

C

*God Jul og
Godt Nytt År*



REFLEXEN

BEDRIFTSAVIS FOR
STATENS VEGVESEN
FINNMARK

NR. 1 – 1990
9 ÅRG.

**Tilbakeblikk
på 80-årene**
Side 4-5

Fatima
Side 12-13

**Nord-Norges
eneste kvinnelige
brøytesjåfør**

Side 14



REFLEXEN

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Finnmark

Redaktør:
Fred Olav Guthu

Redaksjonsråd:
Gudmund Nilsen
Birger Berg
Kjell Boland
Per Kling Mathisen
Frank Jensen

Opplag:
1500 eksemplarer

Grafisk produksjon:
Finnmarken, Vadsø

INNHold :

| | |
|---|-------|
| Leder | 3 |
| Tilbakeblikk på 80-årene | 4-5 |
| VegDataBanken | 6-7 |
| BoM BoM Boys | 7 |
| Bare bor du Børre | 8 |
| Tilsynet med kjøreskolene styrkes | 9 |
| Gamle minner | 10-11 |
| Fatima - vi planlegger for fullt | 12-13 |
| Fatimadikt | 13 |
| Nord-Norges eneste kvinnelige brøytesjåfør? | 14 |
| Anleggsbudsjettet 1990 | 15 |
| Plankonferansen 1990 | 16-17 |
| Glimt fra 1989 | 18 |
| Arnljot Holder runder 50 | 19 |



Solen er tilbake – men skyer over Fatima?

Sola er igjen tilbake – har vært det noen måneder allerede. Solfesten på vegkontoret er arrangert, og all markering av denne årlige begivenheten er sluttført. Det kan se ut som om ritualene maner til ny innsats.

Men det ryktes om skyer over Fatima. Det har reist seg kritiske røster mot gjennomføringen av prosjektet nå som man begynner å ane konsekvensene. Deler av reiselivsnæringen mener pengene til Fatima kunne vært bruk på en annen måte for å støtte næringen, mens byråkrater i vegdirektoratet og departementet er bekymret for finansieringen. Erfaringene fra Ålesund og Hvalertunnelen skremmer. Bekymret er også Utbyggingsstyret i fylkeskommunen som pånytt ber om at Fatima-prosjektet må tilføres ekstramidler slik at sysselsettingen innen anleggssektoren ikke rammes for sterkt. Ingen ekstramidler sier departementet. Her ligger det utvilsomt en politisk utfordring for våre fylkespolitikere.

Derimot tyder signalene fra departementet på at Finnmark må forvente et lavere beløp til vegbygging i perioden 1994-97, 500 millioner er antydnet. Dette uavhengig av om Fatima bygges eller ikke. En reduksjon lå i kortene allerede ved behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1990-93.

Det er selvsagt et tankekors at prosjektet vil sluke mesteparten av investeringsmidlene til vegbygging i neste planperiode. Vi forstår egne ansatte og maskin- og lastebileierne når de roper et varsko. Men hardere tider ser det ut til å bli med eller uten Fatima.

Vegvesenet i Finnmark står inne for at fastlandsforbindelsen til Magerøya bygges og arbeider ut fra dette. Prosjektet har mange positive sider som er dokumentert i konsekvensanalysen fra Fatima. Det er dessuten det mest lønnsomme vegprosjektet i fylket. Men det er klart at også vi helst ser at myndighetene legger i ekstra midler, slik at ikke annen anleggsvirksomhet stopper opp rundt midten av 90-årene. Et slikt krav burde Finnmark kunne enes om.

Det er nødvendig å diskutere konsekvensene av Fatima og få dem på bordet. Men politikere og særinteresser bør være varsomme med å skape ytterligere tvil om at vi ønsker fastlandsforbindelse til befolkningen på Magerøya. Spørsmålet vil kanskje bli stilt direkte til fylkespolitikerne, og da må de prioritere.

FOG

Forsidebilde: *Sola er tilbake!* Foto: Raymond Mortensen.
Baksidebilde: *Harde tak for brøytejenseten.* Foto: Arvid Sveen.

Tilbakeblikk på 80-årene:

Hovedmålet har vært bedre framkommelighet

For Statens vegvesen Finnmark og befolkningen i fylket har 1980-årene betydd fullføring av flere viktige veganlegg. Ved ti-års skiftet er vegvesenet derfor stolt av å kunne tilby trafikkantene og næringslivet et godt utbygd vegnett av høy

standard. De viktigste vegprosjektene har vært byggingen av flere helårs- og kystveger samt Vardø-tunnelen som var et betydningsfullt pionerprosjekt på landsbasis.

Vegvesenets hovedmålsettinger i ti-året har vært: Framkommelighet, trafiksikkerhet, service og miljø. For vegvesenet i Finnmark må en si at hovedmålet har vært å bedre framkommeligheten. Trafiksikkerhet kom sterkere inn i bildet først fra midten av tiåret med eget handlingsprogram for trafiksikkerhet. Miljøspørsmålene har naturlig nok ikke hatt så sentral plass i vårt fylke i 80-årene.

Vegnettet

Fra 1980 til 1989 har riksvegnettet i fylket økt fra 2046 km til 2200 km., og mens andelen av riksvegnettet med fast dekke ved utgangen av 1989 er tilnærmet 100 % var den kun 58 % i 1980. Gjør vi opp status for fylkesvegene kan vi konstatere en motsatt utvikling der anleggsvirksomheten er stoppet opp og vedlikeholdet ligger på et minimum. I 1980 var det 793 km fylkesveger mot 669 km i 1989. Andelen kommunale vegger har økt i tiåret fra 710 km i 1980 til 1156 km i 1989.

Hva skjedde?

1980;
– Hittil høyeste aktivitetsnivå for vegvesenet målt i kroner og øre. – Fv 117 Eidsvågeid – Nordmannsnes ble ferdig.

– Flere vinterstengte vegger ble for første gang holdt oppe på grunn av mild vinter.

1981;
– Vegen over Børselvfjellet blir bygget ferdig som helårsveg.

– Ny fergekai i Storbukt (Nordkapp-sambandet) tatt i bruk i november.
– Fylkets første rundkjøring bygges i Alta
– Vedlikeholdet har rekordår for legging av fast dekke (ca 200 km.)

1982;
– Vardøtunnelen åpnes for trafikk og fergesambandet Svartnes

– Vardø nedlegges.

– På høsten starter anleggsarbeidet på Nordkynvegen opp etter lang politisk kamp.

– Vegkontoret flytter inn i eget bygg. Hele administrasjonen er nå samlet etter 12 år i spredt kontormiljø.

1983;

– 16. august åpnes Vardøtunnelen av H. M. Kong Olav. Vardøtunnelen er landets første underjordske tunnel – et pionerprosjekt.

– Rv 6 Troms gense – Kirkenes «omdåpes» til Europaveg 6. Vegen blir samtidig flyttet og Ev 6 går nå over Karasjok istedenfor over Ifjordfjellet.

1984;

– Det første fylkesfergesambandet åpnes 12. sept. mellom Akkarfjord og Kjerringholmen i Sørøysund kommune.

1985;

– Repparfjord bru åpnet for trafikk 11. sept. (105 m/6,4 mill).

– Statens vegvesen Finnmark trer for alvor inn i dataalderen.

– Fylkesfergesambandet Øksfjord – Tverrfjord med veg til Nufsvåg blir ferdigbygget.

