



Statens vegvesen  
Finnmark

Returadresse:  
Statens vegvesen Finnmark  
9800 Vadsø



## Hvor var kvalitetssikringa?



Foto: Thorbjørn Mortensen

# REFLEXEN

Bladet til Statens Vegvesen Finnmark

Nr 3 - 1998



Statens vegvesen  
Finnmark

## Innhold 3/98

- |  |  |
|--|--|
| <b>3</b> Leder: Finnmark mister kompetanse                     | <b>10</b> Kartlegging av vegrelaterte kulturminner |
| <b>4</b> Vanskelig rekrutteringssituasjon                      | <b>13</b> Til Lillehammer skulle vi!               |
| <b>5</b> TS-samarbeid i Barentshavet                           | <b>14</b> Glimt fra kulturdagene                   |
| <b>6</b> Samferdselsministerens besøk                          | <b>16</b> Besøk fra vegdirektoratet                |
| <b>7</b> Fylkeskommune får styrket rolle og medvirkning        | <b>17</b> Sterk begrensing                         |
| Hovedemner i transportplanen                                   | <b>18</b> Småplukk                                 |
| <b>8</b> Stortingets samferdselskomite på besøk                | <b>19</b> Nytt om navn                             |
| <b>9</b> Fastlandsforbindelse til Magerøya er velbrukte penger | <b>20</b> Hvor var kvalitetssikringa?              |
| Mer penger til vintervedlikehold?                              |  |



LEDER:

### Finnmark mister kompetanse!

Etter flere år med en stabil bemanning har tilsammen 12 merkantile og tekniske akademikere samt 5 ledere med høyere utdanning sluttet i sine stillinger i Statens vegvesen Finnmark. Flere av disse har gått over til vegvesenet i andre fylker. Til alt overmål så går de til de samme stillinger og arbeidsområder som de hadde her. Den eneste forskjellen fra Finnmark er at de får bedre betalt sørpå.

Ledelsen ved vegkontoret ønsker å beholde på sine erfaringer og dyktige medarbeidere gjennom å tilby dem samme lønn som de er tilbudt sørpå. Men etatens lønnspolitikk gir dem ingen mulighet til å tilby høyere lønninger til ansatte som de ønsker å beholde. Denne muligheten er der i mot tilstede dersom den ansatte er på vei til en jobb utenfor etaten.

Det som gjør denne saken spesiell er det faktum at noen av de fylkene som har melket oss for dyktige og erfarne medarbeidere har fått tillatelse fra Vegdirektoratet til å gå utover etatens lønnsystemet for å rekruttere medarbeidere. Dette har vært begrunnet i det store presset på arbeidsmarkedet på østlandet. Dette er vel og bra, for dersom etaten skal kunne konkurrere om dyktige medarbeidere i dagens arbeidsmarked så må lønne vi tilbyr opp. Men når vi opplever at andre fylker mister dyktige medarbeidere på grunn av dette uten å ha muligheten til å tilby samme lønn som tilbudene sørfra inneholder, så er det noe som er alvorlig galt. Det er vanskelig nok å rekruttere medarbeidere til fylker som Finnmark, og en lønsmessig diskriminering gjør ikke saken noe bedre!

En annen konsekvens av situasjonen i arbeidsmarkedet er at Statens vegvesen Finnmark opplever stadig færre søkere til stillingene som blir lyst ledige. Dette gjelder stillinger over hele spekteret. Ja, til og med til lederstillinger med et brukbart lønnsnivå opplever etaten at det kun er en håndfull søkere. Ikke nok med det. De fleste søkerne er personer som allerede er ansatt i Statens vegvesen Finnmark.

Dette er problem ledelsen i Vegdirektoratet snarest mulig må ta tak i. En fare med å gi Finnmark lov til å gå ut over lønnsystemet er at problemet bare forskyver seg til andre fylker. På den annen side kan vi på noe sikt oppleve en kraftig nedbygging av kompetansen i Finnmark, og det er et problem etaten som helhet, og ikke minst våre kunder, ikke vil være tjent med.

Ken



REFLEXEN - NR 3 - 1998

Reflexen  
Bedriftsblad for Statens vegvesen  
Finnmark

Utgitt av  
Statens vegvesen Finnmark  
Båtsjordv. 18  
9800 VADSØ  
Telefon 78 95 01 00  
Telefax 78 95 33 52  
ken-ingen@friskille@finnmark.vegvesen.no

Redaktør:  
Ken I. Friskille  
Redaksjonsråd:  
Asbjørn Anthonson (leder)  
Tove Gabrielsen  
Lars Chr. Stav  
Gunvor Johnsen  
Wenche Skortstad

Bidragstydere i dette nummer:  
Thorbjørn Mortensen  
Amlifjøl Hølder  
Mia Krogh  
Ellen Lindsoeth  
Karl S. Foslund  
Tove Anthi  
Per Ivar Haniila  
Amandus Frynset  
Vuokko Nilsen

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

Forsidebilde:  
Bilkortese fra kulturdagene 1998  
Foto: Thorbjørn Mortensen

Ettertrykk:  
Ettertrykk er tillatt dersom kildet blir oppgitt

Redaksjonen avsluttet  
17. september 1998

Stofffrist neste nummer:  
16. november 1998

## Vanskelig rekrutteringssituasjon

**E**tter flere år med relativt stabil bemanning og bra søkere til de fleste stillinger i Statens vegvesen Finnmark har situasjonen endret seg radikalt det siste året. Siden juni 1997 har 5 ledere med høyere utdanning og 12 merkbare og tekniske akademiske kvalifikasjoner til disse stillingene har det vært et problem å få nok kvalifiserte søkere.

Av Ken I. Friskilje

- Vi har det siste året merket en klar tendens til at vi får færre og stort sett dårligere kvalifiserte søkere til de ulike stillingene. Særlig gjelder dette for lederstillingene, hvor vi stort sett bare har internt søkere fra Finnmark. En ting som også er verd å merke seg er at vi ikke har noen søkere fra Statens vegvesen i andre fylker til lederstillingene. Dette skriver vegsjef Geir Johnsen i et brev til Vegdirektoratet.

Vegsjefen mener det må være en overordnet policy for Statens vegvesen å ha best mulig kvalifisert personell overalt i landet.

