



Statens vegvesen
Finnmark

Returadresse:
Statens vegvesen Finnmark
Vegkontoret
9815 Vadsø

C



Kariel i mars

Foto: Harry G. Jakola

REFLEXEN

Bladet til Statens vegvesen Finnmark

Nr 2 - 2000



Statens vegvesen
Finnmark

Innhold 2/00

4 Utvalg vil gjøre riksvegene til regionale vegger

5 200 mill. til omstilling av ca tusen ansatte

6 Store kostnadsforskjeller

6 Utbedringer på rv 888



7 Arbeidet på Stalloon i gang

9 Rundkjøring fjerner flaskehals

9 Dramatisk vårflom



10 Tema: **BILIST** 2000

Kjør bil - bruk hodet!

11 Hva er din ulykkesprofil

14 Aksjon senk farten



16 Trafikksikkerhetspris for år 2000



17 Forberedte seg til pensjonisttilværelsen

Reflexen
Liggett av
Statens vegvesen Finnmark
9815 Vadsø
E-post: reflexen@vegvesen.no

Telefon 78 94 16 00
Telefax 78 95 33 52

Redaktør:
Knut I. Friskåle
E-mail: knut.friskale@vegvesen.no

Redaksjonsråd:
Asbjørn Andersen (leder)
Tove Gabrielsen
Lars Chr. Slav
Geir Johnsen
Aabjörn Iversen

Bidragsytere i dette nummer:
Lars Sagen
Geir Johnsen
Håke Hansen
Knut Bernås
Mari-Ann Ekern
Olevar Odegren
Thorbjørn Mortensen
Blind Ek

Ofc. Martin Rasmussen
Ingeborg Vegerust Røngd
Karl S. Foshaug
Ragnhild Basso
Oskung Berntsen
Harry G. Jakola

Grafisk produksjon:
Dagfinn Hanssen Trykkeri AS
9815 Kirkees
Oppring 1700

Forsidebilde:
"Senk farten i Alta" - Foto: Lars Sagen

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

Innholdet i dette blad skal for sikkerhetsfaktorens regning og representerer nødvendigvis ikke Statens vegvesen Finnmarks syn.

Redaksjonen avsluttet 9. juli 2000
Sist utgitt nr. 18. september 2000

LEDER:

Kjære medtrafikanter - senk farten!

Finnmark er Norges største fylke og på grunn av dette er vi som lever her mer enn noen andre i dette land avhengig av bilen. Lange avstander gjør at vi bruker mange timer bak rattet. En hver kjøretur er en risiko, men det er DU som bilist som avgjør hvor stor risikoen skal være.

Sommeren er den tiden av året hvor flest mennesker drepes og skades på vegene her i landet. På landsbasis vil ca 90 mennesker dø og 3000 skades i trafikken i løpet av juni, juli og august. I hele 1999 ble 12 drept og 166 skadet på vegene i Finnmark. Mange av disse ulykkene skyldes for høy hastighet. Dersom alle reduserte farten med 5 prosent ville dette gi en nedgang i antall trafikkdrepte med 20 prosent. Antall skadde ville reduseres med 10 prosent og de materielle skadene ville gå ned med 7 prosent.

En effektiv investering i trafikksikkerhet er at DU som bilist reduserer farten. Tenk deg at du kommer kjørende, og et ungt menneske løper ut foran bilen. Tenk deg at du i dette tilfellet hadde en hastighet på 80 km/t, nødbremses og klarer å stanse. Du nødbremses og klarer å stanse! Hadde du i stedet kjørt i 100 km/t ville du ha truffet dette lille mennesket med 70 km/t. Dette høres kanskje utrolig ut, men slik er sannheten!

Det er du som bilist som velger din fremtid. Trafikksikkerhet skaper vi sammen, senk farten på vegene i sommer!

Geir Johnsen
vegsjef i Finnmark

Reflexen beklager:

På grunn av ferieavvikling og sykdom er dessverre denne utgaven av Reflexen noe forsinket. Av den grunn kan derfor noe av innholdet i bladet være "ute av dato".

Redaksjonen

Utvalg vil gjøre riksvegene til regionale vegger

Førtallet i det såkalt "Oppgavefordelingsutvalget" går inn for å overføre ansvaret for de fylkesvise vegkontorene til det regionale politiske nivået (de nye fylkeskommunene) og omklassifisere riksvegene til regionale vegger, med unntak av det som i dag er stamveger.

Stamvegene skal fortsatt være statens ansvar. Utvalget går også inn for å overføre tilskuddsansvaret for regionale jernbanetjenester til det regionale politiske nivået. Dermed får de ti til femten nye regionene, som utvalget foreslår, et totalansvar for regional transport. Hensikten er at hele transportmidlet, både sjø og land, skal kunne vurderes under ett.

En regional løsning forutsetter regional handlingsrom. Uten handlingsrom faller mye av grunnloven for å desentralisere ansvar bort. De nasjonale mål og den statlige styringen av regional samferdsel må utformes på en måte som tillater regional skjønn og tilpasning i løsningen av oppgaver, heter det i utvalgsrapporten der det anbefales at regionale transportoppgaver finansieres over inntektssystemet skriver Vegvesen.

Vegdirektøren er skeptisk

Forslag fra Oppgavefordelingsutvalget kan få store konsekvenser for vegvesen, sier vegdirektør Olav Sjøteland.

Jeg noterer meg at hele utvalget, med et unntak, går inn for å fylkeskommunale vegkontor og at fylkeskommunen skal ha ansvar for den regionale vegpoli-

tikken, det vil si riksvegene unntatt stamvegene. Noe avhengig av hvordan man tenker seg vegforvaltning, drift, vedlikehold og investeringer i vegnettet og Vegvesenets produksjonsavdeling, kan en slik løsning få store konsekvenser for vegvesen, sier vegdirektør Olav Sjøteland til Vegvesen.

Førtallet i utvalget går inn for færre fylkeskommuner. Det er et skritt i riktig retning. Ikke minst i Vegvesenet har vi sett behov for større regionale enheter. Vi har hatt et nært og godt samarbeid med fylkeskommunene, og fylkeskommunene har hatt avgjørende innvirkning på regionale prioriteringer innen vegpolitikken. Likevel er jeg i utgangspunktet skeptisk til at ansvaret for riksvegene overføres fullt ut til fylkeskommunene med finansiering over rammetilskuddene. Prioriteringen av fylkesvegene viser dette. Jeg er også skeptisk til rene fylkeskommunale vegkontor og vegvesen. Enhetene blir for små. En slik løsning er ikke egnet til å øke effektiviteten i vegvesen og redusere transportkostnadene i samfunnet, sier Sjøteland.

Sjøteland minner om Vegvesenets pågående effektiviseringsarbeid.



Vegdirektør Olav Sjøteland er skeptisk til at ansvaret for riksvegene overføres fullt ut til fylkeskommunene. Foto: Arkiv

Selv om vi i dag ikke er istand til å si hvordan vegvesen skal organiseres i fremtiden, er effektiviseringsarbeidet viktigere enn noen gang. Jo mer effektive vi er, jo bedre rusta er vi til å møte kommende omstillinger. For endringer blir det, det er sikkert, sier Sjøteland.



