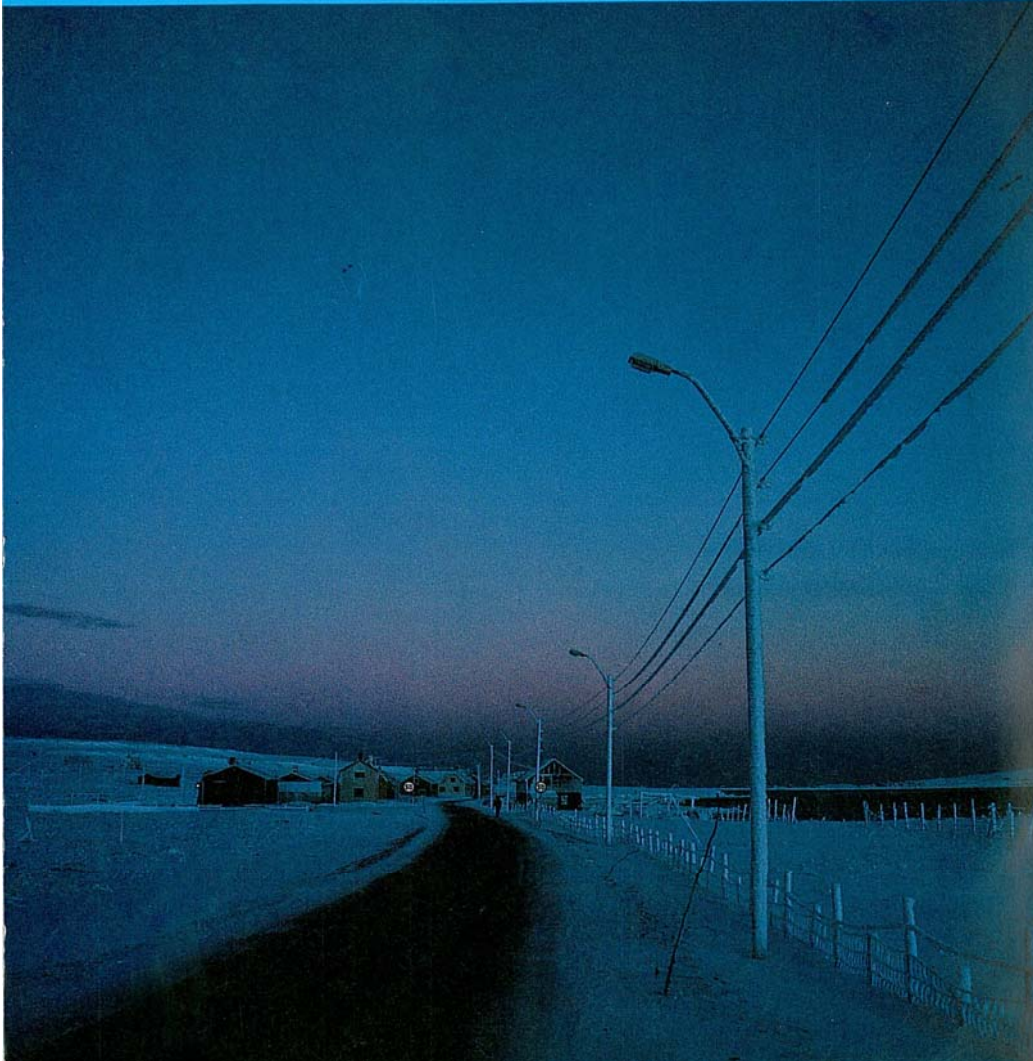


C

God Jul
Godt Nyttår



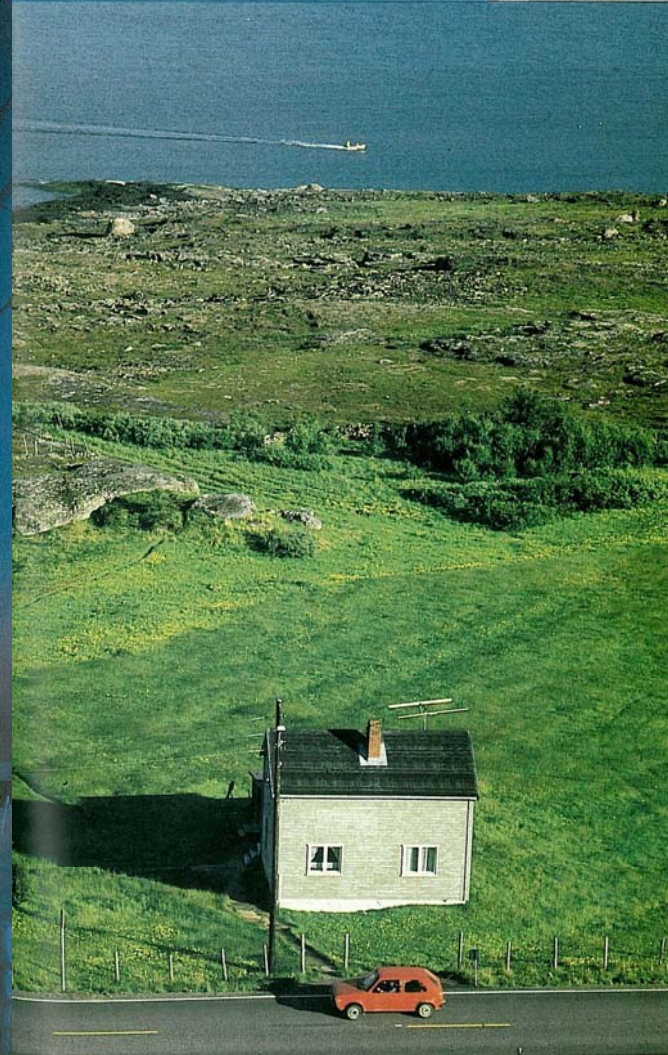
TILHØRER
Statens vegvesen, Finnmark
BIBLIOTEKET

Vadsø, 7 JULI 1988
RETURNERES TIL BIBLIOTEKET ETTER BRUK

REFLEKSEN

BEDRIFTSAVIS FOR
STATENS VEGVESEN
FINNMARK

NR. 1 — 19
7. ÅRG.



Årsmelding:
Mye positivt i året som gikk
Side 4 og 5

Havøysund:
Bare festen står igjen
Side 6 og 7

— Takk for meg
Side 9

Gamle minner
Midtsidene

**For trangt, for trangt
er statens bygg**
Side 14 og 15



REFLEXEN

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Finnmark

Redaktør:
Bjarne Langseth

Redaksjonsråd:
Karl S. Foslund, formann
Kjell R. Johnsen, nestform.
Halvar Halonen
Per Kling Mathiesen
Anne Lise Teigen

Opplag:
1500 eksemplarer

Lay-out og redaksjonelt arbeid:
Reklamebyrået
70 grader Nord A/S, Vadsø.

Trykk:
Trykkforum A/S, Vadsø

INNHOLD

Nytt år med nye muligheter	3
Kriseprogram for brøytetjenesten på fylkesveger	4
Vi må lære å tenke «publikum»	5
En lønnsom servicefunksjon for Statens vegvesen	6
Vegvesenfamiliens overhode	8
Gamle minner	10
Vegsjefen går inn for undersjøisk tunnel	12
Vegarbeiderne i Finnmark har mest sykefravær	13
Sosial røyksky med lynkarriere	14
Intern trafikkisikkerhetsgruppe på vegkontoret	16
Fortsatt samarbeid om bedre trafikkisikkerhet på Nordkalotten	16
Piggdekk-nei ble ikke hørt i Sverige	17
Computer Worlds indre bilde	17
Superferge til Magerøya	18
Grønnebru til 36 mill.	19



Nytt år med nye muligheter

Et år går igjen mot slutten. I denne mørkeste delen av året gjenstår bare årets lyseste feiring med julehøytid og nyttårsleder. Deretter kommer et nytt år med nye muligheter. Hele landet er inne i en vanskelig tid, og ingenting tyder på særlig bedring i 1989. Også vegvesenet vil merke de vanskelige tidene med nedskjæringer på budsjetter og reduksjon av stillinger.

Det er likevel ingen grunn til å miste humøret og troen på framtida. Vi befinner oss samtidig også i utfordringenes tid og det vil glede alle som setter pris på å bruke sine evner og krefter. Med de menneskelige ressursene Statens vegvesen rår over, vil nok denne gamle ærverdige etaten ri av denne stormen også.

En riktig god jul og et godt nytt år til alle vegvesenfolk og andre lesere av Reflexen.

BjaLa

Forsidebilde: Vinterveg mot måne. Foto: Arvid Sveen.
Sistesidebilde: Frostdag i Golnes. Foto: Arvid Sveen.

Kriseprogram for brøyte-tjenesten på fylkesveger

Av vedlikeholdssjef Arnliot Holder.

Vedlikeholdsavdelingen ved Finnmark vegkontor utfører nå et hektisk arbeid med et kriseprogram for brøyte-tjenesten på fylkesvegene kommende vinter. En budsjettreduksjon fra 22,1 millioner kroner til 16 millioner skaper hodebry for å få gjennomført et vintervedlikehold innenfor rammen, og uten å skape den totale kollaps i framkommeligheten på fylkesvegnettet. Selvsagt må vi innse at det i disse tider må spares på alle fronter, men det fører fort til svært uøkonomiske løsninger på kort sikt med en så drastisk reduksjon. Det er trafikantene som får føle det på kroppen (eller bilen). Videre vil det i neste omgang gå ut over bedrifter og personer som har vært i vegvesenets tjeneste. Reduksjonen betyr omkring 25 tapte årsverk for anlegg og 15 i vedlikeholdet. I tillegg vil det bety betydelige inntektstap for maskineierne.