- Det er i dag en helt klar tendens at erfarne folk ved nytillsettinger i andre fylker tilbys høyere lønn for samme arbeidsområde som de har i det fylket de rekrutteres fra. Da flytter strømmen av erfarne folk stort sett går fra Finnmark, er det klart at faren for en vesentlig kom-

petanse-senkning er stor, mener Johnsen. Vegsjefen ønsker nå en dialog med Vegdirektoratet om hvilke tiltak som på kort sikt kan ivaretas for å møte den vanskelige rekrutteringssituasjonen i fylket.

### Ønsker særordning

- En mulig måte å motivere dette på vil være å lage en særordning som medfører at det i Finnmark gis mulighet til å betale samme lønns vedkommende blir tilbudt i andre fylker. I dag er dette virkemiddelet ikke mulig å ta i bruk innen etaten. Vegsjefen begrunner dette med at ut fra et etatsbudsjetts syn på Finnmark, med svakt rekrutteringsgrunnlag er spesielt viktig å legge forholdene til rette for å beholde personell.

Han mener et annet aktuelt tiltak på lønnsområdet kan være å vesentlig øke rammene for individuelle lønnsstillegg

ved statens lønnsoppgjør. - Dette kan gi en god signaleffekt ovenfor de tilsatte om at vi ønsker å opprettholde et best mulig kompetansenivå i fylket.

### Problem også på FATIMA

Johnsen trekker i brevet også fram problemet med å beholde nøkkelpersonell ved FATIMA-anlegget, nå som anleggsperioden nærmer seg slutten. Dette personellet er ettertraktet ved liknende anlegg andre steder i landet, spesielt ved Pappa-sambandet. Flere har allerede sluttet for å begynne der.

- Etaten må ha et overordnet syn på dette, og siden vi ikke kan beordre må vi søke å finne virkemidler på lønns- og arbeidsvilkårsiden slik at vi har personell til å kunne fullføre FATIMA på en skikkelig måte, skriver vegsjef Geir Johnsen.

## Ingen år 2000 krise

Av Ken I. Friskilje

Det vil ikke bli noen år 2000 krise i Statens vegvesen Finnmark. Det mener i alle fall IT-seksjonen på vegkontoret som følger de har kontroll på situasjonen. Likevel må det gjøres en del arbeid for å forberede datautstyr og programmer på tusestærskiftet.

Gammelt nettkontrollutstyr på vegkontoret må byttes ut. Det samme gjelder framvarmermarkeringssystemet for telefoncentralen på vegkontoret. Når det gjelder tidsregistreringssystemet (Fleximenter) så må dette oppdateres. Alt øvrig datautstyr er klarlagt for år 2000. Uan-

ntatt er de PC'ene som er planlagt utskiftet i 1998. Når det gjelder dataprogrammer og telefonsystemet så er disse klarlagt for neste årsturn.

### Ansvarsforhold

Vegdirektoratet har påtatt seg ansvaret for alle etatsystemer. IT-seksjonen på vegkontoret har ansvar for fylkets datautstyr, programvare og telefonsentralene.

Fagavdelingene har ansvar for eget utstyr og sine IT-datautstyr men ikke

inneholder mikroprosessorer. Dette kan være asfalverk, klimastasjoner, totalstasjoner, overvåkingsutstyr for tunneler etc.

Fagavdelingene skal kartlegge eget utstyr og system samt forespørre leverandører om utstyr/system er år 2000 klart. Alternativt kan de gjennomføre egen uttesting av system og utstyr.

Ledergruppen har tidligere vedtatt at hver avdeling skal oppnevne en år 2000 koordinator.

## TS-samarbeid i Barentsregionen

Norge, Sverige og Finland har i dag internasjonale topposisjoner innen trafiksikkerhetsarbeidet. Den enorme kompetanse disse landene sitter på skal brukes til å i første rekke bedre trafiksikkerheten i nordvest Russland. Arbeidet pågår gjennom et Barentsprosjekt i trafiksikkerhet.

Av Ken I. Friskilje

De senere år har bilholdet i nordvest Russland økt forholdsvis raskt. Sammen med den store økningen i den russiske biltrafikken over grensene til de nordiske landene har dette økt oppmerksomheten omkring trafiksikkerhet i Barentsregionen.

Eter initiativ fra Finnmark fylkeskommune ble det opprettet et trafiksikkerhetsutvalg innenfor rammene av Barents-samarbeidet. Etter et trafiksikkerhetskonferanse i Kirkenes i april 1996 ble det nedsatt en arbeidsgruppe som skulle se på aktuelle tiltak i regionen. I arbeidsgruppen satt representanter fra Russland, Sverige, Finland og Norge. Norges eneste representant var Rolf Olsen fra vegkontoret i Finnmark.

- Målet med prosjektet er å bedre trafiksikkerheten i Barentsregionen. Det er spesielt lagt vekt på situasjonen på vegene i Russland som er en helt annen enn i de nordiske landene, sier Irina Jonsson ved Vågverket Region Nord i Sverige. Hun er prosjektsekretær for Barentsprosjektet i trafiksikkerhet.

### Satser på utveksling

I sin rapport foreslo arbeidsgruppen at man i det videre arbeidet skulle rette innsatsen mot informasjonsutveksling og kunnskap- og erfaringsutveksling.

Innen informasjonsutveksling foreslår arbeidsgruppen at det satset på informasjonsbrosjyrer om trafikkregler i regionen, et spesialdokument med ansvar og straff samt veg- og trafikkinformasjon.

Når det gjelder kunnskap- og erfaringsutveksling skal det satset på vegmerking i Murmansk og en hospiteringsordning for kjøretøyteknikere, trafikkpolit og arbeidsledere innen vegdrift og vegvedlikehold.



Irina Jonsson fra Vågverket Region Nord i Sverige sammen med Rolf Olsen fra vegkontoret i Finnmark samhandler for bedre trafiksikkerhet i Barentsregionen. Foto: Ken I. Friskilje

### Mye å lære

- Det er mye å lære av nordiske landene kan gjøre for trafiksikkerheten i Russland. Arlig drepes det ca. 30 000 mennesker på vegene i Russland. Bare i den russiske delen av Barentsregionen omkommer omkring 500 mennesker årlig i trafikken. Det er mye Russland kan lære av de nordiske landene når det gjelder trafiksikkerhet, sier Irina Jonsson fast. Hun er selv opprinnelig fra Russland.