Store kostnadsforskjeller

En sammenligning av de internadministrative kostnadene ved vegkontorene avslører store forskjeller i kostnadsnivået. Vegkontoret i Finnmark kommer forholdsvis godt ut i undersøkelsen med et forbruk på 110.000 kroner pr. årsvverk.

Best ut kommer de tre vestlandsfylkene Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane og Hordaland. Her brukes de mindst en 90.000 kroner pr. årsvverk til intern administrasjon. Nedest på resultatlisten finner vi Akershus, Hedmark, Vestfold og Buskerud. Disse fylkene bruker mer enn 140.000 kroner pr. årsvverk til intern administrasjon.

Slike forskjeller kan vi selvsagt ikke leve med. Etatsdirektør Kjell Haaland sier til Vegvesen at man nå vil se på hvordan staten skal arbeide videre for å redusere kostnadene for de vegkontorene som har de høyeste kostnader. Det ligger i kortene at det trengs kraftige slanketiltak for statens indre liv. Det antas at det vil komme et krav fra Vegdirektoratet om at de internadministrative kostnadene i alle fylker innen 2003 må ned i under 100.000 kroner pr. ansatt.

Sammenligningen som nå ligger på bordet bygger på tall som vegkontorene selv har summen fra egen aktivitet i 1999. Det er selvsagt ikke mulig å garantere at disse tallene er korrekte. Alle fylker har neppe vært like flinke til å registrere sine utgifter helt i tråd med de sentrale retningsskjemaene. Men Vegdirektoratet vil legge vekt på en tett oppfølging av rapporteringen i årene framover for å rette opp eventuelle feil i det tallmateriale man har fått fra vegkontorene.

Tabellene viser at ledelse og administrasjon, personalforvaltning, økonomi og bokholderi samt kontordrift er de produktene som står for broparten av de internadministrative aktivitetene. I tillegg kommer IT-tjenester. Selv om tidsforbruket ikke er spesielt høy på dette produktet, er kostnadene betydelige, med konsulenthjelp og investeringer som viktige elementer.

Fylke	Kostn. pr. årsvverk
Møre og Romsdal	86.000
Sogn og Fjordane	86.000
Hordaland	87.000
Oslo	100.000
Finnmark	110.000
Rogaland	112.000
Aust-Agder	114.000
Sør-Trøndelag	117.000
Troms	121.000
Nordland	122.000
Vest-Agder	123.000
Oppland	124.000
Østfold	135.000
Nord-Trøndelag	136.000
Telemark	137.000
Buskerud	143.000
Vestfold	146.000
Hedmark	148.000
Akershus	152.000

Utbedringer på rv 888

Vegen mellom Bekkarfjord - Hopsidet ble åpnet for trafikk i august 1989. Vegen ble bygget som enfelts sommerveg med møteplasser. Det var i utgangspunktet ikke forutsatt at vegen skulle holdes åpen vinterstid. I 1991 ble det likevel satt igang prøvebrøyting av strekningen, og etter to sesonger ble det vedtatt at vegen skulle være åpen vinterstid.

Av Haile Hansen og Knut Bersås

Ettersom vegen er bygd som sommerveg er framkommeligheten vinterstid tilfids svært dårlig. Dagens veg har heller ikke god nok bæreevne og vegdekke til å fungere som helårsveg over lengre tid.

Høyeste punkt på strekningen ligger ved Reinoksevatn, 345 meter over havet. Store deler av strekningen er meget utsatt for vind og drivsnø. Dette, i kombinasjon med kun ett kjørefelt og fjellnatter helt innpå vegen, gjør at trafikken

må avvikles med kolonnekjøring selv i finvær. For å sikre en bedre regularitet, og et bedre tilbud til trafikantene på Nordkynsveien Statens vegvesen i bygge om vegen til helårsstandard.

Bredere og høyere

Ombygging av riksveg vil omfatte breddeutvidelse, samt heving av vegen. Vegen vil bli bygget med en total bredde på 6,5 meter, fordelt på to felt. Kjørefeltbredden vil være 2,75 m og skulderbredden 0,5 m. I tillegg kommer breddeutvidelse i kurver og tillegg for avrundning av vegskulder.

Vegen vil heves 1-2 m over terrenget der det er hensiktsmessig å gjøre det. Vegprofilen vil utformes med slake skråninger og brede grøfter for å sikre minst mulig fonnadannelse på vegen og dermed god sikt. På grunn av problemene med fonnadannelse vil vegen bare få rekkverk der det er farlige skråninger.

For å bedre forholdene vinterstid vil vegen legges om tre steder i forhold til eksisterende veg. Første ombygging blir ved Øretvatna der vegen vil bli rettet ut. Det blir videre en ombygging ved Reinoksevatn, der vegen flyttes ut fra

200. mill. til omstilling av ca tusen ansatte

Allerede i år kan det bli brukt ca 20 millioner kroner til omstilling av personell i Statens vegvesen. Halvparten vil brukes til utvikling av kompetansen til et visst antall ansatte. I løpet av de nærmeste årene legges det opp til å bruke over 200 millioner kroner på behandlingen av personer som må omstilles.

375 personer er "til overs" og skal utsløres til å forlate staten innen 2004. I tillegg blir ca 250 ansatte "rammet" av endret tjenestetid, og nesten 450 ansatte må tilføres ny kompetanse. Dette går fram av Vegdirektoratets beregninger på bakgrunn av rapportering fra hvert enkelt vegkontor.

Jeg understreker at dette kun er anslag. Detaljer kan være feil, men i hovedsak gir nok dette et riktig bilde av hva vi står overfor, sier underdirektør Knut Erik Fiane ved organisasjons- og personalavdelingen i Vegdirektoratet til VegAvisa.

Løkkemat

Det legges opp til å bruke ved 40 millioner kroner til ulike ordninger i forbindelse med et ca 250 tilsatte må endre sitt tjenestetid. De fleste av disse jobber i Vest-Agder, Buskerud, Sør-Trøndelag og Østfold.

Ved 100 millioner kroner kan komme til å bli brukt til kompetanseutvikling av nesten 450 ansatte. Disse er forholdsvis jevnt fordelt på de fleste fylker. I hovedsak dreier det seg om tiltak av mindre enn ett års varighet, men det anslås at inntil 34 personer trenger utdanning i

mer enn ett år. Det gjelder 3 i Akershus, inntil 10 i Vestfold, 8 i Rogaland, 8 i Hordaland og 5 i Troms. Godt over 40 millioner kroner er det anslåtte behovet for "å lokke" ca 130 ansatte til å slutte i Vegvesenet selv om de ikke er i nærheten av pensjonsskåderen. I tillegg legges det opp til at mellom 200 og 300 personer skal gå av med pensjon tidligere enn de egentlig hadde tenkt seg.