1986;

– Havøysundbrua (293 m.) åpnes offisielt den 5. des. Betegnes som verdens nordligste større bru.

– Øksfjordtunnelen åpnes offisielt den 12. des. og er Finnmarks lengste tunnel, 4252 m. Øksfjord får helårs vegforbindelse.

1987;

– Dette er det første året etter krigen uten økning i antall biler i fylket.

1988;

– Havøysundvegen blir offisielt åpnet for trafikk av H. M. Kong Olav den 18. august. Vegen er bygget som sommerveg, men den holdes åpen hele året.

– Som første fylke i landet når Finnmark målet om ti tonn aksellast på hele riksvegnettet.

1989;

– Offisiell åpning av Nordkynvegen den 18. august av H. M. Kong Olav. 60 års kamp for vegutløsning er forbi og striden mellom lokalbefolkning og reindriften er bilagt. Denne vegen er også bygget som sommerveg, veggbredden er 3 m med 200 møteplasser. Vegen stenges i des./jan, da overtar fergen.

– Helårsvegene til Berlevåg og Båtsfjord, mellom Mehamn og Gamvik og til Gjesvær er ferdige.

– Fylkesfergesambandet mellom Øksfjord – Bergfjord og Sør-Tverrfjord åpnes. Fylket har nå tre fylkesfergesamband som alle er kommet i løpet av 80-årene.

– NVVP 1990-93 fastslår at fastlandsforbindelsen til Magerøya skal bygges med byggestart 1992 og ferdigstilte i 1997. Vegsjefen legger fram hovedplanen for prosjektet.

– Fergekapasiteten på Nordkapp-sambandet økes slik at de store fergekøene minskes. Storferge med kapasitet til 140 biler besluttes satt inn fra sommeren 1990.

Vegbevilgninger 1980 – 1989.

Omregnet til 1989-kroner har bevilgningene til riksveganlegg sunket jevnt i løpet av tiåret. 1980 var toppåret med en ordinær bevilgning på 245 millioner kroner mens den ordinære bevilgningen for 1989 var på 160 millioner. Bevilgninger til riksvegvedlikeholdet har derimot økt sakte fra 136 millioner i 1980 til 163 millioner i 1989. For første gang var den ordinære bevilgningen til vedlikeholdet større enn til anleggsvirksomheten.

Personal og administrasjon

Utviklingen dette ti-året innebar en vesentlig reduksjon av antall ansatte.

Forts. side 13



1 Vardø-tunnelen var det første større prosjektet som ble ferdig i 80-årene. Her kjører de første bilene gjennom tunnelen.

2 Repparfjord bru under tidlig anleggsfase. Det ene landkaret er ferdig og pelingsarbeidet er igang.

3 Øksfjordtunnelen er med sine 4252 m Finnmarks lengste tunnel. Med tunnelen fikk Øksfjord helårs vegforbindelse. Her er tunneldrivingen i full gang.

4 Havøysundbrua under bygging. Brua er en fritt frambyggsbru i spennbetong. Lengden er 293 m og bredden 9 m. Seilingshøyden 23 m.

5 På Havøysundvegen utførte vegvesenet et revolusjonerende arbeid i vegsammenheng der fjellsprenghing var en dominerende operasjon. Totalt ble 1 million kubikk fjell sprengt ut på dette anlegget.

6 Nordkynvegen med gjennomskjæringen mot Fallvikvannet, 3,5 km ovenfor Bekkarfjord. Her går vegen i et meget naturskjønt område.

7 80-årene var preget av stor gjennomtrekk blant personalet på vegkontoret. Mot slutten av tiåret bedret situasjonen seg og plakaten blir forhåpentligvis kun et minne.

VegDataBanken

– morgendagens informasjonssystem i vegvesenet

VegDataBanken har hatt en lang fødsel og ført en noe omflakkende tilværelse blant en liten krets «datafreakere» i etaten. Nå må forsøksperioden sies å være over. Arbeidet er inne i en ny fase der brukerne står i sentrum. Utfordringen ligger i å opprette rutiner for registrering, ajourføring og bruk av datasystemet.

Å holde styr på data om det offentlige vegnettet er ingen enkel sak. Stadig skjer det administrative og fysiske endringer på vegnettet hvor data må endres – veger skifter status, eier eller vegnummer. Informasjon om vegbredde og lengde, trafikkmengde, ulykker og dekkejevnheter er alltid aktuelle og etterspørres av mange. VegDataBanken er opprettet for å holde orden på dette og sikre at data om vegnettet blir registrert og gjort tilgjengelig for flest mulig.

VDB er grunnlaget

Innen vegplanlegging har vegvesenet fått utviklet flere avanserte datasystemer. Utfordringen ligger i hvordan man i større grad skal kunne utnytte dette til produktivitetsforbedringer i vegplanleggingen og i vedlikeholdet.

En korrekt beskrivelse av vegnettet må være grunnlaget. Vi må ta «papirarbeidet» på alvor. Når anleggsfolkene finner fram saksen for å klippe åpningsbåndet, må vedlikeholdet kreve å få en diskett med alle aktuelle data om den nye vegen.

Mer fakta og mindre «synsing» må være mottoet for VegDataBanken. I vegplanarbeidet blir det nå nødvendig å legge til grunn en mer grundig og fortløpende bruk av de vegdataene som samles inn gjennom VegDataBanken. Planleggerens arbeid med Norsk veg- og vegtrafikkplan vil måtte basere seg på disse opplysningene og grunn-

laget i planprosessen blir bedre og enklere tilgjengelig.

For å effektivisere planarbeidet ytterligere er Vegdirektoratet i gang med å sammenkoble registre i VegDataBanken med andre dataprogrammer. I disse dager er banken i ferd med å bli en integrert del av planleggingssystemet for dekkevedlikehold (PMS), som ble tatt i bruk i vegvesenet i 1988. En riktig samfunnsøkonomisk prioritering av vedlikeholdspengene er siktemålet for nettopp denne satsingen.

Oppbygging

VegDataBanken er basert på bruk av EDB, både for ajourhold og presentasjon av data. Selve databasen for registrene er plassert på en sentral datamaskin i Vegdirektoratet, mens registrering, oppdatering og presentasjon skjer ved hjelp av pc'er på vegkontorene. For å nytte seg informasjonen fra registrene i databasen, er det utviklet et sett dataprogrammer som gjør det mulig å bearbeide, kombinere og presentere dataene for brukeren.

VegDataBanken består i dag av 24 delregistre som ivaretar ulike informasjonsbehov og arbeidsoppgaver. Her finnes for eksempel viktige opplysninger om vegens bæreevne, dekkeoverflate, trafikk tall og fysisk utforming av vegen. Ved å koble sammen all denne informasjonen systematisk kan vegvesenet på en raffinert måte bl.a. finne hvilke deler av vegnettet

som trenger utbedring, og senere hvilken effekt utbedringsarbeidet har hatt på sikt.

Vegkontoret har kjøpt inn en egen registreringsbil for å samle inn opplysninger til VegDataBanken. Bilen brukes også til ajourhold av vegnettet, til nedbøynings- og jevnhetsmålinger av vegdekket.

Ved vegkontoret har flere avdelinger ansvaret for ulike registre og systemer. Dette fordrer god kontakt mellom avdelingene og de personene som samler inn og bruker dataene.

