



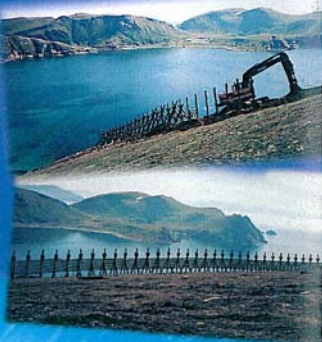
Statens vegvesen
Finnmark

C

Retningsadresse:
Statens vegvesen Finnmark,
9800 Vadsø

Snøskredsikring på Sørøya

I sommer ble veien og deler av bebyggelsen mellom Vikran og Sørvær skredsikret. Det ble bygget to skjerm på Skåla og to i øvre del av Storlia øst på tilsammen 947 meter.



REFLEXEN

Bladet til Statens vegvesen Finnmark

Nr. 3 - 1997

Capser til 6-åringene



Falske alarmer gir besvær

Motorsykel på timeplanen

Raskere tunnellsikring

Mindre enn 1200 m igjen på Nordkapptunnelen

Statens vegvesen
Finnmark

Reflexen

Bedriftsblad for Statens vegvesen

Finnmark

Utgitt av

Statens vegvesen Finnmark

Båstfordv. 18

9800 VADSØ

Telefon 78 95 01 08

Telefax: 78 95 33 52

Redaktør:

Ken I. Friskile

Redaksjon:

Tine Sjøli

Redaksjonsråd:

Leder: Magne Skjånes

Øystein Pettersen

Tove Gabrielsen

Frank K. Jensen

Laas Chr. Stav

Helen Moe

Bidragstere i dette nummer:

Per Ivar Harila

Bernt Aksel Jensen

Laas Sagen

Trond Skorstad

Liss Jøger Vassdahl

Grafisk produksjon:

Trykkforum Finnmark AS

Opplag 1700

Forsidebilde:

I dette nummer:

Aktuell kommentar:

Tar vi likestilling på alvor?

Leder: Apropos valget

Ny sikringssone akselerer framdrifta

Mindre enn 1200 meter igjen på Nordkapptunnelen

Ulykkenkomisjon skal se på trafikulykker

Nord-Norges messa:

Alta trafikkstasjons stand populær

Motorsykel på timeplanen

Veghistorie på data

Bemannings- og kompetanseplan klar

De seneste må på noen

Falske alarmer gir besvær

Capser til 6-åringene

Rappert på Dilljøka

Øvelseskjøring for 16-åringene

Evaluering av ny foteroppløring

Nytt om navn

Intern informasjonsplan på trappene

Snøskredsikring på Sørøya

Bladets innhold står for artikkelforfatterens regning og uttrykker ikke nødvendigvis det offisielle synet til Statens vegvesen.

Ettertrykk: Ved ettertrykk av stoff bes kildengivelse oppgitt.

Redaksjonen avsluttet 17. september 1997

Stoffrist neste nummer:

10. november 1997

2

REFLEXEN - NR 3 - 1997

Aktuell kommentar Per Ivar Harila, leder i likestillingsutvalget

Tar vi likestilling på alvor?

I vår etat har ledere og medarbeidere svært mange viktige og interessante arbeidsoppgaver, og det er selvfølgelig i mange tilfeller vanskelig å prioritere. Som leder i likestillingsutvalget er jeg selvsagt svært opptatt av at likestillingsarbeidet prioriteres, men jeg er svært usikker på om vi i etaten gir dette arbeidet den nødvendige oppmerksomhet, og om vi i det hele tatt tar dette arbeidet på alvor.



Per Ivar Harila

Rett før jul i fjor vedtok ledermøtet handlingsplanen for likestillingsarbeidet i Statens vegvesen Finnmark. Samtidig ble det gjennom vedtak av likestillingsutvalgets mandat lagt sterke føringer fra veggjefen på nødvendigheten av å prioritere likestillingsarbeidet. I utvalget ble vi derfor veldig skuffet da vi tidligere i år foretok en oppfølging mot våre ledere med tanke på hva årsplanene inneholder om likestilling.

Vi var forberedt på, og forventet at det ville være svært lite konkrete tiltak innenfor likestilling i årsplanene, og vår oppfølging viste at dette stemte. Det som imidlertid skuffet oss mest var at de fleste ledere ikke fant grunn til å besvare vår henvendelse. Dette er etter vårt syn meget betenkelig med tanke på de føringer veggjefen har lagt i saken. Av totalt 26 ledere som fikk vår forespørsel, kom det tilbake melding fra bare 11.

Vi har imidlertid ikke på noen måte

gitt opp håpet om at likestillingsarbeidet vil komme på dagsorden i de forskjellige enhetene, og vi ser at det ligger et stort potensiale for likestillingsarbeidet i etaten fremover. Det jeg tenker på da er at vi har flere medarbeidere innenfor mannsdominerte stillinger som de neste 5-10 år vil gå av med pensjon. Samtidig er jeg overbevist om at vi har kvinner i etaten som kan tenke seg en annen karriereveg enn den de er inne på nå.

Det er vel heller ikke utenklig at det på litt lengre sikt kan bli aktuelt med noe bemanningsreduksjoner innenfor funksjonerstillinger, og dette bør være et glimrende incitament til å finne tak i ambisiøse kvinner i etaten, som kan gå inn i jobber etter menn som etter hvert går av med pensjon. Jobben for våre ledere er i så måte å legge langsiktige planer for dyktige og ambisiøse kvinner i etaten (selvfølgelig i lag med disse), slik at disse på sikt kan bente mannsdominerte stillinger.

Det er godt likestillingsarbeid, og jeg ønsker alle lederne lykke til!!

Apropos valget

Løftene om veggenger til Finnmark florerte i den valgkampen vi var vitne til denne sommeren og høsten. Det var ikke få millioner mange av kandidatene lovet til nye veggenger i Finnmark, dersom de ble valgt. Greit nok, vi i Statens vegvesen Finnmark bygger gjerne nye vegger dersom vi får penger til det.

Men kjære politikere, hva med det eksisterende veggnettet? Vi har for eksempel svært god kvalitet på vårt fylkesveggnett i dag. Men for å beholde denne standarden så er det nødvendig med penger til vedlikehold. At politikerne lover penger til nye veggenger i en valgkamp er ikke av ny dato. Det samme gjelder dessverre mangelen på løfter om penger til vedlikehold. For, i det lange løp, hva skal vi egentlig med nye vegger dersom vi ikke får penger til å holde dem i stand?