Som ledd i trafiksikkerhetsprosjektet besøkte Irina Jonsson Finnmark i midten av september. I løpet av besøket fikk hun nærmere innsikt i hvordan arbeidet med trafiksikkerhet foregår i Finnmark.

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

## Samferdselsminister Einar Dørum: Lover ingen penger

Samferdselsministeren kunne ikke love penger til noen vegformål her i fylket da han besøkte Finnmark 21. og 22. juli. Statsråden gjentok imidlertid at Bondevik-regjeringen vil prioritere bygging til livskraftige og verdiskapende lokalsamfunn. - Det gjelder bl.a. steder som Nordkynn og Havøysund, sa ministeren.

Av Ken I. Friskilje

Selv om Dørum ikke hadde med seg noen "pakke" til landets nordligste fylke lovet han at han skulle prøve å finne penger til punktutbedringer på Nordkynnevegen neste år.

Streiken i Widerøe førte til at Statsråden reiserute måtte endres. Ettersom følget nå måtte bruke landevegen var det bare Nordkynnevegen og Stallogarogflågan som ble befart. De planlagte befaringsene på Fatima og Havøysund måtte utgå.

I tillegg til befaringsene hadde ministeren et møte med fylkeskommunen, fylket, vegsjefen med flere.

### Lag planer

Under sitt to dager lange besøk i Finnmark ga Dørum flere ganger uttrykk for at vegbygginger forutsetter at det følger planer.

- Det er viktig for meg å stresser dette poenget. Hvis vi klarer å få til en forskotting til punktutbedringer, så må dette foregå som en del av helheten. Derfor må planene være klare, sa Dørum.



Ved Stallogarogflågan på innfarten til Hammerfest ble det gjennomført en markering med krav om raskisering av det raskefarlige området. Foto: Arnljot Holdar

## Sagt om vegrelaterte spørsmål under Samferdselsministerens besøk

- Det er dyrt å drive Finnmark. Samferdsel har fra fylkeskommunens side derfor vært en seldersingspost for å opprettholde to sykhus, sykestueplacser i alle kommunene og ni videregående skoler med fulltid (Fylkesrådmann Eiv-Ann Midtthun).

- Det er utfordrende å finne ut om Finnmark ikke har nattrybning. Det er uansett viktig med permanent stenging av vegstrækninger vinterstid (Fylkesrådmann Einar Johansen).

- Befolkningen på Nordkynn fortjener fortsatt å arbeide med oppgradering av Nordkynnevegen til hellarsveg (Fylkesrådmann Einar Johansen).

- Vegkravene på riksvegnettet i Finnmark beløper seg samlet til en plass mellom fem og seks milliarder kroner. Vi må nok langt inn i neste århundre for at alle disse skal være mulig å gjennomføre (Vegsjef Geir Johnsen).

- Gjennomstrømming trafikk på vegene her i fylket er ca. 500 pr. døgn. En så liten trafikk gjør det vanskelig å konkurrere om vegpengene. F.eks. så har Troms to og en halv ganger så stor gjennomstrømming trafikk (Vegsjef Geir Johnsen).

- Jeg ville aldri ha gått inn for Fatima. Nå må vi bare fullføre prosjektet. En utsettning vil bare gjøre fastlandsforbindelsen enda dyrere (Samferdselsminister Einar Dørum).

- Det ville ha vært å spekulere å si at dersom det ikke hadde vært for Fatima-prosjektet så hadde Finnmark hatt flere vegprosjekt i gang (Samferdselsminister Einar Dørum).

- Arbeidet med den Nasjonale transportplanen som skal være ferdig i år 2000 blir et rikt kjøtt (Samferdselsminister Einar Dørum).

- Satsningen på Kirkenes som knutepunkt i sambandelen øst-over krever en bedring av infrastrukturen. En ny veg for tungtransport til og fra Kirkenes havn må med i neste vegplanperiode (Ordfører Alfion Jerliærvi i Sør-Varanger kommune).

## Arbeidet med Nasjonal transportplan 2002 - 2011:

### Fylkeskommunen får styrket rolle og medvirkning

- Fylkeskommunens rolle og medvirkning i arbeidet med Nasjonal transportplan 2002 - 2011 vil bli styrket både politisk og administrativt, sammenlignet med det som har vært tilfelle for arbeid med tidligere samferdsels- og transportplaner. Det opplyser samferdselsminister Einar Dørum.

Av Ken I. Friskilje

Den nye nasjonale transportplanen vil bli lagt fram for Stortinget til behandling i 2000, i form av en stortingsmelding.

- Fylkeskommunene vil tidlig i planprosessen få fylkesvis dokumenter til høring, sier Dørum. Dokumentene tar for seg viktige transportforhold for det enkelte fylke. Det enkelte fylkes plan-dokumentet fra de statlige transportetatene, Statens vegvesen, Luftfartverket, Jernbaneverket og Kystverket - vil bli lagt fram for fylkeskommunene til behandling. Disse høringssuttelsene skal sendes direkte til Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet, med festetvite som ansvarlig for vegvesnets arbeidsfelt.

Styrkingen av fylkeskommunens rolle og medvirkning vil også skje ved at fyl-

keskommunene trekkes aktivt med i utredningsarbeidet til de statlige transportetatene. I hvert fylke skal det opprettes referansegrupper for planarbeidet, med representanter for berørte avdelinger under fylkeskommunen og fylkesmannen.

På grunnlag av Stortingets behandling av stortingsmeldingen om den nasjonale transportplanen og retningslinjer fra de berørte departementene skal de fire transportetatene utforme mer detaljerte, sektorvis handlingsprogrammer. For handlingsprogrammene blir fastsatt for den enkelte etat skal de på høring til fylkeskommunen.

Prioriteringer på vernetten utenom stamvegene forutsettes overlatt til den enkelte fylkeskommune innenfor de overordnede rammene fra Stortinget.

- Arbeidet med Nasjonal transportplan 2002 - 2011 krever en fast og effektiv styring, og departementene har derfor gitt Statens vegvesen et spesielt ansvar for koordinering, både mellom etatene og i forhold til de andre aktørene.

