



Statens vegvesen
Finnmark

C

Returadresse:
Statens vegvesen Finnmark
9800 Vadsø



Skidag i Jakobselvdalen

Hvert år arrangeres det en skidag for vegkontorets ansatte og pensjonister. Årets skidag som gikk av stabelen onsdag 30. april var lagt til Tom Pedersens hytte i Jakobselvdalen.

Finnmarksbris, en del sol med litt sne i lufta gjorde at været var som

forventet. Etter en passe lang skitur kom folk vel fram til hytta, og ble oppvart med mat og drikke. Som vanlig ble det prestisjefylte skirenn arrangert også i år. Willy Hansen, vår trofaste konkurranseformann, sto tradisjonen tro for preparering av løype og tidtaking. Deltakelsen var upåklagelig.

Konkurransen var hard med små marginer, og etter snobalkasting og avstandsberegning til en fjelltopp, hadde komiteen jury møte for å kåre en vinner. Vinner ble Ketil Nystrom.

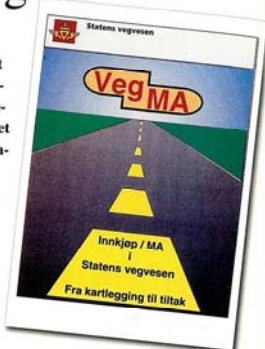
På tur med penn og fotoapparat: Trine Ståle



Uttrykket til Morten Klokkeveen sier alt om innsatsen i økekonkurransen.

Innkjøps- og lagervirksomheten gjennomgås

I en rapport fra en styringsgruppe som har sett på innkjøps og lagervirksomheten i Statens vegvesen fastslås det at det er et stort forbedringspotensial på en rekke områder. Anskaffelsesvirksomheten alene vil kunne gi besparelser på mellom 200 og 400 millioner på landsbasis. Prosjektet har fått navnet VegMa (vegvesenets matriell-administrasjonssystem).



Tekst: Ken I. Friskilø

Gruppen har i sitt arbeid avdekket en rekke problemområder. Når det gjelder innkjøp peker de bl.a. på at etaten i dag har et stort antall leverandører og fakturaer. Manglende styring, rutiner for vareinnkjøp og manglende eller feil på registreringer av b- varer, er andre problemområder. Rapporten viser også at det er liten lojalitet mot avtaler og fullmakter.

Tiltak

I rapporten heter det at matriellplanlegging må forbedres. Det må også påses at det er kontroll med at lover, forskrifter og rutiner etterleves. Videre må etatens innkjøpsportalside brukes for å oppnå best mulige kjøp. Gruppen mener også at kjøpsavviklingen må gjennom-

føres på en kostnadseffektiv måte, lagervirksomheten må effektiviseres og synliggjøre og innkjøpene må være miljøeffektive.

Vegdirektøren bestemte for en tid siden at disse tiltakene skal gjennomføres og at fremdriften følges opp. På bakgrunn av dette nedsatte ledergruppen ved vegkontoret i Finnmark en prosjektgruppe.

Prosjektgruppen skal arbeide for at tiltakene fra den sentrale gruppen følges opp og gjennomføres.

Ny fullmaktsstruktur

Av de tiltakene prosjektgruppen skal se på er bl.a. fullmaktsstrukturen.

Det er allerede nå klart at det blir en reduksjon av antall personer med bestillingsfullmakt. Vi har i dag få personer med god nok kompetanse på innkjøps- og lagerarbeid. De som etter hvert får delegert bestillingsfullmakt vil derfor måtte gjennomgå et opplæringsprogram. Dette for at kravet til riktig kompetanse skal ivaretaes.

REFLEXEN

Bladet til Statens vegvesen Finnmark

Nr 2 - 1997

Skjerpet kontroll av innleide bedrifter

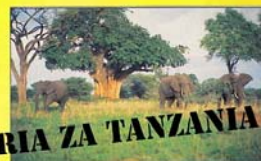
Ny veg- og trafikkstasjon

Kompetansebevis

Kulturminneåret



Statens vegvesen
Finnmark



HABARIA ZA TANZANIA



Fatima-forliket

Som de fleste har registrert, så inngikk Veidekke ASA og Statens vegvesen Finnmark, forlik i Fatima-tvisten. 10. juni var rettsakken berammet i Hammerfest byrett i søksmålet som Veidekke hadde reist.

Uenigheten besto i hovedtrekk i at Veidekke hevdet at det totale arbeid på Nordkapptunnelen etter hvert hadde antatt en dimensjon som hverken byggherre eller entreprenør hadde mulighet for å skue omfanget av da kontrakten ble tegnet. Fra starten av la Veidekke opp til et arbeid i henhold til kontraktens definerte mengder. Rigg, utrustning, leveranser, transportapparat osv ble dimensjonert etter dette, og det ble for speid.

Så begynte fjellet å oppføre seg annerledes enn antatt. Mens anbudet anga 120 m utstøping på stoff, vil trolig resultatet når tunnelen er ferdig, ligge på ca. 3 400 meter. Dermed er Veidekkes betongleverandør blitt den største betongprodusent nord for Dovre for en periode. Selv om tung sikring ikke var forutsatt i det omfang man fikk, var det ingen mengde-begrensning i anbudet. Byggherren mente derfor at de enhetspriser som var oppgitt i anbudet var gjeldende, selv med betydelige mengdeøkninger.

I korthet besto uenigheten i om Veidekke hadde fått et arbeid av et helt annet omfang enn det anbudsdokumentene hadde gitt firmaet grunn til å tro da prisene ble gitt. Og dersom det var et helt annet arbeid, krevde Veidekke enten å få endret sine enhetspriser eller å få dekket sine merkostnader.

Våren 1996 ble det gjort et første forsøk på å forhandle fram en enighet mellom partene. I sluttrunden lå drøftingene på vegdirektør/konserndirektørnivå. Partene sto da såvidt langt fra hverandre at en løsning lå nokså fjern.

Så gikk det nærmere ett år. Arbeidet på Nordkapptunnelen gikk sin gang, riktignok sent på Veidnesstiffen hvor utstøpingen ble et permanent fenomen. I januar 1997 nådde man dårlig fjell også fra fastlandssiden. Dermed visste man noe sikrere hva man hadde å forholde seg til både med hensyn til tid og kostnader.

Statens vegvesen Finnmark tok i mars formelt kontakt med Veidekke og ba om nye forhandlinger. Det ble avtalt at man ville gi hverandre en måned til å komme til enighet, dvs fram til 1. mai. Hadde man ingen løsning da, måtte begge parter konsentrere seg om rettsforberedelse. Innholdet i forhandlingene er partene enige om ikke å gå ut med. Det ble mange møter, og intens jobbing på begge sider. Når det er snakk om så store beløp som man disponerer på samfunnets vegne, skal man være rimelig trygg på at man handler riktig før underskriftene forsegler det hele.

Som i lønnsoppgjørene ble det «møling på overtids». Men partene følte at man etter hvert var så nær en løsning at de ytterste anstrengelser var verdt det, i håp om enighet. 12. mai kunne vegsjefen sette navnetrekkt sitt på en av de største forlikssavtaler som etaten noensinne har inngått i en tvistesak. De nakne tall viser at Veidekke får utbetalt 67 mill.kr + 12 mill.kr i bonus dersom de leverer tunnelen «nøkkelferdig» 1. juni 1999.

For Statens vegvesen Finnmark var det veldig viktig å rydde all uenighet av bordet i forbindelse med forliket, slik at man fra 1. mai startet med blanke ark. Derfor ble det også tatt med i pakken løsning på krav fra Veidekke utenom rettsvitsen, samt avtaler om tilleggsarbeider som ikke lå i anbudet. Som et kuriøst «ekstranummer» ble det også bakt inn enighet i en annen tvist som Veidekke hadde med vegetaten, nemlig på Rv 160 i Akershus. Dermed hadde vegvesenet gjort en ordentlig vårrengjøring i forholdet til Veidekke.

Det kunne vært mye å si om selve forhandlingsprosessen. Pendelen svingte mellom mistro og optimisme. Imidlertid var klimaet mellom partene hele tiden preget av saklighet og løsningsvilje. I ettertid er man selvsagt fornøyd med at man fant en løsning. Men fasten får man aldri så lenge domstolene ble unngått. Likevel sitter vegvesenets forhandlere igjen med et god magefølelse.

Man har tro på det man kom fram til. I alle fall har man nå et langt tryggere utgangspunkt å arbeide videre ut fra. Nå vet vi når Fatima står ferdig, og vi vet hva prosjektet koster. Det er en betryggelse. Hvis da ikke Magerstysundet begynner å lekke i bunnen. Men det blir i så fall en annen historie.