Vegvedlikeholdet har på flere måter vært et aktuelt tema for oss i Finnmark denne sommeren og høsten. For som dere husker så slukte vinteren store deler av årets vedlikeholdsbudsjett. Dette førte til reduksjoner i sommervedlikeholdet. Når vi nå står foran en ny vinter er det lite penger igjen til brøyting. Det finnes bare et ord for dette - krise! I vegvesenet har vi ikke tradisjoner for å krisemaksimere. Men når vi ser på situasjonen i dag og signalene om reduksjoner i bevilgningene framover, så er ordet KRISE det rette å bruke.

Store deler av Finnmark kan oppleve å bli isolert dersom vi får en ny snørrik vinter. I en slik situasjon kan vi oppleve at vegvesenet må konsentrere seg om å brøyte om morgenen, slik at folk kommer seg på jobb, og om ettermiddagen slik at folk kommer seg hjem igjen. For et fylke med store avstander så er ikke dette gode nyheter.

For oss veggfolk så føles dette svært ubehagelig. Vi vil så gjerne gi Finnmark et godt veggtilbud. Men slik rammen er i dag så er det ingen vei utenom upopulære tiltak som en reduksjon i brøytebudsjettet vil være.

Det gjenstår å se hvor store bevilgninger det nye Stortinget gir nye veggenger her i fylket, men vi er minst like opptatt av bevilgningene til vedlikehold av de veggene vi allerede har.

Ken



REFLEXEN - NR 3 - 1997

Ny sikringsmetode akselerer tunneldrifta

Permanentsikring med sprøytebetong og fjellbolter i mønster. Det er den nye hverdagen til tunnel-drivne- og kontrollørene på Nordkapp-tunnelen. Dersom de geologiske forhold ikke forverrer seg under Magerøysundet, vil den nye sikringsmetoden gi tidligere gjennomslag. En tidsgevinst på 3 måneder og drøyt 14 millioner i sparte kostnader.

Av Bernt-Aksel Jensen

Arbeidet med å sikre Nordkapp-tunnelen - den 6,8 kilometer lange undersjøiske vegtunnelen som blir verdens lengste ved åpning, har vært et komplisert arbeid. Blant annet fordi de geologiske

forholdene under Magerøysundet er svært kompliserte å tolke. Derfor har det vært mange runder med den ekspertisen som finnes i landet om hvordan drivning og sikringen skulle gripes an.

Med varierende bergarter på strekningen, og med kvalitetsvariasjoner innen de forskjellige bergartene, har det vært en stor utfordring for såvel entreprenør som byggherre å få til en optimal drift. Dette har ført til at sikringen har hatt forskjellige faser for hver stoff. Fra Veidnes (Magerøya) har det vært full utstøping av tunnelprofilen fra første dag av. Fra Vesterpollen (fastlandet) ble de første ca 3,5 kilometerne drevet i en bergartstype som krevde normal fjellsikring. Men etter at drifta fra denne siden kom over i en ny bergart, har sikringsmetoden blitt endret.

Bedret inndrift

Nå har drifta gått inn i en ny tidsfase med sikring. Fra å drive med bare full utstøping som det eneste brukbare, er det nå

utviklet et nytt tilsetningsstoff i sprøytebetongen som gjør at betongen hardner forttere. Resultatet er at det kan påføres sprøytebetong i opp til 15-20 cm tykkelse i en operasjon uten at den faller ned.

Den nye metoden er konkurransedyktig i forhold til full utstøping på to felt. Blåde ved at det spares tid ved utføring av sikringsprosessen, samt at det ligger en økonomisk gevinst i ressursbruk, forteller prosjektleder Svein Roska.

Etter de beregningene som entreprenøren har gjort medfører den nye metoden en tidsinnsparing på 3 måneder og ca 14 millioner kroner i mindre forbruk. En gevinst som skal deles mellom byggherre og entreprenør, sier Roska. Dermed kan gjennomslag i Nordkapp-tunnelen komme i mai neste år, i stedet for august.

Nøkterne realiserer

Vi har slutt oss nøkterne og realistisk til de forbedringer vi nå ser komme, med bakgrunn i de erfaringer vi hittil har hatt med de geologiske forhold i Mager-



Kontrollingenør Torkild Andal er godt fornøyd med den nye sprøytemetoden. Miljøet under sprøyting er forbedret og samtidig klarer de å opprettholde den hvelv-virkninga som tunnelen skal ha. De siste 25-30 meterne med tunnel på Veidnes er sikret med sprubetong og bolter. Her står han ved overgangen mellom full utstøping og sprubetong. FOTO: BERNT-AKSEL JENSEN

øysundet. For eksempel er vi nå inne i en svakhetsone fra Vesterpollen som krever full utstøping og salver node i 1,5-2 meters lengde. Svakhetssonen er regis-

tert gjennom de seismiske undersøkelsene. Men vi har tidligere gått gjennom soner som vi knapt har merket. Derfor vet vi ikke helt hvordan fjellet oppfører

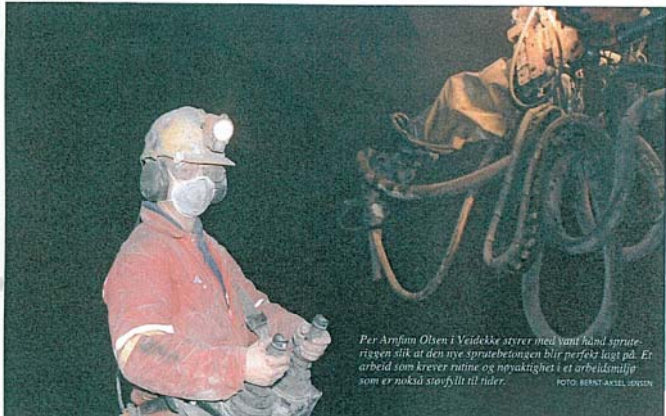
seg før vi er inne i sonen. Med slike forhold er det aldri noe som er helt sikkert, før vi er gjennom hele tunnelen. Da først får vi fasiten på de geologiske forhold, understreker prosjektleder Roska.

Enkelt sagt innebærer den nye metoden at herdestoffet som er tilsatt betongen er forbedret. Herdinga skjer ved at en såkalt "akselerator" gjør betongen så sterk at den tiler å bli 15-20 cm tykk uten at den faller ned på grunn av sin egen tyngde. Denne "akseleratoren" er videreutviklet fra tidligere metoder og framstår nå i bedret utgave. Foruten at den nå muliggjør permanentsikring, er også miljøet forbedret. Stoffet gir ingen forurensende utslipp, slik de tidligere stoffene gjorde. Dermed blir det en miljøgevinst i tillegg til tid og penger.

