



Statens vegvesen
Finnmark

Returadresse:
Statens vegvesen Finnmark
9800 Vadsø



Statens vegvesen



**Dette må
ta slutt**
-det er aldri så akutt

REFLEXEN

Bladet til Statens Vegvesen Finnmark

Nr 1 - 1999

Tema nummer trafikk



Statens vegvesen
Finnmark

Innhold 1/99

- | | | |
|---|---|--|
| 3 Leder: Godt nytt år alle sammen | 11 Sikkerhetskontroll ved førerprøve | 20 VegDataBanken forteller oss om vegens tilstand |
| 4 Bilføreropplæring og førerprøven mot 0 visjon | 12 Ulykkeskommisjonen i Finnmark | 22 Transport utenom det vanlige |
| 5 Søkelys på HMS-kvalitetsplanarbeid | 13 Utekontrollvirksomheten i fylket | 23 Grus en verdifull ressurs |
| 6 Snart klart for «kjørecomputeren» | 14 Kirker og trafikkstasjon | 24 Utbedring av vegkanten |
| 7 85,5 % til EØS-kontroll i 1998 |  | 24 Talvingene bygger g/s-veg |
| 8 Automatisk trafikkontroll | 15 Under samme tak | 25 For lite penger til vedlikehold |
| 9 Trafikksikkerhetsplaner i 14 av 19 kommuner | 15 Nybygg for Lakselv veg- og trafikkstasjon | 26 En historie om en tjenestereise |
| 9 Trafikksituasjoner vurderes ulikt | 16 Positivt år som distriktleder | 27 Hvor er dette? |
| 10 Bedriftsinternopplæring i trafikk | 17 Ny distriktleder i øst | |
| 11 Kompetanseutvikling i trafikkopplæringssektoren | 17 Ny medarbeider i Vadsø | |
| | 18 Fatima: Før- og etterundersøkelse | |

LEDER:

Godt nytt år alle sammen!

Som den første avdeling i Statens vegvesen Finnmark kommer trafikkavdelingen ut med et eget temaanummer av Reflexen. Hvorfor i all verden gjør vi det, vil nok mange spørre. Er det ikke nok å bruke de ordinære utgavene til å presentere avdelingen og hva vi holder på med? En lokal NRK-journalist sa nylig til meg: «Nesten utenom hvilken sak vi vil følge opp eller få kommentarer til, så blir vi henviset til deg. Hvilken jobb er det egentlig du har?» Denne utdanning kan kanskje stå som et godt eksempel på at vår avdeling har en finger med i det meste som foregår på og omkring vegen i Finnmark, og dette vil vi gjerne prøve å formidle til dere på en mest mulig samlet måte.

Hvordan ideen om et eget nummer av Reflexen oppstod, vet jeg faktisk ikke, men jeg tenkte i alle fall på den straks jeg fikk høre om det. Da vi nærmet oss deadline for innsending av stoff, ble jeg alvorlig bekymret. Ingenting var foreløpig kommet inn til redaksjonen. Måtte vi virkelig utsette eller avvise hele temaanummeret? Hvilket nederlag. Men det ble min frykt gjort til skamme. Våre medarbeidere var seg sitt ansvar bevisst, og dere sitter nå med et spesialnummer som jeg synes gir en god pekepinn på hvilken utrolig spennvidde det er på de oppgaver vår avdeling har ansvar for. Vi har selvfølgelig ikke makten å få mod alt, og mye kunne sikkert vært mer utdypet omkring de temaer vi kommer inn på. Bystyting, stråking, kolonnetider, nattstengte veier, osv., preger hverdagen i disse tidene og gir ofte medieopplag. Det man hører mindre om er periodisk kontroll, registreringsarbeid, førerprøve, ADR og kjøleskoletilsyn, men dette er likefullt oppgaver som sysselsetter de fleste ute på våre stasjoner.

Nikker du gjensjenemøde eller rynker du på panna når jeg nevner at vi også har en avdeling for trafikksikkerhetsarbeid, avkjølingsbehandling, arealforvaltning, trafikkundersøkelser og -analyse, kollisjonsrapport, luft og usky, for å nevne noe av det som TIS-seksjonen stiller med i tillegg til de gamle «biltilsynsoppgavene».

Har du hørt om IRI-verdi, spor og jevnhetsmålinger, NorDie, Motiv, VBASE, EIVEG, Vektorama? Det er nesten så jeg ikke tør å spørre av frykt for at spørsmålet blir returnert. Men jeg vet såpass at dette er viktige oppgaver på vegseksjonen i tillegg til skilting, vegmerking, veglys, dekke- og brudevlikehold, omklassifisering av veier og en rekke andre ting.