DRASTISK REDUKSJON

Det samlede budsjettet for fylkesvegene innbefatter foruten drift og vedlikehold av vegnettet, også ferjedrift og trafikksikkerhetstiltak. Når disse postene trekkes fra utgjorde budsjettet for selve vedlikeholdsdriften i 1988, 22,1 millioner kroner. Det foreløpige budsjettforslaget ligger på 16 millioner kroner. Selv i 1988 ble det vesentligste av pengene brukt på brøyte-tjenesten, slik at sommervegvedlikeholdet, som dekkereparasjoner o.l. måtte skjæres ned. Dersom bevilgningene for 1989 skulle bli på 16 mill. kroner som fylkesrådmannen foreslår, sier det seg selv at en reduksjon fra 22,1 til 16 millioner må bety en drastisk reduksjon av vedlikeholdsinnsatsen. Framkommeligheten, spesielt i vinterhalvåret, vil bli betydelig dårligere. Standardnivået på vegnettet vil reduseres. Budsjetttrammene for fylkesvegvedlikeholdet har i flere år vært redusert.

STORE UTbetalinger ER KONTRAKTFESTET

Et slikt drastisk kutt vil lett gi seg skjæve utslag i første omgang. Det kan nevnes at de aller fleste brøytekontraktene for vinteren 1988/89 er inngått med bindende virkning. Å slutte brøytingen straks på de minst trafikerte fylkesvegene vil derfor ikke gi full besparelse før til neste vinter, da store utbetalinger er kontraktfestet som faste beløp.

TILBAKE TIL GRUSVEGSTADIET

I sommerhalvåret vil reduksjonen først og fremst gi seg synlig utslag



Det går mot krise for brøyte-tjenesten på fylkesvegene.

ved at dekkestandarden reduseres. De dårligste dekkene bryter sammen (denne prosessen var igang allerede i 1988) og vi er tilbake til grusvegstadiet. For viktige fylkesveger med stor trafikk, må dekkefornyelser som trafikanter forventer, utgå. Som eksempel kan her nevnes Fuglenesvegen i Hammerfest og Aronnesvegen i Alta.

FÆRRE KOLONNER

På viktige fylkesveger avvikles trafikken med kolonnekjøring som etter hvert er utviklet til et rimelig akseptert nivå. Eksempler på dette er Gjesvær-

vegen og Syltefjordvegen. Kolonne-tilbudet på disse vegstrekningene må reduseres til et absolutt minimum.

For andre fylkesveger reduseres brøyte-tjenesten til å utføres mellom kl. 06.00 og kl. 18.00. På de mest avsidliggende fylkesvegene utføres en god del av brøyte-tjenesten med traktor. Dette blir betydelig dyrere brøyting enn med bil og plog. En del slik småveger (på øyene i midt- og vestfylket) må sannsynligvis stenges. En løsning kan være tråkking med scooter for å gi en mulighet for gangtrafikk og tilsvarende.

Vi må lære å tenke «publikum»

Av informasjonskonsulent Fred O. Guthu.

Statsforvaltningen i Finnmark møter dagens utfordring med satsing på bedret service og kompetanseheving. Ansatte i førstelinjetjenesten og andre med publikumskontakt skal lære å tenke «publikum» i sitt daglige arbeid. Informasjonen ut til publikum skal bedres og offentlige tjenester skal bli mer tilgjengelige. Gjennom dette ønskes i tillegg å utvikle nye modeller for tverretattlig samarbeid om opplæring og informasjon.

Finnmark skal være et av flere prøvetylker for en omfattende satsing for å bedre offentlig service og informasjon. I bunnen for initiativet ligger regjeringens fornyelsesprogram om bedre offentlig service til publikum og utnyttelse av statens ressurser.

REGJERINGENS FORNYELSESPROGRAM – DEN NYE STATEN

I 1987 vedtok regjeringen «program for fornyelse av statsforvaltningen». Bakgrunnen for programmet om fornyelse var behovet for å møte de utfordringer som den statlige sektor nå står overfor.

Målsettingene er å kunne yte bedre service i staten og å oppnå en best mulig utnyttelse av statens ressurser. For å nå disse målene tar fornyelsesprogrammet særlig sikte på å styrke mulighetene for politisk styring og prioritering, gi den enkelte virksomhet større selvstendighet i det mer løpende arbeidet, samt gjøre statlig virksomhet mer resultatorientert. Et siste delmål vil være å bedre ledelsen av statlig virksomhet og utviklings- og arbeidsvilkårene for arbeidstakerne i staten.

Utover bredden i tiltaksarbeidet er det nødvendig at dette også har en vedvarende karakter og at det i alle ledd finnes vilje til omstilling og fornyelse.

FORNYELSE I FINNMARK

Forbruker- og administrasjonsdepartementet tok i høst initiativ overfor fylkesmannen i Finnmark om et prøveprosjekt der en ønsket en omfattende satsing for å bedre offentlig service og informasjon overfor publikum i fylket. En av årsakene til at Finnmark fikk dette tilbudet er at mulighetene for å utnytte kurs- og seminartilbud i statlig regi har vært dårligere for ansatte i Finnmark enn for resten av landet. Gjennom å konsentrere mye av målsettingen mot kompetansehevingstil-

tak forventer initiativtakerne å utvikle en mer «publikumstenkende» offentlig forvaltning i fylket.

TVERRETATTLIG SAMARBEID

Nybrottsarbeidet vil ventelig ligge i utviklingen av nye tverretattlige samarbeidsmodeller for opplæring og informasjon. Dette kan igjen skape forståelse for økt kontakt og samordning mellom statsetatene i fylket. Det er videre meningen at prosjektet skal gi overføringsverdi til de øvrige fylkene i landet.

Til nå har det vært arbeidet med å opprette en lokal styringsgruppe der flere statsetater, inkludert Statens vegvesen er med. Styringsgruppen har i løpet av høsten samarbeidet med Personaldirektoratet om å utarbeide prosjektskissen med forslag til satsingsområder og konkrete tiltak. Vegkontoret i Finnmark har i tillegg gjennomført en kartlegging av opplæringsbehov i førstelinjetjenesten. Signaler fra organisasjonene og ledelsen vil gi ytterligere bakgrunnsinformasjon. Videre konkretisering av tiltak må komme på initiativ og ved diskusjoner på den enkelte arbeidsplass.

Styringsgruppen har i første omgang valgt å satse på kompetanseoppbygging hos ansatte i førstelinjetjenesten, dvs. de med direkte publikumskontakt. Neste fase tenkes lagt opp rundt målsettinger om bedret informasjon til publikum og mellom de enkelte etatene.

LOKAL FORANKRING OG STYRING

Rammen for prosjektet virker umiddelbart spennende da både målfor-

muleringen og planarbeidet er delegert til den lokale styringsgruppen. Ansvar for gjennomføring av opplærings tiltakene vil hovedsak påhvile departementet. Dette burde gi rom og mulighet for at prosjektet får den nødvendige lokale forankring og styring.

Prosjektskissen slik den foreligger idag ble presentert for etatsjefene på et informasjonsmøte den 8. november. Disse ga full tilslutning til at prosjektet i en første fase satset på opplærings tiltak. Disse er enkle å sett igang, samt at behovet her i rimelig grad er kartlagt.

– Hvilke forventninger kan vi ha til dette prosjektet? Spørsmålet går til vegkontorets medlem i styringsgruppen, personalkonsulent Anne Høgestøl.

– Det vi ønsker er å utvikle en mer «publikumstenkende» etat. Dette innebærer at de ansatte i førstelinjetjenesten må inneha en kompetanse som tilfredstiller publikums krav til informasjon og veiledning. Deler av prosjektet vil derfor konsentrere seg om å øke kunnskapen om eget og andres arbeidsfelt internt, men også utvide kjennskapen til andre etaters oppgaver og gjøremål. Prosjektet vil således omfatte alle nivåer fra sentralbord til ledere.

Maskinavdelinga skal være

En lønnsom servicefunksjon for Statens vegvesen

Av Karl S. Foslund, leder av maskinavdelinga

Et nytt styringssystem for maskinavdelingen er på tur inn i vegvesenet. Vegdirektoratet foreslår nå for Samferdselsdepartementet et system basert på målstyring. Dette forslaget innebærer en noe friere binding til rammer og budsjettmessige reguleringer, og gir vegvesenet mulighet til å være et konkurransemessig korrektiv til private bedrifter. Vegvesenets maskinforvaltning skal ha som mål å bidra til en effektiv og konkurransedyktig egenregidrift, og være en lønnsom servicefunksjon for Statens vegvesen. Den største forskjellen fra det nåværende systemet er at maskinavdelingene i fylkene må drives på tilnærmet samme måte som private maskinentreprenører driver sin virksomhet. Blir det overskudd på drifta, så har vegvesenet tjent penger, og blir det underskudd, så er det penger tapt.



Leder for vedlikeholdsavdelingen, Karl S. Foslund forbereder seg for et nytt styringssystem for maskinavdelingen.

Ved innføringen av de første maskiner i vegarbeidsdriften for ca. 50 år siden, var det bare maskiner eiet av Vegvesenet som ble benyttet. Maskinene ble snart et uunnværlig redskap i driften, og private maskiner ble leiet inn og drevet ved siden av egenmaskinene i såkalt «blandet drift».

Vegvesenet er som kjent underlagt politisk styring, og Samferdselsdepartementet har de senere år gitt de som steller med egenmaskindrift en alvorlig tankevekker i form av betydelig reduserte midler til nyanskaffelser og pålegg om inntjening av betydelige beløp som overføres til andre budsjettposter.

De to siste årene har maskinavdelingen i vårt fylke hatt følgende bevilgninger:

(Alt i mill.)	1987	1988
Til dekning av maskinanskaffelser	18,5	19,7
Maskinanskaffelser	11,0	9,6
Driftsbygninger	0,9	3,3

Til dekning av maskinanskaffelser, er det beløp maskinavdelingen må tjene inn før overskudd/underskudd av egenmaskindriften framkommer. Det vil si at i 1987 og 1988 er maskinavdelingen pålagt å tjene inn henholdsvis 6,6 og 6,8 mill. til andre budsjettposter før maskinavdelingen kan beregne overskudd/underskudd. I Samferdselskomiteens innstilling s. 35–36 anbefører mindretallet følgende begrunnelse: «mindretallet ønsker bedre utnyttelse av landets private maskinpark».