På tampen er det fristende å kommentere et annet fenomen. Mens avisopplagene var sultstige og prangende så lenge Fatima hadde problemer, er det knapt nok verdt en penslener når en gladnyhet for prosjektet ser dagens lys.

Utbyggingssjef Øistein Åsmul

Reflexen

Bedriftsblad for Statens vegvesen Finnmark

Redaktør:

Ken I. Friskilø

Redaksjon:

Trine Ståle

Redaksjonsråd:

Leder: Magne Skjilnes

Øystein Pettersen

Tove Gabrielsen

Frank K. Jensen

Lars Chr. Stav

Helen Moe

Bidragstivere i dette nummer:

Øistein Åsmul

Rita Seipjervi

Magne Skjilnes

Cathrine Paulsen

John H. Jakobsen

Ole-Martin Rasmussen

Inge Fred Dervo

Åsle Persen

Gudmund Nilsen

Utgift av

Statens vegvesen Finnmark

Båstadsveien 18

9800 VADSØ

Telefon 78 95 01 08

Telefax: 78 95 33 52

Grafisk produksjon:

Trykforum Finnmark AS

Oppslag 1700

Forsidebilder: Gudmund Nilsen, Ole-

Martin Rasmussen og Inge Fred Dervo.

I dette nummer:

Innkjøps- og lager-

virksomheten gjennomgås

Leder: Fatima-forliket

Hva er vel Finnmark

uten en skikkelig vinter

Kompetansebevis for utrykningsførere

Gammel steinkruiser restaureres

Bemannings- og kompetanseutvikling

Trafikkikker på julegavene

HABARIA ZA TANZANIA

Nyhet fra Tanzania

Førenklet administrasjon av

vegvesenets matriell

Ny veg- og trafikkstasjon til Laksefjell

HMS

Trening og kost hold

Skjerpet kontroll av innleide bedrifter

Svak økonomi i sykefakvaren

Nytt om zonen

Skidag i Jakobselvdalen

20

Bladets innhold står for artikkelforfatterens

regning og uttrykker ikke nødvendig-

vis det offisielle synet til Statens vegve-

sen

Redaksjonen avsluttet: 6. juni

Stofffrist neste nr: 8. september

Selv om det nå er sommer i Finnmark er det langt fra alle som har glemt den harde vinteren vi var gjennom i år. John H. Jakobsen ved Hammerfest trafikkstasjon gjorde seg i mai en del refleksjoner om nettopp dette temaet. Under følger en artikkel vi mottok fra han. Når vi snakker om John kan vi nevne at han nå pakker sekken og drar sørover for å prøve en jobb i Arbeidstilsynet. Foreløpig har han ett års permisjon fra stillingen i Hammerfest. Reflexen ønsker han lykke til i den nye jobben.



Et vinterbilde om de enorme snømengdene som falt over Hammerfest denne vinteren. Her ser dere John sitt eget hus delvis dekket av snø.

Hva er vel Finnmark uten en skikkelig vinter

Det sies at den man elsker den tukter man! Ja, vi må være høyt elsket av han som stiller med den hvite massen. For å si som Steinar Nilsen på Sjøholmen brøytestasjon sa: "dette er det verste året jeg har opplevd i de noen-og-tretti-år jeg har vært i vegvesnet".

Tekst og foto: John H. Jakobsen

Sjelden har man vel opplevd så mange stengte og kolonnekjørte veier som denne vinteren. For mange har den daglige rutinen vært at man har stått opp om morgenen, gått ut i måket snø, så på jobb og deretter hjem til middag og snømåkingen.

Man kan derfor si at man er mettet på snø. Skulle man tenke på å dra noe sted, ja så var det å ringe vegmeldingen på Skaidi for å få de siste oppdateringene på veg- og førerhold. Nå var det bare det

at man var nr. 44 i kø, så det tok sin tid for å komme fram.

Ja, tenk på de som arbeider der under de verste periodene! De må ha et forferdelig stress, og dette har man tenkt å legge ned! Ja, her kan en spørre om hvem som tenker? Nei, her er det noen som må sette tingene i rett perspektiv slik at vegmeldingen på Skaidi bygges opp og gjøres permanent for evig og alltid! Det kunne vært svært så interessant å vite hvor mange henvendelser som har vært til vegmeldingen, for ikke å snakke om alle dem som ventet i kø og tilslutt gav opp.

Selv om man bare skulle kjøre en tur til byen, så var det som å kjøre i tunnel. Turen fra Rypefjord til flyplassen på 8 kilometer tok bortimot 2 timer når det blåste og snødde som verst i Klinkastupet. Det har hendt flere ganger at førerprøver har

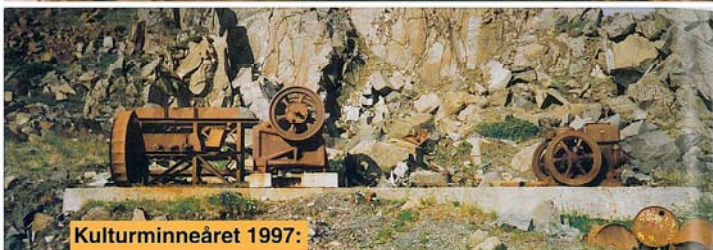
måttet avbryte fordi forholdene ble slik at det ikke var mulig å avvike prøvene, både på en forsvarlig måte og etter kriteriene.

Så var det dette med rasfaren. Flere ganger i vinter har man måttet evakuere folk på grunn av små ras eller overhengende rasfaren her i Hammerfest. Men det er jo fint å få bo på hotell i noen netter også?

Videre har vi jo flagen ved "Stalloon" i Kvalsund, men der vil det jo ta noen tid før tunellen kommer. Hvilket folkferd er det som er så "karval" i hode at de slår seg ned her og i tillegg trives med det? Jo, det er de som kalles for "de evige optimister", og det må man være for å bo her i Finnmark.

Dette var noen betraktninger fra kjøkkenvinduet, hvor snøen nå i mai ligger midt på vinduet, altså knappe 3 meter over bakken!

Endå i mai var det meterhøye brøyteskavler i Forsøvevegen på Prærien i Hammerfest.



Kulturminneåret 1997:

Steinkuseren "Dravn" type 400R fra 1946 markerte overgangen til en ny tid for vegvesnet i Finnmark.

Gammel steinknuser restaureres

Like etter krigen kom en Dravn steinknuser til Finnmark. Knuseren står som et symbol på innledningen til en ny tid for vegvesnet her i fylket. Gamle metoder med betydelig bruk av manuell arbeidskraft ble erstattet med maskinell innsats og det ble stilt nye krav til planlegging og kvalitet. Steinkuseren skal nå restaureres og tas vare på for framtiden.

Tekst: Ken I. Friskiløe
Foto: Inge Fred Dervo

Knuseren har en "Trygg"-motor med 400 omdreining i minuttet.



Restaureringen av knuseren er et bidrag fra vegvesnet i Finnmark til kulturminneåret. Den gamle Dravnknuseren skal være ferdig restaurert i løpet av året.

Knuseren har vært brukt ved flere massekak i Finnmark, men har de siste 20-30 år stått uavbrutt utenfor Honningsvåg. Den har på en merkelig måte overlevd skrappehåndteres destruktive krefter. I dag står den lagret i Skippagurra hvor restaureringsarbeidet skal foregå.

Musael samling

Etter at restaureringsarbeidet er fullført vil steinkuseren bli plassert på Langvassveid i Sør-Varanger. Her er vegvesnet i ferd med å bygge opp en musael samling.

Et av temaene for samlingen er "Maskinutvikling" og knuseren vil få sin naturlige plass her. Før vi kommer så langt må det

imidlertid legges ned et betydelig arbeid for å få steinkuseren til å fungere igjen, sier museumsansvarlig Magne Skjånes.

På landsbasis vil vegvesnet i løpet av året gjennomføre en rekke kulturminnetilak. Vegvesnet Geir Johnsen mener det ikke er tvil om at disse tiltakene vil utvide bredden og mangfoldet i etaten.

Komagelv bru bevares

Komagelv bru i Vardø kommune skal bevares for kommende slekter. Det har vegsjefen bestemt. Brua som sto ferdig i 1947 er blant de eldste i fylket. Den ligger oppstrøms for den "nye" bru som ble oppført i 1987.

Vi bygger ikke slike bruer i dag og bruypen representerer en viktig bruhistorisk periode for vegvesnet, sier museumsansvarlig Magne Skjånes. Han påpeker forøvrig at det vil være i tråd med intensjonene i vegloven at vi tar vare på Komagelv bru.