Vi har også et internt liv som berører nærmere 70 medarbeidere og hvor kompetanseutvikling, personalpolitikk, samarbeid og kontorforhold er sentrale stikkord.

Jeg håper dette forsøket med et eget temaanummer faller i smak hos dere som vi ønsker å nå med denne utgivelsen, og at ideen kanskje kan adopteres av de andre avdelinger slik at vi ved en senere anledning kanskje får gledens av å lese Produksjons-Reflexen. Ulfordringen er gitt - tar du den Det?

Hjalmar Steinnes, trafikkseksjon



REFLEXEN - NR 1 - 1999

3

Reflexen
Bedriftsblad for Statens vegvesen
Finnmark
Utgitt av
Statens vegvesen Finnmark
Blauffjordvei 18
9800 VADSØ
Telefon 78 95 01 00
Telefax 78 55 83 52

Redaksjonell medarb. Trafikkavdel.
Tonje Moen
Redaksjonsråd:
Asbjørn Antonsen (leder)
Tove Gjerdsden
Lars Chr. Sten
Gunnar Johansen
Wenche Skarstad

Bildesgjivere i dette nummer:
Erling Nilsen
Astrid Løve

AHE/Evart Mæsternes
Irene Skarstad
Leif Nyström
Royceford Sør
Terje A. Billovarre
Roger Karstad
Kari Nyström
Hjalmar Steinnes
Odd Wibe
Rune Ljøen
Rune Ljøen
Anne Skarstad
Dag Erik Bombhus

Yngve B. Harth
Roger Holm
Frank Jørgen
Jan Kåre Aasen
Lars Sagen
Thorstein Mortensen
Grafisk produksjon:
Digifun Håstens Trykkeri AS
5901 Kviknes
Utgitt 1999
Forordelse:

Tilgjengelig på veg over Bjauffjordveien fra
Blauffjord (nr 891)
Fon: Ken I. Prikk
E: Eitervik
Eitervik av illustrasjoner og bilder er ikke til-
kennet som samskrive. Eitervik av tekst er tilkennet
siden den ikke blir oppgitt. Innholdet i dette blad
skal for enhver forfatning regnes og representerer
sammenhenglig ikke Statens vegvesen Fin-
nmark 999.
Redaksjonen avlagt 5. februar 1999
Stofffrist: nr 1: 15. mars 1999

Positivt år som distriktsleder

Seksjonsleder Asle Persen ved vegseksjonen er tilbake på vegkontoret etter et år i «eksil» som distriktsleder ved trafikkdistrikt øst. - Året som distriktsleder gjorde at jeg oppdaget nye sider ved meg selv, både faglig og som leder. Tidligere har jeg hovedsaklig arbeidet med veg- og trafikkisikkerhetssaker. Som distriktsleder måtte jeg også sette meg inn i trafikk- og kjøreforkort (TK) området, sier Persen.

Av Ken I. Friskile

På vegseksjonen hadde Persen fire medarbeidere å holde styr på. I trafikkdistrikt 16, likt fordelt mellom trafikkstasjonene i Vadsø og Kirkenes. - Den geografiske avstanden gjorde at det var vanskelig å ha oversikten hele tiden, og jeg oppdaget raskt at jeg måtte delegerer ansvar i mye større grad enn jeg var vant med. Det er jo vanskelig å være på to steder samtidig, poengterer hun.

Den såkalte «skrankekulturen» ved trafikkstasjonene var noe Persen raskt ble oppmerksom på. - På trafikkstasjonene har våre medarbeidere publikum inn på seg hele tiden, og dette gjør at de er sterkt bundet til skranken på både godt og vondt. Mange, også innen etaten, er ikke klar over dette, og jeg vil på så langt som å si at den jobben våre folk på trafikkstasjonene gjør ikke er godt nok verdsatt, sier Asle Persen.

En utfordring han spesielt trekker frem var det å være leder for så mange kvinner. Dette beskriver han som fint og spennende. Her kan vi jo ta med at han tidligere var leder av det lokale likestillingsutvalget.