## Hovedemner i transportplanen

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2002 - 2011 vil blant annet ta for seg:

Transportsektorens rolle i regjeringens politikk og avgiftspolitiske forhold med betydning for transportsektoren. Transportpolitiske forhold med betydning for transportsektoren. Drøftelse transportpolitiske utfordringer og virkemidler. Forslag til prioritering av økonomiske rammer mellom de enkelte transportsektorer og innen den enkelte delsektor. Prioriteringene vil være basert på analyser av de virkninger som tiltakene vil få når det gjelder viktige, overordnede samfunnsmessige og politiske mål og hensyn.

Tiltak innenfor transportsektoren som fremmer utvikling av robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner, med konkurransekydig næringsliv, er blant de sentrale emnene i planarbeidet. Planen vil legge stor vekt på utvikling av viktige nasjonale transportkorridorer og forbindelser

til utlandet, med god tilknytning til regionale og kommunale transportsystemer.

Utvikling av et effektivt og mer miljøvennlig transportsystem i storbypene, er et annet hovedemne. Planen skal også ta for seg trafiksikkerhet og miljøproblemer innen transportsektoren, blant annet knyttet til de klimapolitiske utfordringene i forbindelse med oppfølgingen av Kyotoavtalen.

# Stortingets samferdselskomite på reise i Finnmark

Av Ken I. Friskilæ

Veger, flyruter, hurtigruta og havner sto på dagsorden da Samferdselskomiteen besøkte fylket i dagene mandag 31. august til torsdag 3. september. Som ventet ble vegkrav og vintervedlikehold sentrale emner under besøket.

I løpet av besøket avholdt komiteen møter i Vadsø, Mehamn, Honningsvåg, Havysund og Hammerfest. Utover dette ble både Nordkynvegen, Fatima, Havysundvegen og Stallogarfogåen befarat av komiteens medlemmer med følge.

Spesielt var det fra komiteens medlemmer kuttet stor interesse omkring befarings av Fatimaprojektet. Som en av komiteens medlemmer sa det: "Endelig får vi sett dette prosjektet som vi alle har sagt og ment så mye om".

Utover komiteen var Samferdselsdepartementet, Fiskeridepartementet, Vegdirektoratet, Statens vegvesen Finnmark, Kysdirektoratet, Kysiverket, Fylkesmannen, Fylkeskommunen og 12 kommuner under hele eller deler av besøket.



Komiteen og det øvrige følget ble invitert med på fisketur av bl.a. fylkesråd Einar Johansen, som forøvrig her viser hvordan det skal gjøres.



På minus 212 meter i Nordkapp-tunnelen ble det servert kaffe og kaker.



Samferdselskomiteen samt representanter fra vegvesenet med Kobbhollet bru i bakgrunnen.

Alle fotos: Ken I. Friskilæ

8

REFLEXEN - NR 3 - 1998

# Fastlandsforbindelsen til Magerøya er velbrukte penger!

- Fastlandsforbindelsen til Magerøya er velbrukte penger. Jeg engasjerte meg sterkt i prosjektet i sin tid og mener fremdeles at forbindelsen har livets rett. Det sier Stortingetsrepresentant og nestleder i Stortingets Samferdselskomite, Karl Eirik Schjøtt-Pedersen.

Av Ken I. Friskilæ

- For Nordkapp kommunes befolkning betyr forbindelsen en grenspegrende endring i kommunikasjonsnettet til omverdenen. De kan reise når de selv ønsker det uten å være avhengig av fergeleden, sier Schjøtt-Pedersen.

Stortingetsrepresentanten som selv er oppvokst på øya, vet hvor viktig en fastlandsforbindelse er for befolkningen på øya.

- I tillegg så er det klart at turistnæringen og det lokale næringslivet forøvrig, vil ha stor nytte av veien når det hele står ferdig til neste år, sier han.

Overskridelser lite hyggelige  
- Det er imidlertid aldri hyggelig med

overskridelser av slike dimensjoner som det er snakk om på Fatima. Vi skal nok være lykkelige for at beslutninga om å sette i gang prosjektet kom når den kom, mener Schjøtt-Pedersen.

Grunnlaget som beslutninga om å sette i gang prosjektet ble fattet på, har vist seg å innholde svakheter som er blitt avdekket senere.

Schjøtt-Pedersen mener slike prosjekt alltid vil inneholde en risiko for overskridelse. De senere år har det vært sterk fokus på overskridelser ved flere utbyggingsprosjekt.

- Noe av skylden for de omtalte overskridelsene kan kanskje ligge på den

praksisen bl.a. vegvesenet har når det gjelder beregning av kostnadene, mener Schjøtt-Pedersen.

Vegvesenet og andre offentlige utbygere legger usikkerheten omkring eventuelle kostnadsoverskridelser utenfor anbudsgrunnlaget. Dette for å hindre kostnadsdriving, noe Schjøtt-Pedersen mener er fornuftig. Hos private utbygere legges usikkerheten inn i anbudsgrunnlaget.

# Mer penger til vintervedlikehold?

Av Ken I. Friskilæ

Stortingets Samferdselskomite vil nå se nærmere på problematikken omkring vintervedlikeholdet av vegene i Finnmark. Statens vegvesen bruker lang mer til vintervedlikehold enn andre fylker på grunn av de ekstreme værforholdene. Dermed blir det langt mindre igjen til sommervedlikehold.

- Et av de klareste signalene vi har fått under vår reise her i fylket er knyttet opp mot vintervedlikeholdet. Både vegmyndighetene, kommunene og næringslivet har gitt klar beskjed om at noe må gjøres, sier nestleder Karl Eirik Schjøtt-Pedersen i Stortingets Samferdselskomite.

Han mener det er et rimelig krav om at det i vedlikeholdsbevilgningen tas hensyn til de klimatiske forholdene i fylket. - Utover dette må komiteen se på det faktum at det i dag ikke er nabrytning i

Finnmark. Også når det gjelder dette forholdet vil det være rimelig med ekstra bevilgninger, sier Schjøtt-Pedersen.

Han lover at både vintervedlikehold og nabrytning er spørsmål komiteen nå vil se nærmere på.



Karl Eirik Schjøtt-Pedersen og resten av Stortingets Samferdselskomite fikk klar melding om å se nærmere på vintervedlikeholdsbevilgningene til Finnmark da de besøkte fylket tidlig i september.

