å avklare kostnadsøkninger, er det igangsatt en rutine med åpne høringer i regi av Stortingets kontroll- og konstitusjonskomite. Det var under en høring i denne komiteen, hvor kostnadsprekken på Nordhordalandsbroen ble ettergått i sømmene, at Dørum avslørte sin svarteliste.



Bernt-Aksel Jensen er informasjonskonsulent ved Fatimaprojektet.

Sammen med Fatima er også Trekantsambandet i Hordaland, Hitra-Frøya tunnelen og stamvegen Aurland - Lærdal kommet i søkelyset som følge av kostnadsoverskridelse.

### "Etterpåklokskap"

Under høringen i Stortinget falt det flere skarpe og kritiske kommentarer. Blant annet fra SV-leder Kristin Halvorsen som uttalte: "Jeg tror ikke Fatima-forbindelsen ville blitt bygget hvis man hadde visst om kostnadene som påløp". Tidligere har forrige SV-leder, Erik Solheim, kommet med en kommentar på tv i samme intelligentsklasse. I følge Aftenposten kalles denne politiske øvelsen for "etterpåklokskap".

Hvorfor dette kalles for "etterpåklokskap" er ikke godt å si. I alle fall er det mye lettere å lese statistikk og rapporter enn å forsøke å fastslå hva et framtidig resultat vil bli. Enten det gjelder politisk oppslutning i prosenter og mandater, eller kostnader på et stort vegprosjekt som ikke er igangsatt.

Fra vår plass - innenfor Fatimas organisasjon - er det fristende å omdøpe denne type uttalelser til "etterpåklokskap". For hva som er så klokt med slike uttalelser, og dermed fortjene omtalen "klokskap" er ikke godt å få øye på.

### "Statens mølle maler..."

I en annen artikkel i Aftenposten ble det satt søkelys på Fatima fordi Riksrevisjonen ikke har fått svar på sine spørsmål innen rimelig tid. Etter fem måneder, hvor svaret fortsatt manglet, ble det en viss utålmodighet blant riksrevisorene overfor Vegdirektoratet. Spørsmålene som ble stilt var å få en nærmere forklaring på en rekke momenter knyttet til overskridelser av de opprinnelige kostnader. I alt ble 40 spørsmål stilt.

Vegdirektoratet mottok brevet 26. september 1997. Først den 14. januar 1998 ble det sendt et brev fra Vegdirektoratet til vegkontoret i Finnmark med beskjed om å svare på en del av spørsmålene. Disse svar skulle foreligge innen 27. januar. Svaret skulle altså ligge på bordet i Oslo i løpet av 9 arbeidsdager.

At postgangen fra Oslo til Finnmark går sakte, er vel kjent. Men at det tar vel 3,5 måneder er nytt. Men i disse tider hvor postkontor nedlegges snarere enn vegvesenet klarer å bygge nye vegmeter, skal man ikke la seg forføre.

Slik er det også på Fatimaprojektet. Vi lar oss ikke forføre over noe særlig lengere hva angår påstander, uttalelser eller kommentarer som angår prosjektet. Vi jobber ufortrødent videre med 1. juni 1999 som mål for åpning. Fram til da forsøker vi å bringe informasjon ut som er korrekt og etterrettelig på det aktuelle tidspunkt.

## Kulturdagene 1998: Mange deltakere fra Finnmarka

Kulturdagene går som kjent av stabelen på Norsk vegmuseum i Lillehammer i perioden 19. - 21. juni. Til dette arrangementet reiser en delegasjon på ca. 40 deltakere fra vegvesenet i Finnmark. Våre deltakerne skal bl.a. bidra med sang, revy og utstillinger. I forkant av dette arrangementet er det planlagt en lokal kulturfraften.

Av Ken I. Friskile

- Til kulturdagene på Lillehammer er det ventet omkring 2000 deltakere. 40 av disse er altså fra Finnmark. Vi er veldig godt fornøyd med at så mange fra oss reiser ned til Lillehammer i juni. Et skår i gleden er kanskje at interessen for å delta har vært liten utenfor vegkontoret, sier Ellen Lindseth i den lokale arrangementskomiteen.

Hun er usikker på hvorfor interessen ute på stasjonene har vært så laber. Bare en håndfull personer fra distriktene og områdene har meldt seg på til kulturdagene. Dette til tross for iverdig påvirkning fra komiteen.

- Mange driver med ulike hobbyer som de med god samvittighet kunne presentert på Lillehammer. Jeg har et inntrykk av at mange av de som har takket nei til å delta undervurderer sine produkter, mener Lindseth.

### "Skrapende røster"

Vårt tidligere sangkor "Skrapende røster" har gjenoppstått i forbindelse med kulturdagene. Koret som består av 20 sangere er i full gang med øvelsene, og det stilles store forventninger til resultatet. Koret har dessuten innledet et samarbeid med vegkontorets kor i Troms, og planen er å presentere flere fellesnumre under kulturdagene. Felleskoret teler tilsammen 38 sangere, og betegnes som et spennende prosjekt.

Vi kan også skilte med et nyetablert underholdnings- og dansorkester som er satt sammen av kollegaer fra både øst og vest i fylket. Husorkesteret består av fem mann.

### Lokal kulturfraften

For å gi "artistene" og utstillerne våre en gjennomkjøring i forkant av kulturdagene, og samtidig gi resten av våre ansatte muligheten til å oppleve bidragene fra Finnmark vil vi arrangere en egen kulturfraften. Arrangementet vil gå av stabelen på Vårbrudd i Vadsø onsdag 27. mai. Her kan de som møter opp oppleve korsang, sketsjer og annen oppreden. Noen av utstillerne våre vil også delta.



Ellen Lindseth og Rolf Olsen i den lokale arrangementskomiteen ser frem til kulturdagene på vegmuseet. De håper de av våre ansatte som ikke tar turen søvrer tar med seg familie og venner for å overvære den lokale kulturfraften på Vårbrudd 27. mai. Foto: Ken I. Friskile

- Vi håper at så mange som mulig møter opp på Vårbrudd denne mai-kvelden. Det er selvfølgelig lov å ta med familie og venner. Vi kan lokke med god underholdning, kaffe, kaker og selvfølgelig gratis adgang, opplyser Lindseth.

Utover dette så lover hun at arrangementskomiteen vil komme tilbake med mer informasjon når tidspunktet for arrangementet nærmer seg.





# Nasjonal verneplan for veger og bruer

**F**or en tid tilbake ba Samferdselsdepartementet Statens vegvesen utarbeide en nasjonal verneplan for veger og bruer i samarbeid med Riksantikvaren. Vegvesen fikk ansvar for gjennomføringen av verneplanen. Prosjektledelsen er lagt til Norsk vegmuseum som vil ha det faglige ansvaret for planen i nært samarbeid med vegkontorene.