Vegorama

Vegorama er et program for å beregne gjennomsnittlig trafikk tall (ÅDT) på vegene. For å beregne dekkelasitet, effekten av vegombygginger og utvikling for bilturismen er trafikk tallene en viktig kilde. Dataene samles inn gjennom maskinelle og automatiske trafikk tellinger langs vegnettet og registreres og oppdateres i Vegorama. Disse tellingene har hos oss pågått siden 1985 og gjør at vegvesenet med stor grad av nøyaktighet kan vite hvor mange kjøretøyer som i gjennomsnitt bruker vegnettet i fylket. Vegorama brukes videre til å produsere kart og for å lage statistikk. Informasjon og presentasjon fra andre registre kan også gjøres ved hjelp av Vegorama. Her pågår det fortsatt utvilsarbeide.

I VegDataBanken kan vegnettet deles inn etter kommunegrenser, noe som gjør det enkelt å finne fram til

forskjellige opplysninger om vegnettet innen en bestemt kommune.

Mål for 1990.

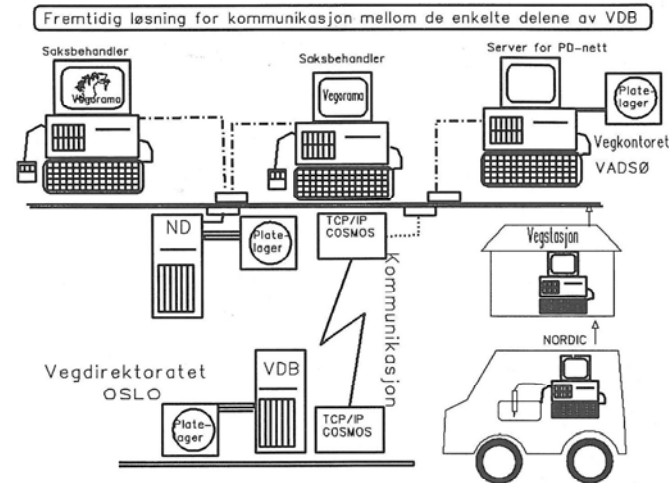
I år vil det første målet være å få til en tilfredsstillende dataforbindelse mellom vegkontoret og Vegdirektoratet. Dette håper vi å få løst i løpet av våren. Dermed skal det settes igang en storstilt opplæringskampanje i bruk av Vegorama som også vil omfatte deler av utedriften. I mai skal det nye dekkeregisteret være klart til bruk, og vi håper også å ha klart registeret som måler jevnhetsdata rundt denne tiden.

Det viktigste arbeidet ligger imidlertid i å sikre at kvaliteten på de opplysningene som vi registrerer er så god som mulig. I løpet av første halvår skal det bygges opp rutiner som sikrer at opplysningene blir registrert, oppdatert og gjort tilgjengelige for samtlige brukere.

Sikre tilgjengelighet

Hvordan skal vi sikre at data som blir registrert blir gjort tilgjengelig for alle som har bruk for dem? Jeg har laget en skisse som viser gangen fra registrering av data til videre sending fra vegstasjon til vegkontor og i visse tilfeller vegdirektoratet.

Fremtidig løsning for kommunikasjon mellom de enkelte delene av VDB:



Bilen symboliserer registrering av fagdata langs vegen. Ved hjelp av programmet Nordiæ kan alt langs vegen knyttes til vegnettet. De data som registreres går direkte inn i en lokal «vegstasjonsdatabase». De data som er interessante for andre sendes videre til vegkontoret. På vegkontoret legges opplysninger fra Nordiæ, Vegorama eller andre programmer inn på en stør-

re datamaskin der de er tilgjengelige for saksbehandlere, planleggere og ledelsen. Oppdateringen av den sentrale VegDataBanken i Vegdirektoratet skjer med bakgrunn i disse innkomne opplysningene. Eventuelle endringer av fagdata i vegnettet sendes så ut til vegkontor og vegstasjonene igjen. Sentralt er det også et elektronisk arkiv for historiske data.

BoM-BoM BOYS:

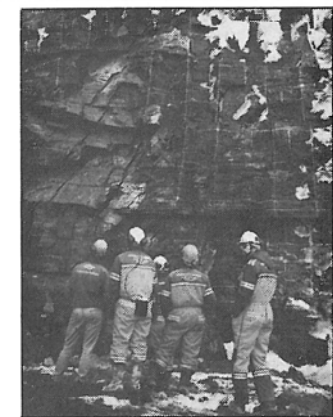
Gjennomslag i Sortviktunnelen! Ventet både tunneldriverne fra Selmer-Furuholmen og anleggsgutta til Statens vegvesen da salva smalt. Temmelig betuttet så de at fjellmassene fortsatt sto som før. Men det gjenstridige berget måtte til slutt gi tapt og gjennomslaget kom med cognac og gratulasjoner.

Salven med dynamitt som skulle markere gjennomslaget i Sortviktunnelen på Rv 95 mot Nordkapp ble ikke stort mer enn et dumt drønn og litt røyk. Det forventede lyset i tunnelen uteble. De klødde seg nok i hodet de godeste sprengningsbaser og ingeniører, mens de kikket ettertenksomt opp mot bergveggen. Et «arbeidssuhell» med en feilberegning på 5 meter var årsak til misseren.

Heller ikke de neste salvene klarte å slå gjennom berget, så tilslutt var det bare for hjullasteren å bryte seg veg gjennom de knuste fjellmassene. Men cognacen på toppen av stoffen ble skjenket til de 15 tunneldriverne fra Selmer-Furuholmen, og det skålet for godt utført arbeide. Denne lange tradisjonen holdes ennå i hevd og er ærlig fortjent!

Sortviktunnelen er 480 meter lang og det er sprengt ut ca. 25000 kubikkmeter fjell. Det er Selmer Furuholmen som har hatt entreprisen som har omfattet tunneldrivingen og permanente sikringsarbeider i tunnelen. Etter oppstart 18. september i fjor har tunneldrivingen holdt god fart, og 9. februar ble det altså lys i tunnelen. Etter dette er det utført sikringsarbeider. Til sikringsarbeidene er det gått med 2200 bolter, 800 kubikkmeter fiberarmert sprutbetong og 400 kubikkmeter betong til utstøping. Entreprisen til Selmer-Furuholmen har vært på 10 millioner kroner.

Det resterende arbeidet skal vegvesenet selv utføre. Dette vil omfatte drenering, isolasjon, betongportaler, dekkelegging og lys. Totalt vil tunnelen koste 19 millioner kroner og den



BoM-BoM Boys kikker betuttet opp der et av hullene skulle kommet.

Foto: Bjørn R. Jensen

skal stå ferdig 1. november 1990. Ombyggingene av riksvegen mellom Skarvbergvika og Ytre Sortvik vil bety en stor forbedring for de som ferdes til og fra Magerøya. Særlig vinterstid siden nyvegen er lagt langs sjøen og derfor blir lettere å holde åpen vinterstid.

Med ny, teknisk avansert bormaskin skulle laboratorieseksjonen ha gode muligheter til å fravriste berget sine hemmeligheter. Vidunderet dekker alle kjente boreområder innen geoteknikk

og alle former for prøvetaking. Med Geotech 710 følger også en edb-utrustning som gir dokumentasjon av alle boreresultater.

«Bare bor du Børre ...»