Foto: Ken I. Friskilæ

REFLEXEN - NR 3 - 1998

9

# Hovedfagsstudent med sommerjobb i vegvesenet: - Kartlegging av vegrelaterte kulturminner viktig for etatens historie

Registrering av gamle veger, bruer og andre vegrelaterte kulturminner kan for noen kanskje høres ut som en kjedelig sommerjobb. Men for 28 år gamle Mia Krogh, var den langt fra kjedelig og uinteressant. Mia er nemlig hovedfagsstudent i arkeologi ved universitetet i Tromsø.

Av Ken I. Friskilæ

I løpet av noen hektiske sommermåneder har Mia faret Finnmark på kryss og tvers i jakten på gamle vegminner. Denne kartleggingen skal brukes som en del av grunnlagsmateriale i arbeidet med å utarbeide en nasjonal verneplan for veger og bruer. Verneplanen skal fremkaffe kunnskap om og sikre et utvalg av vegminner og veghistoriske miljøer for ettertiden.

## Dypdykk i arkivet

Utover å befare gamle vegstrekninger har Mia brukt mye tid på dypdykk i arkivene på vegkontoret i Vadsø. For registreringsarbeidet har vært langt mer enn befaringer. Gamle kart og bilder er hentet frem, eldre litteratur, profiler og reisebeskrivelser er studert. Utover dette har hun funnet en del veghistorie i gamle bygdebøker og selvfølgelig i "De norske veivesenets historie".

- Det har vært vanskelig å finne en del av de opplysningene jeg har vært på jakt etter. Som så mye annet i Finnmark ble også slike ting ødelagt under krigen. Det finnes imidlertid en del kopier ved Statsarkivet i Tromsø og i Vegdirektoratet. Hadde tiden strukket til hadde jeg nok undersøkt disse også, sier Mia Krogh.

## Veghistorie for ettertiden

I Norge er det slik at alle kulturminner som er eldre enn fra år 1537 automatisk er fredet. Slik er det ikke med kultur-

minner som er yngre enn dette. Den nasjonale verneplanen skal da også ta for seg norsk veghistorie fra 1537 fram til i dag.

**"Offentlige veger i Norge har røtter tilbake til vikingtiden."**

I Finnmark finnes det ikke veger som er så gamle som fra 1537.

- Vegene har et mye yngre. Det er likevel viktig at vi registrerer de vegene som i Finnmarks-sammenheng kan kalles for gamle, mener hun.

I et land som Norge hvor kommunikasjonsnettet alltid har vært noe folk har vært opptatt av så er veghistorien viktig å ta vare på.

- Vegutbygging og naturens overvakelse av gamle nedlagte vegstrekninger gjør at mye av etatens historie vil gå tapt dersom man ikke gjør noe, mener hun.



Mia Krogh gjorde i løpet av noen uker sist sommer et omfattende registreringsarbeid av gamle vegrelaterte kulturminner i Finnmark.

Foto: Ken I. Friskilæ

**"Veghistorie er ikke bare vegvesenets historie. Det er en del av landets historie."**

- Finnmark vil bli representert i verneplanen. Den eller de vegrelaterte kulturminnene som velges ut vil da bli gjenstand for en grundig undersøkelse, sier hovedfagsstudent Mia Krogh.



Børsølsfjellet. Et godt eksempel på hvordan vegene fra 1930-tallet gikk snorrett gjennom landskapet, over bakkeopper i stedet for rundt.

Foto: Mia Krogh



Børsølsfjellet. Eksempel på gammel og ny veg side om side. Legg merke til hvordan vegene er lagt i terrenget. Nyvegen fra 1975 - 1981 er mye høyere og såkalt myk, horisontal trasert. Gammevegen fra 1934 - 1940 er lavere i terrenget og går rett gjennom landskapet, stort sett vertikalt trasert.

Foto: Mia Krogh



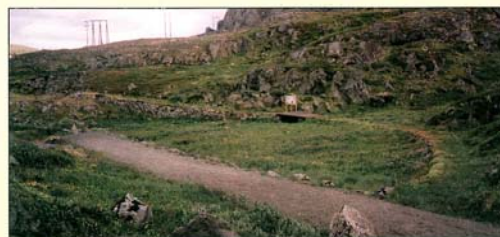
Beskaides. Dette er absolutt et verneverdig grusstak. Slike finnes ikke lenger. Her er grassen sortert etter størrelse og tatt ut manuelt med spade, krafse med brett og trillebår. Ferdigstilt i 1932.

Foto: Mia Krogh



Trallebanen på Jordanfoss i Pasvik. Den er bygget opp i terrenget med stein. Svillene og skinnene er fjernet. Det var flere trallebaner langs Pasvikelva. De første begynte man å bygge på slutten av 1800-tallet. Denne sto ferdig i 1926.

Foto: Mia Krogh



Havvik. Eksempel på 2 generasjoner veger, fotografen står på den 3. Den eldste vegen med tømmer er fra 1873, den neste er fra 1928 - 40. Nyvegen ble bygget mellom 1967 - 70, med oljegrusdekke 1976 og 1983. Disse er restaurert av Statens vegvesen og Havvik kommune i 1997. Legg merke til hvordan den eldste vegen følger knausbakken rundt, mens mellomkrigsvegen går rett fram.

Foto: Mia Krogh

10

REFLEXEN - NR 3 - 1998

- Til Lillehammer skulle vi!

Av Thorbjørn Mortensen

"Dette er Finnmarksnytt. - Det er nå klart at streiken er utvidet. Dette medfører at alle flyavganger til og fra Finnmark blir innstilt." - Omtrent slik lød en av nyhetsmeldingene fra NRK-Finnmark noen dager før vår avreise til Lillehammer.

Ja, ja - så det var de Kulturdagene for oss finnmarkinga, tenkte undertegnede. Men "det er alltid håp i hengende snøre", som det heter i ordtakene. Og så var det et annet faktum da: Har du noen gang hørt at vi finnmarkinga gir opp?

Rolf Olsen og Ellen Lindseth som hadde lagt ned et enormt arbeid i forbindelse med vår deltakelse innkalte til allmøte. Etter en relativt rask meningsutveksling ble det bestemt at vi leier oss en buss og tar landvegen fatt, dersom vi ikke kan ta luftvegen. - For til Lillehammer det skal vi.