Av Karl S. Foslund

Norsk vegmuseum har utarbeidet en prosjektbeskrivelse der verneplanens mål, struktur, organisering, tidsplan og ressursbruk er skissert. Prosjektbeskrivelsen er utarbeidet i samråd med Riksantikvaren og oversendt departementet.

Norsk vegmuseum mener det er viktig å lage en verneplan som også innebefatter veger og bruer fra nyere tid, i tillegg til maskiner, bygninger og andre vegrelaterte kulturminner. Verneplanen vil derfor bestå av tre delplaner.

## Godt grunnlag

Tidligere har vår nye pensjonist, Magne Skjånes, gjort et stort arbeide med registrering av verneverdige veger og bruer m.m. Dette arbeidet vil være et godt grunnlagsmateriale for delplan 1. Vi har ingen garanti for at alle objekter her er kommet med, og fylkesgruppa må nok gjennomføre noe dekketivarbeid i tillegg.

At Statens vegvesen nå har fått ansvaret av våre politiske myndigheter til å utarbeide en nasjonal verneplan, er en stor og viktig utfordring å ta. Gjennom en slik plan får vi anledning til å dokumentere vår virksomhet og kompetanse med

hensyn til å ta vare på statens egne kulturminner.

Prosjektet "Registrering av verneverdige veger og bruer m.m." har vært konsentrert til registrering av veger og bruer bygget før år 1900. Med verneplanens delplan 1, som skal gjelde for veger og bruer frem til 1960 kreves det en god del samarbeid i form av tilleggsregistrering. Det kan også bli behov for innleid hjelp.

Året 1960 er valgt ut fra at vegnettet i Norge ble forandret og antall veger økte etter at personbilen gjorde sitt inntog. Grunnlagsmateriale for denne planen vil være registreringene som gjøres i forbindelse med Registreringsprosjektet: "Verneverdige veger og bruer m.m." der målet er å få kartlagt alle veger og bruer bygget før ca 1900. Tre år med registrering har ført til et omfangsrikt materiale. På grunn av det beskjedne antall veganlegg bygget før 1900 i Nord-Norge omfatter registreringene i dette området tidsrommet frem til 1950.

## Arbeidsdeling

Verneplanen med de tre delplanene utvikles i et samarbeid der Norsk vegmuseum etter samråd med prosjektgruppen gir rammer og innspill til fylkesgruppene. Selve registreringsarbeidet blir fore-

tatt av vegkontorene. Fylkesgruppen bearbeider det regionale materialet og kommer med forslag til prioritering av verneverdige kulturminner i sitt fylke i samsvar med de regionale og nasjonale verne- og utvalgsriterier. Fylkesgruppens forslag sendes til Norsk vegmuseum, der de bearbeides av prosjektledelsen og behandles gjennom referansegruppen. Prosjektledelsen foretar sin vurdering ut fra de nasjonale verne- og utvalgsriteriene. Dette arbeidet vil kunne ut i nasjonal verneplan.

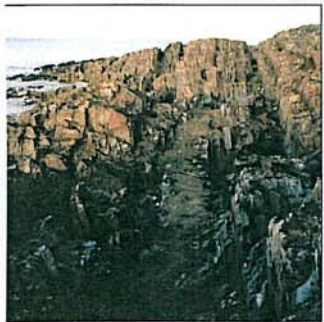
## Mange kulturminner

Den nasjonale verneplanen bør inneholde inntil 200 kulturminner for hver delplan.

Antall kulturminner som er registrert og vurdert som verneverdige av fylkene vil trolig være langt større enn det som kommer med i den nasjonale verneplanen. Dette materialet vil imidlertid danne et godt grunnlag for sikring gjennom plan- og bygningsloven eller fredning etter kulturminneloven. Fylkesgruppene skal ta stilling til hvilke vegminner som skal inngå i en verneplan i det enkelte fylket.

## Verneplanens tre delplaner:

Delplan 1 - Delplan for veger og bruer bygget mellom ca. 1537 og 1960.



Kanskje er denne gamle «vegen» mellom Berlevåg og Kjølnes en kandidat til å komme med i verneplanen? «Vegen» ble brukt for å transportere div. utstyr til fyrst på Kjølnes. Foto: Dag Sommer



Delplan 2 - Delplan for veger og bruer bygget i tidsrommet fra 1960 og frem til i dag.

Delplan 3 - Delplan for vegvesenets egne kulturminner som inkluderer maskiner, utstyr og bygningsanlegg.

Fylkesgruppa i Finnmark for Nasjonal verneplan har følgende sammensetning:

Karl S. Foslund, leder  
Asle Persen  
Magne Skjånes

Tove Rønneseth, Finnmark Fylkeskommune  
Ellen Lindseth, sekretær

Reflexredaksjonen mottok for en tid tilbake et ark med overskriften "Kongsfjord visen!". Visa var undertegnet Aksel Hamberg og dateret 5. oktober 1940. Da vi vet at mange av våre lesere er historisk interessert så har vi valgt å gjengi hele visa i håp om å få flere opplysninger. Kanskje er det en eller annen der ute som kan melodien eller kjenner forfatteren. Da er vi i så fall interessert i at dere tar kontakt. Vi har som sagt valgt å gjengi hele sangen, og da på den samme skrivemåte som på originalarket. Visa ble funnet av Hermann Nilsen (vegkontoret) blant noen gamle saker. Redaksjonen takker Hermann og oversender han et krus som takk for bidraget

## Kongsfjord visen!

Vi reiste fra hjemmene til dette sted, til Veiness i Kongsfjord såmm alle vet. Vi reiste jo dit får og tjæne vaart brød, til arbeide liv eller død!

Vi bryter med stener, vi bærer i fjell og skutene smeller, fra mårgen til kvell, Vi bygger en vei, sånn mot vest mone gå, såmm en gang skall Berlevåg nå!

Vi tjæner litt pengger, men det ær ei stort, dett ser vi jo alle, når vi har jortt opp. Dett lille vi får, blir ei gammel hoss åss. får vi trenger jo pengger i gråss.

Han Olsen på Veiness han selger ås allt, fra knusbare kapper til pepper og salt. Han selger niva og tobak i fleng, og soper ind massen av pengg.

Han tjæner så lite det siger han selv, sjønt pengene rinner i skuffen såm selv. Han skulde ha vært sent, dit vor peppen grov en sjutusan kvart mil, mot nord!

I Kåbbekrok bokta han Gulbrandsen bor, han har en butttik som ær vældelig stor. Der omsetes varer fra mårgen til kvell! fra sjorter til bryst karra mell!

Han Nils på kafan han smiler og ler får vyer en kapp kaffe som falk svelget ned. Kjelen ær tomm, og den fylles på ny, ja da ær vist Nils gutten kry.