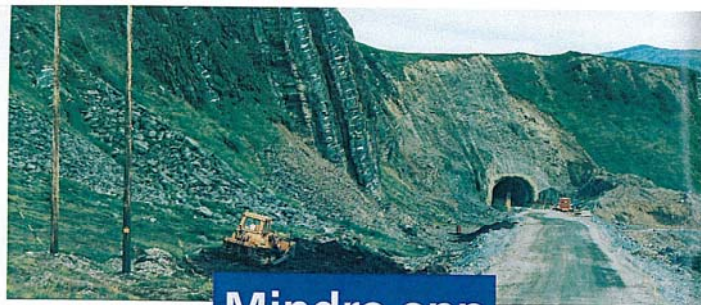
Ved utgangen av tse 37, var omlag 200 meter av Nordkapp-tunnelen sikret med den nye sprubetong-metoden.



Selv om det kan være både stridt og tøft arbeidet inne på stoffen blir det alltid tid til litt hyggelig prat. Her strekker kontrollingenør Torkild Andal i Statens vegvesen og Veidkretsens Per Arnfinn Olsen på smilebåndet som også krever trim i ny og ne. FOTO: BERNT-AKSEL JENSEN



Per Arnfinn Olsen i Veidekke styrer med sand hånd sprøytebetongen slik at den nye sprubetongen blir perfekt lagt på. Et arbeid som krever rutine og nøyaktighet i et arbeidsmiljø som er nok så støvfullt til tider. FOTO: BERNT-AKSEL JENSEN



Vegbyggingarbeidet har skutt fart i sommer i Sarnesområdet. Her har arbeidet med å pynne skråningene i Studenterвика startet. Åpningen til korttunnelen i bakgrunnen. FOTO: BERNT-AKSEL JENSEN

Mindre enn 1200 m igjen på Nordkapp-tunnelen

Nedteilinga har startet på Fatimaprojektet. I arbeidet med gjennomslag på Nordkapp-tunnelen gjenstår det nå mindre enn 1200 meter, og målet er at fastlandsforbindelsen skal være klar til åpning 1. juni 1999.

Av Bernt-Aksel Jensen

I tillegg kan vi nå se hvordan veglinja vil sno seg gjennom terrenget i Sarnesområdet. Også arbeidet med Kobbhollet bru tar form. Fem av de seks store senkekassene er på plass i sundet. Med andre ord så er Sarnesfjorden et av de mest hektiske områdene på Magerøya for tiden.

Mot Magerøya

På Vesterpollen fortsetter arbeidet med

Gjennomslaget i Honningsvåg-tunnelen kom 24. juli kl. 14.00. En halv time etterpå kunne Mikas to baser Klåre og Alfred - som arbeidet seg inn fra Sarnessiden - gi et håndtrykk til vegvesenets Nils Ottar Persen som har deltatt i tunneldrivinga fra Honningsvåg. FOTO: BERNT-AKSEL JENSEN

full utstøping på begge stoffene. Inndrifta er kommet nesten 4200 meter. Det betyr at vi nå har startet på den lange mobilbakken opp til Magerøya. Akkurat nå har tunnelarbeiderne 80 meter med fjell og ca 110 meter med hav over tunnelaket før de når overflata.

På Veidnes fortsetter inndrifta med utstøping ved hjelp av store støpeskjold. De siste 25-30 meterne er sikret med sprøytebetong. Inndrifta er nå kommet vel 1400 meter. Pr. 8. septem-

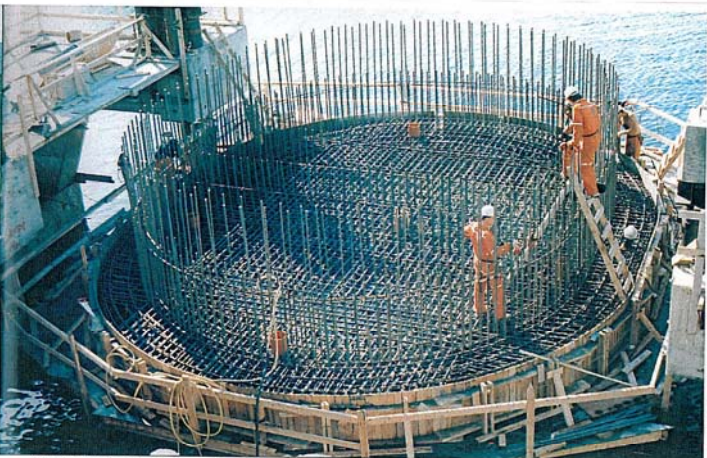
ber var det 1191 meter igjen før gjennomslag.

Gjennomslag

23. juli kl. 14.00 var det gjennomslag på Honningsvåg-tunnelen. Dagen ble feiret med en liten dram på øyssa - i god tunnelallar tradisjon. Til og med i Kvelvdalen på NRK i var vi med.

Men tunnelarbeidet er mye mer enn bare driving til gjennomslag. MIKA skal arbeide ut november med å sikre sin del av tunnelen mot utrasing/vedfall av stein samt portal- og vegbygging i tunnelen. Med i MIKAs kontrakt er også bygging av portaler og veg i tunnelen mellom Ole Arntsvika og Studenterвика i Sarnesfjorden. Arbeidet skal etter planen være ferdig i høst.

Også fra Honningsvåg er sikringsarbeidet igang. Stålbur skal settes opp og sprøytes inn med betong i forbindelse med tunnelsikringen. Det neste ledd i arbeidet blir vegbygging. Dette arbeidet skal gjøres i vinter av Statens vegvesen. I tillegg kommer arbeidet med etablering av lys- og vitteanlegg, samt montering av sikkerhetsutstyr.



Arbeidet med den siste senkekassen er igang. Her er bunnpilata ferdig og klar til å motta betong. Folk blir små når dimensjonene er store - slik de er på Fatima. FOTO: BERNT-AKSEL JENSEN

Mange har spurt om muligheter for å benytte tunnelen til transport etter gjennomslag. Utgangspunktet er at kun de som er knyttet til anlegget i arbeidsomheng og til faste tidspunkter kan bruke tunnelen. Årsaken er rett og slett at vi ikke vil hindre arbeidet som pågår. Dette er det enighet om mellom byggherre og entreprenører.

Hektisk

Arbeidet med "Veg i dagen" er inne i en meget hektisk fase. Forbruket er bereg-

net til 32 millioner i år. Arbeidet består i å gjøre vegen mellom Alfbakka og Langstranda (brua) mest mulig kjørbær. Målet er å få mest mulig ferdigslutt denne sesongen slik at vi neste sommer kan starte med dekkelegging.

På Kobbhollet bru er senkekassene i full produksjon. Fem av de seks kassene er allerede produsert og satt på plass. Arbeidet med den siste senkekassen er nå startet. Støpingen vil pågå døgnkontinuerlig inntil senkekassen er klar. Arbeidet har gått uten spesielle proble-

mer, noe både Statens vegvesen og entreprenør Selmer er svært glade for. Den siste senkekassen blir en koloss med sine 37 meter.