Tilleggsdokumentet i boks

Det lenge bebudede tilleggskomiteet til omstillingsavtalen er nå vedtatt og sendt ut til vegkontorene. Her finner du omtale av virkemidler og fremgangsmåter i forbindelse med omstillingsarbeidet. Vegkontorene kan ta i bruk avtalen og virkemidlene med øyeblikkelig virkning.

Organisasjons- og personaldirektør Tore Auberg påpeker overfor VegAvisa at virkemidlene skal brukes for å finne fram til løsninger som både staten og den enkelte tilsatte ser seg tjent med i omstillingsituasjonen.

Førålet er å komme fram til mulige løsninger ved hjelp av virkemidler som er hensiktsmessige i det enkelte tilfelle. Virkemidlene er derfor ikke å betrakte

som rettigheter for berørte tilsatte med mindre noe annet fremgår spesielt av aktuelle regulativ og seravtaler, sier han.

Auberg gjør også oppmerksom på at dette ikke er siste gang tilleggskomiteet vil bli utnyttet. Dette er første gang nye omstillingsutfordringer for eksempel når ny informasjonsteknologi blir tatt i

bruk i stor skala innen trafikkområdet, og ved en eventuell endret tilknytningsform for produksjonsvirksomheten. Slike endringer vil kreve en dynamisk utvikling i bruk av omstillingsvirkemidler, sier han.



Tips
Reflexen:
Telefon 78 94 16 08

fjellsiden. Til sist vil deler av vegen flyttes i Simnelvålen, til vest siden av elva. Totalt er vegstrekningen fra Bekkarfjord til Hopsidet på 37,7 km.

Prosjektet er kostnadsberegnet (pr. 8 desember 1998) til 431 millioner kroner. Kostnadsberegningen har en nøyaktighet på +/- 10%. Dvs. at prisen vil kunne variere mellom 387,5 og 473,6 mill. kr.

Utbygging av RV-888 Bekkarfjord-Hopsidet skjer etappevis. Korte partier av vegen gjøres ferdig opp til og med stabilisert bærelag. Bærelaget er et asfaltstabilisert materiale med egen skarp tilnærmet likt fast dekke som gir relativt bra kjøreforhold. Dette vil bedre framkommeligheten på vegen og lette trafikkutviklingen både sommer og vinter. Asfaltdykke vil bli lagt helt til slutt.

Erfaring med vintervedlikehold og brøyting av vegen viser at strekningen fra Terskveddalen til øverst i Simnelvålen, som er høyfjellstrekningen, skaper vanskeligheter framkommelighet om vinteren. For å få raskest mulig effekt av investerte midler i vegen vil utbygging av denne strekningen prioriteres.

Kort sesong

Spesielle klimatiske forhold på høyfjellet gjør at anleggssesongen blir meget kort, ca fire sommermåned. For å få full utnyttelse av sesongen vil anleggsarbeidet måtte intensiveres maksimalt, med bla to-skiftsordninger i perioder etter behov. Forskjellig type anleggsarbeid med varierende styrke og intensitet vil foregå over lengre strekninger. Byggeaktiviteten på vegen vil variere i styrke og omfang avhengig av størrelse på årlige bevilgninger til prosjektet.

Anleggsarbeidet vil i all hovedsak foregå med egne og innleide fremmed maskiner. Deler av byggeprosjektet vil også bli utlyst på entrepris som vil bli utført av private entreprenører.

Hvor stor utbyggingsaktivitet det vil bli på vegen i år er ennå usikkert. Opprinnelig var det avsett 17,5 mill. kr. til punkturbedringer denne sesongen. Men ettersom det pr. dags dato ser ut til at det ikke blir gitt noen ekstrabevilgning for å erstatte brøene som ble tatt av virflommen, kan vegvesen bli tvunget til å ta 6 mill. kr. fra Nordkynvegen for å få igang arbeidet med å reise nye bruer over Munkelv og Hernesselva.



Nordkynvegen ble åpnet 17. august 1989 av H. M. Kong Olav V. Foto: Ken I. Frisklie

Arbeidet på Stalloen i gang

Fredag 16. juni gikk den første salva på tunnelen gjennom Stallogargoflågan på riksveg 94 mellom Kvalund og Hammerfest. Vegen forbi Stallogargoflågan er svært rasutsatt, og er den eneste tilkomstvegen til Hammerfest. Det er tunneldriveren fra Nordland som er leid inn for å drive tunnelen.

Av Ken I. Frisklie

Prosjektet som har en prislapp på 138 mill. kr. kom igang i år etter at Hammerfest og Kvalund kommuner samt Finnmark fylkeskommune forskotterte 40 millioner til prosjektet. Utover byggingen av en 2,3 kilometer lang tunnel skal 700 meter av den eksisterende vegen utbedres.

Ettersom arbeidet med tunnelen er kommet igang er det meningen at den allerede vintersesongen 2001/2002 skal kunne tas i bruk som alternativ til

dagens veg i spesielt rasutsatte perioder og ved strengt veg.

Dårlig fjell

Drivningen av tunnelen er planlagt ferdig i uke 25 neste år. Etter dette vil det pågå ettersikring og nedrigging, samt vann- og frostsikringsarbeider. Dette er planlagt ferdig i henholdsvis uke 28 og uke 52 i 2001.

Det er imidlertid påvist en god del dårlig fjell ved inngangen til tunnelen. Det er uvisst hvordan kvaliteten på fjellet lengere inn er.



Innlagt på Stallogargoflågan på Hammerfjellsiden. Tunnelgjengen fra Nordland fyrte av den første salva 16. juni. Foto: Mari-Ann Ekren

Rundkjøring fjerner flaskehals

Med en årsdøgntrafikk (ÅDT) på ca. 12.000 kjøretøyer er E6 forbi Granshagenkrysset i Alta, Finnmark mest trafikkert veg. Med den tilstøtende Aronnesvegen med en ÅDT på omlag 8.000 kjøretøyer, har krysset lenge vært en skikkelig flaskehals for trafikkavviklingen i området. For å bedre trafikkavviklingen skal det derfor bygges en rundkjøring i krysset.

Av Ken L. Friskilje

Produksjonsområde vest er kommet godt igang med arbeidet, og i det dette ledes skal bærelaget være kommet på plass. Arbeidet med å få på sliitelaget er planlagt utført over sommerferien.

Rundkjøringen som har en prislapp på fem millioner kroner har lenge vært nødvendig. Granshagenkrysset har lenge vært en flaskehals både når det gjelder lokal og gjennomgangstrafikk. Spesielt etter at utbyggingen på City i Alta skjøt fart har trafikken gjennom området økt.

På tross av at kraftlaget og Telenor hadde en god del mer kabler i området enn de først mente har prosjektet stort sett gått etter planen.



Med en ÅDT på ca. 12.000 kjøretøyer på E6 og en ÅDT på ca. 8.000 på Aronnesveien er Granshagenkrysset i Alta tungt trafikkert etter finnmarksmløstok. Med den nye rundkjøring vil man fjerne en av de verste flaskehalsene på E6 her i fylket. Foto: Ken L. Friskilje.