Et påsthus hær fines, som alltid ær stengt at få sende pengger, ær nesten få fengt! Og lete op påst manden, ær jo et liv såm helst hører hinn manden till.

Men om kvellen i brakka, da ær det vel liv Vi båksses og rases, så arma ær stiv men når gammel karene, båksses med magt da har vi en trivelig akt.

Hær synger vi sanger, med vakre refreng hær tegnes, hær maales bilder i fleng men hei får di gutterne i vares låg såmm skriver ver eneste dag.

Men Bårghil vår kåkke er lita og lett av maten hun lager vi spiser åss met om kvelden hun sier så vakert, gonatt og går til sin eskede skatt.

Men Kibergene har jo en kåkke så stærk det har vi ærfaret når hun går bærstærk. men alværet kjender hun lågså til smeden hun til høre vil.

Men like før Påsk da siger vi ståt får da skal vi vile, vår syndige kråpp. da hører ei drønnan, i berg og i ur da drørnar ei rallarenes skutt.

Men når vi ær kåmmet til jemlige sted i bygderne runt om i Vårdø nær med da ær det kun minderne altt det vi har fra stedet så stille og art.

Hvist nogen vil vite vem dikteren ær så ær det en gutt såm har friheten kjær han liker sig best i den frie natur blant fjeldenes lier og ur.

Pårsanger den 5/10 1940

Aksel Hamberg

## Vinnerne av Julekryssordet i Reflexen nr. 4/97:

Kjetil Thomassen, Eiby i Alta  
Aud-Marion Johansen, Alta  
Henry Strand, Tromsø trafikkstasjon

Vinnerne blir tilskrevet og mottar ett kaffe/tekruis i premie.

V	E	G	T	R	A	F	I	K	K	P	L	A	N
I	R		U	E	R		N	N			E	E	E
N		S	S	E		S	N	E	F	J	O	R	D
T	N		S	L	Ø	Y	E		A	U		O	R
E		S	E	L	V			E	S	L	E		E
R	U	L	L	E	S	K	Ø	Y	T	E	R		
S	T	U	A		T	Ø	Y	S	E	K	O	P	P
O	L		D	R		K		T	N	A	S		E
L	E	I	D	E		J	O	E	K			Ø	R
V	I	T	E		D	Ø	S	I	G	E			
E	E		N	Y		R	E	N	O				
R		E		T	R	E	N	R	O				
V	I	S	N	E		R	E	P	O	S			





## Vi blir bedre innkjøpere!

**F**ørste trinn i VegMa-prosjektet går nå mot sin avslutning. Arbeidet har vært mer omfattende enn først antatt. Framdriften i prosjektet har derfor vært noe tregere enn planlagt, men utover våren vil endringene merkes.

Av Fred O. Guthu

Hittil har vi konsentrert oss om bestillingsfullmakter, fått oversikt over alle lagre og lagervarer, nye rutiner og opplæring. Forberedelsene er dermed gjort, og nå skal vi over på fase to som i større grad vil dreie seg om å trekke ut gevinster, sier prosjektleder Torstein Lauritsen.

### Færre bestillingsfullmakter

Et viktig tiltak i VegMa-prosjektet er å heve og vedlikeholde kompetansen til de som skal gjøre innkjøpene. Dette skal sikre at vi etterlever lover, forskrifter og rutiner for innkjøp, noe som utvilsomt også vil påvirke kvaliteten og effektiviteten på innkjøpstjenestene. Som en konsekvens av dette er langt færre personer enn tidligere tildelt bestillingsfullmakt.

Prosjektgruppen har i samarbeid med avdelingene arbeidet seg fram til det den mener er et riktig antall personer som skal ha en slik fullmakt. Dette ble en lengre prosess enn planlagt, men den var nødvendig for å få forståelse for hvorfor færre medarbeidere skal ha denne type fullmakt. Innkjøpene skal etter dette kun foretas av personer med bestillingsfullmakt, men det er fortsatt budsjettsvarlige leder som skal godkjenne innkjøpene.

- Dette fører til en "sentralisering" av innkjøpene i den forstand at færre har anledning til å gjøre innkjøp. De større innkjøpene vil bli gjort av innkjøpsfunksjonen på vegkontoret eller av områdelagene, opplyser Lauritsen.

I forbindelse med endringene i bestillingsfullmakten er det kommet nye rutiner for innkjøp. Disse skal tas i bruk etter at opplæringen av de som skal inneha bestillingsfullmakt er gjennomført. Første del av opplæringen vil være gjennomført i begynnelsen av mars.

### Lagerfunksjonen effektiviseres

- Flere av tiltakene i VegMa-prosjektet har som mål å gi en bedre styring og effektivisere lagerfunksjonen. Ved områdelagene har det vært gjennomført en større ryddeaksjon. Ved at all lagervare nå er registrert i Mprod-lager har vi fått den nødvendige oversikten over beholdningen. De såkalte "ekornlagrene" er brakt inn til områdelageret og slike lagre skal for fremtiden ikke opprettes uten i spesielle tilfeller. Eksempel på dette kan være såkalte "arbeidende lagre" i forbindelse med større anleggsvirksomhet. Disse skal imidlertid ryddes opp og lagerbeholdning skal inn til hovedlager etter anleggsslutt, sier Lauritsen.

Lauritsen opplyser videre at neste jobb blir å foreta en kritisk gjennomgang av det lagerførte sortimentet, for deretter å finne ut av hvordan dette skal være i fremtiden. Lagersortimentet skal tilpasses bedre til kundenes behov, noe som sannsynligvis vil gi endringer i antall og typer varer vi vil lagere. Varer bør

også i større grad enn idag kunne bestilles direkte fra leverandøren - basert på avtaler. Det legges altså stor vekt på å redusere kostnadene ved lagerhold, sier han.

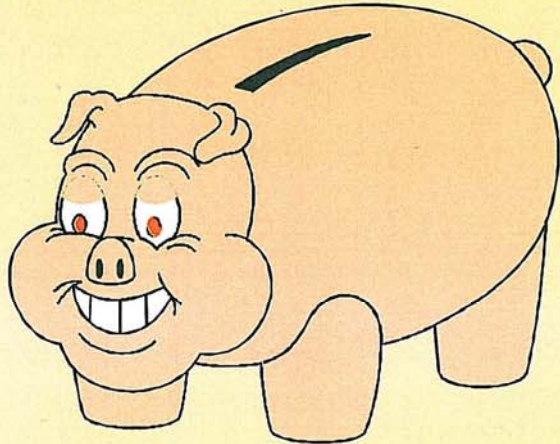
Ved områdelagene skal det tas i bruk nye rutiner for lagerstyring. For å følge opp dette skal lagerfunksjonen rapportere nøkkeltall for virksomheten sin. Nøkkeltallene det skal rapporteres på er; kapitalbinding, omløpshastighet og omsetning.