Historisk busstur

Første buss har gått gjennom tunnelen. Dag Einar Sivertsen fra Nordvågen var sjåfør på den historiske bussturen til Sarnes. Utenfor internatet på Sarnes svingte han elegant opp med FFRs store gule charterbuss. Det skjedde torsdag 21. august da vegvesenet samlet tunneldrivne fra de fire samarbeidende fylkene til evaluering av jobben. 30 drivere var med på den første bussturen fra Sarnes til Honningsvåg.



Senkekassene til Kobbhollet bru produseres i Sarnespollen. Her ser vi prinsippet med at betongisloen jekkes ned i sjøen, etterhvert som glideforskalinga klatter oppover. FOTO: BERNT-AKSEL JENSEN



Senkekassene stikker ikke mange meter over havoverflata. Her er entreprenøren Selmer igang med å sette kassene på plass og forankre disse på havbunnen. FOTO: BERNT-AKSEL JENSEN

Ulykkeskommisjon skal se på trafikkulykker

Sør-Varanger er valgt ut som prøvekommune i et prosjekt hvor en kommisjon skal gå inn å "etterforske" trafikkulykker med personskader. Hovedhensikten med ulykkeskommisjonen er å finne årsaken til ulykkene. Når årsaken er avklart vil dette gi kommisjonen et grunnlag til også å se på om det er mulig å få ned antall ulykker. Prosjektet ble igangsatt 1. september.

Av Ken I. Friskilå

Sør-Varanger ble valgt ut fordi det her er forekomsten mange ulykker. Kommunen har både tettsted og bystruktur, samt lite gjennomgangstrafikk. Det siste gir få styrende elementer. I tillegg har området innslag av trafikk fra Russland. Det er satt av omkring 400 000 kroner til prosjektet som skal gå over to år.

Ikke politi

Ulykkeskommisjonen som skal tre sammen med trafikkulykker med personskader skal ikke drive en politimessig etterforskning. Kommisjonens oppgave er å samle inn så mange opplysninger som mulig om hendelsesforløpet før ulykken inntreffer. Det sier seksjonsleder Rolf Olsen ved vegkontoret som er leder i styringsgruppa for prøveprosjektet. En grundig kartlegging av

årsaken til trafikkulykker kan være med på å få ned antall ulykker langs veiene. Tekniske undersøkelser er ikke nok. Vi bør også få et innblikk i eventuelle menneskelige feil. Dersom det er et møster her, er det viktig å se på om det er noe vi kan gjøre, sier Olsen.

Flere kommisjoner?

Dersom det høstes positive resultater vil det sannsynligvis settes ned flere slike kommisjoner i Finnmark. Det eksisterer i dag lignende kommisjoner i enkelte andre fylker, men de er langt fra så grundig som det som nå utprøves i Sør-Varanger. Fra sentralt hold i Vegdirektoratet er derfor dette prosjektet omfattet med stor interesse, sier Rolf Olsen.

Prosjektet skal evalueres underveis av konsulentnettverket Maximité som har kontorer over hele landet. Lars

Krogh, som tidligere bl.a. har arbeidet for Finnmarksforskning, og som nå jobber ved Maximités kontor i Alta skal stå for selve evalueringen.

Det mest interessante med dette prosjektet vil være å se hvilken ny informasjon Ulykkeskommisjonen kan få fram. Dette er en annen måte å vurdere årsaken til trafikkulykker på. Rent faglig ser jeg derfor dette som svært interessant, sier Krogh til Reflexen.

Krogh sier videre at man også vil måle hvordan ressursbruken står i forhold til resultatene.

Dette vil gi oss svar på om det vil være riktig ressursbruk å satse videre med flere prosjekt av denne typen, sier han.

Nord-Norges messa Alta trafikkstasjonsstand populær

I dagene 20. - 24. august gikk Nord-Norges messa på stabelen. Årets arrangement var lagt til Finnmark og Altas storstue Finnmarkshallen. Blant de mange deltakerne på messen var trafikkstasjonen i Alta.

Av Ken I. Friskilå

Standen til trafikkstasjonen ble svært populær. Her kunne de besøkende bl.a. finne informasjon om når de skal møte til den nye periodiske kontrollen av personbiler, om øvelseskjøring, trafiksikkerhet og om 6-åringene som denne høsten bega seg ut på skolevegen for første gang.

Bakgrunnen til at vi valgte å delta på messen var et ønske om å møte publikum i andre omgivelser enn de vi finner på trafikkstasjonen. Vi har hatt en kjempegod respons på standen vår, og de pengene dette har kostet ser ut til å være vel anvendt penger, sier distriktsleder Frank Jensen.

- Flere må med

- Neste gang vi deltar på et slikt arrangement



Det var stor aktivitet rundt tegnebordet. Her skulle barna lage en tegning som viste hva de oppfatter som farlig eller trygt på sin skoleveg eller i sitt nærområde.



En av de få som klarte å lokke barna vekk fra tegnekonkurransen var sangartisten Lannicke.

ment må flere av avdelingene aktivt med. Messa ga oss en glimrende anledning til å markedsføre etaten. Det er mye å hente på å komme ut for å møte det publikummet vi jobber for, mener Jensen.

Et problem Jensen møtte da han startet å planlegge standen var mangelen på materiell. Det som fantes her i fylket var ofte gammelt og uaktuelt for de nye vegvesenene. Noe kunne imidlertid brukes, og med hjelp fra Vegdirektoratet og andre fylker klarte man å sette sammen en bra utstilling.

Han oppfordrer vegkontoret om å lage et standardopplegg som kan brukes under slike arrangement. - Det vil lette arbeidet for oss som kan tenke seg å delta, sier Jensen.

Kolliderte med en bil

Trafikkstasjonen stand ble flittig besøkt de fire dagene messen var. Størst opp-

slutning var det kanskje omkring tegnekonkurransen der barn ble bedt om å tegne noe omkring trafiksikkerhet og sin egen skoleveg.

12 år gamle Reidar Berg fra Lakselv var en av de som deltok i konkurransen.

I vinter kolliderte jeg med en bil når jeg var ute å syklet. Det var glatt ute, og jeg klarte ikke å stoppe når jeg så bilen komme mot meg. Jeg havnet på panseret til bilen, men heldigvis så gikk det bra, sa Reidar. Som alle andre deltakere i tegnekonkurransen fikk han overrakt en premie for innsatsen.