Begrunnelse av denne art er vanskelig å forstå, enn si å leve med. Det må nemlig være et visst overskudd av tilbud i markedet for å få reell konkurranse. Blir maskinavdelingen i fortssettelsen bundet av tilsvarende budsjettall, er vi inne i en utvikling hvor vegvesenets maskinforvaltning skal være salderingspost mot et privat marked.

I tillegg til den politiske detaljstyring av budsjettene, er det flere konkurransevridende rammebetingelser som virker sterkt hemmende på maskinavdelingens driftsregnskap. Som eksempel kan nevnes:

- Vegvesenet betaler ved nyanskaffelser 20 prosent moms, private maskineiere betaler 10 prosent investeringsavgift

- Vegvesenet betaler 20 prosent avgift på drivstoff og smøremidler, private maskineiere får dette refundert for de fleste oppdrag utført for vegvesenet

- Vegvesenet betaler 20 prosent avgift på gumi og rekvisita, private betaler 10 prosent avgift

- Ved salg av brukt egenmaskin faller salgssummen statskassen, private maskineiere kan ved eventuell innbytte redusere innkjøpsprisen av ny maskin tilsvarende salgssummen av innbyttedmaskin.

Disse forhold gjør at maskinforvaltningen må tenke i nye baner og er årsaken til at Vegdirektoratet nå foreslår for Samferdselsdepartementet et styringssystem basert på målstyring. Dette forslaget innebærer også en noe friere binding til rammer og budsjettmessige reguleringer, og gir Vegvesenet mulighet til å være et konkurransemessig korrektiv til private bedrifter.

MASKINFORVALTNINGENS MÅL

I Norsk veg- og vegtrafikkplan er maskinforvaltningens hovedmål og strategier fastlagt. Vegvesenet skal ha en egen maskinpark av hensyn til:

- Beredskap.
- Konkurransemessige grunner.
- Intern produktivitet og effektivitet.
- Kompetanse.
- Teknisk utvikling av maskiner, utstyr og metoder.

Det foreslås også i forbindelse med det nye styringssystemet at vegvesenets maskinavdeling skal ha som mål å bidra til en effektiv og konkurransedyktig egenregidrift, og være en lønnsom servicefunksjon for Statens vegvesen. Maskindriften skal styres ut fra kravene om effektivitet og konkurranseevne. For å få oppnå dette må Vegvesenet innenfor en godkjent målsetting og strategi for egenmaskindriften, kunne bestemme investeringer og driftsmessige forhold for maskiner og driftsbygninger.

SIMULERING AV PRIVAT FORRETNINGSDRIFT

Maskinavdelingene i fylkene skal drives på tilnærmet samme måte som private maskinentreprenører driver sin virksomhet. Maskinavdelingenes driftsinntekter fra maskiner og driftsbygninger skal være leieinntekter.

I tillegg til arbeidet på riks- og fylkesveger, kan maskinavdelingen ved ledig maskinkapasitet utføre arbeid på kommunale vegger etter avtale med kommunene.

Vegkontorene er eiere av sine maskiner og bygninger. Driftsunderskuddet legges til vegkontorenes egenkapital, driftsunderskuddet kommer til fradrag. Tilsvarende gjelder for gevinst eller tap ved salg av maskiner og bygninger.

Driftsresultatet ved årets slutt må direkte uttrykke konkurranseevnen og

lønnsomheten for Vegvesenets konkurransemaskiner. Dette oppnås ved følgende prinsipper for fastsettning av Vegvesenets leiepriser:

- For maskiner og utstyr som arbeider i konkurranse med private, skal Vegvesenet benytte leiepriser som ikke er høyere enn det Vegvesenet ville måtte betale for tilsvarende maskiner og utstyr i det lokale, private marked.

- For ikke-konkurranseutsatte maskiner og utstyr, skal Vegvesenet benytte priser som dekker faste og variable kostnader. Det er ikke adgang til å benytte høyere priser for derved å subsidiere konkurranseutsatte maskiner.

Konkurransevridende rammebetingelser må forsøkes fjernet eller kompensert.



LØNNSOMHETSKRAV

Vegvesenets maskindrift skal være lønnsom og driftsmessig gå i balanse eller med overskudd etter at alle driftsutgifter inklusive renter og avdrag er dekket.

Ved underskudd i deler eller hele maskindriften ved et vegkontor skal det gis nærmere rapport til Vegdirektoratet med analyse av årsakene og med angivelse av mulighetene for å forbedre resultatet.

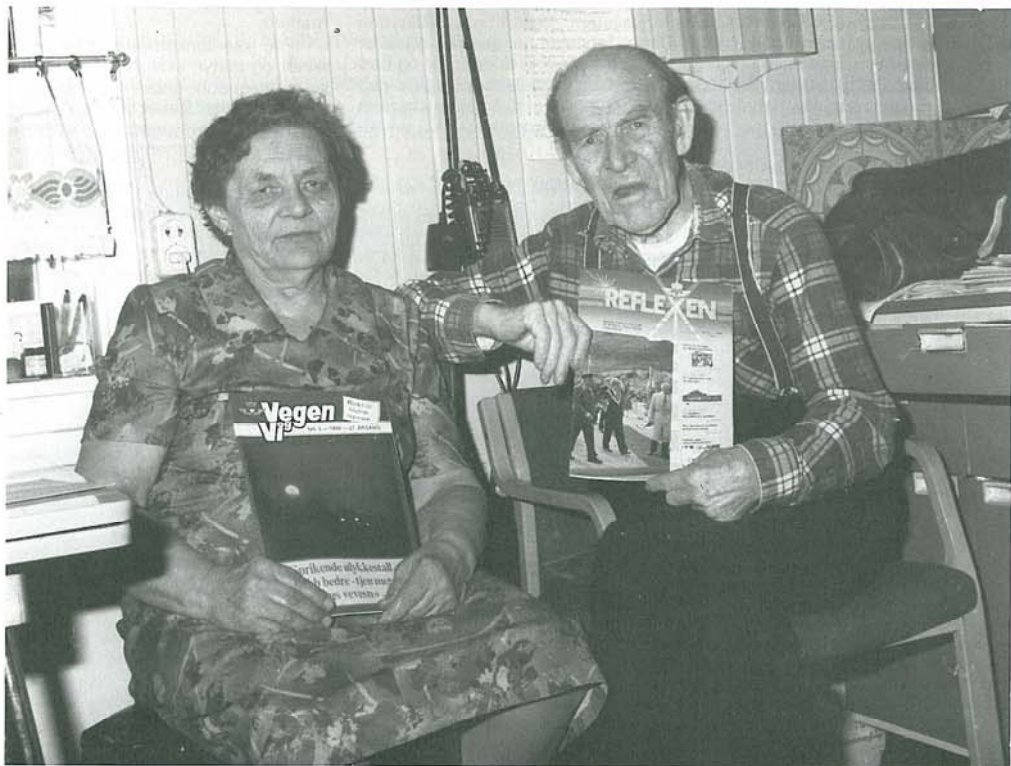
I de årlige forslagene til Statsbudsjett skal Vegvesenet dokumentere måloppnåelse og konkurranseevne og hvordan utsiktene er framover. Dersom forutsetningen fra Norsk Vegplan endres så mye at strategien må endres, skal dette legges fram for Samferdselsdepartementet.

INNFØRING

Vegdirektoratet vil be om at Vegvesenet kan drive prøvedrift etter dette systemet i tre fylker i budsjettåret 1989, med tanke på en omlegging i alle fylker i vegplanperioden 1990–93.

Jakob Jakobsen i Vesterelv:

VEGVESENFAMILIENS OVERHODE



– Hardt fysisk arbeid var yrket vårt og vi hadde lite fritid. Men vi ble sterk og kunne tåle mye, både av slit og motgang. I dag sitter de vegvesenansatte seg gjennom arbeidslivet i biler og på kontorstoler. De trenger ikke å bøye seg for å gjøre arbeidet. De blir så stiv og støl at de må ha gymnastikk for å holde seg oppegående. Og så har de glemt å si god dag. De sier bare hei og ha-det. De husker ikke navnene på arbeidskamerater og ingen kjenner hverandre skikkelig lenger. Det var noe annet i min tid. Vi levde tett innpå hverandre og kjente hverandre ut og inn. Vegvesenet var som en eneste stor familie.

Ja, som en stor familie var nok vegvesenet dengangen, og en stor vegvesenfamilie er fortsatt Jakobsen-familien fra Vesterelv i Nesseby kommune.

Jakob Jakobsen er nå snart 81 år og vegvesenfamiliens overhode. Han er sønn av en vegvesensmed som kom fra Vågå i Gudbrandsdalen. Syver, som smeden hette, sydde klærne

sine selv. Han lagde også en dreiemaskin og produserte stoler og bord av bjørk. Sønnen, Jakob, fikk jobb i vegvesenet og var der i tilsammen 51 år. Flere av hans sønner igjen har arbeid i vegvesenet, og på vegkontoret jobber en av smedens oldebarn. Ikke rart at Britha og Jakob er mye opptatt av hva som skjer i vegvesenet.

Det koselige huset i Vesterelv har

et kjøkken som er stort og rommelig. Like stort og like rommelig er hjerte-lag og innøstekommenhet når Reflexen kommer på besøk for å snakke om Jakobs lange liv i vegvesenet. Sansene er ikke så gode som de har vært, og han klager mye over hukommelsen.

– Jeg husker desverre ikke så mye fra denne tida som jeg burde, sier han. Og spesielt beklager han at han

ikke husker alle de gode historiene fra brakke- og arbeidsliv.