### Ny avtalestruktur

Sentralt i VegMa-prosjektet står en full gjennomgang av avtalestrukturen med henblikk på å nytte seg av det totale innkjøpspotensialet i etaten. Hovedstrukturen vil være basert på nivåene sentrale-, regionale- og lokale avtaler samt stedskjøpsavtaler.

Gjennom de sentrale avtalene vil en prioriterer de tunge og store innkjøpene som er felles for etaten. Disse skal som hovedregel være forpliktende og avvik skal begrunnes. Regionale avtaler sikter mot å utnytte det regionale innkjøpspotensialet, mens de lokale avtalene knyttes til

forts. side 19



## Bilføreropplæring hjelper ikke?

Ole-Martin Rasmussen er veileder ved trafikk sikkerhetsseksjonen.  
Foto: Ken I. Friskille



**Den eneste opplæringen i Norge i dag som ikke gir effekt er bilføreropplæring! Dette viser en del forskningsresultater. Jeg skal ikke her ta for meg metodene som brukes for å komme frem til dette, det vil føre for langt. Det er imidlertid allment akseptert i arbeidslivet i dag at opplæring og etter- og videreutdanning hjelper.**

Kommentar av: Ole-Martin Rasmussen

Det er nå engang slik at vi mennesker ikke forandres fra den ene dagen til den andre. Det vi vet er at omorganisering tar lang tid, vanligvis fem til syv år. Vi har ofte en betenkingsfase, en motstandsfasen, en undersøkelsesfase og til slutt en tilhørighetsfase. Det som forunderer meg er hvor lite dette blir vektlagt når det til stadighet er snakk om at føreropplæringen må endres. Dette begrunnes ofte i at opplæringen ikke nytter og er for kostbar. I 1964 ble det hevdet fra Stortingets talerstol at kjøreopplæringen var for dyr, tok for lang tid og at kjøreskolene var "monopolisert". Er vi ikke kommet lengre i 1998?

I 1970 ble det drept 560 personer i trafikken i Norge. Samtidig var det nesten 1,1 millioner registrerte kjøretøy. I 1995 ble det drept 305 personer i trafikken. Året etter var tallet redusert til 255. Når vi i tillegg ser på økningen i antall kjøretøy så er dette tross alt en positiv utvikling.

Det er ikke bare en bedre bilføreropplæring ved kjøreskole som skal ta æren for dette. Helsevesenet, politiet, Trygg Trafikk og vegvesenet har også gjort en god jobb. Hele trafikkbildet er et samspill. Flere tannhjul. Jeg vil ikke her ta for meg alle tenner i tannhjulene, men ta for meg det som har å gjøre med bilføreropplæring. Det som forunderer og noen gang opprører meg er når enkelte kommer med påstander om at privat opplæring er bedre enn den opplæringen kjøreskolene kan gi, og at man dermed burde kutte ut kjøreskolene. Vet disse personene hvilken risikokonsekvens dette innebærer? Er det for dyrt å kjøpe undervisningstimer og for billig å bli invalider eller drept? Hvilken overføringsverdi har dette når "voksne" fornuftige folk uttaler at det å kjøre bil er så enkelt at selv mor og far kan være lærere. Joda de kan kjøre bil. Jeg kan også både lese og skrive. Skal vi ta ungene våre ut av

skolen og gi dem privat opplæring hjemme? Eller for å si det på en annen måte: Det hjelper ikke å bygge høyblokk med leiligheter tilrettelagt for rullestolbrukere hvis det ikke finnes heis opp til leilighetene.

I en undersøkelse blant 100 ledsagere og elever (16 - 18 år) her i Finnmark viser det seg at 35 % har opplevd uhell i forbindelse med privat øvingskjøring. Når vi i tillegg i samme undersøkelse finner at de fleste ledsagere opplever det trygt å være ledsagere er det noe som ikke stemmer! Har det allerede blitt gitt et bilde fra myndighetene om at det å drive privat øvingskjøring er trygt? D.v.s. falsk trygghetsfølelse?

Det snakkes ofte om mengdetrening. Hjelper det å øve og øve på bakkestart dersom man ønsker å styrke risikoteknikken, og forståelse av risiko til den kommende bilfører?

Mengdetrening definerer jeg som "Praktisk kjøreerfaring i realistiske trafikk situasjoner hvor førerkortkandidaten er på et nivå som gjør at vedkommende kan reflektere over egen atferd og bli veiledet av en person som kan ivareta sikkerheten".

På bakgrunn av dette har jeg nå utarbeidet forslag til en opplæringsmodell som er lett gjennomførbar og som "koster" lite:

- 16 - 16,5 år Full opplæring ved kjøreskole event. kombinert med privat øvingskjøring (kandidaten er på et førerkortnivå)
- 16,5 - 17 år Mengdetrening i trafikk sammen med foresatte
- 17 år Gruppesamtale v/kjøreskole med elev/ledsager
- 17 - 17,5 år Mengdetrening
- 17,5 år Gruppesamtale
- 17,5 - 18 år Mengdetrening
- 18 år Førerprøve

Ut fra dagens ulykkestall for unge og uerfarne bilførere, går det klart frem at denne gruppen er betydelig mere ulykkesutsatt enn øvrige bilførere.

Forskning fra TØI og Sintef har avdekket at en vesentlig årsak til den høye ulykkesutsattheten skyldes mangelfull kjøreerfaring når de unge bilførerne starter å kjøre på egen hånd (til en viss grad også overvurderer egen ferdighet). For å bøte på dette, har myndighetene åpnet for å starte øvingskjøring til førerkort i klasse B, fra fylte 16 år, dvs. forlenget øvingsperioden fra ett til to år.

forts. s. 19



Arkiv



# - Utvikling viktig for å overleve

**O**rganisasjonsutvikling var tema da årets trafikkonferanse gikk av stabelen i Kirkenes. I løpet av to dager fikk de ca. 60 deltakerne trening i å planlegge, målstyre og utvikle konkrete handlingsplaner for tiltak innen en rekke områder. Kartlegging av forholdene slik de i dag oppleves innad i etaten ble også vektlagt.

Av Ken I. Friskilæ

Dersom en organisasjon skal ha muligheten til å overleve i dagens konkurransutsatte samfunn er utvikling og fleksibilitet viktig. Det er ikke nok med dyktige medarbeidere dersom organisasjonen skal være i stand til å ta opp kampen for å overleve. Utvikling av allerede eksisterende kompetanse, kommunikasjon, arbeidsmiljø, trivsel, motivasjon, ledelse og samarbeid var sentrale faktorer som ble nøye gjennomgått og diskutert under konferansen.