Hovedpersonen Geotech 710 ute i felten. Innfelt: Selger og instruktør Arild Handberg fra leverandøren Bachke Maskin a/s i Trondheim har hatt ansvaret for opplæringen.

Geotech 710

Laboratorieseksjonen ved vegkontoret kan riktig slå seg på brystet. I januar fikk de som første kunde levert den største utgaven av Geotech's bortrakter for grunnundersøkelser, Geotech 710. Den svenske produsenten leverer en hel «familie» i bormaskiner og bortrakteren vegvesenet i Finnmark har kjøpt inn en stor og kraftigere utgave av den velprøvde Geotech 604 D. Geotech 710 har et beltesystem som gir særdeles god framkommelighet i ulendt terreng. Der beltene må gi tapt overtare en 4 tons vinst.

Dieselmotoren yter 80 Hk og vekten er 2,8 tonn. Den maksimale borehøyden er 2,4 m, mens nedpress og opptrekkskraft er på henholdsvis 10 og 16 tonn.

Den versjonen som vegvesenet i Finnmark har kjøpt inn har både manuell og elektrisk styring, og den dekker alle kjente boreområder og former for prøvetaking som laboratoriet har behov for. Prisen for vidunderet er 1,6 millioner kroner, en investering som ventes å være tjent inn i løpet av ca 4 år.

Helhetsvurdering

–Før måtte vi bruke to borerigger for

å gjøre en skikkelig jobb, sier lederen for lab-seksjonen Willy Hansen. Dette ble naturlig nok dyrt og lite effektivt. Dessuten var det gamle riggstyret temmelig nedslitt. Det lå derfor mye god økonomi i å kjøpe inn en borerigg som kunne utføre alle typer grunnundersøkelser. Foruten god økonomi på driftssiden er ikke maskinen mer komplisert enn at den med letthet kan repareres ute i felten hvis det skulle bli nødvendig. En annen forse ved den boreriggen vi har valgt er at den er lett og derfor kommer seg greit fram i bløtt

terreng og transport forøvrig forenkles.

–Vi har gjort en skikkelig helhetsanalyse av behov og kostnader før vi gikk til dette innkjøpet, understreker han. Og etter en grundig sjekk i markedet valgte de altså svensk. Forøvrig et valg som er omfattet med interesse fra andre vegkontor.

250 000 i datautstyr.

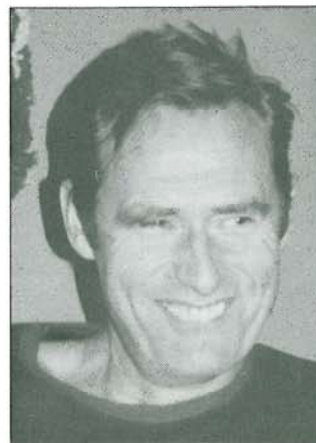
Bormaskinen er påmontert avansert datautstyr til 250.000 kroner. Registreringsinstrumentet for datainnsamlingen heter Geologg og har programmer for de sonderingsmetodene som benyttes i Skandinavia. På en liten skjerm får boreren beskjed om hvordan han skal gå fram, hvilke kommandoer som skal gis, feilsøking osv. Alle registreringene fra feltarbeidet samles inn og lagres i en kasset. Samtidig får operatøren utskrift av dette på en papirremse. Kasseten kan tas ut og medbringes til kontoretpulten der ingeniøren spiller over de dataene som er registrert til ulike dataprogram for utskrift eller tegninger. Analysen kan begynne. Laboratoriet ventet å spare mye tid på dette innkjøpet og datagrunnlaget blir langt bedre enn med dagens metoder.

For borremannskapene betyr «vidunderet» nye arbeidsrutiner, men prinsippene er de samme. I to uker har de fått opplæring i bruk av både beltetraktor og datautstyr og føler seg nå vel forberedt til nye oppdrag.

Forts. neste side



Erferne borerer studerer datautstyret som følger bortraktoren. Fra venstre: Mathis Pettersen, Asbjørn Store og Egil Utsi.



Erik Nerli er ingen «vaktbikkje», men med lang erfaring er det lite «slendrian» som unngår å bli registrert.

Veiledningen av kjøreskolene STYRKES

I januar ble biltilsynets avdeling ved vegkontoret utvidet med en stilling. Stillingen er et engasjement på 6 måneder og skal ha spesialoppgaver innenfor veiledning og tilsyn med kjøreskolene i Finnmark. Det er ingen utpreget «vaktbikkje» som er satt på jobben. Erik Nerli tør være kjent som en rolig og veloverveid person – nærmest å kalle for en pedagog. Sammen med trafikkpedagog Jonny Michelsen skal han koordinere arbeidet på fylkesplan og bistå biltilsynsstasjonene i tilsyns- og veiledningsarbeidet overfor kjøreskolene.

Bakgrunnen for ordningen er at biltilsynet er pålagt et stort ansvar fra sentralt hold når det gjelder oppfølgingen og veiledningen overfor kjøreskolene. Ut fra dagens bemanningssituasjon har det vært vanskelig å prioritere dette arbeidet sterkt nok. Spesielt rettes nå søkelyset mot den obligatoriske delen av trafikkopplæringen, Trafikksikkerhetspakken, som ble iverksatt fra april 1989.

Virkemiddel mot landevegsulykker.

Kort oppsummert inneholder Trafikksikkerhetspakken som den kalles, emner som landevegskjøring, risiko ved bilkjøring, kjøring i kryss og kurver, forbilkjøring samt sammenhengende kjøring under vekslende veg- og trafikkforhold. Undervisningen består av 18 timer fordelt mellom teori og praktisk kjøring og er ment å høye elevenes ferdigheter i landevegskjøring. Målet er å redusere antall landevegsulykker. Det er et krav at alle førerkortkandidater til kl. B må ha denne opplæringen før de kan melde seg opp til førerprøven.

Forts. fra foregående side

«Labbetussgjengen» skal utføre de første oppdragene med den nye boreriggen i Altaområdet. Det dreier seg om grunnundersøkelser i forbindelse med trasevalg og bruer for Rv 93 fra Bossekopp mot Storgjerdet. Denne jobben blir gjort i løpet av vinteren og våren. Deretter vil de undersøke alternative planlinjer gjennom Kåfjord i Alta. På

For biltilsynet var etter vinteren i fjor var preget av en intensiv kursing av kjørelærerne i «Trafikksikkerhetspakken». I år kommer oppfølgingen.

Deltakende observasjon

Det første Nerli og Michelsen har tatt fatt på er å finne fram til gode og lett gjennomførbare tiltak og rutiner for hvordan veilednings- og tilsynsarbeidet med kjøreskolene skal foregå i Finnmark.

Det det først og fremst siktes til her er hvordan kjøreskolene gjennomfører det pedagogiske og praktiske undervisningsopplegget for trafikksikkerhetsopplæringen. I Trafikksikkerhetspakken er det krav til at hver kjøreskole lager en særskilt undervisningsplan der eleven skal erfare ulike «risikoopplevelser» og lære av disse. Hensikten er å skape holdninger til defensiv kjøring i trafikken. Oppgaven blir å veilede kjørelærerne i denne delen, bl.a. gjennom observasjon i bil med elev. Dette vil også gi biltilsynet et godt innblikk i hvor «skoene måtte trykke» når det gjelder kjørelærernes faglige

god kompetanse slik at etaten eventuelt kan tilby målrettede opplæringstil-tak.

Tidlig i arbeidet.