Fru Britha skyter raskt inn:

– Jeg skal hjelpe deg så godt jeg kan med å huske jeg Jakob, og sammen skal vi nok få fram litt av det du har opplevd.

Og Britha hjelper. Hun finner begynnelsene på historier og erfaringer, så kan Jakob ta fortsettelsene, og av og til må han rette Britha i det hun forteller. Sammen gir de et meget godt bilde av vegvesenet som arbeidsplass og som en del av familien.

FLISGUTT I 1923

– Jeg begynte som flisgutt på Seidafjellet 15 år gammel, sier Jakob.

– Det var den 26. juni 1923, skyter Britha inn.

Sammen forteller de om faren som hjalp sønnen inn i vegvesenet. Faren jobbet jo selv på vegen, og så kjente han lensmannen. Det var viktig, for lensmannen hadde stor makt og det var han som lønnet ut vegarbeiderne.

Samme året begynte Jakob i Pasvik da vegarbeidet der startet opp.

Han kan huske at det var hesten som var «maskinene» i arbeidet dengangen.

I 30-åra var han med på hele arbeidet med Kirkenesvegen. Det var viktig å få den ferdig for det kunne jo bli krig. Og krig ble det. Jakob husker at de arbeidet ved Hauksjøen under krigen. Det var en stygg vegstrekning. En gang kjørte en tysk lastebil full av soldater utfor og ned i Hauksjøen. Tyskerne lette ikke etter de engang. Høsten kom og isen frøs på vannet.

Ved Hauksjøen bodde vegarbeiderne i en brakkeleir på et nes som de kalte «Det Karelske neset». Det var kaldt om vinteren og dårlige brakker.

– Vi våkna ofte om morgene med snø som dyne og pute. Veggene var glisne og snøen føk tvers igjennom.

ALDRI KLAGET PÅ VEGVESENET

– Men tross alt, jeg har aldri klaget på vegvesenet. Jeg har hatt en god jobb med god lønn og kunne aldri tenke meg en annen jobb. Under krigen fikk jeg mange gode tilbud. Tyskerne tilbød meg formannsjobb med mye bedre lønn, med gratis husleie og alle de goder som tenkes kunne. Men jeg sa nei, vegvesenet var min arbeidsplass.

– Og så var det slik at «kjærringa» aldri trodde at tyskerne skulle vinne krigen, skyter Britha inn.

Hun hadde nok et ord med i laget den gangen også.

Årene artet seg gjerne slik at vegarbeiderne fikk nødsarbeid i vegvesenet om vinteren. Når disse bevilgningene tok slutt så var det å ro fiske utover våren til de ordinære vegbevilgningene kom 1. juli. Så var det fullt kjørt til ut på høsten igjen.

FEIL I HODE OG FEIL I KLOKKA

Med litt begynnerhjelp fra Britha, er Jakob plutselig godt igang med å fortelle historier fra anleggstida. Innimellom humrer og ler han. Selv om det utvendig syntet ikke er så godt, så ser han godt i sitt indre noen av de mange episodene han har vært med på.

– Det var mens vi arbeidet ved Nylø. Der hadde vi en brakkeleir og selvfølgelig ei kokke. Nå hendte det seg slik desverre at kokka ble syk og måtte til legen. Men hun hadde skaffa vikar, og fortalte oss at det skulle nok gå bra for det var ei dyktig dame som skulle overta. Vel, kanskje kunne hun være dyktig, men brakkelivet ble nok for tøft for henne. Etter at noen av brakkas spissburere hadde laget «holoi» i brakka, begynte kokka å tørke kaffekjelen på den sotete undersida før hun tørka bordet. Deretter reiv hun ned tallerkenhylla og gjorde mye annet av gale og rare ting. Vi fant fort ut at kokka var gal i hodet og sendte henne til Dr. Skogsholm i Vadsø.

Skogsholm hadde råd å gi til kokka.

– Du må få deg en kompis og bli gift, da vil nok alt gå bra, sa doktoren.

– Faren min var arbeidsformann på Brannsletta og han hadde ei god klokke, forteller Britha. Den var det blitt feil på og han ba sønnen sin om å ta den med til Vadsø for reparasjon.

– Jeg hadde holdt på med litt klokke-reparasjon og ville gjerne se på klokka, fortsetter Jakob. Jeg oppdaget fort at optrekkeren på klokka var veldig treg. Derfor åpnet jeg klokka og løsnnet et hakk på optrekkeren. Dermed var klokka god som ny den, og det var ikke nødvendig å sende den til urmakeren. Men så ble det en voldsom diskusjon om leie for alt mulig. Formannen skulle ha leie for bruk av klokke, for det var viktig for han som

formann å vite tida. Så skulle en kar ha spanneleie fordi han bar melk til arbeiderne. Det ble ettevert slik at alle skulle ha leie for ett eller annet, og dette gikk som en vits i alle bygder. Men det ble slutt på leiemaset fra formannen da jeg forlangte lønn for å reparere klokka hans.

– Det var så mange historier, sier Jakob. Nesten hver gang jeg kom hjem kunne jeg fortelle morsomme historier som hadde hendt på jobb. Men de er desverre glemt nå. Jeg er blitt så glemsk med årene.

Men helsa har vært utrolig god i alle år. I fjor, i en alder av 79 år, var han for første gang på sykehus.

– Du skjønner, det er ikke så greit for en mann i den alderen å oppleve å bli syk for første gang, sier Britha. Først ble han kjørt til Kirkenes i ambulanse og der fikk han beskjed om at han senere måtte reise til Tromsø – med fly. Han som aldri hadde reist med fly før.

– Jeg kjørte også bil inntil februar i år. Nå er synet så svekket at jeg ikke kan kjøre, men bilen står i garasjen, så dersom helsa blir bedre kan jeg fortsatt kjøre bil, sier Jakob.

I 51 år har Jakob Jakobsen tjent Statens vegvesen. Ikke mange har holdt ut så lenge på samme arbeidsplass. Men han har ikke noe negativt å si om etaten. Den har gitt ham mye – først og fremst levebrødet til seg og sin familie. Det var en trygg arbeidsplass med godt kameratskap og god lønn. Han gikk av med pensjon 31. desember 1974, og tross mange gode år i vegvesenet så innrømmer han at det var en glede å bli pensjonist. De siste årene var så forskjellig fra det han var vant til som vegarbeider.

– Jeg følte det som om jeg ikke fikk lov til å arbeide mer, sier han. Vi kjørte rundt i biler eller satt i varme brakker. Det var ikke arbeid slik som jeg var vant til at arbeid skulle være. Det var slutt på det fysiske arbeidet, og da var ikke vegvesenet det samme lenger. Men jeg har jo sørget for arvtakere da, smiler Jakob, og det har han sannelig rett i. Vegvesenfamilien Jakobsen er stor, og Jakobsennavnet vil sikkert enda i flere generasjoner gå igjen på vegvesenets lønningsliste. Han har god grunn til å være fornøyd, smeden fra Vågå i Gudbrandsdalen. Hans smidde den første lenka i et langt og trofast yrkesliv for generasjoner av vegfolk.

Gamle minner



Y-2331

og

Y-2509

To pionerer i vegvesenets tjeneste under gjenreisningen

Andre del av en artikkel skrevet av GUSTAV SIMONSEN

Store bjelker var losset på land fra båt på Kunes. Y-2509 var den største bilen og Gustav Simonsen påtok seg transporten mot at vegvesenet skulle holde tilhenger.

Det var uhyre vanskelige forhold for transport med et så langt tilhengerslep over provisoriske plankebroer nede i elveleier og gjennom trange krappe kurver. Ved transporten av bjelker til broer på Børselvfjellet var f.eks. krysset ved Sørrelvbroen og veien ned til Kunes, hvor bjelkene ble lastet, så trangt at man først måtte kjøre forbi og så rygge gjennom krysset ned i elveleiet over to smale plankebroer og opp på østsiden av elven hvor man fikk snudd og så kjøre videre.

Tilhengeren var imidlertid en gammel førkrigslevning, og under transport av bjelkene til Estur bro på Ifjordfjellet brøt den sammen for godt et stykke opp i Ifjorddalen.



Det var ofte svært lite å gå på ved passering av nedkjøringer til provisoriske broer. Her ved en sjekk av surringene i tilfelle veien gir etter.



Gustav Simonsen sammen med tre hjelpemenn på tur fra Kunes til Estur med to brobjelker.

I førerhuset Josef M. Johansen og Hjalmar Henriksen. Sittende bak på bjelkene, Erling Jessen.



Y-2331 på ferjen over Tanaelva. Gustav Simonsen framme ved førerhuset. Rolf Simonsen i forgrunnen.

Gamle minner



LITE Å STILLE OPP MOT KONG VINTER

Det var heller dårlig med brøytemateriell på dette anlegget det året, så da høsten og snøen kom hadde man lite å stille opp med. Det eneste var en altfor stor plog for disse bilene. Veien og broene var heller ikke egnet til brøyting, så man måtte forholdsvis tidlig kapitulere for Kong Vinter. Senhøstes dette året var Gustav Simonsen over med Y-2509 til Skipagurra for å hente et lass planker til Ifjordanlegget. Isvansker på Tanaelva og snø på Ifjordfjellet gjorde at denne bilen ble i Øst-Finnmark denne vinteren 1946/47.

Det var lite med privatbiler i Vegvesenets tjeneste på denne tida. De fleste bileierne så vel større fortjeneste i å kjøre for gjenreisningen i byggesektoren.

Y-2509 var en tid med på å kjøre frem materiell, sement og sand under støpingen på Masjok bro. Så videre utover vinteren, kjøring av masse fra steinkuser til brukarene på Tana bro, som da sto foran oppførelse.