## Howdan forandre?

Gjennom korte, litt provoserende forelesninger og aktivt gruppearbeid og teamarbeid, ble deltakerne drevet bort fra tradisjonelle: "jeg synes at..."- samtaler og over i direkte arbeid med problemløsninger og handlingsplaner.

For å få til en utvikling er kommunikasjon, konfliktsforhold og strategier for forandring nødvendig. I en forandringsprosess er kartlegging av dagens arbeidsforhold viktig.

Hensikten med kartleggingen er å få opp på bordet og gjort noe med de forhold i arbeidsmiljøet som demotiverer og som



Gruppediskusjonene førte frem til hele ti handlingsplaner for trafikavdelinga. Denne gruppa hadde opplæring/kompetanseutvikling som sitt tema.

er helsetruende både fysisk og psykisk. Under kartleggingen ble arbeidsmiljø, kompetanseutvikling og mellommenneskelige forhold vektlagt.

## Teamarbeid

Gjennom et omfattende gruppe- og teamarbeid der gruppene kom sammen etter hvilke områder de først og fremst vil



Glade sangere fra distrikt Øst-Finmark imponerte med sitt eget kor. Det er kanskje verdt å legge til at de ble godt hjulpet av TS-seksjonens Rolf Olsen (på gitar) som forøvrig også var leder av arrangementskomiteen.

le gjøre noe med, ble hele ti konkrete handlingsplaner for trafikavdelingen presentert. Under dette arbeidet var kvalitetsikring og ikke minst samarbeid viktige elementer.

- Ved å arbeide på denne måten ønsker jeg at deltakerne merker at de er med på en positiv og konstruktiv prosess. Det skal oppnås en læring, som fører til forandring og som viser seg i handling, sier Bertha Marie Krogstad, som var foreleser under konferansen.

Umiddelbart etter konferansen vil det foreligge en rapport - til hver enkelt deltaker med de ideer, forslag og handlingsplaner de selv vil gjøre noe med.

- Dermed er de ansatte aktivisert i én viktig del av bedriftens internkontrollsystem, mener Krogstad. Rapporten danner grunnlag for at "saker og ting" begynner å skje på de områdene deltakerne selv har prioritert.



Et av høydepunktene under festmiddagen: "Perleporten", produsert og fremført av distrikt øst. Her representert av Seija Jerijærvi og Lars Sagen.



Med oppskrifta på "Howdan bli glad i en fei" fulgte det mange tilsynelatende merkelige ting. Etter hvert gikk det imidlertid opp folk hva tingene skulle brukes til, noe disse herrene åpenbart har funnet ut.

For å sikre at rapporten blir fulgt opp og ikke puttet i et skap for "gode ideer og planer" anbefaler Krogstad at det holdes en oppfølgingskonferanse etter ca. 3 måneder.

## Vellykket

De fleste deltakerne satt nok igjen med mange nye erfaringer og ny kunnskap etter de to konferansedagene. TS-seksjonen

som var ansvarlig for arrangementet fortjener en svært god karakter for både gjennomføring og innhold. En god indikator for hvor godt et arrangement av denne typen har vært er kanskje de sosiale aktivitetene utenfor kursrommet. Skal man bruke dette måleparameteret sto trafikkonferansen 1998 til toppkarakter. Underholdning i form av allsang, korsang, sketsjer og vitser brakte humøret opp til bristepunktet under festmidda-

gen fredag kveld. Mange hadde til tider vanskeligheter med å få i seg den gode maten som ble servert i restauranten på Rica hotel i Kirkenes.

Trafikkavdelinga på vegkontoret og kan-skje spesielt distrikt øst hadde virkelig lagt seg i selene for at dette skulle bli en hyggelig kveld. Ingen glemmer vel "Perleporten" eller de spesielle effektene samtlige måtte ta på seg under en av de mange allsangene.

Alle fotos: Ken I. Friskilæ.



## Stallogargoprojektet:

### - Stoppen alvorlig for Nordland

Avgjørelsen om å stoppe Stallogargoprojektet får liten betydning for mannskapene til Statens vegvesen Finnmark. Vegvesenet i Nordland som skulle drive tunnelen får imidlertid store problemer som følge av stoppen.

Av Ken I. Friskilte

Nordland skal etter planen stille med full tunnelpakke bestående av bl.a. en ny tunnelrigg til 10 millioner kroner. I tillegg var det avsatt 19 mann til prosjektet som hadde en anleggssperiode på 19 måneder. De totale kostnadene for Nordlands innsats er kalkulert til 30 millioner kroner.

#### Alvorlig situasjon

- En stopp i Stallogargoprojektet får alvorlige konsekvenser for oss, sier produksjonsleder Leif Jensen ved Statens vegvesen Nordland. Han tror det vil bli et stort problem å finne nye tunnelprosjekt å sette mannskap og utstyr inn på.

Nordland er sammen med Troms såkalte ressursfylker på tunnel. Dette betyr at det er disse fylkene som skal

benyttes når vegvesenet driver tunneler i egen regi.

- Vi har brukt mye energi på å planlegge dette og det vil bli svært vanskelig å planlegge og samordne over fylkesgrensene dersom vi skal komme opp i slike situasjoner, mener Jensen. Han understreker at denne situasjonen viser at vi må bli bedre og mer langsiktig i planprosessen.

#### - Dårlige overslag

Årsaken til at Stallogargoprojektet ble stoppet var at nye kostnadsoverslag viste at prosjektet ville bli mer enn 50% dyrere enn først antatt.

- Hovedårsaken til dette er nok at de første overslagene var for dårlige, medgir utbyggingssjef Per-Ivar Harila. Nye krav til tunneldrift var i følge Harila imidlertid en medvirkende årsak.

De nye kravene som skal bedre sik-

kerheten til arbeiderne går i hovedsak ut på at det ikke lengere er tillatt å ladde salvene etterhvert som borrehullene blir ferdige. Nå må alle laddehull være ferdigborret før de kan laddes.

- Dette reduserer inndrifta med en tredjedel. Samtidig kan ikke ladderne tildeles andre oppgaver mens de venter på at borringen skal bli ferdig. Reduksjonen i inndrifta på en tredjedel, fører til at kostnadene med drivvinga øker tilsvarende, opplyser Harila.

Planene for prosjektet går nå tilbake til Stortinget for ny behandling. Hva politikerne der kommer til å gjøre er det i dag ingen som vet. Utbyggingssjefen tror at prosjektet blir videreført.

- Jeg frykter imidlertid at en videreføring av Stallogargoprojektet kan få konsekvenser for andre planlagte prosjekt som ikke er i innværende vegplanperiode, sier Per-Ivar Harila.