Brua brukes i dag av sportsfiskere og avlaster dermed "nybrua" for gangtrafikk. Skjånes ser det som naturlig at det ved bruset plasseres en informasjonstavle med brubygging og bruutvikling som tema.

Vi bør kanskje ha som siktemål å ta vare på to eller tre slike gamle bruer i fylket. Han trekker spesielt frem gamle Repparfjord bru som et interessant bevaringsobjekt.



Farlig situasjon som kan oppstå under utrykningskjøring.

Kompetansebevis for utrykningsførere

Utrykningskjøring er krevende. Det kreves høy oppmerksomhet og rask reaksjonsevne av føreren. Utrykningsføreren må forutse trafikkbildet, bedømme farlige situasjoner som kan oppstå og foreta valg i langt større grad enn vanlige bilførere. For å styrke kompetansen hos utrykningsførere vil det bli stilt krav om at førerne må ha kompetansebevis.

Tekst: Ole-Martin Rasmussen
Foto: Ole-Martin Rasmussen og Cathrine Paulsen

Et eget kompetansebevis for utrykning vil vise at føreren er godkjent i henhold til forskriften. I dag kreves det at føreren av utrykningskjøretøy



Utrykningsføreren (t.v.) klar for en lekse i utrykningskjøring.



Det første kurset for sensorer ble avholdt i Stavang fra 3-14. mars. Kurset ble gjennomført over 80 timer med 9 deltagere, 3 instruktører og 3 utrykningsbiler.

må tilfredstille de medisinske krav for førerkort i klasse D, han må være mellom 20 og 70 år, og ha førerkort for den aktuelle motorvogngruppen.

Justisdepartementet og Samferdselsdepartementet har bestemt at

Statens vegvesen skal være godkjenningmyndighet når forskriften trer i kraft.

Eksamen

Forskriften "Kompetansebevis for utrykningsførere" innebærer at alle som skal kjøre utrykning må gjennomføre forskriften skal Statens vegvesen utdanne 20 sensorer som skal ha som oppgave å godkjenne førere. En godkjennelse som utryknings-sensor betinger at kandidatene må gjennomføre et sensorkurs. Her kreves det bestått eksamen i utrykningskjøring og bestått eksamen for sensurer av utrykningsførere.

At sensorene må gjennomgå et kurs med to eksamener er nytt i forhold til tidligere da det ikke ble gjennomført noen eksaminering av sensorer. Kvalitetskontroll av sensorkorpset er positivt og det er et ønske om dette etter hvert utvides til også å gjelde de andre førerkortklassene.

På landsbasis kjøres det omlag 3,5 millioner km under utrykning hvert år.

REFLEXEN - NR 2 - 1997

5



Asle Persen

Trafikkavdelingen: Bemannings- og kompetanseutvikling

Nye utfordringer og endrede arbeidsoppgaver setter nye krav til den enkelte medarbeider. Dette er noe av bakgrunnen til at trafikkavdelingen nå ønsker å se nærmere på både bemanningen og den samlede kompetansen i forhold til organisasjonsplanen.

Rett person på rett plass er ofte brukt som slagord, og en parallell til dette kan være rett kompetanse på rett plass til rett tid. Det mener Asle Persen, som av trafikksjefen er oppnevnt til å lede arbeidsgruppen som skal se nærmere på dagens situasjon og fremtidens utfordringer innen bemanning og kompetanse.

Pålagt innspill

Alle ansvarsområder på trafikk er pålagt å komme med innspill til gruppa som 1. september skal legge fram sin rapport.

Gruppa har til nå hatt to samlinger og er i rute med arbeidet. Både dagens bemanning og kompetanse, tilpassing til

fremtidige utfordringer og problemstillinger omkring plassering og bruk av spesialkompetanse er drøftet. Grunnlagsdataene for gruppas anbefaling, som vil bli tema på neste møte, er dermed gjennomgått og vil bli bearbeidet i tiden fremover. Gruppa har i sine diskusjoner også sett andre kompetansebehov enn de rent faglige. Herunder nevnes sosial-, metode-, etats-, og læringskompetanse som sammen med fagkompetansen utgjør etatens handlingskompetanse.

Gruppas foreløpige konklusjoner i så måte er at en i fremtiden må være mer våken for andre kompetansebehov i tillegg til de faglige.

Samarbeid viktig

Før arbeidsgruppa startet sitt arbeid ble det holdt et informasjonsmøte med berørte fagforeninger, hvor det blant annet ble orientert om mandat og fremdrift. Fagforeningene var positive til det arbeidet som er satt i gang, og påpekte at dette er noe de tidligere har etterlyst. Trafikkavdelingen ser det som svært viktig med et nært samarbeid både med fagforeningene og den enkelte ansatte i dette arbeidet.

Arbeidsgruppa ser i så måte gjerne at den blir kontaktet enten for avklarende spørsmål og svar eller innspill til det arbeidet den holder på med, sier Asle Persen.

Arbeidsgruppen skal se på

- dagens bemanning og kompetanse
- bemannings- og kompetansebehov knyttet til utfordringene i perioden 1998-2001
- spesialkompetanse, hva er det, hvor skal den være plassert og hvordan skal den brukes
- forslag til bemannings- og kompetanseplan som bør gjennomføres i løpet av perioden, og som kan bidra til at trafikkavdelingen på en bedre måte kan løse de utfordringene den står overfor

Arbeidsgruppa er sammensatt av representanter fra alle ansvarsområdene på trafikk og dekker tilnærmet alle fagområdene/funksjoner på avdelingen:

- Leder: Asle Persen, seksjonsleder, vegseksjonen
- Sekretær: Tove M. Akerhei, f. sekretær, trafikksjefens stab
- Trond Skorstad, adv.ing., ATP seksjonen
- Tonje Moen, trafikkpedagog, TS seksjonen
- Stein E. Haugland, inspektør, Alta trafikkstasjon
- Ragnar Antonsen, distriktsleder, Lakselv trafikkstasjon
- Tove J. Anthi, konsulent, Vadsø trafikkstasjon

Under Tonje Moens permisjon har Erik Nerli vært hennes vikar i gruppa.

Vegvesenets kvinner på kurs

Statens vegvesen vil i oktober arrangere et motiveringskurs for kvinner. Målet med kurset er at kvinnene i større grad skal være med på å påvirke etatens utvikling fremover, og i større grad benytte ressursene på andre områder enn i dag.

Tekst: Rita Seipajärvi

Målgruppen er kvinner som ønsker å motivere seg til nye faglige og personlige utfordringer innen nåværende og fremtidige arbeidsoppgaver.

Kurset vil bli avviklet i Vadsø over to til tre dager. Det er likestillingsutvalget som er ansvarlig for kurset som har plass til ca. 20 deltagere. Motivasjon, kommunikasjon og samarbeid er noen av emnene kursdeltakerne vil bli undervist i. Videre vil deltakerne lære om "endring og endringskompetanse", "kvinner en ressurs i organisasjonen" samt "presentasjon og framføring".

Det endelige kursprogrammet vil sammen med kursbrevet sendes ut senere. Likestillingsutvalget oppfordrer kvinnene i etaten om å motivere seg og sette av tid til kurset allerede nå.

Trafikksikkerhet på dagsorden

Den nåværende trafikksikkerhetsplanen er inne i sitt siste år, og arbeidet med en ny plan for perioden 1998-2001 er igang. I forbindelse med dette arbeidet ble det 6. og 7. mai arrangert en søke- og idekonferanse i Laksef. Sentrale aktører innen trafikksikkerhetsarbeidet i Finnmark samt direktøren i Trygg Trafikk, Leif Agnar Ellefseth, deltok på konferansen.

Tekst: Ken I. Friskiløe

Det er nedsatt en arbeidsgruppe med representanter fra Statens vegvesen, politi, utbyggings- og samferdselsstyret, Trygg Trafikk og Alta kommune. Trafikksikkerhetsseksjonen ved vegkontoret er sekretariat for arbeidsgruppen. Arbeidsgruppen vil ha en sentral rolle i arbeidet med planen.

Lite kjent

Under konferansen ble en evalueringsrapport av gjeldende plan lagt fram. Rapporten viser at planen er lite kjent blant aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet i Finnmark.

En spørreundersøkelse gjort i forbindelse med evalueringen viste at bare en av ti kjente til planen. Best



kjent var planen hos Trygg Trafikk og Statens vegvesen. Kjøreskolene, bilorganisasjonene, politi- og lensmannstjenesten kjenner i følge evalueringsrapporten lite til planen.