Dramatisk vårflom

Årets vårløsløsning ble dramatisk i Finnmark. 19. mai ble brua over Herraneselva i Langfjorden i Alta tatt av et sørpeskred. Både brua og skredløpet var utformet for å sikre E6 mot svært store skred. Men på grunn av den ekstraordinære skredsituasjonen, og en uheldig utforming av skredløpet som ikke førte skredmassene forbrustet, var brua sjanseløs når skredet kom. For å sikre trafikken forbi bruddstedet er det lagt en midlertidig kjøreveg på nedsiden av den gamle brua.

Av Ken L. Friskilje

Tre dager etter tapet av Herranes brua, natt til den 22. mai, ble brua over Munkelva i Stø-Varanger tatt av flom. En varebil havnet på grunn av at bruddet ennå ikke var oppdaget og veien sperret, rett ut i et bruddsted. Til alt held ble de to i bilen bare lettere skadet.

Som en midlertidig løsning er det bygd en Bailey-bru over Munkelva. Det arbeides nå med å få en ny bru på plass over elva så raskt som mulig. Gamle Munkelva bru ble bygd i 1949, og av den

grunn finnes det ingen godkjent detaljreguleringsplan for brua og veien ved brua. Det finnes heller ikke detaljerte kart for området. Statens vegvesen har som prosjekteringsgrunnlag skred oppmålinger av eksisterende forhold utført i juni måned i år.

Munkelva

E6 har i dag deling linjeføring ved Munkelva-bru og den gamle brua var i tillegg samlet med kjørebanebredde på 5,5 meter. For å få en trafikkikkelig og trygg løsning vil Statens vegvesen derfor utbedre linjeføringen til

E6 på begge sider av bruddstedet. Dette innebærer at veien vil bli lagt noe om ca 50 meter mot Nilsen og 150 meter mot Kirkenes. Som følge av dette vil nybrua plasseres rett ved siden av den gamle brua oppstrøms.

Brua planlegges bygd som en 3-spenns betongplatebrua. Den vil være totalt 41 meter lang, og fundamentet på stålrispeler. Nybrua skal etter planen ha en kjørebanebredde på syv meter. Selve eteløpet vil ikke bli endret.



Alternativet for å som ville følge lundevegen fra Finnmark til Troms via Langfjorden var å kjøre om Finland, en omkjøring på ca. 70 mil. Foto: Oddvar Omgang

Eksisterende bru, inkludert pilar, vil bli fjernet. Pila fundamentet i elva skal etter planen ikke fjernes da det er fare for at det kan medføre erosjon i elvebunnen. Dagens veg på begge sider av brua vil også fjernes, og området vil bli tilstid og tilpasset omgivelsene.

Eter vår oppfatning vil tiltakene ved Munkelva, ny bru og vegomlegging, være reguleringspliktige. Vi ønsker å dispensere fra plankravene i plan- og bygningsloven §23, da det er behov for å fagsette anleggsarbeidene i løpet av august måned for å kunne ferdigstille tiltaket i løpet av året. Dette forutsetter imidlertid at vi klarer å skaffe penger til prosjektet, sier seksjonleder Tor Kildal på byggeri- og laboratoriseksjonen. I følge Kildal vil en reguleringsplan-prosess gi en senere anleggsstart, slik at



Hvite enorme krefor som var i sving når sørpeskredet raste ned over dalen under Herranes brua 19. mai kan vi høyre forvulle oss. Bildet er tatt fra bruddstedet mot dalen under brua, dagen etter skredet. Foto: Oddvar Omgang

bru- og vegbyggingen blir utsatt til 2001. - Vi vil derfor søke Stø-Varanger kommune om dispensasjon fra plankravene i plan- og bygningsloven § 23, opplyser Kildal.

Herranes

Herranes bru ble bygd i 1990 og erstattet den gamle stål-fagverksbrua fra 1945. Det er tidligere gått ei bru på grunn av ras på samme sted. Dette skjedde imidlertid før krigen.

Tversnittet under brua fra 1990 over Herraneselva var dimensjonert til å ta et såkalt 100-års-ras. Selve brua var imidlertid konstruert for å tåle trykkekraft fra bruddstedet. I skrivende stund er det to aktuelle løsninger for en permanent løsning over Herraneselva.

Det er ikke registrert hvor mange skred som har gått i løpet siden brua ble bygd, men det er opplysninger om ett sørpeskred i 1999 som kastet stein og jord opp på flomsida på brosjelene, noe også brua var dimensjonert for å kunne tåle.

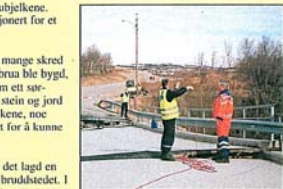
Som erstatning for brua er det lagt en midlertidig kjøreveg forbi bruddstedet. I skrivende stund er det to aktuelle løsninger for en permanent løsning over Herraneselva.

Et alternativ er å bygge en tre-spenns betongplatebrua over elva. Denne løsningen inkluderer også utbedring av skredløpet for å unngå oppsamling av skred ved veien.

Et annet alternativ er å bygge en fylling over skredløpet og å legge elva i betonggrøt. Dersom denne løsningen blir valgt vil det plasseres sensorer i fjellet som skal registrere skredfare. Sensorene vil være koblet til varslingssystem ved veien.



22. mai 2000 klørten 7 om morgenen. Skadene på Munkelva bru er store. I bakgrunnen kan vi se en redningsbil fra Folkens i ferd med å boksere vareløpene som kjørte ned i bruddstedet. Foto: Thorbjørn Mortensen



22. mai, hestetjøtt. - Politiet er i ferd med å frakte noen viktige utrustingsstykker som må fjerne til Kirkenes ansett over bruddstedet. Formann Bjørn Linn fra vegstasjonen på Samnæs assisterer. Foto: Thorbjørn Mortensen

Det vil koste omkring 20 millioner kroner å erstatte Munkelva- og Herranes bruer. Det arbeides nå for å finne finansiering for dette arbeidet.

Skredsituasjonen ved Herranes 19. mai

- 19. mai gikk det først et lite skred på morgenen. Dette skredet nådde ikke fjorden, men ble liggende under brua.
- Klokken 13 gikk et skred som var såpass stort at det forårsaket flodbølger på fjorden. Dette skredet tok med seg deler av rekkverket på brua. Etter dette skredet var det bare seks meter klaring fra den lagrede skredmassen til underkanten av stålbelegget på brua.
- Det siste skredet som løst seg omkring kl 17, var de største av skredene. Dette ødela brua, og skal ut fra uttalelser fra øyevitner ha forårsaket flodbølger på fjorden.
- En vurdering av skadene på skogen i skredområdet tyder på at skredet kan ha hatt en høyde på fem til seks meter, og et tverrsnitt på omkring 150 m². Det er anslått at skredet hadde en hastighet på mellom 30 og 40 m/s. Dette tilsvarer en skredstrøm på 5000 til 6000 m³/s.