Utbyggingssjef Per-Ivar Harila innrømmer at de første overslagene for Stallogargoprojektet var for dårlige. Foto: Ken I. Friskilte

## Trimrom for alle

Prosjektet "Fra bomberom til trimrom" er endelig gjennomført. Dette innebærer at trimrommet er flyttet til bomberommet. Det er dessuten også kjøpt inn nytt utstyr. Selv om prosessen har tatt tid, er bedriftsidrettslaget Veiva og trimromutvalget svært fornøyd med resultatet. Noe utstyr gjenstår å kjøpe inn, men dette vil bli gjort i løpet av kort tid.

Av Nina Haugland

At prosjektet kunne gjennomføres skyldes ikke minst støtte fra personalforeningen og administrasjonsavdelingen. I tillegg har vegsjefens stab bidratt med 5 000 kroner fra HMS-midlene. Den økonomiske støtten ble tildelt for å forebygge sykefravær; er man i god fysisk form, er man mindre syk!

Som nevnt er trimrommet et tilbud til alle ansatte på vegkontoret. Andre ansatte i vegvesenet vil selvfølgelig også ha en mulighet til å benytte trimrommet, dersom det skulle være interesse for dette. Veiva vil ikke kreve medlemskontingent av de som bruker trimrommet, men oppfordrer likevel brukerne til å betale kontingenten. Utstyret må vedlikeholdes og suppleres for at tilbudet skal bli best mulig.

#### Gratis instruksjon

Av erfaring vet vi at mange ikke bruker trimrommet fordi de ikke vet hvordan utstyret brukes og hvordan man skal legge opp treningen. Vi i Veiva vil ikke la dette stoppe dem og tilbyr i nærmeste fremtid instruksjon og gjennomgang av de forskjellige



Trimrommet er relativt godt utstyrt. Her tester artikkelforfatter Nina Haugland kondisjon og armstyrke sammen med Astrid Eide. Foto: Ken I. Friskilte

apparatene. I tillegg vil det bli lagt ut et sirkeltreningsprogram med musikk, som gir allsidig trening.

Det har vært ønske om egne dame- og herredager i trimrommet. I første omgang blir mandag 'damedag' og onsdag 'herredag'. Dette gjelder også for badstuen. Ellers vil det være separate regler for trimrom og badstu. Dette betyr at uten-

om mandag og onsdag så kan trimrommet brukes av begge kjønn, også i helgene. Det vil således ikke bli mulig å reservere trimrommet som tidligere. Ellers er det få og enkle regler for bruk av trimrommet, og hovedregelen må være at hver og en forlater rommet i den stand de ønsker å finne det i. Regler for bruk av både

trimrom og badstu henger oppslått i kjelleren.

For at trimrommet og regler skal kunne forbedres, er det viktig at ønsker og etterspørsel registreres. Det vil bli lagt ut 'ønskeliste' og registreringsliste for bruk av trimrommet, og vi ber om at brukerne registrerer hyppigheten av sine besøk i trimrommet.

Vi håper på stor oppslutning i trimrommet under mottoet: "Kom i form".





## Kirkenes veg- og trafikkstasjon: Første byggetrinn godt i gang



Behovet for nye lokaler er stort for personalet på trafikkstasjonen. Når trafikk samlokaliseres med produksjon på Sandnes skal førstnevnte folk inn i dette tilbygget.

Utvidingen av Kirkenes vegstasjon på Sandnes er godt igang. På grunn av den harde kuldeperioden i februar er imidlertid entreprenøren ca. 14 dager forsinket. I skrivende stund ser det derfor ut til at ferdigstillelsen først vil skje omkring 15. mai. Når byg-

getrinnet er fullført vil stasjonen i tillegg til vegfolket også huse personalet ved trafikkstasjonen på Hesseng.

Første byggetrinn er kostnadsberegnet til 10,5 millioner kroner og består av kontorer, kontrollhall og en utvidelse av

antall overnattingsplasser. Når disse lokalitetene er fullført vil stasjonen ha et total areal på 820 m<sup>2</sup>. Kirkenes veg- og trafikkstasjon vil i tillegg få en flerbrukshall på 192 m<sup>2</sup> senere.



Overnattingskapasiteten økes til fem sengeplasser med denne utvidelsen av overnattingsdelen.

Alle fotos: Ken I. Friskille



Dette ligner ikke på en kontrollhall, men i følge både planer og tegninger er det imidlertid det det skal bli. Når Reflexen besøkte Sandnes i februar så pågikk støpearbeidene under presenteringen for full.

## Vant Fatima-konkurranse

Folk i Nordkapp er blitt kjent med Fatimaprojektet på flere måter. Blant annet gjennom konkurranser som arrangeres. Like før jul gikk fristen ut på konkurransen om å tippe tidspunktet på når det gjenstod 500 meter av Nordkaptunnelen. Her skulle det tippes både måned, dag og tidspunkt.

- Oppslutninga om konkurransene har vært brukbar, synes informasjonskonsulent Bernt-Aksel Jensen ved Fatimaprojektet. Til denne konkurransen innkom det omlag 140 svar. Mange av svarene var ganske "ville" i sine tips. De mest optimistiske foreslo midten av november som tidspunkt, mens de mest pessimistiske tippet juni 1998. Med andre ord, tidsspranget var stort.

Vinnerne i konkurransen ble rikelig honorert med hver sine spesiallagde t-skjorte og krus med Fatimalogoen og tekst. Med hørte dessuten en omvisning på anlegget. I tillegg fikk vinneren en stein hentet fra dypet i Nordkaptunnelen, montert på en teaksokkel med ingravert tekst om hendelsen og en analyse av steinen.

Hovedvinneren ble 12 år gamle Erlend Johnsen fra Honningsvåg. Riktig tidspunkt for når det gjenstod 500 meter igjen var 18. desember kl. 03.45. Erlend var 5 timer og 15 minutter unna riktig tidspunkt. Hans tips var kl. 09.00 samme dag.



Erlend Johnsen vant konkurransen om når/det var 500 meter igjen av Nordkaptunnelen. Åse Marit Olsen var nestnærmest. Informasjonskonsulent Bernt-Aksel Jensen er imponert over folk i Nordkapp sine evner til å tippe riktig. Foto: Kita Eilertsen, Finnmarksposten

Til avisen Finnmarksposten fortalte Erlend at han bare tok et råtips. Hele familien var med på tippekonsurransen og tippet i nærheten av denne dagen. Bare flaks gjorde at han kom

nærmest. Også en yngre bror av han, Lasse, kom blant de øvrige vinnerne. I tillegg til Erlend var det fem andre personer som kom innenfor en grense på +/- 12 timer.

## Fotominne:

Det er lenge siden sist Reflexen brakte et fotominne. Den gang var bildet fra like etter krigen. Denne gangen tar vi turen til Kongsfjordfjellet ca. 1973-74.