Den gjeldende planen er god. Det er imidlertid et problem at den er så lite kjent blant sentrale aktører

i trafikksikkerhetsarbeidet her i fylket. Det sier avdelingsingeniør Astrid Eide ved vegkontoret. Hun mener det derfor er viktig at den nye planen gjøres kjent hos de som arbeider med trafikksikkerhet i Finnmark.

Fotominne



I forrige nr av Reflexen ba vi de som måtte sitte med opplysninger om bildet vi presenterte i "Fotominne" kontakte oss. To av våre lesere, Arne Inge Torvik i Molde og Ole Chr. Torpp i Oslo, gjorde nettopp det og vi kan derfor berette dette.

Arne Inge Torvik skriver og forteller at bildet er tatt sensommeren 1946. Han skriver videre at nr 2 fra høyre på bildet er overingeniør Reidar Ingebrigtsen. Ingebrigtsen var sjef for vegdirektoratets brukstorp fra 1944 til 1954.

Nummer 3 fra høyre er Arne Inge Torvik. Han var på dette tidspunkt avdelingsingeniør og var utlånt fra vegvesenet i Møre og Romsdal for krigsskadetbedringer i Finnmark. Torvik ble senere vegsjef i Møre og Romsdal.

Nr 4 fra høyre er Kristian H. Oppegaard, som i 1945 var avdelingsingeniør i Møre og Romsdal vegvesen. Oppegaard var konstituert som sjef for vegvesenet i Finnmark (overingeniør I) fra høsten 1945 til utgangen av 1946. Fra 1948 ble han vegsjef i Møre og Romsdal. Han ble etterfulgt av Arne Inge Torvik.

Torvik forteller også at vi kan se overingeniør Olav A. B. Torp (brukte senere skriverformen Torpp) som nr 6 fra høyre på bildet. Han var avdelingsingeniør ved Vegdirektoratets brukstorp og tok til som overingeniør i Finnmark sommeren 1946. Torpp ble senere vegsjef i Hordaland og teknisk direktør i Vegdirektoratet. Akkurat disse opplysningene bekreftes i et brev vi har fått fra Ole Chr. Torpp i Oslo. Han er sønn av Olav A. B. Torpp og arbeider i Statens vegvesen Oslo.

Også til dette nummeret har Reflexen mottatt et leserbrev fra en av Statens vegvesen Finnmarks tidligere arbeidstakere. Vi tar også denne gangen turen til Afrika, flytter over grensen fra Zambia og havner i Tanzania hvor Gudmund Nilsen holder til. Redaksjonen bemerker at leserbrevet er redigert ned.

Fakta om Tanzania

■ Tanzania er en republikk i sørvest Afrika. Landet har ca. 24 millioner innbyggere og et areal på 945 037 km².

■ Landet består av en smal kystlette og et vidstrakt, savannedeckt platå i 200-1000 meters høyde. Platået er omgitt av fjellområder med Afrikas høyeste fjell, Kilimanjaro (5895 m), i nord. Utenfor kysten ligger flere øyer, i første rekke Zanzibar.

■ Klimatet er tropisk med lite nedbør i det sentrale høylandet og større nedbørsmengder ved kysten.

■ Jordbruket dominerer landets økonomi. De viktigste jordbruksproduktene for eksport er kaffe, bomull, akajounøtter, te og sisal. Til eget behov dyrkes det først og fremst mais, manniok og bananer. Industrien er svært utviklet.

■ Kystområdene var dominert av arabere fra 700-tallet til 1800-tallet. I 1891 ble landet tysk koloni. Etter 1. verdenskrig ble området britisk mandatområde. Øya Zanzibar ble britisk protektorat i 1890. Landet ble selvstendig i 1961 under navnet Tanganyika. Zanzibar sluttet seg til i 1964, og unionen fikk navnet Tanzania.

Kilde: Caplex, Capplexens etterskikkelsen



HABARI ZA TANZANIA

Nyheter fra Tanzania

Til tross for et tørt klima er det heldigvis mange andre forhold som gjør det interessant og verdifullt å jobbe og bo i en fremmed kultur. Menneskene, andre tenkemåter, omgivelser, opplevelser og utfordringer bidrar til refleksjoner som i neste omgang virker inn på oss som mennesker.



Gudmund Nilsen

Tekst og foto: Gudmund Nilsen

Hva har skjedd siden jeg pakket snippeska i Vadso for tre år siden og fram til i dag? Noen NVVP'ere registrerte kanskje med fortvilelse at jeg oppholdt meg halvannet år i Oslo hvor jeg var medansvarlig for Vegdirektoratets omfangsrige retningslinjer for vegkontorenes arbeid med Norsk veg- og vegtrafikkplan. For min egen del var dette imidlertid en svært arbeidskrevende, spennende og interessant periode som jeg lærte mye av.

På jobb for NORAD

I Oslo ble jeg spurt om jeg var interessert i en jobb for NORAD i Tanzania. Så fulgte ett par måneder med en rekke kurs, og i slutten av november 1995 var jeg på plass i Dar es Salaam.

Jobben er en to-årig kontrakt som rådgiver i Roads Department. Enheten tilsvare Vegdirektoratet i Norge. Så langt har jeg bistått med planlegging og rapportering for de prosjekter som mottar støtte fra NORAD. Jeg har også utarbeidet et programdokument som grunnlag for en ny fire-årig avtale som sann-

synligvis vil bli undertegnet av begge parter i løpet av sommeren. Det meningen jeg skal frigjøres fra disse oppgavene for å kunne bistå med videreutvikling av et styringssystem for vegvedlikehold eller andre oppgaver relatert til den overordnede styringen. Det er ennå ikke tatt stilling til om min kontrakt skal forlenges med ett år fram til november 1998.

Vegsektoren i Tanzania

Til forskjell fra Norge er Roads Department en avdeling i Ministry of Works. Dette betyr at avdelingen er underlagt sterkt politisk styring. Landet er delt inn i 21 regioner (fylker) med hvert sitt vegkontor. Vegkontorene har ansvar for vegvedlikehold eller andre oppgaver relatert til den overordnede styringen. Det er ennå ikke tatt stilling til om min kontrakt skal forlenges med ett år fram til november 1998.

Til tross for et tørt klima er det heldigvis mange andre forhold som gjør det interessant og verdifullt å jobbe og bo i en fremmed kultur. Menneskene, andre tenkemåter, omgivelser, opplevelser og utfordringer bidrar til refleksjoner som i neste omgang virker inn på oss som mennesker.



Et vognstog har av en eller annen årsak havnet utenfor veien og venter på hjelp for å komme seg opp. Skjer ikke dette før mørket kommer kan den være en fare for den øvrige trafikken.

ing/rehabilitering, vedlikehold og bruer. Sist men ikke minst, må det også nevnes at vegbygging og planlegging i hovedsak settes ut til entreprenører og konsulenter, noe som er et resultat av press fra Verdensbanken.

Jeg skulle gjerne ha fortalt mer om hvordan vegvesenet i Tanzania fungerer. Jeg har imidlertid nettopp lest Per B. Johnsen's utmerkede beretning fra Zambia i Reflexen. Hans beskrivelse av vegvesenet der er stort sett representativt for Tanzania.

Vegnettet i Tanzania

Det totale vegnettet utgjør omlag 85.000 km. Av dette er 28.000 km riks- og fylkesveger, hvorav 4.000 km har fast dekke. 24.000 km har grusdekk eller er klassifisert som jorderveg. Det øvrige vegnettet består av tilførselsveger, kommunale veier og uklassifiserte veier. Trafikktettheten ligger mellom 200-500 biler i døgnet på veier med fast dekke. Vegstandarden er generelt meget dårlig. Det er ganske betegnende at også her nede bruker man uttrykket «hellersveger» ettersom mange veier ikke er framkommelig i regntiden. Jeg har opplevd å bruke

ti timer på å kjøre 300 km på en av de viktigste riksvegforsinkelene. Selv inne i de fleste boligområdene i Dar es Salaam hender det at man får vann over panseret på firehjulstrekkene i regntiden.

Ansatte i trafikktilsynet bør ha et avslappet forhold til jobben sin dersom de skal besøke Tanzania. På biltur rundt i landet er trafikkkulkyler og havarete biler et daglig syn. Trafikkbildet preges av skjev aksling, nedslitte støtdempere og bremses, overlast, passasjerer på busskott og lasteplan. Kjørekulturen er tilsynelatende basert på filosofien om at det er skjevebestemt når man skal forlate denne verden. Å kjøre på kveldene er uansvarlig fordi mørklagte havarete biler står i kjørbanen. Antall drepte pr. 100.000 biler utgjør omlag 600 mennesker pr. år. Det tilsvarende tallet i Norge er omlag 30. Blir man utsatt for en ulykke kan man regne med å bli rundstjelt og i verste fall det er fare for eget liv dersom noen har kommet til skade.