Arbeidet er ennå på registrerings- og veiledningsstadiet, men de to vil iverksette systematisere erfaringene som vil tjene som dokumentasjon for den videre oppfølgingen. I neste fase vil biltilsynet fokusere sterkere på tilsynet med hvordan kjøreskolene driver trafikkopplæringen. Biltilsynsavdelingen på vegkontoret har også tatt mål av seg til å bistå personellet på de lokale biltilsynsstasjonene når det gjelder gjennomføringen av førerprøvene. Målet er å få til en mest mulig likhet i hvordan bedømmelsene gjøres.

Lang erfaring

Erik Nerli har en lang merittliste innenfor biltilsynet. Hele 10 år har han jobbet innenfor «faget». Før dette var han kjørelærer og han har flere år bak seg på kontoret for trafikkopplæring i Vegdirektoratet. Vi mener å kunne si at dette er rett mann på rett plass.

plakaten står også grunnundersøkelser for Fatima-prosjektet. Borregjengen er bedt om å undersøke grunnen der vegtraseen skal gå med bru i 500 meters lengde over Kobbholet.

Det er også på tale å «eksportere» tjenester til vegkontoret i Troms. De har forespurt laboratoriet om de kan gjøre grunnundersøkelser for et brossjekt ut til en av øyene ved Senja. Et lite bevis på at «labben» på vegkontoret i Finnmark har bygget opp

god kompetanse på dette området. Samtidig utnytter man de ressurser som finnes i etaten på en rasjonell måte.

Vegkontoret har planer om å undersøke og kartlegge flere masseforekomster i fylket. En snakker her om masseuttak til vegbygging. Arbeidet skal danne grunnlaget for en masse-taksplan for Finnmark vegvesen og vil være til nytte ved framtidige uttak i fylket.

Gamle minner



I et intervju med Anny Johnsen forteller Albert Brækkan fra Kirkenes om nødsarbeidet i 30-årene. Arbeidsledigheten var høy og mange vegprosjekt rundt i landet ble satt i gang for å gi arbeid til folk, også her i Finnmark. I dag har vi

en liknende situasjon der vegbygging skjer med ekstraordinære sysselsettingsmidler. Faktisk ikke langt fra vegstrekningen som Albert Brækkan slet på for nesten 60 år siden.

Nødsarbeid – vi syntes vi var heldige!



For å komme til anlegget måtte vi ro over Svartakslavannet. Vegvesenet hadde leid inn to båter. I forreste båt fra venstre: Torleif Basma, ukjent, ukjent, stående Ivar Andersen Bigga, i hvit anorakk Karl Kristoffersen, Albert Marthiniussen bas. I den bakerste

båten fra venstre: I hvit genser Albert Brækkan, muligens Olaf Figenschau, med hatt Hans Jakobsen, Einar Karlsen, ukjent, Anton Antonsen, i stavnen Aksel Mikalsen, ukjent

Av Anny Johnsen

Det var krise i landet i 1920 og 30 årene med tom statskasse og stor arbeidsledighet. Dette var nødsårene som det er skrevet så mye om. Køene foran Arbeidskontorene var lange. Regjeringen bevilget penger til vegbygging i sommerhalvåret for å avhjelpe den verste nøden. I dag heter slike bevilgninger sysselsetting, men dengang ble det kalt nødsarbeid. De som fikk nødsarbeid ble regnet som «heldige». Resten av de arbeidsledige hadde ikke annet alternativ enn «Fattigkasen». Befolkningen i Finnmark ble av

mange betegnet som Europas fattigste, så her i fylket var situasjonen ille. Albert Brækkan fra Kirkenes var blant de mange som fikk seg nødsarbeid i Statens vegvesen. Han forteller her om noen av sine opplevelser og inntrykk fra denne tida.

–Etter avtjent vernepliktt ved Vardøhus Festning sto jeg uten arbeid. Etter folkeskolen hadde jeg gått tre år på middelskolen, men siden gått ledig til jeg ble innkalt til militærtjeneste og hadde derfor ingen arbeidspraksis å sjalte med. Men på vårparten i 1932 var jeg så heldig å få tilbud om nødsarbeid for vegvesenet på et anlegg ved Svartaksla.

–Vi hører litt «syting» om strevsomme arbeidsreiser for vegvesenfolk idag. Hvordan opplevde du dette?

–Vi var en hel gjeng fra Kirkenes som hadde fått arbeid på Svartaksla og første del av reisen gikk over fjorden med robåt. Om morgenen møttes vi i Soldaterbugten og rodde til Svartaksla. Derfra gikk vi etter stien til Svartakslavannet. På nytt måtte vi i båt for å komme til arbeidsstedet. Det var ikke framkommelig til fots over det bratte fjellet langs vannet. Vegvesenet hadde leid 2 båter til å frakte arbeidsfolk på Svartakslavannet. Båtene tilhørte familiene Eikjok og Abrahamsen

Gamle minner



som bodde i Svartaksla. Da vi startet på anlegget om våren var det isørpe på vannet, så vi måtte bakse båtene gjennom dette når vi skulle til og fra arbeidet.

–Arbeidstiden var fra seks om morgenen til sen ettermiddag. Når måtte dere starte fra Kirkenes for å nå fram i rett tid?

–Jeg sto opp i fire-tiden om morgenen og vi rodde fra Soldaterbugten klokka fem for å være fremme på arbeidsstedet klokka seks. Ofte var det sein ettermiddag før vi var hjemme igjen. Med fire båtturer daglig og åtte timers arbeidsdag var det en strabasiøs tid. Men det var lite klaging på arbeids- og reisetiden. Vi var først og fremst lykkelige for å ha en jobb å gå til. Noen av arbeiderne var fra Jakobsnes, og de gikk etter stien til båtstoa ved Svartakslavannet. De fleste på anlegget var som sagt fra Kirkenes, men jeg husker Iver Andersen Bigga som var fra Elvenes og Ulrik Halto og Josef Ole Eikjok som bodde like ved anleggsstedet.

–Anleggsarbeid for 60 år siden betydde hardt kroppsarbeid og enkel redskap. For dagens «vegslusk» og nyklekkete ingeniører kan det være vanskelig å forestille seg dette. Hvordan var det egentlig?

–Ja, det var primitiv redskap etter dagens standard. Vi brukte spade, hakke og trillebår som vegvesenet holdt. Til fjellboring var det feisel og bor. Alt ble gjort med handkraft. Mannskapet deltok i boringen skiftvis for dette var den tyngste jobben. Vi boret og sprenget etterhvert. Ble det store blokker måtte vi sprettbore og sprengre på nytt. Til sprengingen brukte vi lunte, fenghette og dynamitt. Den sprengte massen trillet vi bort til vegfylling med trillebår. Timelønnen var 50 øre, altså 4 kroner dagen. Vi jobbet også lørdagene, så ukelønnen var på 24 kroner. Arbeidet på anlegget varte til vinteren kom, da var det slutt. Jeg var en av de yngste på laget. De fleste var erfarne «vegbuser». Albert Marthiniussen var bas og jeg anslår at vi var 14 – 16 mann på laget. Det var tider, minnes Albert Brækkan. Jeg takker for intervjuet mens Brækkan finner fram noen gamle bilder fra denne perioden av livet sitt. De forteller om unge, staute karer i en vanskelig tid – kanskje ikke helt ulik situasjonen for mange ungdommer i dagens Norge.