Det er mange måter man kan parkere et kjøretøy på. Denne løsningen var kanskje i utgangspunktet en god løsning, men når våren gjorde sitt inn- tog var nok løsningen heller tvilsom.

Foto: Lars Sagen





## Kjørelærere og sensorer med adjunktkompetanse



13 kjørelærere og sensorer fra Finnmark har nå adjunktkompetanse. Studentene var i desember i fjor oppe til eksamen i Alta, og samtlige har nå gjennomført andre halvårsenhet i yrkespedagogisk utviklingsarbeid i regi av Høgskolen i Akershus.

Studentene har i løpet av et år gjennomført ulike prosjektoppgaver som kan benyttes til vidreutvikling av trafikksikkerhetsarbeidet. På bakgrunn av prosjektoppgavene ble det utarbeidet 5 ulike rapporter. Presentasjon av prosjektarbeidene fant sted i Alta fredag 12. desember med representanter fra samferdselsstyret og Vegdirektoratet tilstede.

Rapportene som er utarbeidet er:

1. *Gruppediskusjon i sjåførtrykket. Kan tungbilsjåfører bli sikrere "bare" ved å snakke?* (Asbjørn Rollstad, Odd Lyng og Arild Nygård)
2. *Kommunal trafikksikkerhetsplan for Midt-Finnmark* (Alf Edvard Masternes)
3. *Tiltak for å øke mengdetrening i trafikk før førerprøven* (Lars Sagen, Roger Karisari, Erik Nerli og Ole-Martin Rasmussen)
4. *Opplæring av 16-åring i bil* (Magne Sagen, Bernt Oldernes, Arnulf Næss og Magnar Karikoski)
5. *Sikkerhetsplan for brøyting i Hamnerfest* (Kjell Martin Næss)

## Over til hvit vegmerking

Statens vegvesen ønsker å erstatte den gode gamle gule midtlinjen med en hvit midtlinje på alle vegene her i landet. Undersøkelser viser at hvit merking vises bedre enn gul. Etter at Island, Østerrike og Italia nylig forlot to-farge systemet, er Norge det eneste landet i Vest-Europa som fortsatt har gul midtlinje.

Vegdirektoratet har gjennomført en utredning av vegmerking, og denne sendes nå ut på en bred høring med svarfrist 15. april, skriver VegAvisa.

**Bedre sikkerhet**  
Dagens vegmerking ble i sin tid innført fordi man antok at to farger ville

være lettere å forstå og å forholde seg til for trafikantene. Dermed ville trafikksikkerheten bli bedre. Nyere undersøkelser støtter ikke denne antakelsen. Hvit vegmaling er mer synlig i mørket. Dette vil særlig eldre trafikanter, som gjennomgående har dårligere syn en yngre mennesker, dra nytte av.

beregninger viser at en overgang til hvit vegmerking vil redusere merkingskostnadene med 10 millioner kroner årlig. Man må imidlertid regne med noe høyere kostnader det året man eventuelt velger å gå over fra gul til hvit midtlinje.

**Tips  
Reflexen:**  
Telefon 78 95 01 08

## småplukk Småplukk småplukk småplukk s

### Ny leverandør av trafikkskilt

Euroskilt A/S gikk av med seieren i kampen om den nye rammeavtalen for levering av trafikkskilt til Statens vegvesen. Avtalen gjelder i første omgang for to år, med virkning fra 1. januar 1998.

De årlige leveransene har en antatt verdi på omkring 20 millioner kroner, og kontrakten skulle dermed utgjøre en betydelig seier for Euroskilt A/S.

- Vi har hatt en anbudsrunde slik EØS-bestemmelsene krever, og mottok tre anbud, forteller sjefingeniør Arnulf Ingulstad i Vegdirektoratet til VegAvisa. Euroskilt A/S, som altså fikk leveransen til hele landet, har tre produksjonsenheter: Vingrom i Oppland, Vik i Sogn og Storforshei i Nordland.

- Prisene i den nye avtalen ligger i alt vesentlig fra 20 til 25% under prisene i den gamle avtalen, avhengig av skiltype. Dette vil føre til betydelige besparelser for etaten, slår Ingulstad fast.



### Felles pensjonistforening

Leder Bjørn Sørli i Vegdirektoratets Pensjonistforening har tatt initiativ til å få samlet vegvesenets pensjonister i en felles landsdekkende pensjonistforening, skriver VegAvisa.

For en tid siden samlet Sørli de pensjonerte veg-

### Framgang for Norsk vegmuseum

Besøket på Norsk vegmuseum gikk opp med over 5 % i 1997. Besøksoppgangen kom på tross av en svikt i antall besøkende i juli og august da 10% færre enn samme tid året før besøkte museet.

Bedre informasjon og P.R. kan være noe av årsaken til framgangen, mener vegmuseet selv. En annen grunn kan være en økende interesse for teknologisk kulturhistorie i takt med den stadig aksellerende moderniseringen av samfunnet.

Publikumsundersøkelser viser at 76% av de besøkende kom i månedene mai til august. Den samme undersøkelsen viser at tre av fire besøkende er nordmenn, hvorav halvparten besøker vegmuseet i forbindelse med ferie.

### Ny leverandør av reisebyrå-tjenester

NSB Reisebyrå AS har erstattet Bennett Reisebyrå som vår leverandør av reisebyrå-tjenester. Avtalen omfatter bestilling av flyreiser, annen transport, hotell og leiebil. Reisebyrået benytter Statens og Vegdirektoratets avtaler for flyreiser, hotell (konferanser) og leiebiler.

Vår "lokale" leverandør av reisebyrå-tjenester er etter dette Uni Reiser/NSB Reisebyrå i Tromsø. Alle ansatte i Statens vegvesen Finnmark er pålagt å følge den nye reisebyråavtalen.

### TV-program om Vegvesenets bistandsarbeid

Etter lang tids diskusjon og mange vanskeligheter, er det nå gitt klarsignal for et eget TV/video-program om Statens vegvesens bistandsarbeid i Tanzania. Programmet er et samarbeid mellom NORAD og Statens vegvesen.

Selve produksjonen blir også et samarbeidsprosjekt, men da mellom Vegvesenets eget Tv-team og produksjonsselskapet a/s Media i Kristiansand.

Hensikten er å lage tre forskjellige produksjoner - et fjernsyns-program myntet på norske seere, en internvideo myntet på Statens vegvesens egne ansatte og en skolevideo som kan distribueres til ungdomsskoler og videregående skoler.

Det institusjonelle samarbeidet mellom Statens vegvesen og tilsvarende ministerier i afrikanske land, anses å være noe av det mest vellykkede i norsk bistandsarbeid. NORAD ser gjerne at andre norske institusjoner følger Vegvesenets eksempel. Og da er det vel bare naturlig at vi informerer om det vi driver med i utlendighet.