Kjør bil - bruk hodet!

“...årsaken til dødsulykken var den glatte veibanen”

er en av forklaringene som ofte gis på mange store ulykker langs våre veier - og er selvfølgelig en helt absurd forklaring: En veibanen kan ikke klandres noe som helst!

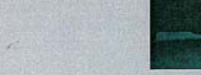
Verken en glatt kjørebane eller et snøvær kan klandres for en ulykke. Det kan derimot du og jeg om vi ikke bruker hodet. Selvfølgelig er det sjåføren som ikke tar hensyn til omstendighetene når han eller hun er ute og kjører, som har ansvaret.

Ulykkesstatistikken for 90-tallet er dystert lesning. Ar for år har hundrevis av mennesker mistet livet og titusener er lemlestet. Samtidig har alle bilere fått merke på pumpen at ulykker, store som små, opptrer langt hyppigere enn tidligere. Forsikringsseleksjonen skrur opp prisene som svar på de økte utleggene trafikulykknene representerer. Denne utviklingen kan selvfølgelig ikke fortsatte inn i dette århundret. Svært gledelig er det derfor at Bilist 2000, som involverer så godt som hele bilbransjen såvel som ansvarlige myndigheter, går på luffa i første halvår i år. Dette blir lidens største trafikksikkerhetskampanje og er en god del mobilisering for å redusere antall skadede og drept i trafikken.

Apatisk og "hodeløs" kjøring Media er blant de som er med på å spre en helt feil mentalitet blant de bilkjørerne. Som en yrkesjåfører gjennom 30 år uttalte det: "Det er ikke glatte veier som er årsaken til alle de stygge ulykknene - det er sjåføren selv det."

Mulig er det en menneskelig mekanisme å legge skylden for ting og hendelser på alt annet enn en selv. Veien, vegmyndighetene, politikere, dekk, bremses, regn, is, tåke... Listen er lang over hva eller hva som i mange øyne må ta skylden for alle trafikksikkerhetsulykknene.

Slette bremses er ikke et fenomen som kan klandres med årsak til en ulykke. Heller ikke en glatt veibanen. I dette landet regner det mer enn ofte nok, så dette kan ikke komme som en overraskelse på noen. Det samme kan sies om snø og is. Halve året ligger det meste av landet under et dekke av nettopp dette "tunneste" stoffet. Hvorfor! All verden skjær det da så mange ulykker der årsaken oppgis å være nettopp disse faktorene? Kan det være nettopp disse faktorene? Kan det være nettopp disse faktorene? Kan det være nettopp disse faktorene? Kan det være nettopp disse faktorene?



Hodet med deg ute på veien! Foto: Bård Ek

Kjør bil - bruk hodet! I en bil sitter vi langt og avskjærmet, og føler på mange måter en sikkerhet mot det som befinner seg utenfor rute. Vi har det godt og varmt, bilen har høy komfort og radiostasjonen med den beste musikk er valgt. Og over tid lulles vi sakte, men sikkert inn i en verden der "åråvakenhet" og "observasjon" bare er historiske minner fra kjøretidene langt tilbake i tid. Farlig!

Å kjøre bil krever maksimal oppmerksomhet. Her du hodet med deg ute i trafikken, har du samtidig lagt ut i trafikken, for størst mulig del grunnlaget for størst mulig trafikkikkerhet. Det nytter nemlig ikke å skylde på vei eller for når ulykken er et faktum.



DU BESTEMMER I STOR GRAD OM DU KOMMER UT OR EN TRAFIKKULYKKE

Hva er din ulykkesprofil

Hver bilist representerer sin egen risikoprofil i trafikken. Avhengig av hvor god risikoforståelse du har, hva du gjør og hvordan du tenker, er du selv med på å bestemme hvor sannsynlig det er for at du forårsaker eller blir innblandet i en ulykke. I 1999 ble flere enn 11.600 personer skadet eller drept i trafikken. Er du så dum at du tror en ulykke ikke kan ramme deg, har du en skyhøy ulykkesprofil som du øyeblikkelig burde gjøre noe med.

Med stort og smått skjer det hvert år ca 300.000 ulykker og ulykker der bil er involvert. Tusener av mennesker lemlestes for livet og drivne 300 personer våkner aldri til en ny morgen. Antall ulykker kan imidlertid reduseres dramatisk dersom du og alle andre bakt rattet i en bil holder bedre vett - eller kunnskap, om hva som ofte resulterer i ulykker. Og det er ikke snakk om kjøreferdighet og teknikk, men egentlig det enkleste av alt, nemlig å bruke hodet til mer enn pynt.

Hvordan unngå å bli involvert i en av de 300.000 ulykknene? 20.000 motorulykker hvert år, 55.000 påkjørsler bakfra, 50.000 biler rygges på, 44.000 biler smeller i hverandre i landets veikryss hvert år, og 33.000 bilister kjører på et parkert kjøretøy. Slik kunne listen fortelles. Hvordan i all verden kan alle disse ulykknene skjøre 99 prosent av dem er jo fullstendig usynlige? For faktum er at de fleste ulykker hadde skjedd om personen bak rattet hadde fulgt bodre med eller vurdert situasjonen annerledes.

Du har ansvaret for din egen ulykkesprofil

Enhver bilist representerer sin egen ulykkesprofil. Som den er faretruende høy for enkelte, er den minimal for andre. Du bestemmer selvfølgelig selv hvor høy eller lav din profil skal være.

De to viktigste faktorene som påvirker din ulykkesprofil, er: **Risikoforståelse og din årvåkenhet** som sjåfør

Dessverre er det ikke et måleapparat i bilen som kan registrere årvåkenheten, som sakte kryper på deg bak rattet og nekter bilen start om du ikke er årvåken nok. Et apparat som kunne måle manglende årvåkenhet, ja, mer sagt i mange tilfeller den rene apati, kunne redusert mange ulykker.

Å kjøre bil er et voldsomt ansvar, både overfor deg deg selv og dine medtrafikanter. Et rullende tonn av jern, stål og glass i 80 km/t er rene bommen, om det går galt. Det gjør det derfor ofte.

Hvem kan du lære av?

Har du hatt maligheten til å sitte på med en dreven rally, eller racingbilfører i vanlig bitrafikk? Ikke! Det er synd, de fleste får da nemlig en aldri så liten a-ha-oplevelse. Ingen kjører bil mer profesjonelt enn disse gutta- og jentene. Årvåkenhet, med begeistring på rattet, tilskodesges til etter mil. Fartsgrensene følges nøye, og fjernt er adrenalinikk og farsjag. Sisteventre er lagt igjen på racingbanen. Trodde du noe annet?

Det som likveis er det mest fascinerende med disse personenes kjørestil, er hvorledes de leser trafikkbildet foran seg. Øynene vandrer fra side til side, og fra lang til kort avstand foran bilen. Nå og da kaster øynene et raskt blikk opp i speilet, kjapper sideblikk fanger opp situasjonen i sidespeilene. Kommunikasjonen med deg som passasjer er hyggelig og avslappet - uten at sjåføren omtrent

virvler nakken av ledd for å se deg inn i øyene.