Arbeidslaget. Forreste rekke fra venstre: Anton Antonsen, skjult ujent, Ivar Andersen Bigga, ukjent, Ulrik Halto. Andre rekke fra venstre: Alfred Brækkan, Aksel Mikalsen, Albert Marthiniussen bas, Peder Karlsen, Torleif Basma, ukjent. Bakerste rekke fra venstre: ukjent, Einar Karlsen, Alfred Pedersen som var smed, ukjent, Karl Kristoffersen.



Spaden, hakka og trillebåra har fått hvile for fotografen. Fra venstre: Alfred Brækkan, Einar Karlsen, Albert Marthiniussen bas, Olaf Figenschau, Josef Ole Eikjok.



«Vi var glade for å ha et arbeid å gå til». Tobakken så også ut til å smake fortreffelig. Fra venstre: Albert Marthiniussen som var bas, Hans Jakobsen og Alfred Brækkan.

Fatima – planleggingen går for fullt

Ved vegkontoret foregår planleggingen av Fatima for fullt. Søknaden om forhåndsinnkreving skal behandles i fylkestinget i mars, og prosjektleder Kåre Furstrand ved vegkontoret sier at bompengesøknaden er høyt prioritert med sikte

på Stortingsbehandling i vårsesjonen. Sommeren skal brukes til ulike undersøkelser for å skaffe data til den mer detaljerte planleggingen av prosjektet.

Forhåndsinnkreving

Bompengeselskapet Fatima a/s har på nytt søkt Samferdselsdepartementet om forhåndsinnkreving av bompenger. Inntektene skal gå til administrasjon og ivaretagelse av de oppgavene bompengeselskapet skal ha ansvaret for. Nordkapp kommune gikk dengang inn for søknaden, men vegsjefen og fylkestinget fant ikke å anbefale forhåndsinnkreving fordi denne urettferdig ville ramme turistene. Kommunestyret i Nordkapp har nå behandlet hovedplanen og søknaden om forhåndsinnkreving med full støtte til begge deler. Søknaden skal opp i fylkestinget i midten av mars, og anbefales søknaden vil fornyet behandling i Stortinget kunne skje samtidig som de behandler den ordinære bompengesøknaden.

Forhåndsinnkrevingen kan settes i verk så snart Stortinget har godkjent søknaden og avsluttet når vegen er ferdig og den normale bompenginnkrevingen starter.

Anbefaler

Etter en helhetsvurdering av de nye momentene vil vegsjefen anbefale søknaden om tillatelse til forhåndsinnkreving. Det er særlig lagt vekt på at lokalbefolkningen i større grad vil bidra til finansieringen og dermed er rettferdighetsprinsippet i bedre ivarett. Takstene som foreslås er betydelig lavere og vil ikke medføre trafikkavvisning med fare for påfølgende økte subsidier til fergedriften. Dessuten kan det bli vanskelig for Fatima a/s å sikre økonomisk drift på annen måte. Vegsjefen har imidlertid lagt inn en pasus om at det årlig skal utføres offentlig kontroll av regnskapene slik at inntektene harmonerer med de faktiske utgiftene. Er inntektene høyere enn driften koster skal det tas stilling til eventuelle reduksjoner i takstene.

Retningslinjer

Vegdirektoratet har fått nye retnings-

linjer for bompengeselskaper. Disse innebærer at bompengeselskapene får en utvidet funksjon og oppgaver i forbindelse med prosjektene før utbyggingen er ferdig og innkrevingen kan starte. De nye retningslinjene for bompengeprojektet stiller bl.a. krav til offentlig aksjemajoritet og dette har ført til en omorganisering av bompengeselskapet. Omorganiseringen fører til en sterkere offentlig representasjon i styret.

Bompengesøknaden

Som kjent skal Fatima-prosjektet finansieres dels med statlige midler og dels med bompenger. Bompengesøknaden som er utarbeidet gjennom Fatima a/s er behandlet på vegkontoret og oversendt Vegdirektoratet våren 1989. Det har vært arbeidet for at bompengesøknaden skal bli behandlet i Stortinget under vårsesjonen 1990, men utsiktene for dette synes små. Nye retningslinjer for bompengefinansiering har ført til at søknaden må omarbeides på endel punkter. Blant annet må en revidere vurderingene som er gjort når det gjelder anleggsstrategier, trafikkutvikling og prognoser samt takst- og rabattsystemer. Det viktigste punktet gjelder imidlertid finansieringsberegninger for å klarlegge hvor stor andel av totalkostnadene som kan dekkes av bompenger.

Kritiske røster

Både i Vegdirektoratet og i departementet har det hevet seg kritiske røster til gjennomføringen av prosjektet. Motforestillingene knytter seg først og fremst til finansieringen. I hovedplanen var forutsetningen at 180 millioner av de totalt 620 millionene som prosjektet er beregnet til å koste skulle komme inn som bompenger. Finansieringsberegningene som er gjort viser at med en total kostnadsramme på 620 millioner kroner (1990) og uendret forutsetninger forøvrig, vil bom-

pengeandelen utgjøre 30 %. Dette forutsetter en en bompengpris på nåværende fergetakst pluss 40 %. Dette var også utgangspunktet for den opprinnelige søknaden. Hvis bompengepriisen skal tilsvare dagens fergetakst uten tillegg, vil bompengandelen falle ned mot 20 %. Dette anser vegkontoret som et mer realistisk takstnivå, men resultatet tilsier da at statsmidlene må økes med ca 50 millioner. Spørsmålet blir om de politiske myndighetene er villig til dette.

Hovedplanen

Hovedplanen ble lagt ut til offentlig ettersyn i januar 1989. Videre er det laget en tilleggsutredning til hovedplanen som ble sendt ut til høring i juli 1989. Samtlige som blir berørt av prosjektet har nå uttalt seg og Nordkapp kommune behandlet hovedplanen i begynnelsen av mars. Den sendes nå til endelig behandling i Vegdirektoratet og vegkontoret forventer at behandlingen i Vegdirektoratet går i favør av vegsjefens traseforslag.

Videre arbeid

På vegkontoret jobbes det nå hektisk med forberedelsene til alle feltundersøkelser som skal planlegges og gjennomføres i løpet av denne sommeren. For den undersøiske tunnelen og land-tunnelene skal undersøkelserne gi grunnlag for detaljprosjektering av tunneltraseene. Dette innebærer seismiske undersøkelser i Magerøysundet, kjerneboringer på land samt supplering av geologisk kartlegging på begge landsidene. Påhugsområdene for den undersøiske tunnelen må også vurderes i detalj. For landtunnelene er det snakk om geologisk kartlegging for vurdering og valg av endelig tunneltrase. Ved Kobbølet bru skal det gjøres tilleggsundersøkelser av grunn og dybdeforhold og forprosjektering for bruløsningen. Vegvesenets laboratorieeksjon skal utføre deler av grunn-

undersøkelsene. Planavdelingen starter også med detaljplanlegging av strekningene Kåfjord - Vesterpollen og Veidnes - Russevatn som inkluderer tunnelinngangen og brutraseen over Kobbølet.

Tromsø Museum har tidligere registrert en rekke fornminner langs vegtraseen fra Kåfjord til Honningsvåg. Vegkontoret har henvendt seg til museet for å få en oversikt over omfanget av eventuelle utgravinger.