Så mange barn deltok i konkurransen at arrangøren etterhvert måtte skaffe flere premier. Det var TS-seksjonen ved vegkontoret som var ansvarlig for selve tegnekonkurransen. Trafikkpedagog Tonje Moen sier hun er svært godt fornøyd med oppslutningen.



Ulykkeskommisjonen i Sør-Varanger er utstyrt med egne vester og identifikasjonskort. Fra venstre: Jan Kallianen fra teknisk avdeling i Sør-Varanger-kommune, Per Ivar Harila fra Statens vegvesen (kommisjonens leder), Tonje Moen fra Statens vegvesen, Espen Kirkesæther fra Sør-Varanger Politikummer og Røger Karisvold fra Statens vegvesen.



MOTORSYKKEL på timeplanen

Å kjøre motorsykkel er en spesiell opplevelse i forhold til å føre andre kjøretøyer. Naturopplevelsen og frihetsfølelsen er noe som ofte trekkes frem når motorsyklister blir spurt om hvorfor de foretrekker to-hjulingen. MC-livet har også sine ulemper ettersom både fører og passasjer er svært utsatt for skade dersom ulykken skulle være ute.



Det sosiale samværet er viktig på slike samlinger. Her er man i ferd med å gjøre klar en matbit og litt kaffe.

Av Ken I. Friskilå

Undervisningen fremtidige motorsyklister får er viktig i forebyggingen av ulykker. For å bedre kvaliteten på opplæringen arrangerer Statens vegvesen hvert år en MC-samling for kjørelærere og sensorer. Årets samling gikk av stabelen 12. og 13. juni i Lakselv. På samlingen deltok tilsammen 12 kjørelærere og sensorer fra hele fylket.

Kvaliteten på kjørelærere og sensorer er avgjørende i arbeidet med å bedre opplæringen av motorsyklister. Det sier, velleier Ole-Martin Rasmussen ved trafiksikkerhetseksjonen på vegkontoret. Rasmussen var kursleder på samlingen i Lakselv.

Praktiske øvelser

Deltakerne måtte gjennomgå en rekke praktiske øvelser. Hensikten med øvelsene var at den enkelte skulle bli bevisst på hva en gjør, og hvorfor.

Blant øvelsene kursdeltakerne måtte gjennomgå var oppbremsing, styreteknikk og kurvekjøring. Det ble også øvet i å overta kontrollen av sykkelens passasjerplass.

-Her ønsket vi at gj deltakerne en opplevelse av hvordan det føles når passasjereren tar kontroll over sykkel. Å selv å ha opplevd å bli fratatt kontrollen over kjøretøyet er en viktig erfaring for kjørelæreren og sensoren, sier Rasmussen.

Rollebytte

Gjennom hele samlingen byttet kjørelærere og sensor rolle. Kjørelæreren var sensor, og sensoren var kjørelærer.

-Rollebyttet ga deltakerne innblikk i hverandres arbeidsfelt samtidig som det ga verdifull erfaring i hvordan eleven opplever undervisningen, sier Rasmussen.

Et minus med samlingen var at ikke alle sensorene/kjørelærerne i fylket var med. Dette kom fram under evalueringen. Samtidig var det enkelte som følte at ikke alle tok oppgavene like seriøst. Under evalueringen, som forøvrig ga samlingen svært god karakter, ble det framsett ønske om at samlingen i fremtiden burde gå over tre i stedet for to dager.

In action!



Minesøkere på riksveg 50 ved første vann utenfor Kirkenes i oktober 1944.

ARKIV: FINNMARKSBIBLIOTEKET, VADSØ. FOTO: DEN RODE ARMÉ

Veghistorie på data

Klipp fra vegvesenets historie blir fra neste år tilgjengelig på data.

Det er vegvesenets innsats under gjenreisningen av Finnmark etter 2. verdenskrig, som skal presenteres på multimedia. For å oppleve denne historien må du i første omgang ta turen innom Gjenreisningsmuseet for Finnmark og Nord-Troms, som er under etablering i Hammerfest. Vår innsats under gjenreisningen vil bli presentert sammen med en rekke andre aktører som bidro i gjenreisningen av fylket etter krigen.

Av Trine Ståleott

Gjenoppbyggingen av Finnmark hadde blitt svært vanskelig uten den innsatsen vegvesenet la ned. Gjenreisningsmuseet så det derfor som naturlig å invitere

Statens vegvesen Finnmark til å delta med sin gjenreisningshistorie på multimediapresentasjonen.

Presentasjonen vår består av bilder og tekst omkring Statens vegvesenets innsats under gjenreisningen av vernetet i fylket. Bildene som brukes i presentasjonen er hentet fra billesamlingen til Godfred Karlens. Tekst er hentet fra en rekke kilder. Dette var et svært omfattende arbeid som måtte gjennomføres på forholdsvis kort tid, sier informasjonsskulleter Ken I. Friskilå.

Friskilå opplyser at presentasjonen av Statens vegvesen Finnmarks innsats under gjenreisningen vil bli tilgjengelig for publikum i noe vi kan kalle en "informasjonskiosk" på museet. Her kan interesserte ved hjelp av en PC kunne hente frem opplysninger om de forskjellige aktørene i gjenoppbyggingen av Finnmark og Nord-Troms.

- Det vil i tillegg bli laget en CD-rom med den samme informasjon som i "informasjonskiosken". Sannsynligvis vil de samme opplysningene også bli lagt

ut på internett, sier Friskilå.

Med disse "informasjonskioskene" ønsker museet blant annet å gi den oppvoksende slekt mulighet til å lære litt om krigen i Nord-Norge.

- At presentasjonen blir presentert på data kan gjøre det mer attraktivt for ungdommen, mener Friskilå.

De sprengte bruers taktikk Å sette veggnet i stand etter krigen slutt var et viktig arbeid, og vegarbeidene utsatte seg for stor fare blant annet på grunn av den store minefaren. Kildene forteller at det ble lagt ut ca. 90 000 landminer i fylket. En god del av disse var langs vegene. Også i dag finner man miner fra krigenes dager.

Mer enn 350 store og mellomstore bruere ble sprengt. Gjenreisningsarbeidet tok offisielt slutt på 60-tallet. Da var de siste provisoriske bruene erstattet med permanente.

Reparasjonene kostet samfunnet 45 millioner kroner, og dette var store summer i 60-årene.

Bemannings- og kompetanseplan klar

Arbeidsgruppa som har utarbeidet en bemannings- og kompetanseplan for trafikkavdeling har overlevert sitt arbeid til trafikksjefen. Gjennom planen ønsker avdelinga å fange opp mange av de utfordringer og problemstillinger en står overfor i framtiden.