Mange så imidlertid med gru på de mange- og tredve timene bussturen spørver ville ta. Til alt hell

ble flystreiken avsluttet og alle våre deltakere og funksjonærer kunne ta fly, stort sett som planlagt.

**Suksess**  
Kulturdagene ble en flott opplevelse. Selve arrangementet var topp og våre deltakere gjorde en meget flott figur. Sangkoret vårt, "Skrapende røyster" - med orkester, imponerte skikkelig. Likeledes var det for revynnslaget som høstet stor applaus. Utover dette var vi representert med en egen knivsmed samt noen utstillinger av produkter som våre deltakere selv hadde laget.

Vi hadde også med oss en Lavvo spørver. Her serverte vi reinkjøtt og laks til de mange nyskjerrige

som besøkte dette eksotiske innslaget fra helt nord i landet.

Det var tre hektiske dager med et fullpakket og ikke minst interessant program. Og som sagt så gjorde våre deltakere en flott figur som vi alle kan være stolte av.



Ungdomsvegen mellom Hatter og Smørfordeiva. Eksempel på et litt åpent parti i det uframkomme-lige villniset. Denne strekningen har nok ikke vært i bruk siden vege mellom Olderford og Smør-ford ble ferdig.

Foto: Mia Krogh



Sennalandet. Eksempel på 2 generasjoner vege med bru/stikkrenne. Gammevegen med betong-bru er bygget 1934 - 1940, nyvegen med stikkrenne av aluminium er fra 1968 - 1972. Legg merke til hvor mye høyere i terrenget nyvegen ligger.

Foto: Mia Krogh



Hopseidet. Eksempel på tørrmurt stikkrenne. Vege er opprinnelig fra tidlig på 1800-tallet, men denne stammer nok fra utbedringa mellom 1936 - 1940.

Foto: Mia Krogh



Gamlevegen i Øksfjordbotn. Eksempel på tørrmuring og stabbesteiner. Bygget 1905 - 1910 og restaurert i 1995.

Foto: Mia Krogh

VEG OG TRAFIKK	ETTER- OG VIDEREUTDANNING	
	Videreutdanning/spesialisering (1998/99 -)	Drift og vedlikehold av tunneler (uke 9/1999)
	Saksbehandling (uke 42-52/1998)	Skilting og oppmerking (uke 15/1999)
	Forberedning av vege (uke 40/1998)	Grønt, jord og steinmas: vurdering, vasking og salving (uke 16/1999)
	Vegvedlikehold (uke 40/1998)	Kalder bitumenler dekker og b. røleg (uke 42/1999)
	Drift og vedlikehold av tunneler (uke 9/1999)	Konsjensanalyse ved planlegging (uke 47/1999)
Titakene gjennomføres som en del av RAMMEAVTALEN mellom Høgskolen i Narvik og Statens vegvesen i de tre nordlige fylker og Vegdirektoratet samt Bø, Narvik, Harstad, Tromsø og Alta kommune.		
For mer informasjon: <a href="http://www.hin.no/info/ab/">http://www.hin.no/info/ab/</a> E-mail: <a href="mailto:ere@hin.no">ere@hin.no</a> / <a href="mailto:hsa@hin.no">hsa@hin.no</a> telefon: 76 96 60 00 telefaks: 76 96 68 10		

Glimt fra kulturdagene



Felleskor bestående av Finnmark og Troms. Våre "Skrapende røyster" kjennes lett igjen på sine røde t-skjorter.

Foto: Ellen Lindseth



Museale kjøretøy finner du en del av på vegmuseet. Her ser vi Inge Fred Dervo bak rettet på ett av dem.

Foto: Karl S. Fosland



Foto: Tove Anthi



Pausemusikk besøgt av våre eminente musikere Hilmar Johnsen og Willy Hansen på henholdsvis trekkspill og gitar.

Foto: Thorbjørn Mortensen



En pust i bakken med Lavvoen vår i bakgrunn.

Foto: Thorbjørn Mortensen



Foto: Tove Anthi



Foto: Tove Anthi



Tonje Moen og Asle Persen i revyen "Melom nordlys, mygg og molleber".

Foto: Thorbjørn Mortensen



Finnmarksdelegasjonen følger oppmerksomt med på åpningssermonien.

Foto: Ellen Lindseth



Foto: Tove Anthi



Foto: Tove Anthi

## Besøk fra Vegdirektoratet

Vegdirektoratet har naturlig nok behov for å sende ut medarbeidere på besøk i fylkene, og også vi har hatt viktig besøk i år. Blant annet hadde vi besøk fra utbyggingsavdelingen i siste halvdel av august, og hvedensikten med besøket var å bli kjent med aktuelle fremtidige prosjekter i Finnmark.

Av Per Ivar Harila

De tre som deltok fra Vegdirektoratet var Grete Skjelstad fra stamvegkontoret, Bente Isdal fra plankontoret og Wilhelm Klavness fra byggherrekontoret. Besøket startet på vegkontoret, men de ble raskt kjørt med avstandene i fylket, og hadde tilbakelagt totalt ca. 1200 km i bil før de satte seg på flyet fra Alta til Oslo.

Besøket varte i tre dager, og en halv dag ble benyttet på vegkontoret, der de ble kjent med en del personell på utbyggingsavdelingen. Videre ble det gjennomført et møte med vegsjefen, utbyggingsjefen og Ove Arnesen, der deltakerne fra Vegdirektoratet orienterte om sine oppgaver i direktoratet, og hensikten med turen til Finnmark. Fra vegkontorets side ble det orientert om de fremtidige aktuelle prosjekter i Finnmark på stamveger og øvrige riksveger.

Etter en god lunsj på vegkontoret gikk ferden til befarings- og fjordfeltet og Nordkynvegen, og fulget var rimelig slilne ved ankomst Honningsvåg med siste ferge om kvelden, som før øvrige ble kraftig forsinket. Neste dag ble det

noe forskjellig program for deltakerne, da Klavness deltok på prosjektmøte på Fatima, mens Isdal og Skjelstad først besøkte Nordkapp, og deretter befarte Fatima-anlegget. Ellen Larsen utførte gjennomsnittlige studier på Nordkapp, mens Are Martinsen og Hogné Hansen satte folkene grundig inn i Fatima-anleggets forskjellige deler. Oppholdet i Honningsvåg ble avsluttet med et møte med Svein Roska og øvrige deler av prosjektledelsen, før ferden gikk videre mot Havsøyvåg. Befaring av Havsøyvågen ble gjennomført før reise-følget avsluttet dagen på sen kveldstid i Havsøyvåg.