Imidlertid gikk det mot en ny vår 1947, og anleggsarbeidet i Laksefjord skulle komme igang igjen. Den andre bilen, Y-2331, som hadde overvintret der borte, var ikke i kjørbart stand. Ved et uhell om høsten var motorblokken frosset sund. Vegvesenet trengte biler der borte, men Ifjordfjellet var ennå ikke farbart på lang tid.

MED MILITÆR MOTORBLOKK

Gustav Simonsen fikk en leiesjåfør til å ta over kjøringen med Y-2509 på Tana bro. (Det var John Johansen, som skulle komme til å kjøre denne bilen i mange år i Laksefjord, og han er identisk med vegmester John Johansen). Simonsen reiste så til Laksefjord for å forsøke å få Y-2331 i drift. Det viste seg imidlertid umulig å skaffe nødvendige motordeler på ordinært vis. Man visste at militæret i Porsanger hadde noen biler av samme modell, og ved hjelp av en anmodning fra Vegvesenet og velvilje fra militæret, fikk Simonsen låne en ny motorblokk fra det militære lager. Y-2331 ble igjen kjøreklar og satt inn i veitbedringen på anlegget.

Da Ifjordfjellet kort tid etter ble farbart kom også Y-2509 tilbake fra anlegget på Tana bro. Men det skulle bli mange turer østover for disse to bilene etter sement og annet materiell.

EN UTROLIG INNSATS

Man må vel kunne si at den mest provisoriske gjenreisningen av veistrekningen Ifjordfjellet – Børselvfjellet i hovedsak var ferdig sommeren 1947. Da ble også en halvpermanent hengebro over Storelva på Børselvfjellet montert.

Under de forhold som rådet var det en nesten utrolig innsats som ble gjort av alle mannskaper, med nærmest primitive redskaper under kummerlige forhold.

Det var likevel enkelte som i de mest hektiske perioder var særlig utsatt, med et enormt arbeidspress dag og natt. Til alle døgnets tider kunne man se ingeniør Holt på farten, Johannes Foslund var over alt, og sjåførene på bilene skulle man tro aldri sov, men likevel klarte de å holde bilene i drift på de ekstremt dårlige veiene, uten verksted og uten de tilsynelatende mest nødvendige reservedeler.

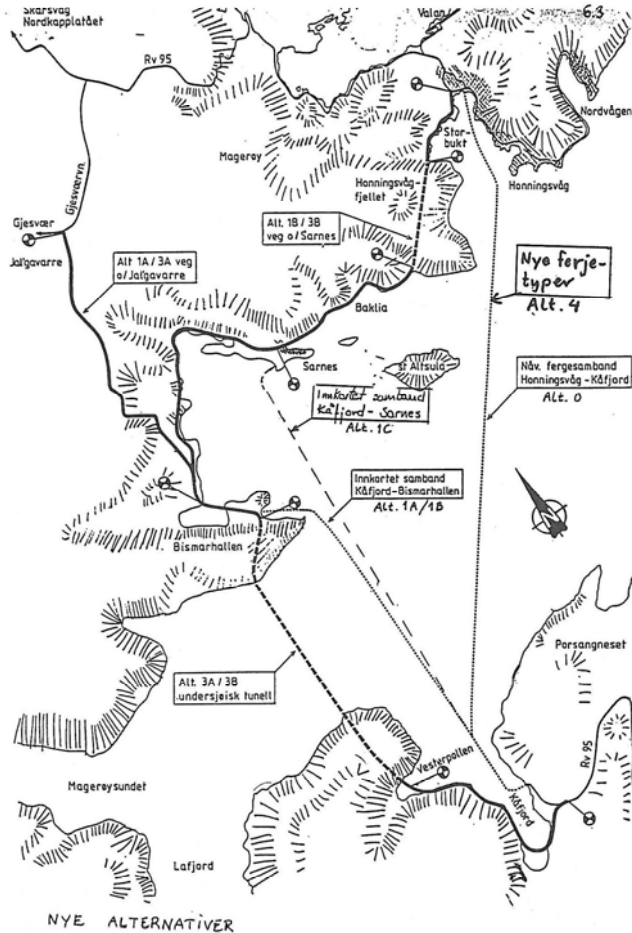


Y-2509 transporterer kablene til hengebroen over Storelva opp fra Kunes. (I førerhuset Rolf Simonsen).

Håp for fastlandsforbindelse til Magerøya:

Vegsjefen går inn for undersjøisk tunnel

Magerøya bør knyttes til fastlandet med en 6 km lang undersjøisk tunnel fra Vesterpollen til Bismarhallen. Videre bør vegen følge kystlinja og gjennom Honningsvåg fjellet i en 3 km lang tunnel. Prosjektet vil koste 556 mill. kroner og 170 mill. kan privatfinansieres ved bompenger. Det kan aksepteres et forpliktende vedtak om byggestart i perioden 1994–97, med det forbehold at årstallet for byggestart avgjøres i neste NVVP eller i årsbudsjettene for perioden 1994–97.



VEGSJEFEN VIL GÅ INN FOR ALTERNATIV 3b MED UNDERSJØISK TUNNEL.

Dette er den anbefaling vegsjefen i Finnmark vil gi når hovedplanen for fastlandsforbindelsen til Magerøya (FATIMA) legges ut til offentlig ettersyn i januar/februar 1989.

Vegsjefen har i et brev til Finnmark Fylkeskommune gitt kommentarer og anbefalinger i forbindelse med FATIMAs søknad om bompengefinansiering.

FATIMA A/S har søkt om byggestart i perioden 1990–93. Vegsjefen vil ikke anbefale det med mindre det stilles ekstraordinære midler til disposisjon. Investeringene i Norsk Veg- og Vegtraffikkplan 1990–93 er ørmerket allerede igangsatte prosjekter, og disse må da i tilfelle stoppes. En ferdigstillelse av E-6 mellom Varangerbotn og Kirkenes vil sannsynligvis bli vanskelig innen 1994, som tidligere forutsatt.

Vegsjefen mener også at det er prinsipielt uheldig på dette tidspunktet å treffe vedtak om byggestart som binder opp midlene i perioden 1994–97. Dette fordi det ikke blir mulig å vurdere dette prosjektet opp mot andre vegkrav og sentrale målsetninger med hensyn til vegbygging. Det er derfor vegsjefens prinsipielle syn at tidspunktet for byggestart først kan avklares ved utarbeidelse av NVVP for 1994–97.

BESTE VEGPROSJEKT I FINNMARK

Ut fra det faktum at fastlandsforbindelse til Magerøya er blant de beste vegprosjekter i fylket utfra en samfunnsøkonomisk vurdering, kan vegsjefen akseptere forpliktende vedtak om byggestart i perioden 1994–97. Dog med det forbehold at årstallet for

byggestart avgjøres i neste NVVP eller i årsbudsjettene for 1994–97. Han advarer samtidig mot økt byggetida utover 4 år for å løse problemene med knappe bevilgninger og ønsket om å prioritere andre prosjekter samtidig. Dette vil påvirke grunnlaget for privatfinansiering og rasjonell anleggsdrift.

FATIMA MOT SØRØYVEGEN

Vegsjefen minner fylkeskommunen om at prioriteringen av fastlandsforbindelsen til Magerøya innenfor ordinære bevilgninger før år 2000 vil gå på bekostning av andre vegkrav som allerede er registrert. Han tenker da spesielt på Sørøyvegen, helårsveg til Nordkyn og Havøysund, og Pasvikvegen. Fylkestinget har tidligere prioritert både fastlandsforbindelse til Magerøya og Sørøyvegen. Vegsjefen anmoder nå Fylkestinget om å prioritere kun ett av disse prosjektene innenfor ordinære bevilgninger. Bygging av begge prosjektene parallelt vil ikke være mulig.

Dersom det er ønskelig å bygge fastlandsforbindelsen innenfor perioden 1990–93 eller 1994–97, må dette løses med ekstraordinære bevilgninger. Dette gjelder spesielt ved eventuell bygging innenfor perioden 1990–93. Argumentene for dette kan knyttes til de økonomiske ringvirkningene av Nordkapptrafikken.

Ringvirkningene er betydelige også utenfor Finnmark. Det bør også tillegges vekt at Norkapp er utpekt som satsingsområde for turisme i Norge. Vegsjefen understreker imidlertid at byggestart tidligere enn 1991 er vanskelig på grunn av tidkrevende arbeid med detalj- og byggeplaner. Behandling av hoved- og detaljplan i henhold til lovverket vil også ta tid. Vegsjefen vil ikke anbefale forhåndsinnkreving av bompenger. Han mener at dette vil bryte med rettferdighetsprinsippet, da de fleste vil være turister som betaler for noe de ikke senere vil få nytte av. Fastlandsforbindelsen er i hovedplanen kostnadsberegnet til 556 mill. kroner, inklusiv bomstasjon. Finansieringsberegninger viser at ca. 170 mill. kr. kan privatfinansieres med nedbetalingstid 15 år.

Vegarbeiderne i Finnmark har mest sykefravær

Statistikken for sykefravær i utdriften viser en bekymringsfull utvikling for Finnmark. Sykefraværsprosenten har økt fra 7,23 til 10,03 i tidsrommet 2. kvartal 1986 til 2. kvartal 1988. Fra å ligge akkurat på landsgjennomsnittet for to år siden, har Finnmark klatret opp på landstoppen når det gjelder sykefravær i utdriften. Selv om fraværsprosenten gikk ned fra 10,3 til

9,17 fra 2. til 3. kvartal i år, så forverret det Finnmarks stilling i landssammenheng. Nå er vegarbeiderne i Finnmark på sykefraværstoppen.

Arbeidsmiljøutvalget har behandlet denne bekymringsfulle utviklingen, og ber nå sekretæren gi en analyse av resultatallene med spesiell vekt på sykefravær.