Norsk og internasjonal bistand

NORAD har bistått vegsektoren i Tanzania siden begynnelsen av 70-

tallet. Helt fram til 1992 gikk støtten i hovedsak til rehabilitering og vedlikehold av vegnettet i regionene Tanga og Mbeya. I tillegg finansierer NORAD eksperthjelp til disse regionene. På det meste var det 15 eksperter samtidig, og mange av disse var rekruttert fra det norske vegvesen. Støtten til Tanga og Mbeya ble fast ut i 1995. Regionene framstår i dag blant de fremste når det gjelder vegstandard og administrasjon. I 1993 ble det etablert et institusjonelt samarbeid mellom det norske vegvesen og Ministry of Works. Samarbeidet har også omfattet ledelses- og organisasjonsutvikling. Samarbeidet involverer omlag 15 rådgivere fra Vegdirektoratet og vegkontorene. Rådgiverne gjennomfører korttidsoppgaver. Ministry of Works er svært fornøyd med denne formen for rådgivning.

Den største innsatsen er rettet inn mot opprustning av hovedvegnettet hvor det over ti år skal sprøytes inn omlag 10 milliarder norske kroner. I

ministeriet og på vegkontorene er det dessuten flere utenlandske eksperter som bistår med institusjonsoppbygging. I den forbindelse kan jeg nevne at jeg har hatt gleden av å bli kjent med Eduard Irgens, sønn av den samme Irgens som jobbet i vegvesenet i Finnmark på femtallet. Eduard avsluttet sin kontrakt i ministeriet i fjor og returnerte til Norge etter å ha jobbet i Afrika og for Verdensbanken i nærmere tre år.

Vegforvaltningen sliter med mange problemer. Jeg skal ikke gå inn på disse, men heller nevne noen mulige årsaker. Mangel på kapital er selvsagt den viktigste årsaken, men nok kapital løser ikke alle problemer. En annen årsak kan være at ingeniørene har svært begrenset erfaring innenfor sitt fagområde, noe som kan skyldes utstrakt bruk av eksperter, entreprenører og konsulenter. Dette er beklagelig ettersom det finnes svært mange innenfor vegforvaltningen med høy utdanning fra både Tanzania og fra utlandet. En tredje forklaring kan være en lederkultur med svært lite delegering, noe som er typisk innenfor all offentlig forvaltning i Tanzania.

Noen tanker om bistand

De fleste bistandsarbeidere er nok opptatt av å gjøre en best mulig jobb, men til tross for dette er det mange bistandsprosjekter som har vært mislykket. Forklaringene kan finnes hos bistandsarbeiderens manglende omstillingsvne til andre omgangs-, samarbeids- og kommunikasjonsformer. Manglende innvolvering av lokalbefolkningen og liten forståelse for at løsninger som passer hjemme ikke nødvendigvis passer her, kan være en annen forklaring. Det kan også være at bistandsorganisasjonen har initiert et prosjekt motivert ut fra det givende landet tror mottakerne har behov for, i stedet for å vektlegge mottakerlandets egne prioriteter.

Mottakerlandene har selvfølgelig et medansvar ettersom de har latt for å akseptere de prosjekter som givnerlandene ønsker å støtte med tilhørende betingelser. Man får av og til inntrykk av at det er viktigere å få mest mulig penger inn i landet og

mindre viktig om pengene brukes i samsvar med mottakerlandets egne prioriteter. Når det er sagt må det sies at Norge er ett av de få landene som har innført prinsippet om mottakeransvar. Dette innebærer at all bistand skal gås med utgangspunkt i mottakerlandets egne prioriteter og at mottakerlandet selv skal ta ansvar for gjennomføring av prosjektene. Dette er vel og bra, men det vil nok ta tid før begge parter klarer å få dette til i praksis.

Det er et tankesett at selv om Tanzania er rik på ressurser og potensielle turistmiljø, så har man ikke klart å utnytte dette skikkelig. Man kan spørre seg om gapekne fra vesten er medvirkende årsak til at landet ikke har vært tvunget til å utnytte sine ressurser. Utten disse bidragene hadde kanskje Tanzania langt tidligere vært tvunget til å skaffe seg inntekter og redusert bruken av verdifull kapital til kostbar import. De importerte varene kunne ofte vært produsert til en lavere kostnad innenfor landets grenser. Den nye regjeringen har imidlertid vist at de ønsker å redusere avhengigheten til givnerlandene og Verdensbanken.

En vanskelig hverdag

Personlig tror jeg at det lave lønnsnivået forklarer mye av de problemene man sliter med, ikke bare i vegforvaltningen, men generelt. Hvilken innsats ville du gjøre dersom du hadde en norsk månedslønn på omlag 5.000 kroner? En sivilingeniør i Tanzania tjener omlag 450 kroner i måneden. For å kunne livberge seg selv, kone og to barn trenger man omlag 1.200 kroner. De fleste skaffer seg ekstra inntekter ved å drive en pub, butikk, dyrke grønnsaker eller ved å utføre konsulentoppgaver. Det sier seg selv at det blir vanskelig å motivere seg til full innsats i arbeidslivet.

Det blir ikke bedre når arbeidsledige og offentlig ansatte ser at lønnsnivået i det private er langt høyere. Det er ikke uvanlig at det blir vanskelig å motivere seg til høyere utdannelse tjenester ganger enn en ingeniør i det offentlige, og en direktør tjener kanskje tre ganger mer enn en avis her om dagen var det et medlem av par-

lamentet som klaget over hvor vanskelig det var å leve av lønnen sin. De tjener 5.000 kroner i måneden, men det er nesten ingenting igjen når det månedlige lånet for firehjulstrekkere er trukket fra.

Korrupsjon

Det dærlige lønnsnivået er en av årsakene til den utbredte korrupsjonen i landet. Det er rett og slett en dyd av nødvendighet, noe som kanskje forklarer at myndighetene tilsynelatende ikke gjør noen seriøse forsøk på å komme den til livs. I tillegg er både politikere, politi og rettsapparat korrumpert. Dette kom fram i en rapport utarbeidet av en kommisjon som var oppnevnt av presidenten. Det er ikke alltid egeninteresse som ligger bak. Mange kan bli presset inn i korrupsjon av sin egen stormfamilie. Det er en lang tradisjon i Tanzania at de som tjener godt, eller sitter i en høyere stilling, har ansvar for å forsørge også fjern slektninger. Det er en ærress å ta dette ansvaret på alvor. Dermed er ikke veien langt til å utnytte de mulighetene som finnes når man sitter i en stilling med noe makt og myndighet.

Helsevesenet er basert på store egendeler fra pasientene. Å oppskøtte en lege koster to dagers lønn. Er man uheldig å bli kraftig angrepet av malaria, så koster det omlag en halv månedslønn for injeksjoner og ett døgn på sykehus. I samme åndedrag må det nevnes at man også må betale egenandel for å gå mere enn sjå på skole. Dette har ført til en gradvis reduksjon av utdanningsnivået i landet. Det representerer derfor en alvorlig trussel for landets velstandsutvikling og muligheten til å kunne redusere avhengigheten til de vestlige bistandslandene.

Til tross for en vanskelig hverdag er tanzanianerne preget av vennlighet, optimisme og godt humør.

Blant ville dyr i Afrika

Nå er det vel noen som vil vite hva jeg gjør på fritiden. Jeg har rest endel rundt i landet, besøkt Per B. Johnsen og familien i Zambia. I påsken var jeg i Zimbabwe hvor jeg «raftet» på Zambesi nedenfor Victoriafallet. Tanzania er et vak-



Blant dyrene i Afrika, Tanzania byr på mange flotte naturopplevelser som her da jeg på en av mine mange turer møtte på en liten elefantflokk.

kert land med mange flotte nasjonalparker med et rikt dyreliv. Jeg har sett det meste, men har fortsatt til gode å se en leopard. Det er en fantastisk opplevelse å overnatte i telt og ha vissheten om at «dyrene i Afrika» står og ser på deg skjult i mørket bak trærne. Ofte har jeg, etter å ha lagt meg, hørt dyrene tusle rundt teltene.