# NYTT •OM• NAVN

## Personalnytt

**Björg-Anita Joki** ansatt ved administrasjonsavdelingen som jurist fra 1. mai 1998

**Vuokko Nilsen** tilsatt i ledig arbeidsområde ved feljestjenesten/ informasjonstjenesten fram til 25. januar 1999.

**Torgeir Dahle** fungerer som anleggsløder ved Stallogartunnelen fram til 31. juli 2000.

## Pensjonister

Formann **Trygve Erlend Ballo** (Vestre Jakobselv) går av med pensjon 1. mars 1998 etter at han har arbeidet 36 år i Statens vegvesen.

## Vi gratulerer!

50 og 60-års jubilarer i perioden 1. januar til 31. mars 1998:

### Januar

- 3. Einar Hegge, Vadsø 60 år
- 17. Bjørn Betten, Vadsø 50 år
- 27. Erling A. Johansen, Repparfjord 60 år

### Februar

- 10. Tor Oddvar Hansen, Alta 50 år
- 12. Karl Fredrik Jonassen, Gamvik 50 år

### Mars

- 6. Magnhild Nordgård, Alta 60 år
- 12. Thor Hansen, Vadsø 60 år
- 18. Ruth Hegg, Vadsø 60 år



## Sykefraværet ned

Sykefraværet i Statens vegvesen Finnmark var i fjerde kvartal 5,65%. Dette er en svak nedgang i forhold til tredje kvartal da fraværet var på 6,05%. Alle avdelingene hadde nedgang i sykefraværet. Størst prosentvis nedgang hadde vegsjefens stab.

Sykefraværet i fjerde kvartal var fordelt slik:

Vegsjefens stab:	1,54%
Administrasjonsavd:	4,64%
Produksjonsavd:	6,26%
Trafikkavd:	4,89%
Utbyggingsavd:	5,02%

## På kjøretøyet skal.....



Vegkontorets postmenn formelig stråler for tiden, og det er ikke bare fordi vi med god fart er på vei mot vår og sommer. Hovedgrunnen er nok en annen, noe dere kan se av dette bildet. Nylig ankom nemlig den nye postbilen de med stor lengsel har gått å ventet på en stund.

Det var ikke vanskelig å få Egil Utsi (t.v.) og Bjørn Betten til å posere ved siden av den nye Opelen. Den gode gamle postbilen (bakerst) har nå takket for seg og tar nå til i ny tjeneste

ved Tana vegstasjon. Det bør bemerkes at den passerte EU-kontrollen i bygningen bak (Vadsø trafikkstasjon) før den ble sendt avgårde.

fots. fra s. 8

lokale behov og skal bidra til bedre kjøp og en effektivisering av anskaffelsesprosessen lokalt. Stedskjøpsavtalene skal samordnes og utvikles ut fra kundenes behov, riktige innkjøp og effektivisering. Det skal også arbeides med standardisering av avtaler og varer.

- Gjennomføring av den nye avtalestrukturen vil ventlig gi en konsentrasjon av innkjøpene mot færre leverandører, tror Lauritsen.

### Innkjøpspraksisen må endres

Status i Finnmark er mange stedskjøpsavtaler og få lokale eller regionale avtaler. Dette gjenspeiler den innkjøpspraksisen som har rådet hos oss - mangelfull innkjøpsplanlegging og kostnadsbevissthet. Arbeidet med avtalestrukturen vil ta sikte på å redusere antall stedskjøpsavtaler og øke antall lokale/regionale avtaler.

Dette vil i sin tur sette krav til en bedre innkjøpsplanlegging i avdelingene.

Å etablere en ny avtalestruktur blir en omfattende jobb. En arbeidsgruppe skal starte på denne jobben i april. Det vil i denne sammenhengen også bli fokusert på hvordan innkjøpene planlegges i avdelingene med henblikk på å bedre rutine her.

### Bedre styring

Foruten Mprod-lager, som støtter opp om lagerstyringen, skal to nye edb-system tas i bruk. Beslutnings-systemet for offentlige anskaffelser

(BOA), er installert på vegkontoret og brukes i forbindelse med alle innkjøp som gjøres etter EØS/WTO avtalene. Informasjon fra BOA

utgjør noe av grunnlagsmaterialet for anskaffelsesnemnda.

For å støtte den lokale innkjøpsprosessen er etaten i ferd med å utvikle et eget system, VegMa-sys. Systemet har imidlertid endel svakheter som gjør at nytteverdien er diskutabel. De nye edb-systemene skal gi etaten bedre styring med innkjøpsvirksomheten.



forts. fra s. 9

For at kvaliteten på denne øvingskjøringen skal bli best mulig, er det etter min mening viktig at kandidaten så tidlig som mulig kommer opp på et nivå som gjør at den private øvingskjøringen ikke preges av å innøve grunnleggende tekniske og trafikale ferdigheter, men at kjøringen kan gjennomføres på en slik måte at kandidaten skaffer seg realistisk kjøreefaring under reelle trafikkforhold.

Målet må være at elevene har et nivå som gjør dem istand til selv å vurdere egne kunnskaper og ferdigheter (være istand til refleksjoner). Slik kan de selv korrigere egen atferd. Ledsagerne vil derved kun ha som oppgave "å være brems" eller komme med små kor

rigeringer og dele erfaring med elevene.

For at dette skal være mulig mener jeg at dagens kjøreopplæring ved kjøreskole "flyttes" fra 17,5 - 18 år til 16 - 16,5 år. Dette fører til at de får en forholdsvis "lang" tid til å skaffe seg kjøreefaring i trafikk på et relativt høyt nivå. For at dette skal gi refleksjoner mener jeg at det gjennomføres gruppesamtaler hvor elever og ledsagere deltar.

Har vi råd til å si at bilføreropplæringen ikke gir effekt og at den er for dyr? Skal vi fortsatt la folk med ingen erfaring fra bilføreropplæring få være de som i stor grad skal bestemme hva som er god eller dårlig bilføreropplæring? Og som re

sultat av dette gjør at vi får flere og flere ungdommer drept i trafikken!

### Gruppesamtalen:

Går ut på at elevene skal kunne vurdere egen kjøring relatert til risikoteknikk. Innholdet i en gruppesamtale er at elevene drøfter og kommer fram til ulike typer problemer og ulykker. Deretter diskuteres hvordan elevene selv kan være med å løse problemer og bidra til reduksjon av ulykker. Også forslag til hva som kan gjøres av andre blir tatt opp. Til sist går diskusjonen ut på hva som kan gjøres for å bedre kjøreadferden. Og i denne forbindelse skal hver "avtale en kontrakt med seg selv" om hva som skal endres fra i morgen.