Må samarbeide bedre

- En annen viktig ting som etter hvert sto klarere for meg enn tidligere var at kvaliteten på samarbeidet mellom produksjons- og trafikkavdelingene absolutt kan bli bedre. Jeg fikk inntrykk av at omorganiseringen av etaten ikke har satt seg helt inn. Konkret gjelder dette samarbeidet mellom trafikk og produksjon på vegsiden. Jeg sitter i tillegg igjen med det inntrykket at effekten av å samle TK og vegsiden ikke har vært som forventet. «Blåkulturen» i Statens veg-

vesen er ikke lett å endre, mener Persen. Han mener årsaken til dette ligger i arbeidsforholdene som for mange er slik at man ikke har tid til å jobbe med menneskene i organisasjonen.

- Organisasjonen blir nemlig ikke bedre bare ved å flytte bokene på organisasjonskartet. Det må i tillegg jobbes med innholdet i boken - etatens ansatte, mener Persen.

Året som distriktsleder har gitt Asle Persen nye impulser i arbeidet sitt som seksjonsleder på vegseksjonen og samtidig har det i følge han selv dukket opp nye synspunkter på samarbeidet mellom seksjonen og trafikkdistriktene. - For meg var det absolutt positivt å bytte arbeidsplass for ett år, og det er noe jeg ikke vil nåle med å anbefale for andre. Vegseksjonen og trafikkdistriktene har felles oppgaver å løse, og jeg håper året i «eksil» vil være positivt for de felles oppgavene vi står over for. I løpet av året jeg var borte har vegseksjonen vokst til det dobbelte ettersom ATP-seksjonen forsvant fra organisasjonskartet og medarbeidene og arbeidsoppgavene ble delt mellom vegseksjonen og TS-seksjonen. Dette gjør at det også ber er nye oppgaver å ta fatt på, noe jeg gleder meg til, sier Asle Persen før han igjen kaster seg over haugen med papirer på hans nye skrivebord.



Asle Persen tar farvel med Vadsø trafikkstasjon og øst-Finnmark trafikkdistrikt. Stillingen som leder av vegseksjonen kaller igjen. Seksjonslederstillingen vil nok i dag by på større utfordringer enn for et år siden pga de nye arbeidsoppgavene seksjonen har fått etter at ATP-seksjonen forsvant.

Foto: Ken I. Friskile

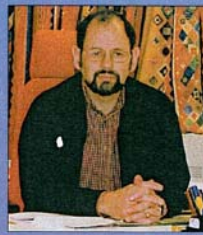


Ny distriktsleder i øst

Ragnar Antonsen (56) har tiltrådt som ny distriktsleder ved Trafikkdistrikt øst-Finnmark. Han tar over etter Asle Persen som fungerte i stillingen i ett år.

Ragnar startet i vegvesenet i 1979. Før omorganiseringen satt han som vegfører i distrikt 6 (Sør-Vranger). Etter omorganiseringen flyttet han til Lakselv og stillingen som distriktsleder i Trafikkdistrikt midt-Finnmark. Der var han i 3,5 år før han nå altså tok over samme stilling i øst.

Den nye distriktslederen vil ha kontor dager både i Vadsø og ved Kirkenes veg- og trafikkstasjon.



Ragnar Antonsen fra Sør-Vranger har lattast sitte nye kontor på Vadsø trafikkstasjon.

Foto: Ken I. Friskile

Ny medarbeider i Vadsø

Nils Eilif Hætta (36) er nyansatt ved Vadsø trafikkstasjon. Før han kom til Vadsø arbeidet han ved Kristiansand trafikkstasjon. Nils Eilif er opprinnelig fra Masi, men har de siste årene vært bosatt i Alta. Han har fagbrev som bilmekaniker og er maskiningeniør.



Nils Eilif Hætta skal hovedsaklig arbeide med førerprøver, kjøretøykontroller og ullyketterforskning.

Foto: Ken I. Friskile

Fatima: Før- og etterundersøkelse

Finnmarks største samferdselsprosjekt gjennom tidene - Fatima, fastlandsforbindelsen til Magerøya, åpnes 15. juni i år. Total prosjektengde er 28 km hvorav 6,8 km er en undersjøisk tunnel. Anlegget erstatter dagens ferjestrekning mellom Kåfjord og Honningsvåg.

Av Raymond Siiri

Et av de mest spennende momentene er hvor stor endring i trafikken som registreres etter åpningen. Blant de viktigste argumentene for en slik utbygging er innspart reisetid for dagens og framtidige brukere og som forventes å skape nyskap og overført trafikk. Det forbedrede tilbudet forventes å gi en økonomisk gevinst for brukerne som er lokalbefolkning, næringsliv og turister.