Av Ken I. Friskilås



Arbeidsgruppa har bestått av (f.v.): Trond Skorstad (vegkontoret), Tove Anthi (Vadsø trafikkstasjon), Tove M. Akerhei (vegkontoret) var sekretær for gruppa, Tomje Moen (vegkontoret) og leier Asle Persen (vegkontoret), Stein E. Haugland (Alta trafikkstasjon) og Ragnar Antonsen (Lakselv trafikkstasjon) var ikke til stede under overrekkelsen.

I tillegg til selve planen har arbeidsgruppa også utarbeidet en arbeidsperm for lederne på trafikkavdelingen og for avdelingssekretæren.

Like viktig som at planen blir laget, er det at den blir fulgt opp på en systematisk måte. Oppfølging av planen og arbeidsperm vil forhåpentligvis bidra til en enda bedre og mer forutsigbar personelpolitikk på trafikkavdelinga. Dette vil føre til bedre arbeidsmiljø, trivsel og effektivitet, noe som igjen vil sette avdelinga i stand til å møte de utfordringer den står overfor på en profesjonell måte, mener arbeidsgruppa.

Utfordringer

I neste fririser periode ser gruppa for seg en rekke utfordringer. Spesielt nevnes omorganiseringen med de endringene den medfører og de signalene som kom i NVPV for perioden 1998 til 2007.

Også likestillingsspørsmål, forholdet til egen pro-

dukasjonsavdeling og entreprenører samt det ansatte avdelinga har for å dokumentere vegvesnets konkurransevne, trekkes frem som utfordringer i perioden. Det samme gjelder arbeidet innenfor trafikk og kjøretøyrettede tiltak, økningen i tungtransport- og personbilkontroller som kommer fra 1998, samt kvaliteten på forvaltningen av vegnettet og god publikumsservice.

formell karakter. I tillegg til fagkompetansen mener de at metode-, etasj-, lærings- og sosialkompetanse må ses på som del av avdelingas handlingskompetanse. Denne erkjennelsen førte til at arbeidsgruppa konkluderte med at realkompetansen på avdelinga er høy, men at denne ikke blir utnyttet godt nok i dag. Trafikkavdelinga har i dag bred kompetanse, men arbeidsgruppa ser behov for å styrke kompetansen innen flere områder. Spesielt peker de på det store behovet for høyere økonomisk kompetanse.

Godt samarbeid

Arbeidsgruppa leder, Asle Persen, vil gjerne takke medlemmene for godt utført arbeid.

Selv om vi til tider var uenige, så var klimaret medlemmene imellom godt, og vi klarte å komme fram til konklusjoner alle i gruppa var enige i. Arbeidsgruppa var relativt bredt sammensatt. Dette var en del av hensikten og etter at vi nå har avsluttet vårt arbeid må jeg si at en slik bred sammensetning kanskje var med på å gjøre planen bedre enn den ellers ville ha vært, sier Persen.

Kompetanse

I sitt forslag til bemannings- og kompetanseplan legger arbeidsgruppa stor vekt på den samlede kompetansen i avdelinga. De

peker på at kompetanse ikke bare er av kompetanseplaner "til trafikk" Hjelmar Steinas, som kvitterte med en klem.

Det var arbeidsgruppa sekretær, Tove M. Akerhei, som fikk gleda å overrekke forslaget til "Bemannings- og kompetanseplanen" til trafikksjefen Hjelmar Steinas, som kvitterte med en klem.

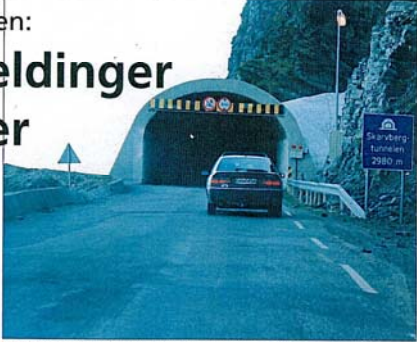


12

Skarvberggtunnelen: Falske meldinger gir besvær

Fra 5. juni til 4. september mottok Vegtraffiksentralen i Mosjøen 236 alarmer fra Skarvberggtunnelen. Samtlige alarmer har vært falske, men har likevel ført til en god del ekstra arbeid for produksjonsområdet i Midt-Finnmark.

Av Ken I. Friskilås



236 falske meldinger fra Skarvberggtunnelen har gitt produksjonsområdet Midt-Finnmark merarbeid.

Ved Vegtraffiksentralen i Mosjøen får Reflexen opplyst at de falske meldingene hovedsakelig har dreid seg om tekniske feil (153). I tillegg er det i samme periode registrert 74 feil ved nødskap og 9 spenningsfeil.

Skarvberggtunnelen i Forsanger fikk i vår installert et alarmsystem. Dersom det skulle oppstå brann i tunnelen går meldingen direkte til Vegtraffiksentralen i

Mosjøen. Det samme skjer dersom det oppstår andre feil med anlegget, og derved til brannslukningsapparatene åpnes eller nødelefonene forsøkes brukt.

- Ikke holdbart

For å unngå falske utrykninger fra brannvesenet i Lakselv, har vegstasjonen på stedet rykket ut med en lagsbil når alarmen har gått.

- Dette har vært et problem for oss i sommer, og det er helt klart at noe må gjøres. Stadige falske alarmer har gitt oss en masse merarbeid. På lengere sikt er denne situasjonen ikke holdbart, sier produksjonsleder Ole E. Nedredal i Midt-Finnmark produksjonsområde.

Viktig evaluering

Av Berni-Aksel Jensen

Samarbeidet mellom fylkene Sogn og Fjordane, Nordland, Troms og Finnmark ble evaluert på en egen konferanse etter at gjennomslaget på Honningsvåggtunnelen var et faktum. Aldri før har Statens vegvesen i fire fylker jobbet så mye på tvers av så mange grenser for å utføre et spesielt prosjekt. Statens vegvesen dreiv nemlig i egen regi 2600 av tunnelens 4400 meter. Et arbeid som ble perfekt utført av tuanelldrivene fra de fire fylkene.

Samarbeidsoppgavet er viet stor oppmerksomhet innen vegvesen og erfarer herfra vil være viktige elementer å bygge videre på i andre store oppdrag hvor fylker arbeider sammen. Blant annet vil arbeidet med Honningsvåggtunnelen være med på å bevise Statens vegvesens konkurransevdyktighet overfor andre aktører i markedet.

Her er hele gjengen samlet foran hurtigruteskipet "Narvik" som tjente som møtested og transportør på konferansen.



FOTO: BERNI-AKSEL JENSEN

Evalueringen ble avsluttet med befaring på Fatima-anlegget hvor tunneldrivene var passasjerer på verdens første bussur gjennom Honningsvåggtunnelen - fra Sarnes til Honningsvåg.