Siste dag ble det gjennomført befaringer av Stallograprosjektet, Kvalsund - Saraby, Leirbotnvaun - Leresfjord og Alta - Kåfjord, før Osloforlaget satte seg på flyet i Alta om ettermiddagen. Deltakerne ga uttrykk for at de hadde fått et godt innblikk i de prosjektene som er mest aktuelle for gjennomføring i vårt fylke, og hadde nå et bedre grunnlag når de skal jobbe med Finnmarksproblematikk i direktoratet. Nyten fra fylket av besøket antas også å være stor, da det er vesentlig med kjennskap til de noe spesielle forholdene vi har i forhold til andre

deler av landet. Det er ingen tvil om at denne kunnskapen er viktig i den behandling som gjøres av aktuelle prosjekter i Vegdirektoratet.

Undertegnede var vert for besøket, og fulgte deltakerne på hele turen. Det ble derfor en noe ensom hjemtur fra Alta denne kvelden, etter masse timer i bil i lag med tre kjennetrevlige mennesker fra hovedstaden.



På bildet ses representantene fra Vegdirektoratet ved konsipienten i Havsøyvåg.

Foto: Per Ivar Harila

## Bestillingsfullmakter innført: Sterk begrensning av antall bestillere

Fra 1. oktober i år er det kun de med en såkalt bestillingsfullmakt som har tillatelse til å kjøpe inn varer på vegne av Statens vegvesen Finnmark. Dette innebærer at mange ansatte som har vært vant til å handle varer på vegne av etaten ikke lenger har anledning til det.

Av Ken I. Friskilte

- Det vil bli reagert på innkjøp foretatt av ansatte uten den nødvendige fullmakten. I verste fall kan vedkommende risikere å selve måtte betale for varene, sier innkjøpsleder Torstein Lauritsen ved vegkontoret.

Tilsammen vil 71 ansatte få den såkalte bestillingsfullmakten. To av disse vil få fullmakt til å gjøre anskaffelser på over 150.000 kroner (nivå 2), 19 vil kunne gjøre innkjøp på beløp opp til 150.000 kroner (nivå 3), mens de resterende 50 vil ha anledning til å foreta innkjøp på inntil 5000 kroner (nivå 4). Formelt blir den enkelte bestillingsfullmakt delegert fra vedkommendes budsjettansvarlige.

- Utover dette vil alle våre sjåfører bli utstyrt med et driftstoffkort. Dette kortet er i utgangspunktet sperret for kjøp av andre ting enn drivstoff. Enkelte vil likevel etter vurdering av den enkelte budsjettansvarlige få inkludert et såkalt "kjør videre produkt" i kortet, sier Lauritsen.

**Områdelagene sentral**  
For å sikre nødvendige varer til den daglige drift må man som følge av denne nyordningen planlegge og melde inn behov til om-

rådelagene i Alta, Lakselv og Skippagurra.

- Dersom dette ikke skjer kan man risikere å gå fri for produkter som er nødvendig i den daglige driften, på f.eks. et anlegg mener Lauritsen.

Områdelagene skal etter intensjonene fungere som lokale innkjøpskontor. Alle ansatte ved disse tre lagene har derfor fått bestillingsfullmakter på nivå 3.

- For å sikre kvalitet og leveringstid vil det være en klar fordel å bruke innkjøpskompetansen ved de enkelte lagene, sier Lauritsen.

**Avtaler gjennomgås**  
Nyordningen som trer i kraft fra 1. oktober er et resultat av det såkalte VegMa-prosjektet. Som ledd i dette prosjektet vil ganske umiddelbart nedsettes et arbeidsgruppe som skal gå gjennom vår avtaleportefølle. - Gruppen skal vurdere behovet for de avtalene vi i dag har, og målet er å redusere antall avtaler betraktelig. Statens vegvesen Finnmark har i dag ca. 230 såkalte stedskjøpsavtaler. Målet er å redusere dette antallet til ca. 90, sier Lauritsen. Arbeidsgruppen består av representanter fra produksjonsområde øst og vegkontoret.

Alt dette koordineres fra innkjøpsfunksjonen ved vegkontoret. Utover innkjøpslederen er Bjørgunn Johansen ansatt for å jobbe med disse sakene. Begge har bestillingsfullmakter på nivå 2. Innkjøpsfunksjonen skal også stå for arbeidet omkring anbudsne. Likeledes skal all saksbehandling på prosjektskaffelser med en verdi på mer enn 150.000 kroner skje i samarbeid med funksjonen.



REFLEXEN - NR 1 - 1998

17

## REFLEXEN

For 15 år siden

Nr. 1 1983

### Biltilsynsstasjonen i Vadso: Fra Hovedkontor til stor-stasjon

Før biltilsynet ble fullt integrert i Statens vegvesen, var Vadso hovedkontor for Statens Biltilsyn i Finnmark. I dag er kontoret en stor biltilsynsstasjon som dekker 9 kommuner i to politidistrikter, og med et kjøretøysantall på 14.000. Stasjonens har for tiden 11 ansatte, men det er 8 stillinger som er faste.

Biltilsynsstasjonen i Vadso dekker kommunene Vadso, Vaudo, Bilsjøen, Berlevåg, Gamvik, Lebesby, Karasjok, Tana og Nesseby. Et stort distrikt, og det at distriktet også omfatter to politidistrikter gjør arbeidet ekstra omfattende.

I løpet av 1982 hadde stasjonen 6038 kjøretøykontroller. Totalt ble 36 kjøretøyer avviklet, og av disse var det hele 32 som mistet skiltene på litekontrollerte. Det ble bare avlagt 706 løsepermitt i distriktet i år, og stasjonssjef Rolf Olsen sier til "Reflexen" at dette lave tallet har sammenheng med at det er svikt på opplæringsnivået. Det er for få kjørelærere i distriktet, men dette vil bedre seg fra sommeren 1983. Av de avviklede løsepermittene, var det hele 103 for betennet-orsykkel.