Det var imidlertid ikke like morsomt da jeg ble stukket av en skorpion. Dessverre var jeg lite opplyst om skorpioner. Jeg så livet passere i revy ettersom jeg trodde alle skorpioner var dødelige. En kamerat forsøkte å fortelle meg at den som stakk var mørkebrun og at kun de lysebrune var dødelige. Han tok feil.

Det viser seg at ingen skorpioner i Tanzania er dødelige, men de kan forårsake sterke smerter en dag eller to. En gang da jeg svømte sammen med noen delfiner ble det oppdaget en hai ti til femten meter unna. Jeg oppdaget ikke haien selv, men fikk først vite om den da jeg var tilbake i båten. Er redd angsten hadde spilt meg et puss dersom jeg hadde oppdaget haien da jeg plasket rundt med delfinene.

Jeg har kjøpt meg en storviltflue, men etter et år har jeg ennå ikke fått våpenlisens. Er fortsatt optimist. Pessimisten klarer seg ikke lenge her nede, så jeg tror fortsatt at jeg skal få med meg noen flotte jakt-

opplevelser før jeg forlater Tanzania.

På gjensyn

Jeg har tilgang på nyheter fra Norge via NRK's utenlandssending og en del aviser. Nytt fra vegvesenet får jeg gjennom ulike bedriftsviser blant dem Reflexen. Her om dagen fikk jeg til og med inn en pressemelding over telefaksen om forlik i FATIMA-prosjektet. Dette er vel og bra, men ikke tilstrekkelig. Det hadde vært kjekt å treffe gamle kolleger og venner. Jeg og Per B. Johnsen har derfor planer om å besøke Finnmark til sommeren, sannsynligvis i juli. Dette er noe vi begge ser fram til.

Slutt med gul vegmerking?

Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet skal nå drøfte framtidig den gule midtlinjen på vegene. Det er kontoret for drift og trafikkteknikk i Vegdirektoratet som har foreslått å erstatte den gule midtlinjen med en hvit linje.

Det kanskje viktigste argumentet for endringsforslaget er at den gule midtlinjen synes for dårlig i mørke.

Prøver viser at hvit vegmerking gir økt synbarhet, også på avstand, skriver Vegavisa.

Et annet argument er at vårt nåværende merkesystem ikke er i overensstemmelse med praksisen i de øvrige europeiske land. I tillegg viser beregninger at helhvitt vegmerking vil gi en årlig besparelse på 10 millioner kroner på landsbasis.

Røykmåling av dieseldykjetøyet

I forbindelse med EØS-kontrollen skal det tas røykmåling av dieseldykjetøyet.

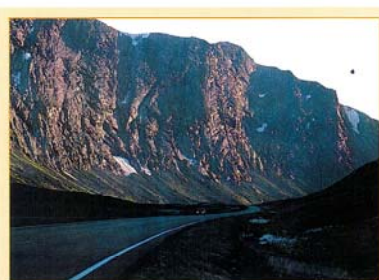
Under kontrollen ruses motoren opp uten at den belastes. På landsbasis har dette ført til enkelte motorhavarier under testen.

Tekst: Trine Stålesett

Det er vanlige erstatningsrettslige regler som gjelder dersom det skjer et motorhavarier. Hver enkelt skade må derfor vurderes konkret.

I Finnmark har vi ennå ikke vært utsatt for slike havari, sier Leif Nysund ved trafikkavdelingen på vegkontoret. Han anbefaler imidlertid at kontrolløren ikke utfører røykmålingen dersom det kommer ulyder fra motoren under rusning. Dette kan være tegn på at kjøretøyet ikke tåler belastningen. Bileieren vil i slike situasjoner få anledning til å sette bilen i stand før røykmålingen gjennomføres.

Vegdirektoratet skal vurdere om det er behov for å pålegge bileiere en særskilt plikt til å vedlikeholde bilen slik at den tåler denne typen tester. I så fall er det mulig Vegtrafikkløven må endres.



FOTOKONKURRANSEN «Vegen i landskapet»

Statens vegvesen Buskerud (SvB) innbyr alle interesserte til åpen fotokonkurranse under temaet «Vegen i landskapet».

Vegdirektoratets Håndbok 010: Vegen i landskapet er under revisjon. I den forbindelse er vi ute etter gode bilder som kan illustrere idealer og mål for vegens visuelle tilpassning til landskapet i spredt og middels tett bebyggelse. De groteske, humoristiske og poetiske vegbildene er også velkomne.

Bildene kan være fra hele Norges land, og det bør helst oppgis hvor bildene er tatt. Også vegbilder fra utlandet, som er relevante i forhold til Norge er av stor interesse.

De tre beste bildene blir premiert og publisert. 1. premie er på 10.000 mens 2. og 3. premie er på 5000 kroner hver. SvB forbeholder seg retten til å kunne benytte samtlige innsendte bilder. Alle som ønsker det kan delta, amatører som profesjonelle og hver deltaker kan sende inn flere bilder. Dersom det tas nye bilder ser vi helst at det benyttes Kodak film. Fristen for innsending er 15. september 1997.

Juryen består av utbyggingssjef Svein Olav Thorvik (SvB), landskapsarkitekt Alf Støle (Vegdir) og landskapsarkitekt Kari Klynderud Sundfør (SvB).

Bildematerialet, papirbilder, slides eller CD legges i lukket konvolutt som igjen legges i en konvolutt som er påført innsenders navn og adresse og merket «Fotokonkurranse». Materialet sendes til: Statens vegvesen Buskerud, Postboks 2265 Strømsø, 3003 Drammen. Innsendt materiale returneres ikke. For mer informasjon kontakt: Kari Klynderud Sundfør (SvB) tlf. 32 20 25 00 eller fax 32 89 63 77.

**Tips
Reflexen:**
Telefon 78 95 01 08
eller 78 95 01 26

Forenklet administrasjon av vegvesenets massetak



Statskog, Finnmark Jord- salgskontor og Statens vegvesen Finnmark har undertegnet en ny hovedavtale for vegvesenets massetak på statsgrunn i Finnmark. Avtalen innebærer en betydelig forenkling av administrasjonen av massetakene, og en økning av vegvesenets ansvar med hensyn til drift av disse.

Tekst: Asle Persen
Foto: Ken I. Friskiløe

Avtalen er kommet frem gjennom et nært samarbeid i en arbeidsgruppe sammensatt av representanter fra Jordsalgskontoret og vegkontoret, og ble undertegnet av jordsalgsjefen og vegsjefen i mai.

Arbeidsgruppen startet sitt arbeid i fjor høst og hadde som et av sine hovedmål å få forenklet administrasjonsrutinene, prisfastsettning, oppgjørformer og rapportering. Alt dette er tatt inn i den nye avtalen, og partene er godt fornøyd med resultatet.

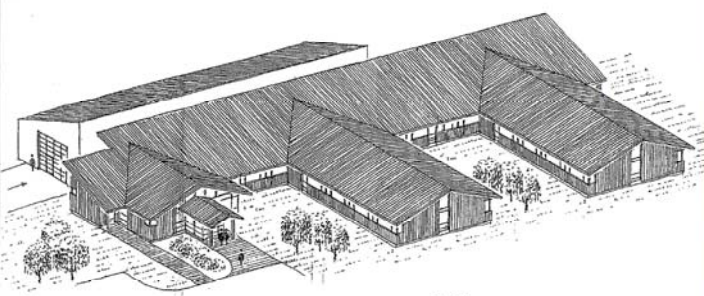
I forhold til tidligere hvor de enkelte festekontrakter tildels hadde ulike vilkår, innebærer den nye hovedavtalen en betydelig forenkling. Alle vilkår for vegvesenets massetak er nå tatt inn i hovedavtalen. Fremtidige enkeltavtaler vil

kun angi sted og areal og ellers henviser til vilkårene i hovedavtalen. I tillegg er prisfastsettelsen betydelig forenklet.

Et viktig poeng i avtalen er vegvesenets ansvar for å drive massetakene. Dette ansvaret omfatter både riktig utnyttelse av forekomstene, utarbeidelse og drift etter en driftsplan for hvert massetak. Gradvis og permanent nedlegging av massetak er også vegvesenets ansvar. Vegvesenet har hatt dette ansvaret tidligere, men det er nå plassert på et overordnet nivå.

Neste fase i arbeidet vil være å rydde opp i alle enkeltavtalene. Disse skal oppgraderes i tråd med den nye hovedavtalen. Massetak som det ikke er behov for skal legges ned. Ved flere massetak er det behov for opprydding før de formelt kan anses som nedlagt. I budsjett-sammenheng må derfor vegvesenet ta hensyn til dette. Vegvesenet skal lage en handlingsplan for nedlegging av massetak. Jordsalgskontoret har i følge den nye avtalen mulighet til å påvirke prioriteringene.