Handlingsplan for likestilling revideres: - De ansatte må på banen

Likestillingsutvalget i Statens vegvesen Finnmark har startet arbeidet med å revidere handlingsplanen for likestilling. I den forbindelse går utvalget nå ut å ber de ansatte om innspill til planen.

Av Ken I. Friskilås



Thorbjørn Mortensen og resten av likestillingsutvalget ønsker innspill til den reviderte handlingsplanen for likestilling.

Kvinnen utgjør omlag halvparten av folketallet i Norge. I Statens vegvesen er andelen tilsvarende kvinner 20 % på landsbasis. De fleste av disse er ansatt som merkanthils saksbehandlere og kontorpersonele (ca. 80 %). Sammenlignet med andre statstater kommer vegvesenet dårlig ut i likestillingsammenheng. Et lyspunkt i dette bildet er at likestilling er et overordnet mål i etaten.

I følge den eksisterende handlingsplanen er situasjonen i Finnmark enda verre enn i etaten som helhet. For Statens vegvesen er dette svært beklagelig. Forskning har vist at kvinner ofte gjør andre prioriterte saker enn menn, også innen samferdselsarbeid. Når kjønnsfordelingen er så skjev, særlig innen leder- og tekniske stillinger, kan dette få konsekvenser for viktige beslutninger.

Må på banen

Arbeidet med å revidere handlingsplanen vil gå for fullt de nærmeste ukene.

- De ansatte og deres organisasjoner må på banen dersom de ønsker å påvirke arbeidet med planen. Vi ønsker oss et bredest mulig grunnlag slik at planen kan bli best mulig, sier Thorbjørn Mortensen i likestillingsutvalget.

Selv om likestillingsutvalget har eksistert siden 1992 er det langt fram til vi oppnår målene for arbeidet. I de sentrale hovedmålene for perioden 1994 - 1997 står det blant annet at etaten skal ha flere kvinner inn i tradisjonelt mannsdominerte fag og stillingsgrupper hvor kvinner er underrepresentert.

I hovedmålene heter det også at kvinnenandelen ved nytilsetninger blant vegarbeidere skal være 10 %. I opplyst skal kvinnenandelen være 30%, mens andelen kvinner i leder- og tekniske stillinger skal være 35%. Kvinnenandelen når det gjelder inntak av lærlinger og praktikanter skal være henholdsvis 20 og 30% ifølge hovedmålene.

- Disse målene er vi i dag langt fra å nå, sier Mortensen. Et bederlig unntak er imidlertid andelen kvinnelige lærlinger. Pr. i dag har vi tre lærlinger på fylkesbasis hvorav to er kvinner, sier han.

Lederansvar

- Lederne har et stort ansvar for at vi kan oppnå en større kvinneandel i mandsdominerte stillingsgrupper. Dette ansvaret består blant annet i å motivere kvinner til kompetansegivende utdanning. Samtidig må de arbeide for at kvinner påtar seg kompetansegivende oppgaver, mener Mortensen.

Statens vegvesen Finnmark

Lokal likestillingspris

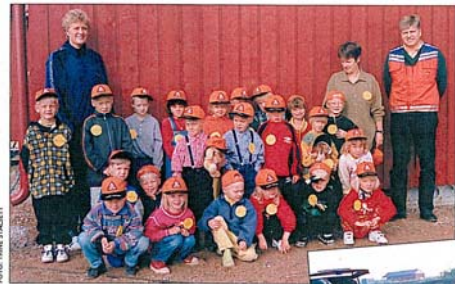
Statens vegvesen Finnmark skal for første gang dele ut en lokal likestillingspris. Prisen skal bidra til å øke oppmerksomheten omkring likestillingsarbeidet i etaten. Den skal også inspirere til et aktivt og systematisk arbeid for å fremme likestilling mellom kjønnene i Statens vegvesen.

Prisen kan gå til avdelinger/seksjoner, tjenestemannsorganisasjoner eller enkeltpersoner som har gjort en spesiell innsats for likestilling i etaten.

Nominasjon av kandidater skjer til Likestillingsutvalget v/ Per Ivar Harila, Vadsø trafikkstasjon innen 1. desember.

Caps til 6-åringene

Samtlige 6-åringer i Finnmark fikk i forbindelse med skolestart i august utdelt hver sin caps av Statens vegvesen. Capsene er et av tiltakene etaten tar i bruk for å synliggjøre 6-åringene i trafikken. Capsene skal sammen med blant annet plakater og klistremerker på skolebussene gjøre bilistene oppmerksomme på den nye trafikantgruppen.



Klasse 1 B, «Løvetann», ved Fossen skole.

Per Ivar Harila fra Vadsø trafikkstasjon var en omvernet mann under utdelingen av capsene ved Fossen skole.

Av Trine Stålsett

Dagen etter skolestart ved Fossen skole i Vadsø stilte distriktsleder Per Ivar Harila ved Vadsø trafikkstasjon opp for å dele ut caps til 1. klassingene.

- En 6-åring har langt mindre forutsetning enn eldre barn til å kunne forholde seg til den øvrige trafikken langs vegene. Gjennom utdeling av disse capsene ønsker vi å synliggjøre disse trafikantene på en bedre måte, slik at alle de andre trafikantene kan utvise nødvendig hensyn til de minste i trafikken. Vi vil derfor at alle barna så lenge været tillatt det, bruker capsene når de går til og fra skolen, sier Harila.

Busslommer

På grunn av store avstander ber i fylket på mange 6-åringer reise med busser. Statens vegvesen i Finnmark har derfor satt 1 million kroner på å bygge et 50-talls busslommer rundt om i fylket. Vanligvis må en skoleeleve bo 4 km fra skolen for å få skoleskys. Utdanningsdepartementet har imidlertid bestemt at det for 6-åringene holder med 2 km.

Videre er det utarbeidet et undervisningsopplegg "vi reiser med bussen" som er basert på et samarbeid mellom busselskap, skolen og foreldre.



Klasse 1 A, «Blikklokk», ved Fossen skole.

14

15

RAPPORT FRA DILLJOHKA

For fjerde sommer på rad har Statens vegvesen Finnmark gjennomført en spørreundersøkelse ved Dilljohka på veien mellom Karasjok og Riksgrensen til Finland. Alle utenlandske turister på veg ut av Norge ble vinket inn for å svare på spørsmålene som var knyttet til oppholdet her i landet.

Av Trond Skorstad

Undersøkelsen ble gjennomført ved en rekke grenseoverganger i hele landet. I Finnmark var det bare ved grenseovergangen i Dilljohka utenlandske turister ble stoppet for å svare på spørsmålene.