### Vardotunnelen er åpnet for trafikk:

- Gammel tradisjon å åpne ferdselsårer snarest mulig

- Det er gammel tradisjon i vegvesenet i Finnmark å åpne en ferdselsåre for trafikk så snart det er trafikkessig forsvaret. Varda får nå ta i bruk sin fastlandsforbindelse, men helt ferdig blir ikke tunnelen før til sommeren, og da skal den offisielt innvi.

Det sa vegsjef Geir Johnsen under den kommunale lunsjen i forbindelse med at Vardotunnelen ble åpnet for trafikk den 22. desember 1982. Johnsen presiserte også at i Finnmark aksepterer man ikke ferjetrafikk der hvor annen forbindelse er mulig.

## småplukk Småplukk småplukk småplukk

### Vedlikehold av Tana bru

Tana bru har i sommer vært gjenstand for større vedlikeholdsarbeider av øvre hengestag fester. I følge Vegdirektoratet er det første gang siden brua var bygd i 1948 at et slikt arbeide er utført.

Av Amandus Frøyset

På den 50 år gamle Tana brua foregikk det i sommer større vedlikeholdsarbeider med rengjøring av øvre feste for hengestenger. Arbeidet ble gjennomført ved at hengestengene først ble avlastet, så demontert og sandblåst.

De gamle festesteden på kablene ble sandblåst og malt for hengestengene igjen ble montert. Et hengestag var skadet, dette ble skiftet ut sammen med 16 stålplater og 330 bøyler, 2 x 12 m rekkverk på midten av brua ble tillegg senket med 10 cm for ikke å skade kablene.

Det er Trondheim Stål A/S som fikk anbudet på utbedringsarbeidet. De hadde en styrke på 4 arbeidere som utførte jobben. I Finnmark har Trondheim Stål A/S tidligere vært engasjert i arbeidet på Karasjok bru.

Arbeidsleder Terje Lauritsen fra Trondheim Stål forteller at de kom seinare igang en beregnet og fikk problemer med glidning i første avlastningsfeste nærmest vestre tårn. Dette ble løst med trekiler mellom festeplate og kabel.

### Sykefraværet svakt opp

Statens vegvesen Finnmark hadde i 2. kvartal et sykefravær på 6,8 prosent. Dette er en liten økning i forhold til 1. kvartal da sykefraværet var på 6,3 prosent.

Trafikkavdelingen og administrasjonsavdelingen hadde det klart høyeste sykefraværet med henholdsvis 9,3 og 8,9 prosent. Deretter fulgte produksjonsavdelingen og utbyggingsavdelingen med 6,6 og 4,8 prosent.

Klart lavest sykefravær hadde vegsjefens stab med fattige 0,5 prosent.

Det er fremdeles langtidsfraværet, dvs. sykefravær over 14 dager som utgjør flest tapte arbeidsdager. Korttidsfraværet utgjør en svært liten del av det totale sykefraværet, viser tall fra verneetjennesten.

### Statens vegvesens kollektivtrafikkforum

som til nå har vært en "lukket klubb" for de vegkontor som mottar storbymidler, er endelig åpnet for alle vegkontor. Det skriver meldingsbladet "Nytt om kollektivtransport" som utgis av Samfunnsplankontoret i Vegdirektoratet.

Informasjonsutveksling mellom vegkontor og Vegdirektoratet, og mellom vegkontorene, er styrket. Møtene skal i følge nevnte meldingsblad være preget av dialog og vegkontorene skal ha anledning til å presentere aktuelle prosjekter. Vertsoppgaven skal gå på rundgang mellom vegkontorene og Vegdirektoratet. Neste forum finner sted i Tromsø 6. - 7. oktober.

### Lønnsoppgjøret

Også for Statens vegvesen Finnmark ble lønnsoppgjøret dyrere enn forutsatt i budsjettet. Gjennomsnittlig steg lønna med ca. 10.000 kr. pr. ansatt. Med godt og vel 400 ansatte vil dette koste etaten i overkant av 4 millioner kroner.

- Av Vuokko Nilsen

På spørsmål om dette vil få noen konsekvenser for etaten er administrasjonssjef Asbjørn Anthonson forsiktig.

Han påpeker imidlertid at eks-trautgiftene selvfølgelig må dekkes inn.

- Dersom bevilgningene for 1999 ikke økes tilsvarende vil det naturlig nok bli mindre penger til andre formål.

I følge Anthonson vil lønnsoppgjøret ikke medføre endringer i bemanningen, men dersom bevilgningene til vegformål i årene framover reduseres vil dette selvfølgelig også få konsekvenser for størrelsen på bemanningen ved Statens vegvesen Finnmark.

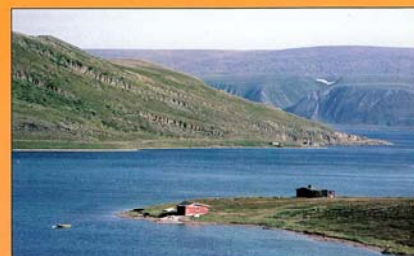
## småplukk Småplukk småplukk småplukk

### Hvor er dette?

Fra og med denne utgaven starter vi opp en konkurranse hvor det er om å gjøre å finne ut hvor i fylket konkurransebildet er hentet fra.

Så dersom du vet hvor vi befinner oss på dette bildet skriver du svaret på et postkort og sender det til: Reflexen, Statens vegvesen Finnmark, postboks 608, 9801 Vadso.

Vi har tre premier som vi trekker ut blant de riktige svarene. Svarfrist: Mandag 9. november 1998.



### Økning i reisevirksomheten

I løpet av første halvår i år reiste våre ansatte for tilsammen 8,35 millioner kroner. Dette er en økning på ca. 17 prosent i forhold til samme periode i fjor da det ble reist for 7,12 millioner kroner viser tall fra administrasjonsavdelingen.

Produksjonsavdelingen reiste for til sammen 4,57 mill., trafikkavdelingen for 1,43 mill., utbyggingsavdelingen for 0,97 mill., vegsjefens stab for 0,41 mill. og administrasjonsavdelingen for 0,4 millioner kroner. Reisevirksomheten for Fatima-prosjektet er ikke tatt med i tallene.

Oversikten viser videre at det i hele 1997 ble reist for til sammen 16,6 millioner kroner mot 14,5 året før.



18

REFLEXEN - NR 3 - 1998