SYKEFRAVÆRSRATEN FOR EGNE ARBEIDSTAKERE I VEGARBEIDSDRIFTEN

3. KVARTAL 1988 OG 3. KVARTAL 1986 OG 1987

FYLKE	1986	1987	1988				
	3 KV	3 KV	1 KV	2 KV	3 KV	4 KV	1-4 KV
Østfold	7.65	7.43	10.66	9.06	6.56		
Akershus	6.65	5.18	6.40	6.19	5.32		
Hedmark	6.53	4.78	8.97	8.15	7.52		
Oppland	5.94	6.10	9.05	7.61	7.35		
Buskerud	4.18	4.78	5.89	3.73	5.92		
Vestfold	9.83	9.02	5.57	4.91	4.20		
Telemark	7.04	8.14	9.43	11.10	7.05		
Aust-Agder	10.87	6.64	7.16	7.01	7.68		
Vest-Agder	8.29	9.58	7.74	6.53	6.69		
Rogaland	8.25	6.81	7.21	5.79	9.03		
Hordaland	7.02	6.84	6.30	4.79	7.09		
Sogn og Fjordane	9.52	6.23	7.40	5.84	8.51		
Møre og Romsdal	6.78	5.34	7.31	6.68	7.05		
Sør-Trøndelag	6.31	6.29	7.29	6.15	6.39		
Nord-Trøndelag	7.91	5.98	9.41	8.97	8.26		
Nordland	7.31	9.62	8.69	8.68	7.89		
Troms	9.67	9.30	8.85	7.28	8.92		
Finnmark	7.49	7.70	9.05	10.03	9.17		
SUM	7.48	6.96	7.89	7.13	7.47		

SOSIAL RØYKSKY MED LYNKARRIERE

En tur på Øl-hallen i Tromsø kan føre til så mangt. For Gudmund Nilsen førte det til at han gjorde vadsværing av seg, og en kometkarriere i vegvesenet. Ved Øl-hallen en fredags ettermiddag for fire år siden traff han Kjell Kvåle, som var plansjef i Finnmark, og som ønsket Ølhall-vandreren som leder for trafikkseksjonen. I dag sitter 32 årigen i plansjefstolen i Finnmark og savner ikke Øl-hallen så mye. I stedet besøker han ofte Bajazzo i Vadsø for å ta en kaffekopp eller en øl, og der er han garantert å treffe kjensfolk. Før han flyttet til Vadsø fikk han høre skremselshistorier om denne «byen bak gardinene». I den grad gardinene er trukket fra de siste årene, er nok Gudmund Nilsen en av de som aktivt har bidratt til det. Han er et særdeles sosialt menneske, noe som også gjør han til en leder som får tillit og tilbakemelding. Men enda har ingen satt opp meldinger på plansjefens personlige klagemur – en tavle hvor alle anonymt kan klage på sjefen og hans ansvarsområde. Når klagemuren fortsatt er blank, så kan også det tyde på at plansjefens gode sider overskygger hans forurensende tilbøyelighet. En last som ihvertfall intervjueren ikke finner det unaturlig å klage på. Dette intervjuet varte i 8 sigaretter, noe som førte til at blitzlyset hadde problemer med å skjære igjennom tåka. Det står ingen røyking-forbudtskilt på døra til Gudmund Nilsen. Hvordan skulle han da få tid til å røyke sine 50 for dagen?

UNG MANN I ETTERTRAKTET STILLING

To uker etter at Gudmund Nilsen fikk stillingen som plansjef i Finnmark, fylte han 32 år. Han er dermed den desidert yngste avdelingssjefen i Statens vegvesen, og det er vel tvisomt om noen i yngre alder har bekledd en så ettertraktet lederstilling i vegvesenet. For plansjefstillingen er regnet for å være meget populær og ettertraktet i denne etaten. Mange rangerer den også etter vegsjef og driftssjef i vegvesenhierarkiet.

– Brukte du lang tid på å bestemme deg for å søke på plansjefstillingen da Kjell Kvåle sa opp for å flytte til Vestlandet?

– Ja, jeg brukte lang tid og var lenge usikker. Jeg hadde egentlig stor lyst til å prøve meg i en slik jobb, men følte at jeg hadde for mye ugjort i min stilling som leder av trafikkseksjonen. Det var så mye som var på gang i denne seksjonen som jeg svært gjerne ville være med på. Det som til slutt fikk meg til å ta avgjørelsen, var at jeg fikk en følelse av at avdelingen syntes det var o.k. å få meg som plansjef, og så ville jeg jo ikke miste helt kontakten med det arbeidet jeg måtte forlate i trafikkseksjonen.

– Du har jo gjort en kometkarriere i vegvesenet, og du er jo for rene «guttungen» å regne i ledergruppa. Hvordan oppfatter du den situasjonen?

– Jeg var nok spent til begynne med, men har bare hatt positive erfaringer hittil. Min alder og min raske

veg til lederjobben er ikke blitt brukt mot meg, og det tror jeg heller ikke at jeg får oppleve. Når det gjelder min såkalte kometkarriere, så er jo alle klar over at jeg først og fremst fikk jobben på grunn av dårlig konkurranse. Det var kun to søkere og jeg var opprinnelig innstilt som nummer to. I denne sammenheng vil jeg presisere at jeg synes det var synd at han som først ble ansatt trakk seg av personlige årsaker. Han ville blitt meget godt tatt som plansjef.

Det jeg oppfattet som mest problematisk, var å skifte kontor. Nå er imidlertid plansjefkontoret ommøblert og jeg har fått et fysisk miljø som jeg trives med.

FRA USA VIA TROMSØ TIL BYEN BAK GARDINENE

Gudmund Nilsen er født og oppvokst i Nordreisa i Nord-Troms. Hans løpebane har vært tradisjonell, med gymnas, militærtjeneste og NTH. Men isteden for umiddelbart å få seg ingeniørjobb, reiste han til USA. I fire måneder farta han rundt i «junaiten» for å kvitte seg med all framtidig reiselyst før han skulle gi seg karrieren i vold. Men reiselysten ble han nok ikke kvitt. USA- oppholdet virket heller stimulerende på reiselysten. Sterk hjemlengsel bragte ham til Tromsø. Etter en tiggerunde blandt forskjellige arbeidsgivere, havnet han i vegvesenet og i bruseksjonen under plansjef Stibergs ledelse. Det var i den perioden han dimensjonerte ei stålørbru i fylket et sted. Etter at brua var ferdig oppdaget han at feil avlesning i tabel-

len hadde ført til en mindre tykkelse enn det skulle være på stålørret.

– Senere var jeg på en militærøvelse i samme område, og ble liggende like ved denne brua. Det var ikke fritt for at jeg svettet litt ekstra da en kolonne med Leopard-stridsvogner kom langs veien og passerte brua. Men den holdt, og så vidt jeg vet står den enda i dag.

Da den skjebnesvangre Ølhallturen ble foretatt, var Gudmund Nilsen ansatt i Tromsø kommunes byplankontor. Det var mye å gjøre. Mest «brannslukning» og lite tid til planlegging. Etter tilbudet fra Kjell Kvåle tenkte han en helg, og så slo han til med en søknad til Vadsø.

– Det var selvfølgelig med stor spenning jeg gikk til en slik jobb. Jeg hadde jo aldri prøvd meg i lederstilling før. Men jeg kjente jo Kjell godt og hadde stort tiltro til ham som plansjef. Jeg fikk den oppbakkingen som var nødvendig både av ham og av de ansatte på seksjonen. I tillegg til det så har vegkontoret i Finnmark et aktivt sosialt miljø, og det passet meg bra.

ET SOSIALT MENNESKE

Jo, det passet nok Gudmund Nilsen at vegkontoret har et aktivt sosialt miljø. Gudmund er nemlig et svært sosialt anlagt menneske. Han trives med mennesker rundt seg både i og utenfor jobben.

Det banker på døren, som forøvrig er forsynt med lapp om at plansjefen ikke må forstyrres. Inn kommer en tydelig spilleregulering med heste-

kuponger, jeg hadde nær sagt, i flokkevis. Store penger skifter eier og plansjefens privatøkonomi kan kanskje bedres betraktelig til helga.

– Nei du skjønner, jeg er kun spilleregulering på Vadsø Skiklubbns vegne. Skiklubben trenger så snart til penger for sitt viktige sosiale arbeid og vi prøver alle muligheter til inntekt. Jeg engasjerte meg egentlig i Skiklubben for å finne en annen måte å bli kjent med folk på. Det har jeg hatt mye igjen for.

En sosial tradisjon som ble innført av forgjengeren, vil han nå ta opp igjen så snart badstusesesongen tar til. Kjell Kvåle samlet nemlig det meste (den mannlige) av avdelingen i badstua hver onsdag for inngående faglige diskusjoner. Han forkynte også at alle viktige avgjørelser tas i badstua. Gudmund sier at dette er en av de mange positive tiltak fra sin forgjenger som han vil videreføre. Tankene streifer omkring en badstusekretær som lager referater fra de viktige avgjørelsene i dette forumet.

– JEG SITTER I MAKSIMALT FEM ÅR

– Nå er du kommet så høyt på strå at det nesten ikke går an å komme høyere i Vegvesenet. Hvilke tanker har du om framtida?

– Jeg har ingen primadonnanykker fordi jeg er blitt plansjef. Men en ting er sikkert; jeg trives i vegvesenet og

har gjort det helt fra første stund. Derfor tror jeg også at jeg vil jobbe i etaten i mange år framover. Som plansjef sitter jeg imidlertid maksimalt i fem år. Dette er av rent idealistiske grunner fordi jeg mener at ledere på et visst nivå i all virksomhet, både offentlig og privat, ikke bør sitte for lenge.

– Hvorfor mener du at ledere ikke bør sitte for lenge?