For å avklare nasjonaliteten på kjøretøyene tok vi først en kjapp titt på bakulka i hlp om å se et nasjonalitetskjennemerke. Dersom bilen var fra et land hvor tysk er hovedspråk ble undersøkelsen innledet med et "Guten tag. Kænnen Sie bitte diese Fragebogen auszufüllen" på beste Tyske-P-tysk. Med hjelp av litt fingerspråk og "knoting" gikk det stort sett greit.

Spørreskjemaet i år var på 7 sider. Turistene måtte svare på alt fra hvordan transport og overnatting hadde skjedd, til hvilke steder i Norge som var besøkt. Videre ble det spurt om servicenivået på serveringsstedene, hvilke aktiviteter turistene er interessert i og kvaliteten på veiene. Bussene ble også stoppet, men slapp unna med et enklere skjema. Undersøkelsen gjennomføres for Nærings- og handelsde-



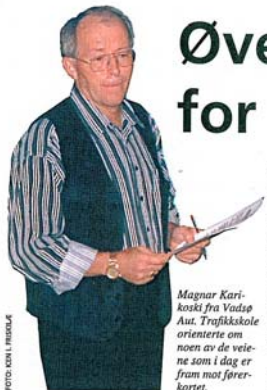
7 sider med spørsmål måtte de utenlandske turistene på veg ut av landet svare på.



En avkjølende dukkert i Karasjokka er deilig når lufttemperaturen er nesten 30°C. Ole Reidar Josefsen fra Lakseelv trafikktasjon (til venstre) og Geir B. Uglebakken fra vegkontoret hadde sammen med Trond Skorstad usvaret for intervjuene denne dagen. Vi ser at Ole Reidar holdt et korrekt antrekk også i det våte element!

Ikke bare de som kjørte selv måtte svare på spørsmålene om oppholdet i Norge. Bussene ble også stoppet, men slapp unna med færre spørsmål.

partementet, og tilrettelegges av Transportøkonomisk institutt. Overvekten av turistene som kjørte over Dilljohka kom fra Finland, og et paradoks var kanskje at nettopp kommunikasjonen med finlenderne voldt de største språkproblemen.



Magnar Kari-kousi fra Vadsø Aut. Trafikkskole orienterte om noen av de veiene som i dag er fram mot førerkortet.

Øvelseskjøring for 16-åringer

duelle behov, sier veileder Ole-Martin Rasmussen ved vegkontoret.

Lite erfaring

Nyere forskning har avdekket at en vesentlig årsak til den høye ulykkes-utsattheten blant unge bilførere, skyldes mangelfull kjøreefaring. Til en viss grad overvurderer ferske bilførere også egne ferdigheter.

For at kvaliteten på øvelseskjøringen skal bli best mulig er det viktig at kandidatene så tidlig som mulig skaffer seg realistisk kjøreefaring under reelle trafikforhold, mener Rasmussen.

Han sier videre at målet må være at eleven har et nivå som gjør dem i stand til selv å vurdere egen ferdighet og vurdering, slik at de selv kan korrigere egen adferd. Ledagerne vil dermed kun ha som oppgave "å være brems" eller komme med små korrigeringer og dele erfaring med eleven.

I tillegg bør ledsager/foreldre i sterkere grad involvere seg i den opplæringen kjøreskolen gir. Dette gir en rimelig god innsikt i hva kandidaten har gjennomgått. Dermed vil de kunne legge den private øvelseskjøringen - mengdetre-

ningen - på det nivået kandidaten er på. Dette vil føre til større sikkerhet for at mengdetreningen foregår på et riktig nivå.

Ut fra det foran nevnte mener vi den mest ideelle opplæringsmodellen for å redusere ungdomsulykkesene er den hvor førerkortkandidaten gjør unna det aller meste av kjøreeplæringen ved kjøreskolen så tidlig som mulig etter fylte 16 år. Dette fører til at de får forholdsvis «langt» tid på å skaffe seg kjøreefaring i trafikk på et relativt høyt nivå, sier Rasmussen.

Informasjonsmøte

For å få unge mennesker til å starte bilføreropplæringen så snart som mulig etter fylte 16 år er det viktig at de er informert om de veiene som i dag finnes fram mot førerkortet. Derfor satser vegvesenet i Finnmark på informasjonsmøter hvor 16-åringene og deres foreldre inviteres.

42 ungdommer og deres foresatte møtte opp da Vadsø trafikktasjon inviterte til et slikt møte. På møtet ble ungdommene og deres foresatte orientert om hvordan de best kan forberede seg til førerprøven og hvilke krav og regler som gjelder.

Vi er fornøyd med oppmøtet, spesielt når vi tenker på at VM-kvalifiseringskampen mellom Finland og Norge gikk av stabelen samtidig, sier Rasmussen.

I forhold til mange land har Norge i dag en omfattende bilføreropplæring. De senere årene er kravene utvidet flere ganger. Det siste er endringer som gjør at man kan begynne å øvelseskjøre allerede som 16-åring. Myndighetene håper med dette å få ned antall trafikkuylker hvor ferske bilførere er involvert.

Av Ken I. Friskli

Den fjerde tiden etter å ha fått førerkort, er antall trafikkuylker med unge førere innblandet forholdsvis høyt. Gjennom en lengere innlæringsperiode og dermed mer mengdetrening i trafikken, er det meningen å gjøre denne gruppen bilførere mer erfarne. Dermed håper myndighetene å redusere hyppigheten av denne type ulykker.

Det er viktig at den enkelte elev får klare valgmuligheter på veien fram mot førerkortet. Valgmulighetene er mange og kan lett tilpasses den enkeltes behov for opplæring. Et alternativ er den tradisjonelle måten hvor kjøreskolen tar hele opplæringen. Et annet alternativ er å dele ansvaret for opplæringen mellom kjøreskolen og foreldrene. I tillegg kommer andre varianter tilpasset de fleste indivi-

Evaluering av ny føreropplæring

Hvilken virkning har den nye ordningen for føreropplæring (førerkort kl. B) hatt for trafikksikkerheten? Det spørsmålet skal Transportøkonomisk institutt (TØI) prøve å finne svaret på.

Det er Samferdselsdepartementet som har gitt TØI i oppdrag å innhente og analysere opplysninger og statistikker om trafikkuylker, kjøreefaring for ulike grupper av bilførere osv. Disse opplysningene kan gi kunnskap som i sin tur kan være med på å besvare dette spørsmålet. Det er Samferdselsdepartementets informasjonsblad "Sikker på veien" som skriver dette.

Prosjektet inngår i den samlede evalueringen av føreropplæringen som nå gjennomføres av Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet. Resultatet fra TØI-prosjektet vil foreligge i løpet av året, og den helhetlige vurderingen vil være ferdig i løpet av våren 1998.