Spøttmålet man kan stille seg er: Hvorfor kjører de slik alle sammen? Kan det være fordi de vet eller forstår noe som vi andre ikke gjør? Selvfølgelig er det det. De har erfart og forstått alvoret med å kjøre bil - og hva som må til for å unngå konflikter på veibanen og ulykk med andre kjørende.

En moderne bil er sløvende

Visste du f. eks. at en moderne bil er sløvende? I forhold til eldre biler, er moderne biler direkte sløvende. Du sitter behagelig og mykt, du har all den komfort du kan ønske deg: musikk, varme, stillesett, Borte er budling fra motor og ristning fra dirlige fjærrer og støtdempere. Sulle, mykt og behagelig kjører du mil etter mil. Møtende biler girer som en taekstrem forbi, du i din egen verden er helt annet sted...

Norske veier er sløvende

Borte er de fleste humper og svingete veier. Tusener av kilometre vei er belagt med flat asfalt. Hastighetsmerkingen er mange steder langt lavere, enn hva veiens standard skulle tillate, noe som ikke stimulerer til skjerpert årvåkenhet.

Ditt levestet er sløvende

De fleste av oss har stillestående arbeids- og hverdagen er for de fleste fylt med stress og mas. Noen kilo for mye, og leperter vi aldri fikk utført, bærer også med i regnskapiet. All verdens kriger og mareritter harnes inn i oss av radio og TV-stasjoner, fra tidlig morgentil sene kvelden. Du er det godt å kunne få leve ut max og offentlig samvittighet i ditt eget fristet - bilen.

Slik kunne listen over ting som påvirker din årvåkenhet fortelles til det kjedelige. Nettopp derfor er det viktig at du tar et oppgjør med deg selv og bestemmer hvilken sikkerhetsprofil du vil utgjøre. Skjerp dine egne krav til risikoforståelse og årvåkenhet. Vanskeligheten er det egentlig ikke.

Test deg selv

Svar på 21 spørsmål

Vær ærlig overfor deg selv og sett kryss ved de påstandene der du er enig, eller der du innerst inne vet at du fra tid til annen gjør en eller tenker som påstanden beskriver. Din tilstand som bilfører kan du etterpå avlese nederst på siden.

Risikoforståelse

- Ulykker er noe som lettest skjer andre, ikke meg som har så lang erfaring
- Å småbulke i 10-15 km/t medfører ikke fare for invaliderende nakkeslengskade
- Å kollidere i 80 km/t er ikke farlig når bilen har airbag
- Farlige ulykker skjer bare på motoveiene
- Myndighetene har merket veiene med hastigheter som tiler norsk klima både sommer og vinter
- Om jeg må bråbrems, vil jeg selvfølgelig la være å panikkbrems med låste hjul
- Det innvirker lite på min risikoprofil at jeg er trøst når jeg kjører, bare jeg føler godt med
- Et hardt tempo på jobben virker ikke inn på min kjøretilstand på hjemveien for i bilen slapper jeg av
- Full bil med hyggelige mennesker bare skjerper bilkjøringen
- På rette, oversiktlige strekninger uten trafikk, er det unødvendig med to hender på rattet, situasjonen er jo under kontroll

Din årvåkenhet

- Det er ikke vanskeligere å ha full kontroll over bilen i 90 enn i 70 km/t om noe skjer
- En moderne og komfortabel bil sløver i hvert fall ikke årvåkenheten
- Min årvåkenhet ville økt proporsjonalt med høyere norske fartsgrenser
- Kvelden er den beste kjøretiden fordi da søg jeg lysene fra møtende biler i god tid og kan ta mine forholdstregler
- Det viktigste er å følge med på veien i en avstand på 10-20 meter foran meg

1-2 kryss: Bra, men du har fortsatt litt igjen til din risikoprofil er på et minimum.

3-4 kryss: Du har en middels risikoprofil, skjerp deg.

5-7 kryss: Du har høy risikoprofil, faren er overhørende for å skape eller bli innblandet i en ulykke.

8-11 kryss: Du burde aldri hatt førerkort.

12-15 kryss: Førerkortet ditt er antakelig inndratt for lenge siden.

Riktige svar på konkurransen "Hva kan du om trafikk?" i Reflexen 1-2000

A, B, A, B, C, B, C, C, C, C, C, B, A.

Det er trukket ut tre vinnere:

Astrid Eide, Vegkontoret i Troms
Ole-Martin Rasmussen, Vegkontoret i Finnmark
Anne-Lise Remmen, VTS Mosjøen
Vinnerne tilskrives.

Tips Reflexen:

Telefon 78 94 16 00

Bil og trafikk i Norge Visste du at...

Om bilparken

• I år 1900, altså for nøyaktig 100 år siden, var det bare 3 registrerte biler i landet. Det skulle skje dramatisk tredobling av antall biler på få år.

• Allerede i 1902 var tallet kommet opp i hele 9 biler.

• I 1912 var antallet biler økt til 459. Samtidig var det kommet til 185 mopeder og motorsykler. Tallet var nå kommet opp i 644 motorkjøretøyer.

• I 1920 skjedde en dramatisk økning av antallet motorkjøretøyer i landet. I løpet av dette ene året økte antallet biler fra 5.140 til eksplisive 9.100. Samtidig økte antallet mopeder og motorsykler med 2.101. Det totale antallet var nå 13.700 kjøretøyer.

• I løpet av seks år øker antallet kjøretøyer til 38.331.

• I 1960 var tallet for motorkjøretøyer kommet opp i 500.000 enheter.

• I 1968 passeres det magiske million-tallet.

• 2.000.000 kjøretøyer nås rundt 1980.

• I 1990 er tallet kommet nesten opp i 3.000.000 kjøretøyer totalt.

Registrerte kjøretøyer pr. 1. januar 1999

Personbiler	1.785.406
Ambulanser	998
Busser	36.218
Kombinerte biler	107.221
Varebiler	208.955
Lastebiler	66.948
Tankbiler	2.286
Trekk-/beltebiler	5.421
Sum biler	2.213.451

I tillegg er det mange andre kjøretøyer; traktorer, mopeder, motorsykler, semitrailere m.v. Legger du disse til blir det

Totalt: 3.324.207 kjøretøyer i Norge pr. 1.1.99

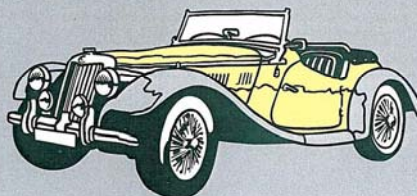
Fylkene med flest biler

1. Akershus	206.714
2. Oslo	181.263
3. Hedaland	153.055
4. Rogaland	147.246
5. Sør-Trøndelag	103.476
6. Buskerud	103.385
7. Østfold	102.617
8. Møre og Romsdal	96.842
9. Vestfold	89.262
10. Nordland	87.871

Personer drept og skadd de siste 10 årene

Tallet for drept og skadd i trafikken har de siste 10 årene vært relativt likt år for år. Legger man sammen tallene for årene 1989 t.o.m. 1999, blir den nakte sannhet følgende:

Totalt antall skadd og drept de siste 10 år: 131.171 personer.