Prosjektleder for Fatima, overring. Kåre Furstrand har en stri tøm med forberedelsene til sommerens undersøkelser og bompengesøknader.



Dikt – men ikke forbannet løgn!

Når Fatima skal behandles i kommunestyret i Nordkapp blir det gjerne en spesiell atmosfære rundt møtet. Det spesielle denne gang var innkallingen til kommunestyremøtet der hovedpla-

nen skulle behandles. Som forfatter står rådmann Steinar Mathiesen og den spesielle innkallingen er adressert til kommuneingeniøren og lokal Fatima-general Sigurd Berg Hansen, to sentrale motorer for å drive prosjektet fram. Versene går til melodien «Bamsesefar i lia».

Den 1. mars i uke 9 – det skal et møte være – i våres «styre», litt på si på bønn fra dere, kjære. Fatima på kartet står fart vi på prosjektet får. Når vårt kjære folkeorgan står på som bare fan.

Men her er en beingelse for at det skal bli lykke. Det er at byråkratene kan gode forslag trykke. Og i denne type sak som jo dere to står bak Forutsetter jeg, så klart en utredning i fart!

Forts. fra side 4

Hovedmålet har...

Dette gjalt hovedsaklig utedriften der antall ansatte har sunket fra 438 til 299. Også for oppsynstjenesten og tilsatte i vegadministrasjonen er antallet redusert, men i langt mindre omfang.

Rekruttering av personell med høyere utdannelse var et gjennomgående problem. Sammen med stor gjennomtrekk i disse stillingene skapte dette problemer for framdriften og kvaliteten på planarbeidet og arbeidspresstet ble hardt. Fra 1988 endret imidlertid situasjonen seg merkbart. Personaltiltakene som ble satt igang har trolig hatt positiv effekt for å bedre stabiliteten, men det er naturlig å forklare endringene med det generelt slappe arbeidsmarkedet.

I perioden ble det opprettet egne stillinger for informasjon, personal og edb og disse funksjonene er dermed styrket.

Dataalderen startet virkelig opp i 1985 med innkjøp av den første minimaskinen til vegkontoret. Etter dette har utviklingen gått raskt, og de fleste på vegkontoret og i biltilsynet bruker edb i sitt daglige arbeid. I vinter ble det opprettet egen edb-seksjon med 3 tilsatte. Vegvesenet står i årene som kommer foran ytterligere investeringer i datautstyr.

Etter å ha ført en spredt tilværelse i Vadsø flyttet vegadministrasjonen inn i nytt kontorbygg i 1982. Dette har ført til en mer effektiv administrasjon og et bedre arbeidsmiljø. For publikum er servicen blitt bedre.

Penger til administrasjonen har gjennom tiåret vært forholdsvis stabil. Edb-kostnadene har påvirket endringer i bruken av ressursene og de utgjør en

stadig økende andel av totalbudsjettet. Lønnskostnadene for vegadministrasjonen og biltilsynet har ligget jevnt på ca 2/3 av administrasjonsbudsjettet.

Biltilsynet.

For biltilsynet har tiåret vært preget av forsiktig vekst. I 1981 ble biltilsynsstasjonen i Hammerfest opprettet og i 1983 flyttet stasjonen i Vadsø inn i nye, moderne lokaler. 1988 fikk biltilsynet i Alta en ansiktsløfting med utvidelse og modernisering. På personalsiden økte bemanningen med 9 stillinger, der en ble lagt til biltilsynsavdelingen ved vegkontoret, nemlig trafikkpedagogen.

Ellers har innføring av edb påvirket både arbeid og service ved biltilsynsstasjonene. Bedret publikumsservice har stått sentralt i biltilsynets arbeid i siste halvdel av tiåret.

Av sakslista vil dere se at saken den har akter. Og ikke færre enn de tre så her må vises takter. Dere må bli enige. Om hvem som skal skrive det som til hver sak hører hen med forslag, hver og en.

Som takk for dette dere får en omtale i «styret» Og kanskje senere en tår fra mannen oppi Fyret (rådhuset) Hovedsaken vil nok bli belønningen som alle vi får når alle kjøre kan 80 meter under vann.

En frist det må vi alle ha og også en for dere. Den femtende den kan vi ta, da må dere levere: Utredning og forslag ja, tusen takk skal dere ha. Hipp hurra for saken vår, som nå sin løsning får!

Nord-Norges eneste kvinnelige brøytesjåfør?

Brøytebilsjåfør, postfunksjonær, kirketjener og husmor. Dette er yrkestittler Elen Marie Eriksen kan velge mellom. Firebarnsmoren i Suossjavri som kan skilte med «tittelen» Nord-Norges enes-

te kvinnelige brøytebilsjåfør, har hendene fulle hele uken og spesielt i helgene da hele familien er samlet.

Av Hans Solbakk

Utenfor huset i Suossjavri står det parkert flere lastebiler, hjullaster, gravemaskin og annet anleggsutstyr. Ved siden av en flere tusen liters dieseltank finner vi brøytebilen parkert. Vi kan umulig ha tatt feil av huset, her bor Elen Marie og Johan Oskar Eriksen i Suossjavri. I døråpningen blir vi møtt av en deilig lukt av kokt reinkjøtt og gumpus. –Bare sitt ned, jeg er nødt til å gjøre ferdig middagen før jeg kan ta meg tid til dere. Dere skjønner at barna bor på skoleinternat hele uka, og de er hjemme kun i helgene. Da må jeg være husmor på heltid, forklarer hun.

Eneste kvinne?

Etter en stund er Elen Marie klar til å starte brøytebilen. Det er ikke mye snø, men en del fokkskavler som må bort. Vi starter på den ca. 50 km. lange brøyteroden, fra Guovdageainnu kommunegrense og fram til sнопlassen 10 km. fra Karasjok tettsted.

–Det er mulig at jeg for tiden er den eneste kvinnelige brøytesjåføren i området, sier Elen Marie beskjedent, men vi har vært to her i Karasjok. Inga Berg har gått over til fulltids bussjåfør, men før... Da jeg kjørte opp til lastebilsertifikat var det mange som stusset og så litt rart på meg. Jeg var nødt til å begynne med lastebilkjøring på grunn av en dødsulykke i familien. Mannen min ble alene om lastebilen og maskinene da bror hans forulykket. Mitt ansvarsområde ble lastebilene, mens han var tatt seg av maskinene.

Utradisjonelt yrke

–Jeg vil ikke betrakte arbeidet som brøytesjåfør som så spesielt, smiler hun mens øyet vaksomt følger brøytestykkene. Arbeidet er i seg selv ikke tungt, men det krever sin «kvinne». Det tyngste taket er når jeg blir nødt til å sette på kjettinger, men jeg har tilegnet meg en teknikk. Det har vært



Elen Marie Eriksen har jobbet som brøytesjåfør i snart 10 år og vil utrope henne til Nord-Norges eneste kvinnelige brøytebilsjåfør. Foto: Hans Solbakk

en rivende utvikling med kvinner i utradisjonelle yrker de seneste årene, og stadig flere kvinner søker slike jobber. –Jeg må nok fortelle dere at jeg vel er den eneste lastebilsjåføren med helt egen verksmester! Har jeg feil på lastebilen og jeg ikke vet hva jeg skal gjøre og hvordan, så ringer jeg bare Scania i Lakselv. Med telefonen i den ene hånden, verktøy i den andre og verksmesteren på Scania i enden av tråden går det som smurt.