Hovedavtalen skal være basis for vegvesenets drift av massetakene på statsgrunn i tiden fremover. Avtalen er bygd på gjensidig tillit mellom partene, men hvor det først og fremst vil være vegvesenets ansvar å vise seg denne tilliten verdig.



Ny veg- og trafikkstasjon til Lakselv

Det er nå klart at vegstasjonen og trafikkstasjonen i Lakselv skal samlokaliseres. Går alt etter planen starter byggingen av en ny veg- og trafikkstasjon denne høsten. Bygget skal ikke reises i vegvesenets regi, men av en privat byggherre.

Tekst: Ken I. Friskiløe

Dette betyr at utbyggingen vil eie bygget. Statens vegvesen forplikter seg imidlertid til å leie bygget for en lengre periode. Vegvesenet skal i tillegg ha opsjon på kjøp. Den nye veg- og trafikkstasjonen vil ha et areal på 920 m² og skal reises på vegvesenets område i Lakselv.

Jeg regner ikke med at det vil bli noe problem å få en privat byggherre til å ta på seg dette, sier trafikk-sjef Hjalmar Steinnes. Han begrunner dette med at cieren av bygget vil være garantert leieinntekter i mange år framover.

Før en kontrakt kan underskrives og byggingen komme igang skal prosjektet ut på anbud.

Gjennom et forprosjekt er det utarbeidet en rekke kravspesifikasjoner til bygget, bl.a. gjelder dette størrelse og innhold sier trafikk-sjefen.

Stort behov

Det har lenge vært et stort behov for nye lokaler i Lakselv. Dårlig innemiljø for de ansatte på trafikkstasjonen er et problem. I tillegg er lokalene på vegstasjonen gamle og trang.

Også i Sør-Varanger har det vært behov for nye lokaler. Trafikk- og produksjonsavdelingene på vegkontoret har derfor arbeidet hardt for å finne en løsning for begge stedene. Blåde i Lakselv og i Sør-Varanger har forutsetningene for arbeidet vært å samlokalisere produksjon og trafikk.

Kirkenes og Vadsø bygges ut

Løsningen som er valgt i Lakselv innebærer at vi kan bygge ut den eksisterende vegstasjonen på Sandnes utenfor Kirkenes, sier Steinnes.

Utbyggingen på Sandnes vil skje i to etapper. Første byggetrinn skal gi plass til kontorer og en kontrollhall for trafikk, er kostnadsberegnet til 10,5 millioner kroner. Etter planen skal første byggetrinn stå klar våren 1998. På dette tidspunktet vil bygget ha et totalt areal på 820 m². Oppstart på en flerbruks-hall på 192 m² er ikke bestemt.

I Vadsø skal Statsbygg Nord bygge ut trafikkstasjonen. Når utvidelsen er ferdig vil stasjonen ansatte få plass under samme tak, noe som ikke er tilfelle i dag.

Jeg er fornøyd med at byggeprosjektene nå kommer igang. Avklaringen har kommet raskere enn det vi hadde håpet, sier Steinnes.

Informasjonsteknologi

Til nå i år har vegvesenet i Finnmark kjøpt inn 45 PC'er til en total kostnad på 0,9 mill kr. En PC har ca. 5 års levetid og maskinene blir byttet ut fortløpende, dvs. ca. 50 i året.

Tekst: Trine Stålesett

Det er de enkelte avdelingene som betaler for datamaskinene, mens IT-seksjonen vurderer behovet for nye PC'er.

Når det gjelder situasjonen på data-siden, er alle utestasjonene i dag tilknyttet vårt datanett. I juni ble også

Fatima knyttet til nettet. Det sier seksjonsleder Tor Ivar Iversen ved IT-seksjonen på vegkontoret.

Telefonsentraler

Det er kjøpt inn ny telefonsentral til Tana vegstasjon. Sentralen er installert, og gir direkte innvalgslinjer til de ansatte på stasjonen, sier Iversen.

Han sier videre at vegkontoret har fått ny telefonsentral med ISDN. I første omgang er det kun de med spesialapparater som vil merke en liten forskjell.

Tana vegstasjon fikk 2. juli nytt tlf. nr: 78 92 62 60 (kontor)

Salg av brukte pcer

Det var stor interesse blant etatis ansatte om å få kjøpe de 25 brukte pc'ene som for en tid siden ble utsluttet for salg. Hele 75 kjøpere meldte seg. Det ble derfor foretatt loddtrekning blant de interesserte om hvem som skulle få kjøpe maskinene.

De 25 som ble trukket ut er tilskrevet. I tillegg ble det trukket ut 6 reserver. Disse vil bli kontaktet innen 7. juli hvis det er noen som ikke henter pc'en innen fristen.

Trening og kosthold

Trening og kosthold hører sammen. Dette gjelder ikke bare for idrettsutøveren i toppen, men også for deg som "bare" trimmer. Behovet for energi er større for toppidrettsutøveren enn for mosjonisten. Den som mosjonerer har kanskje som mål å holde vekten nede og føle seg i bedre form.

Hvis du vil komme i bedre form og dermed bedre din egen helse gjelder følgende regler: Du må drive fysisk aktivitet, spise riktig og få nok søvn. Alle har behov for å få i seg de ulike næringsstoffene som finnes i kosten. Det er også viktig å ha et samspill mellom de forskjellige næringsstoffene. Den beste måten å få i seg de næringsstoffene man trenger, er gjennom et riktig sammensatt og variert kosthold. Man må derfor lære hvordan man skal spise riktig. Ikke bare for å få i seg nok av de ulike næringsstoffene, men også for å få kunnskap om hvordan de ulike næringsstoffene kan utnyttes på en best mulig måte.

Vi håper veiledningsheftet som er vedlagt dette nr. av Reflexen kan hjelpe deg med nettopp dette, og anbefaler at du bruker litt tid til å sette deg inn i heftet.

Hilsen vernelederen



TRENING OG KOSTHOLD

Et veiledningshefte for idrettsutøvere, trenere og foreldre.

REVIDERT UTSÅGE 1994



Region-Nord:

I begynnelsen av april var 12 verneledere og hovedverneombud samlet til møte i region-Nord i Vadsø. I tillegg deltok veggjef Geir Johnsen og fungerende stabssleder i Vegdirektoratet Jan-Erik Lien. Formålet med møtet var å utveksle erfaringer og synspunkter på HMS-arbeidet i regionen.

Skjerpet kontroll av innleide bedrifter

Vegvesenet i Finnmark skjerper nå kontrollen av internkontrollsystemet til innleide bedrifter i egenregi drifta. Dersom bedriftene ikke oppfyller kravene til internkontrollsystem vil de fra nå av ikke komme i betraktning når det gjelder tildeling av oppdrag.

Tekst: Ken I. Friskilav

De som ønsker oppdrag fra Statens vegvesen Finnmark skal nå selv dokumentere at de har et system for internkontroll (IK) som er tilpasset

egen virksomhet. Før innleie skal derfor oppdragsgiveren be tilbyder sende IK-systemet inn for vurdering. Vurderingen skal skje etter en fastsatt mal.

Dersom IK-systemet ikke tilfredstiller minstekravene vegvesenet stiller så skal tilbudet avises uansett hvor godt det ellers er. Det er viktig å legge merke til at IK-systemet skal vurderes før tilbudet, sier verneleder Dag Sommer.

Kravene fra 1992

I følge Sommer så er ikke reglene av ny dato. Han mener at aktørene i markedet har hatt god tid til å tilpasse seg regelverket.

Kravene i vårt internkontrollsystem har eksistert siden 1992. Vi har imidlertid ikke gjennomført regel-

messige kontroller av de bedriftene som har hatt oppdrag i vår egenregi drift. Frem til i dag har vi stolt på at bedriftene har hatt IK-systemene sine i orden sier vernelederen.

Han aviser imidlertid at det er avdekket brudd på regelverket og at dette er årsaken til at etaten nå skjerper kontrollen.

Hovedårsaken er et ønske om at alle aktørene, inkludert vår egen produksjonsavdeling, skal kunne konkurrere om oppdragene under samme rammebetingelser. Jeg vil karakterisere det som svært urimelig dersom et oppdrag tildeles en bedrift som ikke har IK-systemet sitt i orden. En bedrift uten et system for internkontroll kan i utgangspunktet tilby å gjøre jobben billigere enn et firma med et slikt system, mener Sommer.