Høy ulykkesrisiko - Senk farten!

For andre år på rad gjennomføres Vegvesenets sommeraksjonen "Senk farten" over det ganske land. En rekke vegstrekninger over hele landet er valgt ut som spesielt farlige og skiltet med oppfordringen "Høy ulykkesrisiko - Senk farten". Her i fylket gjelder dette tre strekninger. Disse vil få spesiell oppmerksomhet fra våre mannskaper samt lokalt politi, utrykningspolitiet og tollvesenet.

Av Ken L. Friskile

De utvalgte strekningene i Finnmark er E6 Klåfjord - Rafsboen, E69 Olderdjorden - Klåfjord og E75 Vadås - Varangerbotn. På disse strekningene vil trafikantene oppleve intensivert kontrollvirksomhet.

Åress førte av mange storaksjoner ble gjennomført på E6 gjennom Alta fredag 23. juni og på E69 ved Olderdjorden lørdag 24. juni.

30 anmeldt - 25 forelegg

I løpet av disse to dagene ble hele 30 førere anmeldt for brudd på kjøre- og hviletid, tekniske mangler eller for å ha kjørt uten gyldig førerkort. I tillegg fikk 25 førere forenklede forelegg for å ha kjørt for fort.

De fleste fartsrettelserne fant sted i 60-sonen i Olderdjorden. Her ble hele 18 biler stoppet av Utrykningspolitiets tjenestemenn. Den høyeste hastigheten som ble registrert i 60-sonen var 87 km/h. Normalt skulle føreren ha fått beslaglagt "lappen", men pga av at passasjerene i den finsk registrerte bilen ikke hadde



Her er det overlatt og assistent konstanter Helge Nystad (fh), Torsten Larsen og Tor Wikan.

førerkort fikk føreren beholde sitt. Han ble selvfølgelig bøtlagt og målte forlate Norge.

Resultatene fra disse kontrollene er skremmende, særlig på grunn av de mange forgjengerne og syklistene som var ute langs veien. Det sier distriktsled-

er i UP, Einar Holand. På den annen side er Holand fornøyd med at "bane" syv bilister ble tatt i fartkontrollene som UP og det lokale Lensmannskontoret gjennomførte i forbindelse med aksjonen i Alta. Dette er en stor reduksjon i forhold til en kontroll UP gjennomførte i Altaområdet en uke tidligere. Da fikk fem personer inndratt førerkortene sine i tillegg til at det ble skrevet ut en rekke forelegg.

Totalt ble 442 kjøretøyer kontrollert under aksjonen. Av disse var 189 tunge kjøretøyer. 14 ble anmeldt på grunn av brudd på kjøre- og hviletid samt tekniske mangler. To hadde så alvorlige brudd at de fikk kjøreforbud på stedet.

Ved en lignende aksjon i fjor ble det avslørt at halvparten av turistbussene på veg til Nordkapp brøt loven på en eller annen måte.

På bakgrunn av dette er vi fornøyd med at så få ble tatt denne gangen, sier trafikkpedagog Ole-Martin Rasmussen ved Statens vegvesen Finnmark.

Når det gjelder personbilene som ble undersøkt så ble det gitt fire kjøreforbud på grunn av tekniske mangler.

Vi er svært godt fornøyd med at vi avdekket så få feil og mangler på de 253



Sjor aktivert på Nerakogen i Alta 23. juni.

personbilene vi hadde inne til kontroll. Spesielt positivt var det at så og si alle brukte bilbelte. Dersom vi skal peke på noe negativt må det være at en del biler kjørte med feil på lysene eller umulig å bruke lys. I tillegg var det noen få som førte et kjøretøy som hadde større vekt enn førerkortet deres tillot. Vegvesenet ber bilistene være oppmerksom på dette. Spesielt bør bilistene undersøke hvor stor tilhengere de har lov å henge bak på bilen, sier Rasmussen.

Ved aksjonen på veien mot Nordkapp i fjor kjørte 15 prosent av de kontrollerte bussene med ulovlig diesel. Under aksjonen avdekket Tollvesenet ingen som brukte avgiftsfri diesel. Strekningene hvor kontrollene ble gjennomført var skiltet med henstillingen "Høy Ulykkesrisiko - senk farten". Denne skiltingen er i sommer å finne på en rekke vegstrekninger i hele landet, og er en del av en stor sommerkampanje som Vegvesenet gjennomfører i samarbeid med Utrykningspolitiet. I Finnmark er i tillegg Tollvesenet og det lokale Politi med på aksjonen.

Samarbeidet mellom de tre etatene som deltok i dette første "Senk farten"-aksjon var svært vellykket og positivt, sier Rasmussen, som lover flere storkontroller i løpet av sommeren.

Tollinspektør Bente Oppgård fra Alta Tollstasjon var fornøyd med at alle kontrollerte kjøretøyer i Alta kjørte med lovlig diesel i tanken.

Alle fotos: Ole-Martin Rasmussen



Konstabel Orjan Hole og førstebetjent Per Holmvik fra UP 1213 (Hummefest) klar for fartskontroll i Olderdjorden.



Vekkontroll

Alle fotos: Ole-Martin Rasmussen

Trafikksikkerhetspris for år 2000

Bente Simonsen, Bentes trafikkskole og Magne Sagen, Kirkenes trafikkskole har fått tildelt trafikksikkerhetsprisen for 2000. Prisen som er på 10.000 kroner får de for sitt arbeid for danne en tverrfaglig samarbeid som skal ivareta samfunnets og de funksjonshemmedes interesser.

Av Ole-Martin Rasmussen

Gjennom kurs arrangert av Norges Handikapforbund og Statens trafikkskole har Simonsen og Sagen opparbeidet seg en viss kompetanse for trafikkopplering av funksjonshemmede. Dette er et område som i dag er mye forsumt og tilfeldig.

I nært samarbeid med hjelpemiddelcentralen, trygdekontor, ergoterapeut og lege tilbyr prisvinnerne trafikkopplering av funksjonshemmede. Prisvinnerne har videre vært pådrivere slik at fylket har fått et tverrfaglig samarbeid bestående av kjørelærere, funksjonshemmede, trygdekontor, biloppbygger, hjelpemiddelcentralen, ergoterapeut, lege, Statens vegvesen og Norges Handikapforbund. Dette er også bakgrunnen til at Utbyggings- og samferdselsstyret har gitt dem prisen for år 2000.

For funksjonshemmede kan det være et problem å finne fram til en kjøreskole som har kunnskap og utstyr til å gjennomføre kjørepølling tilpasset han eller hennes behov. Disse kjøreskolene skal også ha ressurser til å fullføre opplæringen i forhold til geografisk avstand til kjøreskolen, anall undervisningsstimer som kreves osv.