I forkant av prosjektet av denne typen forventes det en konsekvensanalyse der spurt reisetid beregnes med en derpå følgende trafikkprognose. En trafikkvekst vil, sammen med spurt reisetid for dagens reisende, være blant de største bidragene til nytteverdien. Det vil imidlertid alltid være usikkerhet forbundet med prognoser av denne typen, en usikkerhet som ligger i både forutsetninger og metode. For å gi et bedre grunnlag for de tradisjonelle metodene har Vegdirekto-

ratet bedt vegkontoret å foresta før- og etterundersøkelser for utvalgte prosjekter.

Informasjon om brukerne
Derfor er Statens vegvesen Finnmark i gang med planlegging av et opplegg for en før- og etterundersøkelse med hensikt å få informasjon om dagens brukere før åpningen gjennom tellinger og intervju på dagens ferje. Tilsvarende opplegg kjøpes en periode etter åpningen, men på et nytt og egnet miljøsted i nærheten av den nye undersjøiske tunnelen.

Gjennom billettsalget på ferja har vi i dag gode tellinger av både kjøretøy og passasjerer. Vi kan ut av dette materiale studere trafikkenes variasjon over året med bl.a. den store turisttrafikken sommerstid. Tilsvarende god statistikk vil også forefinnes etter åpningen over bomstasjonen som etableres på Veidnes. Sammen med data fra andre kilder, bl.a. fly- og bilregistrert statistikk samt bestall fra Nordkapp, vil vi få dannet et godt bilde av

den «virkelige» trafikkendringen etter åpningen.

Som et første ledd i behandlingen av førdatsene har vi studert ferjestatistikken for årene 1990-1998.

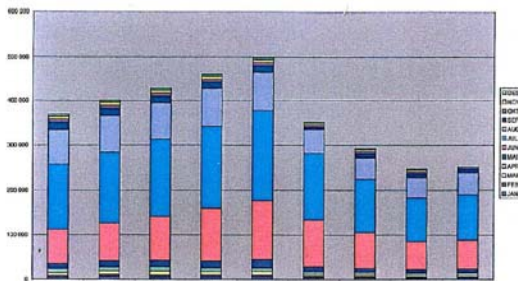


Ferja MS Kåfjord trafikkerte strekning Kåfj. Hon.v. frem til 1990. Overfartstiden på sambandet er 45 minutter. Fergebåndet vil bli erstattet av Fatima.

Foto: Bernt Aksel Jensen



Personreiser Kåfjord-Hon.våg 1990-1998

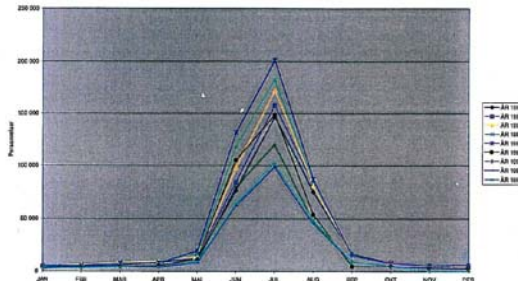


Figuren viser antall personreiser pr. år på alle kjøretøytyper. Vi registrerer en markant økning i perioden 1990 til 1994 med 8 - 10 prosent vekst pr. år. Deretter faller trafikken fra et nivå på 500 000 i

1994 til ca. 350 000 reisende i år 1995. Hva dette skyldes er ikke tema for denne artikkelen, men antagelser går ut at nedgangen skyldes endringer av ferjefordene for utenlandske turister. Vekst inn-

til 1994 kan skyldes nyhetstiltaket som oppstod av Fatima og ikke minst den såkalte OL-effekten som kan ha forplantet seg til Nordkapp.

Månedsvariasjon personreiser på ferje Kåfjord-Hon.våg



Før- og etterundersøkelsens hovedformål er å måle trafikken før- og etter åpningen, men det skal også samles inn trafikkdata for andre reisealternativer og arealbrukstall (befolkning og arbeidsplasser) på Magerøya de siste årene. I tillegg skal trafikkstatistikk og spurt reisetid bringes videre i en konsekvensanalyse, men da kun med fokus på de kvantifiserbare effektene. Det er tydelig at også andre forhold enn veguløsning har betydning for trafik-

ken. Dette forholdet er en av mange utfordringer i en konsekvensanalyse - å skille ut tiltakets effekt i mengden av globale og lokale hendelser med derpå følgende effekter og konsekvenser.

Vi i Statens vegvesen Finnmark gleder oss til åpningen av Fatima, for fastlandsforbindelsen vil uansett ha meget stor betydning for Magerøyas og midt-Finnmarks befolkning og næringsliv.