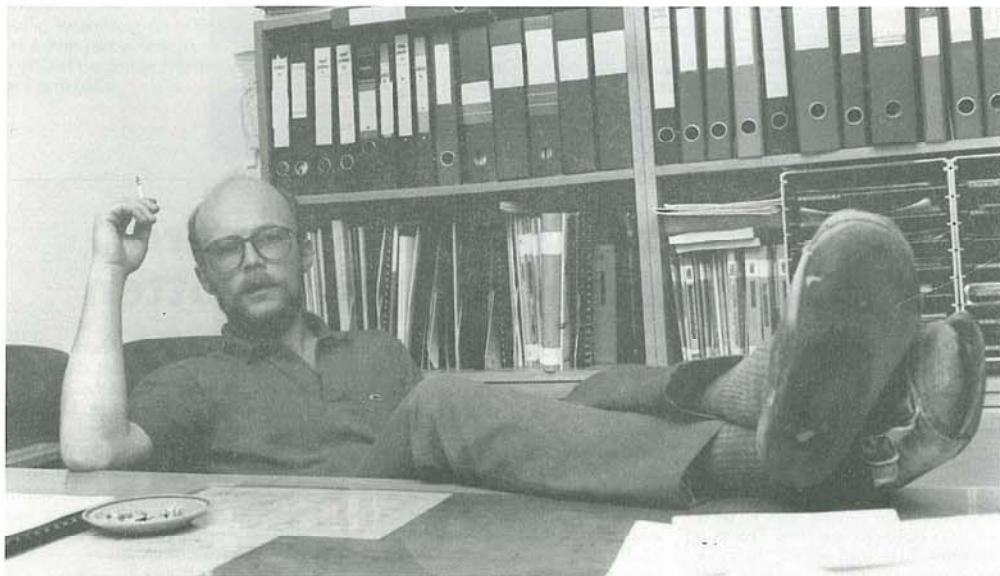
– Først og fremst på grunn av nødvendigheten av å ha gode ledere. Med åremålsstillinger kan man kvitte seg med ledere som fungerer dårlig, og som etter dagens system er svært vanskelig å fjerne. Dårlige tilsettingsprosedyrer forsterker problemet. Det er med andre ord for enkelt å få lederjobber i offentlig virksomhet. Men selv ledere som har gjort en god jobb trenger forandring. Man går tom og det må også skapes mobilitet i en etat eller bedrift. Dette vil være med på å skape karrieremuligheter i etaten, øke rekrutteringen og holde på folk.

– Hvorfor finner du det nødvendig å annonsere din femårs-kontrakt nå, like etter at du er ansatt?

– Debatten om åremålsstillinger i staten har nå pågått lenge uten at det er kommet noe særlig ut av det. Jeg håper at min avgjørelse nå setter fart i denne debatten. Min mening er at alle ledere bør anses på åremål for 5–8 år. Dette vil tjene både lederen og

de underordnede. Jeg ser på det å være leder som et stort ansvar og utfordring. Dersom ikke lederen fungerer vil det få store konsekvenser. Med en dårlig leder vil ikke folk kunne yte det de er gode for. Som plansjef er jeg klar over at jeg har ansvaret for alt som skjer i avdelingen både faglig og administrativt. Jeg må sørge for at avdelingen utnytter de ressurser de rår ove på best mulig måte. Med den faglige bakgrunnen både jeg og avdelingens personale har, er jeg ikke redd for den delen av jobben. Jeg er mest redd for lederfunksjonen. Jeg har jo ingen formell utdanning i lederskap. Her er jeg helt avhengig av medfødte egenskaper, evne til utvikling og feedback fra medarbeiderne.

Dette er tydelig et emne den nye plansjefen har tenkt mye på og har klare tanker om. Lederskap bør ikke være en livstidsfunksjon, og det er en stor risiko ved å ta på seg lederfunksjoner. En risiko for at man ødelegger både for seg selv og for andre dersom lederskapet ikke fungerer. Tross alt, Gudmund har sitt forsikringsselskaps ord på at den risikoen han løper som plansjef ikke gir premieøkning for livspolisen. Derimot er det grunn til å tro at valget av unge herr Nilsen som plansjef kan gi gevinst for det gamle ærverdige Statens vegvesen.



Ung mann i høy og avslappet stilling.

Intern trafiksikkerhetsgruppe på vegkontoret

En intern rådgivende trafiksikkerhetsgruppe på vegkontoret ble opprettet på ledermøte 8. august i år. Gruppen har fått følgende sammensetning:

Asle Persen, leder (plan)
Rolf Olsen (biltilsynet)

Arne Nikolaisen (vedlikehold)

I «Handlingsplan 1988-93 om samordnede organisatoriske tiltak» er anført at gruppen skal samordne/organisere Vegvesenets trafiksikkerhetsinnsats. Den skal også gi råd om budsjettering til trafiksikkerhets-spørsmål på investering og vedlikeholdsbudsjettet.

Med bakgrunn i de signaler som er gitt fra ledergruppa og fra TS-gruppas egen vurdering, foreslås det en todelt organisering.

A: Oppfølging av handlingsprogram for trafiksikkerhet.

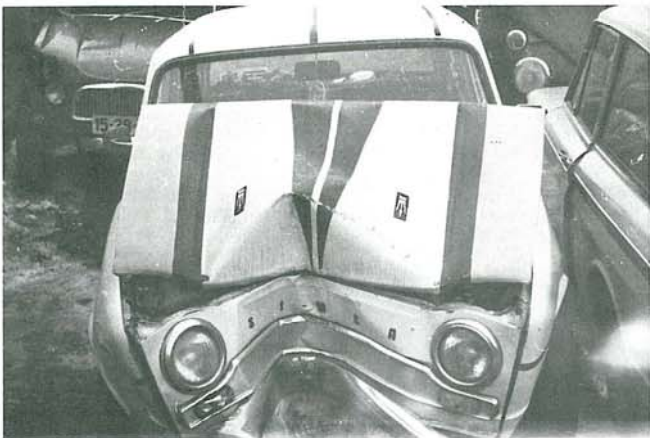
Denne oppgaven kan løses gjennom prosjektgruppeorganisering og styringsmodeller som anvendes i slik sammenheng.

B: Vegvesenets løpende trafiksikkerhetsarbeid.

I denne sammenheng vil TS-gruppa være et rådgivende organ innenfor vegvesenets linjeorganisasjon.

MÅLSETTING

Målsettingen for trafiksikkerhetsarbeidet i Finnmark er i «Handlingsprogram for trafiksikkerhet i Finnmark 1988-93» satt til at vi innen 1994 skal være nede på maks 190 skadde/drep-te pr. år i Finnmarkstrafikken. Dette er TS-gruppens hovedmål både når det gjelder oppfølging av handlingsprogrammet og vegvesenets løpende trafiksikkerhetsarbeid. Gjennom de delmål/arbeidsmål som er satt, og ved fastsettelse av nye, ser gruppa det som realistisk å nå hovedmålet.



Fortsatt samarbeid om bedre trafiksikkerhet på Nordkalotten

Samarbeidet om bedre trafiksikkerhet på vegene på Nordkalotten skal fortsette. Dette var et enstemmig vedtak på møte i Nordkalottens Trafiksikkerhetskomité i Arvidsjaur i Sverige den 24. og 25. november i år. I første omgang vil samarbeidet fortsette til Nordkalottens Trafiksikkerhetskonferanse i 1991, som vil bli arrangert i Nord-Norge med Troms og Finnmark FTU som teknisk arrangør. Fra Finnmark deltok overing. Asle Persen, Vegkontoret på møtet, og han forteller at det ikke var tvil i komitéen

om at samarbeidet må fortsette. Trafikkforholdene på Nordkalotten er ganske spesielle og varierte, og innenfor trafiksikkerhetsarbeidet er det mye å vinne ved et utstrakt samarbeid over landegrensene.

Ordfører i Nordkalottens Trafiksikkerhetskomité, Erkki Vierimaa fra Rovaniemi, poengterte også viktigheten av den kontakten som er opprettet, og så fram til det videre trafiksikkerhetssamarbeidet på Nordkalotten. I tillegg til de konkrete prosjektene som er gjennomført av komitéen, er man-

ge av de tanker og idéer som er kommet fram, videreført i det daglige arbeidet i de enkelte landene.

I mai 1988 arrangerte komitéen Nordkalottens Trafiksikkerhetskonferanse i Luleå med følgende hovedtema:

– Piggdekk, trafiksikkerhet kontra miljø.

– Politiets erfaringer fra grensetrafikken på Nordkalotten.

– Ungdom og trafikk.

Konferansen samlet ca 120 deltagere fordelt på Norge, Sverige og Finland.

PIGGDEKK-NEI BLE IKKE HØRT I SVERIGE

På Nordkalottens trafiksikkerhetskonferanse i Luleå i mai i år ble det vedtatt en resolusjon om piggdekkbruk. Konferansen gikk imot enhver restriksjon på piggdekkbruk på Nordkalotten med den begrunnelse at det ikke kan dokumenteres noen samfunnsøkonomisk gevinst på «lavtrafikkerte vegger».

Til tross for dette har Sverige gjort et vedtak som forbyr piggdekk på kjøretøyer over 3.500 kg fra 1. januar 1990. Nordkalottkomitéen for trafiksikkerhet vil fremover arbeide for at dette vedtaket ikke blir ihvertfall. Hovedårsaken til dette er at komitéen ser for seg et problem når svenske trailere uten piggdekk vinterstid kommer til et skiftende nord-norsk kystklima og de trafiksituasjoner som da kan oppstå.

Bedre informasjonsutveksling, samordning av kontroller i grenseområdene og eldre i trafikken er arbeidsområder Nordkalottens trafiksikkerhetskomité vil se nærmere på i fremtiden.

Neste møte i Nordkalottens trafiksikkerhetskomité er fastsatt til 1.-2. juni i Bodø.