Det finnes i dag ikke særskilte krav til kjøreskolene som utdanner funksjonshemmede. I tillegg til nødvendigheten av kunnskap om sykdommer, ulike funksjonsbønlinger og sammensatte funksjonsproblemer og hvordan dette virker inn på læring, vil det være ulike pedagogiske utfordringer knyttet til om eleven tidligere har kjørt bil, tidligere har vært trafikant eller ikke hadde



Arbeider for bedre trafikkopplering for funksjonshemmede. Fra venstre: Ole-Martin Rasmussen fra Vegkontoret, Bente Skjerve fra Norges Handikapforbund, Bente Simonsen fra Bentes trafikkskole og Magne Sagen fra Kirkenes trafikkskole. Foto: Ingeborg Vigørst Rangul, Finnmarken

erfaringer i trafikken når sykdom eller skade oppstår. Det kan være nødvendig med et utstrakt samarbeid mellom kjørelærer, biltilpasser, ergoterapeut, fysioterapeut og lege for å få til et godt pedagogisk opplegg og fordi det er nødvendig med "riktig" utstyr for å lære. Norges Handikapforbund har initiert, gjennomført og videreutviklet kursing for kjørelærere og sensorer for å heve kompetansen om fsteropplering for funksjonshemmede.

**Tips
Reflexen:**
Telefon 78 94 16 08

Chevrolet varebil fra 1947

Etter mange år med andre eiere er nå denne Chevrolet varebil fra 1947 tilbake på våre hender. Statens vegvesen Finnmark eide to varebiler av denne typen i 1950-årene. Bilen ble benyttet av flere oppsynsmenn. Varebilene der ser på bildet har etter at Vegvesenet solgte den hatt tre eiere. I desember 1999 ble den kjøpt tilbake til etaten fra Hilmar Paulsen i Lakselv. 29. mai ble varebilene igjen registrert på Statens vegvesen Finnmark.



Chevrolet varebilene inne i kontrollhallen på trafikkskasjonen i Vadsø. Foto: Karl S. Fossland

Bilen er i dag i relativt god teknisk stand, men det gjenstår å rette opp varelassen på den. Fra før er panser og forskjerner opprettet.

Forberedte seg til pensjonisttilværelsen

Som ett ledd i å forberede kommende pensjonister til pensjonisttilværelsen inviterte personaleksjonen til pensjonistkurs i Kirkenes 28. til 31. mai. Tilsammen 23 av våre kommende pensjonister samt syv ektefeller deltok på kurset. Det var forøvrig første gang ektefellene var invitert til å delta.

Av Ragnhild Baso

Miljøgruppen for kurset er arbeidstakere som har muligheten til å gå av med pensjon i løpet av de nærmeste tre årene. I løpet av kursdagene fikk deltakerne ett innblikk i hvordan pensjonistens hverdag er. De fikk informasjon om hvilket økonomisk grunnlag de vil få, en innføring i pensjonsberegning samt en orientering om den juridiske forhold i forbindelse med pensjonisttilværelsen.

Kurset skulle i utgangspunktet avvikles i Alta, men ble flyttet til Kirkenes da det viste seg at deltakerne hovedsakelig ville komme fra Øst-Finnmark. Kursleder var pedagog Ivar Wigard fra Vestfossen. Han var også kursansvarlig da Vegvesenet avviklet samme kurs i 1996.

Wigard var ansvarlig for tre av temaene under kurset: "Fra yrkes-

netekt til pensjon", "Eldres tilværelset og plass i det moderne samfunnet" og "Min nye hverdag". Videre var jurist Hans Hovland fra Oslo heiet inn for å forelese om "Aktuell familjelov". I tillegg var fysioterapeut Arnhild Lavlie hentet over for den fra Vadsø. Hennes tema var "Fysisk aktivitet og helse".



Kommende pensjonister og forelere samlet utenfor Rica Hotel i Kirkenes. Foto: Ragnhild Baso

Samtligte deltakere fikk også tilbud om individuell beregning av pensjonen fra Staten. Folketrygden og samordningen. Dette er et tilbud kurslederen tilbyr den enkelte kursdeltaker. Her vil de få personlig oppfølging med nyttig informasjon om hvordan den økonomiske situasjonen vil bli den dagen pensjonisttilværelsen starter.

Kursdagene var lange, men deltakerne hadde likevel kapasitet til litt sosialt samvær om kvelden.

NYTT.OM.NAVN

Personallytt

Nils Einar Olsen og Ann-Mari Sjøveian gikk av med pensjon 1. mai. **Karin Wickstrøm** den 1. juni og **Ingrid Dallavara** den 1. juli. **Marit Gagnat** sluttet 13. juni som seksjonsleder ved utbyggingsavdelingen.

Edvard Elnarsen er fast tilsatt som arealplanlegger ved utbyggingsavdelingen. Han tiltrådte 19. juni. **Mari-Ann Ekern** er engasjert som arealplanlegger ved samme avdeling fram til 19. juni 2002. **Tor Age Ballovarra** er tilsatt i

vikariat som førstekonsulent ved Alta trafikkskasjon fram til 28. februar 2001. **Britt A. Hansen** er engasjert som kokk ved Stallogaropprosjektet til august 2001. **Marit Gagnat** sluttet 13. juni som seksjonsleder ved utbyggingsavdelingen.

50-års jublanter
Oddvar Onganno 6. mai
Steinar Abrahamsen 6. mai
Sigmund Marjåvara 22. mai
Ragnhild Baso 24. juli
Aleksander Joima 3. august

60-års jublanter

Rolf Olsen 13. mai
Anna A. Persen 15. mai
Yngvar Pedersen 22. mai
Semi Dørmann 24. mai
Ole Kr. Olsen 12. juli
Andreas Andersen 13. juli
Anne Lise Teigen 8. august
Hilmar Johnsen 20. august

Vi gratulerer!



Den 5. april besto **Tom Erik Ukvåne (t.v)** fagprøven i kontorfor. **Tom Erik** som på bildet gratuleres av Administrasjonsjef **Ashjørn Anthonsen**, ble tatt inn som kontorfor i Statens vegvesen Finnmark 3. oktober 1998. Bare noen dager etter bestått fagprøve fikk **Tom Erik** seg fast jobb **laug Bette**. Foto: Oddvar Onganno

Hvor er dette?

Vi stiller som vanlig spørsmålet: Hvor har Reflexen vært denne gang? For å hjelpe dere litt på veien kan vi rope at vi skal langt vest i vårt fylke.

Dersom du vet svaret skriver du det på et postkort og sender det til:

**Reflexen
Statens vegvesen Finnmark
Vegkontoret
9815 VADSØ**

Svarfrist: 18. september 2000.

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

Vinnerne tilskrives.

Riktig svar på billedkonkurransen i Reflexen nr. 1-2000 var Normansen på veien ut mot Berlevåg.

Vinnere ble:

1. premie Frank Oppgård, Alta
2. premie Terje Kivijervi, Alta
3. premie Thorbjørn Mortensen, Bjørnevatn