Svak økning i sykefraværet

Det var i første kvartal i år en svak økning i sykefraværet i etaten i forhold til fjoråret. Mens det i hele 1996 var et fravær på

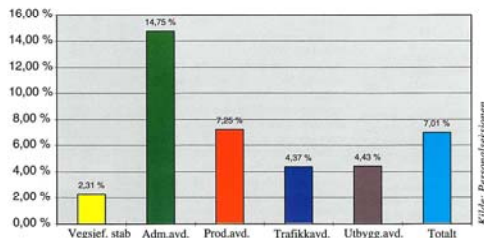
6,6% ble det i første kvartal registrert et sykefravær på 7%.

Samtlige avdelinger unntatt utbyggingsavde-

lingen hadde en økning i sykefraværet i første kvartal. På utbygging sank fraværet fra 4,4% til 3,6%. Administrasjonsavdel-

ingen hadde en økning i fraværet fra 8,9% til 14,7%. I %ee andre avdelinene var økningeO liten.

Sykefraværstatistikk for 1 kv. 1997



Kilde: Personalsesjonen

NYTT OM NAVN

Redigert av Trine Stålsett

Vi gratulerer!

50 og 60-årsjubiler i perioden juli - september

60 år!

Harry Olsen 5. juli
Petra Henningsen 6. september
Johan Henriksen 7. september

50 år

Helge Masternes 9. september
Birger M.
Fredriksen 9. september

Pensjonister

Sigurd Skoglund trer inn i pensjonistenes rekke den 1. august etter 30 års tjeneste i etaten. Den 1. september går Nils Anton Bellika (30 år), Arne S. Kristiansen (31,5 år), Asbjørn Pedersen (40,5 år) og Anna M. Persen (15 år) av med pensjon.

Personalnytt

Helene Enebakk sluttet som førstekretsleder ved Vadsø trafikkstasjon 27. mai. Hun har imidlertid hatt permisjon i flere år. Erik Nerli avsluttet 31. mai vikariatet som trafikkpedagog ved vegkontoret. Tonje Moen som han vikarierte for var tilbake i stillingen 2. juni.

16. april tok Thor Fagertun til som avdelingsingeniør ved Vadsø trafikkstasjon. Den 21. april begynte Elvind Måso som spesialarbeider i Karasjok.

Vi beklager

Den 8. november i fjor var det pensjonistavslutning i Vadsø. Ved en beklagelig feil ble filten fra denne festen ødelagt, og vi kan derfor dessverre ikke bringe noe bilde av de som var med på festen. Dette beklager vi på det sterkeste. Her er i alle fall navnene på de som deltok, med bosted og tjenestetid i Statens vegvesen i parentes:

Per Erik Andersen (Grasbakken/19 år), Trygve Dørmannen (Vestre Jakobselv/26 år), Knut Kollstrøm (Masjok/33,5 år), Kasper Kristiansen (Vestre Jakobselv/38 år), Johan E. Jakobsen (Poltnak/38,5 år), Oddvar Markussen (Kongsfjord/17,5 år), Johan Olsen (Austre Bonakas/28,5 år) og Aslak Per Varsi (Roavegjedde/20,5 år).

Lakselv blir nytt registreringsdistrikt

I forbindelse med omorganisering i vegvesenet her i fylket skal Lakselv trafikkstasjon betjene seks kommuner som eget registreringsdistrikt med egen distriktkode. Samtidig blir det visse justeringer innen andre registreringsdistrikter i fylket.

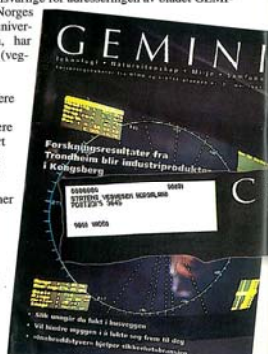
Ved registrering av kjøretøyer skal Lakselv trafikkstasjon benytte bokstavkombinasjonen ZZ. Ordningen trer i kraft fra 1. juli, og stasjonen skal betjene kommunene Porsanger, Lebesby, Gamvik, Nordkapp, Måsøy og Karasjok.

De øvrige trafikkstasjonene vil etter omorganiseringen betjene følgende kommuner slik: Vadsø betjener egen kommune samt Vardø, Nesseby, Tana, Båtsfjord og Berlevåg. Kirkenes betjener Sør-Varanger. Hammerfest vil ha kjøretøybestanden i Kvalsund og Hasvik i tillegg til egen kommune. Kjøretøy fra Alta, Kautokeino og Loppa registreres i Alta.

Flyreiseavtale
Statens forvaltningstjeneste har på vegne av staten inngått en flyreiseavtale. SAS er valgt som leverandør på det innenlandske marked. I tillegg er det Bennett som skal være det reiseshydet som vegvesenets ansatte skal benytte ved bestilling av billetter. Vegkontoret ber de ansatte benytte SAS ved tjenestereiser for å sikre etaten den bonus vi har krav på i forhold til vårt reisevolum. Hvis Bennet har kontor på den plassen det bestilles billetter fra skal de benyttes. I tillegg til dette har de oversikt over de rabattavtaler vi har med en rekke hotell.

Vegkontoret i Hordaland flyttet til Vadsø?
Som beskrevet et annet sted her i bladet så vil det skje en del på utbyggingsiden i Finnmark i år. Det absolutt ingen, bortsett fra en eller annen i Trondheim, var klar over at vegkontoret i Hordaland hadde flyttet til Vadsø. I følge de ansvarlige for adresseringen av bladet GEMINI, som utgis av SINTEF og Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU) i Trondheim, har Statens vegvesen i Hordaland (vegkontoret) adresse 9801 Vadsø.

Etter grundig rekonosering i Vadsø har vi ikke kunne registrere noe nytt kontorbygg av slike dimensjoner som det her må være snakk om. En inspeksjon av vårt eget vegkontor i Vadsø avsløste dessuten at det ikke var foretatt noen utbygging. Det kan skje at redaksjonen her i Reflexen ikke får med seg alt som skjer innen etaten. At vi skulle misse en slik "bombe" regner vi imidlertid som svært usannsynlig. Vi velger derfor å tro at vegkontoret i Hordaland fremdeles har adresse Spelhaugen 12, 5033 Fyllingsdalen.



TIL MINNE

Torbjørn Pedersen, Taba

En markant skikkelse i vegmiljøet i Finnmark er gått bort. Mange i vegetaten har med stor sorg mottatt det triste budskapet om Tabas bortgang.

Thorbjørn Pedersen døde 28. mai 1997, 65 år gammel. Han var født i Vadsø og forble trofast mot sin fødeby i hele sitt liv.

Taba ble ansatt i Statens vegvesen Finnmark i 1952 som regnskapsmann. Han begynte som kontorhjelp, gikk gradene og ble i 1970 leder for regnskapsseksjonen og ledet dette arbeidsområdet til etaten ble omorganisert for et par år siden. Han ble da gitt spesialoppgaver, men tok sikte på å pensjonere seg til høsten.

Det er nok ikke mange i vegvesenet i dag som ikke kommer i kontakt med Taba. Han likte å treffe folk. Han var lett å bli kjent med. Hans lette og gode humør bidro til det.

Taba skjøttet sitt arbeid med store krav til kvalitet og redelighet. Han var en svært dyktig regnskapsmann og en samvittighetsfull og omtensksom arbeidskollega. Taba hadde spesielle evner til å skape en fin tone på arbeidsplassen. Hans gode humør og kvikke replikker var miljøskapende. Hans respekt og aktelse for sine medarbeidere var ekte og dypt følt. Han hadde en klar mening om at en godt utført jobb skulle påskjønnnes med anerkjennende ord. Han var opptatt av sine medmennesker, følte omsorg for de som hadde problemer og vanskeligheter. Taba var et hjelpende medmenneske, han samtalte og ga råd. Han hadde et bankende hjerte for de som hadde behov for hjelp og han hjalp så gjerne.

Taba deltok aktivt i kulturlivet i Vadsø og utfoldet seg på en rekke områder. Det var knapt noen av byens etablerte borgere som ikke visste hvem Taba var. Hans engasjement spente over et vidt felt, - han var pasientvenn, idrettsadministrator, aktiv på en rekke områder i frivillige organisasjoner. Det er ikke mulig å liste opp alt hva Taba var involvert i på en eller annen måte.

For noen år side fikk Taba Vadsø kommunes kulturpris. Det var så fortjent så fortjent.

Taba var en hedersmann i ordets egentlige forstand. Han vil bli husket lenge i Statens vegvesen.

Vi sier farvel til en god medarbeider, et godt medmenneske og en god venn.

Magne Skjones