COMPUTER WORLDS INDRE BILDE

Under tittelen «krass Riksrevisjon refser Statens datakjøp» retter avis Computer World Norge søkelyset også mot Statens vegvesen sine datainnkjøp. Riksrevisjonen har sett nærmere på statens bruk av eksterne konsulenter, og Statens vegvesen er en av de etatene som er blitt kikket nærmere etter i sømmene. I henhold til Computer World Norge er det en viss forundring over at Statens vegvesen kjøpte ND-5000 maskiner for 20 millioner like før jul i fjor. En maskin skulle først kjøres i to måneder for uttesting, men tre uker før testperioden var over, kjøpte man altså 15 ND-5000-maskiner. Vegvesenet forsvarer seg godt, i og med at man i lang tid hadde hatt ND-systemer, og at det ikke var noen vesentlig forandring på 5000-maskinene, bortsett fra bedre ytelse.

«Likevel kan vi ikke fri oss fra å danne oss et indre bilde av situasjonen med en ytterst trippende ND-selger oppunder jul i fjor med årsbonus i blikket», heter det i artikkelen.



MODERN TIMES ...!

ROLF BLIR PENSJONIST



Den 14. januar 1942 begynte en unggutt fra Vadsø på kassererkontoret på vegkontoret. Han skulle bare jobbe der noen dager, etter en forespørsel fra nabogutten.

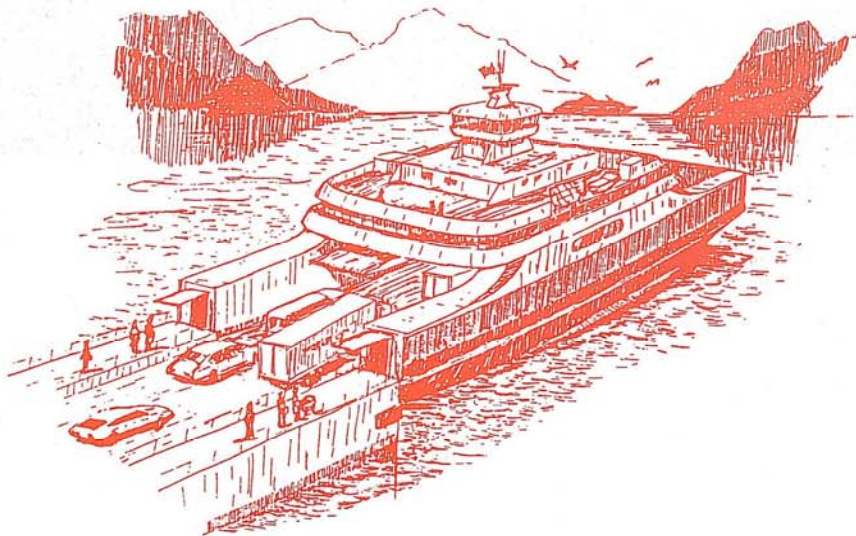
Nå går den samme unggutten over i pensjonistenes rekke etter en lang og tro tjeneste i Statens vegvesen. Konsulent og kontorleder ved vegstasjonen i Alta, Rolf Dahl, har ikke angret på at disse «noen dager» ble til 47 år. Vegvesenet i Finnmark er også glad for at Rolf ble værende ved vegkontoret, og fra 1949 ved avdelingen i Alta.

Rolf er et sosialt menneske med et sunt forhold til vegvesenets oppgaver. Han har lagt seg på minne tidligere vegdirektør Karl Olsens ord: – Vi skal ha et godt forhold til våre naboer, og alle som bor langs vegene er vegvesenets naboer. Vegvesenet er til for publikum og skal være folkets tjenere.

En tur med Rolf Dahl rundt i distriktet består gjerne av mange kaffebe-søk og mye prat. Men problemer blir løst og folk får den informasjon og hjelp de trenger for å kunne fungere med vegvesenet som nabo, enten det nå er i forbindelse med grunnerverv eller andre forhold. Han er heller ikke redd for å trå til med hjelp som ligger litt på siden av vegvesenets gjøremål. En fornøyd nabo er en snill nabo.

Spør du Rolf Dahl om gamle dager, så får du høre historier om vegvesenet i krig og fred; om da han rømte fra tyskerne under brenninga, om hardt slit under gjenreisningen, og om sykdom som nå er under kontroll. Pensjonisttilværelsen skal han tilbringe med å dyrke sine sosiale interesser. Han skal prate med folk, gå på ski, og hundene skal sørge for å få han jevnlig luft. Rolf har tilbudt seg å jobbe for vegvesenet også i pensjonisttida dersom det skulle være behov for ham – men snekring det skal han ikke bedrive. På det området er han etter eget utsagn, talentløs.

SUPERFERGE TIL MAGERØYA



Alt tyder på at «superferga» blir satt inn på strekningen Kåfjord - Honningsvåg våren 1990. Dette blir formelt avklart i januar eller februar. Denne fergetypen er den første i sitt slag i Norge, og med denne spesielle typen skrog er den enestående i verden. Kapasiteten på denne Katamaranferga er 150 personbilenheter, og totalkostnadene inklusiv ferjekaiene og land- ombyggingen vil bli på ca. 120 mill. kroner. Når fastlandsforbindelsen til Magerøya er et faktum, sannsynligvis omkring år 2000, vil ferga og fergekaiene kunne overføres til en annen fergestrekning.

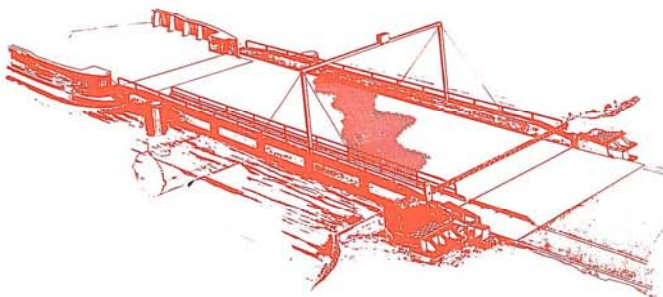
Kapasiteten på den største ferga, Porsangerfjord, som trafikkerer strekningen Kåfjord - Honningsvåg er 45 personbilenheter. Katamaranferga vil da med en kapasitet på 150 være en betydelig økning. I tillegg vil både overfartstida og terminaltida reduseres betraktelig. Man regner med at superferga vil korte ned seilingstida med minst 10 minutter, og tida under land vil kunne begrenses til 10 minutter. Det siste er avhengig av om det blir bygd en 18 meter bred fergeleim. Blir det gjort, så vil alle 6 feltene kunne kjøres ut eller inn samtidig.

IKKE ERSTATNING FOR FATIMA

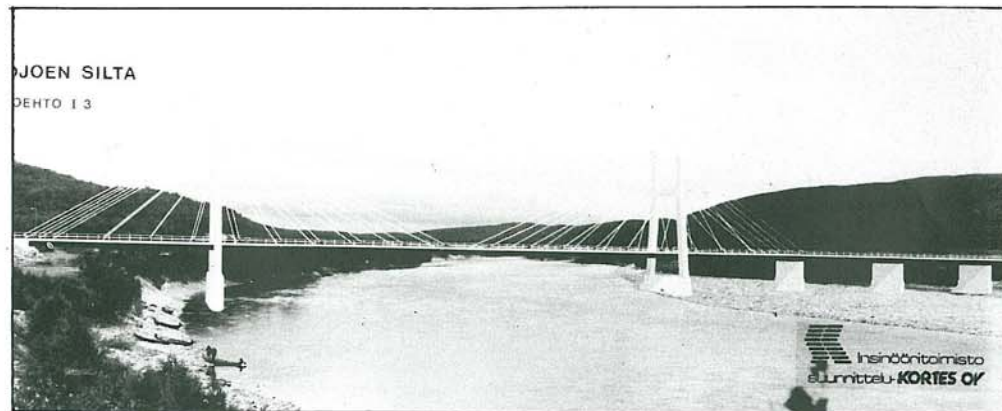
Plansjef Gudmund Nilsen presiserer overfor Reflexen at en investering på 120 millioner kroner til superferga ikke blir satt i sammenheng med fastlandsforbindelsen til Magerøya. Dette skal være en forbedring av kapasite-

ten i de ti årene man regner med det vil gå til fastlandsforbindelsen er ferdig. Av totalinvesteringen på 120 millioner kroner, er ca. 20 mill. investeringer i fergekai og landombygging. Ved at også fergekaiene kan flyttes, vil halvparten av den verdien kunne

overføres til annet fergesamband etter at fastlandsforbindelsen er ferdig. Plansjef Gudmund Nilsen legger til at det nå haster med dette prosjekteringsarbeidet slik at det kan være klart til høsten.



GRENSEBRU TIL 36 MILL.



Byggingen av Utsjoki bru over Tanaelva fra Finland til Norge vil bli startet opp i 1990 eller -91. Finlenderne vil helst starte arbeidet i 1990, mens norske myndigheter har forutsatt byggestart i 1991. Utsjoki bru skal bli en skråkabelbru i en totallengde av 300 meter og med et hovedspenn på 130 meter. Totalkostnadene vil bli 36 mill. kroner, som fordeles med halvparten på hver av landene. Brua vil gå fra Utsjoki sentrum på finsk side til Roavvegiedde på norsk side.

Hovedplanen for brua er til godkjenning i Norge, mens på finsk side er hovedplanen allerede godkjent. Det som ellers gjenstår er detaljprosjektering av brua, godkjenning av grenseovergang, avtale om toll- og avgiftsfrihet i forbindelse med byggingen, hvem som skal prosjektere brua og avtale om bygging og vedlikehold.

Plansjef Gudmund Nilsen sier til Reflexen at de har et godt samarbeid med Finland, men at det desverre enda ikke er klart hvem som skal prosjektere brua. Avtalen var at valg av konsulent skulle skje etter vanlig konkurranse i Norge og Finland. Nå har imidlertid finlenderne sendt et brev til norske vegmyndigheter hvor de igjen foreslår at de skal ta seg av all prosjektering. Dette kan tyde på noe mer problemer med å få avklart denne delen av jobben.