Vind og kulde

Brøyteroden har hun hatt siden 1976 og hun betegner den ikke som spesielt vanskelig værmessig sett. Suossjavri til Jergul kan være nokså værhard med mye fokk og dårlig sikt, mens fra Jergul til Halddi er en strekning som går

i dalføret. Her er det sjelden vind. Bare kulda kan skape problemer. De som har krysset vidda i 45 graders kulde vet hva hun sikter til. Roden krever at sjåføren hele tiden følger våkent med for vegeu er smal med løse kanter. Møter vi en større bil må vi stoppe og da helst på en utkjørsel. Perioden før jul kan også være strevsom for da er det mye folk på og langs vegeu.

Vær oppfinnsom

–Suossjavri er mitt hjem og jeg kommer aldri til å flytte ned til bygda. Men på en slik plass kreves at du selv er med på å skape arbeidsplassen og at du er oppfinnsom. For tiden jobber jeg halv stilling som postfunksjonær i Ka-

Forts. neste side

Statsbudsjettet 1990:

143 millioner til vegbygging

I statsbudsjettet for 1990 bevilget Stortinget totalt 340 millioner til vegformål i Finnmark. 143 millioner går til veganlegg mens 169 millioner er avsatt til riksvegvedlikeholdet. Til andre tiltak er det bevilget 27 millioner kroner. Vegkontoret har

nå foretatt den endelige fordelingen av anleggsmidlene til stamveger, riksveger og andre tiltak. Det er kun gjort mindre omdisponeringer for enkelte anlegg.

Ev 6: 60 millioner

På strekningen Ev 6 Troms grense – Kirkenes er det totalt stilt til disposisjon 60 millioner kroner. Anlegget i Langfjorden, Ev 6 i Alta, får bruke 18 millioner mens det er bevilget 16 millioner til Ev 6 i Sør-Varanger. I tillegg kommer 6 millioner som sluttbevilgning til Munkvasselv bru mellom Neiden og Høybukta.

Det disponible beløpet til opprusting av Ev 6 er lavere i år enn i 1989. Det vil ikke bli bevilget arbeidsmarkedsmidler til vegutbygging for 1990. Finnmark får heller ikke bevilget distriktsutbyggingsmidler til vegbygging. På anlegget i Sør-Varanger må vegvesenet derfor i år konsentrere seg om å gjøre ferdig de påbegynte anleggsprosjektene.

For å fullføre Skaidi bru er det satt av 8 millioner og denne vil stå ferdig sommeren 1990.

2 millioner er avsatt til avslutningsarbeider på strekningen Laukkavann – Karasjok, mens 10 millioner er satt opp som sluttbevilgning på strekningen Pildan – Tana bru.

Planavdelingen skal arbeide med utbygging av rasteplasser rundt om i fylket, men med en prioritering av Ev 6 og Rv 95 til Nordkapp. Prosjektene på Ev 6 omfatter utbedrings- og forsterkningsarbeider samt på enkelte strekninger helt ny veg. Målet med opprustingen av stamvegnettet er at vegvesenet skal kunne tilby trafikantene 10 tonnns helårslig aksellast ved utgangen av planperioden 1990 - 93.

Riksvegene: 56 millioner.

Det er Rv 95 til Nordkapp som stikker

Forts. fra foregående side

rasjok, i tillegg til å være kirketjener for kapellet her oppe. Dere må ikke tro at jeg er laget av jern, jeg jobber ikke døgnnet rundt. Min store lidenskap er planting, og spesielt liker jeg å eksperimentere med prydbusker. Ja, det jo litt vanskelig å se resultatene nå på

av med det meste av potten som er stilt til disposisjon for riksvegbyggingen. For 1990 skal vegvesenet her bygge veg for 35,5 millioner kroner fordelt på to veganlegg.

Sortvikanlegget er satt opp med 17,5 millioner for 1990, men restoverslaget for anlegget er hevet med 5 millioner. Prosjektet vil bli fullført innværende år med overføringer av disponible midler fra Rv 888 Gamvik – Mehamn. Arbeidet omfatter omlegging av nåværende veg med tunnel for å tilby en sikker helårsveg forbi Sortvikshøyden.

Ombyggingen av fergeleiene på Nordkappsambandet blir også dyrere enn først beregnet. I det reviderte budsjettoverslaget er bevilgningen derfor øket til 15 millioner kroner. Disse midlene er overført fra Skarsvågvegen der det ikke vil bli anleggsdrift i år.

I løpet av året skal det utføres opprydningsarbeider langs Rv 94 i Kvalsund. På forsommeren skal området befares sammen med representanter fra kommunen og bygdelaget med henblikk på en prioritering av tiltak.

I 1990 skal det bygges nytt vegkryss i Ifjord samt mindre avslutningsarbeider på Rv 888 mellom Kalak og Bekkarfjord. 5 millioner er satt av som sluttbevilgning til helårsvegen mellom Gamvik og Mehamn. Rv 890 Tana bru – Berlevåg skal utbedres for 15,5 millioner kroner.

Andre tiltak.

Til gang- og sykkelveger er det bevilget 10 millioner kroner samt 3 millioner til spesielle trafikksikkerhetstiltak.

vinteren naturligvis, men dere ser toppene stikke opp av snøen, sier hun.

–Før drev jeg mye med duodji, men var nødt til å slutte da yngsten min fikk astmaplager. Nå har jeg tatt dette opp igjen og skulle ønske jeg hadde mer tid til alle hobbyene mine. Lastebil og frimerker er borte fra tankene mine når jeg får drive med fritidssysler.

Her stikker Vadse av med 3,2 millioner mens de øvrige midlene skal brukes i Kautokeino, Hammerfest, Honningsvåg og Varangerbotn. I Alta- og Helsingømrådet er gang- og sykkelvegen stort sett ferdig utbygd så her er det kun snakk om mindre restbevilgninger.

For første gang har vegvesenet i Finnmark fått en egen post for miljøtiltak. Denne er på 1 million og skal brukes til støyreducerende tiltak på hus langs Ev 6 i Langfjorden.

Til vegplanlegging er det satt opp 10 millioner som også inkluderer planleggingsmidler til Fatima.

Av de disponible anleggsmidlene tar vegvesenet sikte på å bruke 110 millioner i egenregi mens 33 millioner vil gå til arbeid utført på entrepriser. Dette gir en fordeling på henholdsvis 76 % og 24 %. Andelen med egenregikalkyle økes noe fra fjoråret, men må fortsatt sies å være lav. Kun 5 % av anleggsmidlene vil være gjenstand for egenregikalkyle.

Fylkesveger.

For strekningen Hopseidet – Skjånes er det stilt til disposisjon 4,2 millioner kroner i 1990. Det betyr at vegvesenet vil bygge ferdig Iversfjord bru og legge fast dekke på ca. 8 kilometer av fylkesvegen. På strekningen Samuelnes – Myrnes vil vegvesenet gjøre seg ferdig med de påbegynte anleggsarbeidene. Til dette er det bevilget 1,6 millioner. På Gjesværvegen blir det ingen aktivitet i 1990. Nødvendige byggearbeider utsettes til neste år da en sannsynligvis vil kunne bevilge 1,5 millioner kroner.

Suossjavri nærmer seg raskt på turen tilbake og Elen Marie har ingen problemer med å snu og parkere selv plassen ikke tilsier slike manøvre. Før Elen Marie stresser inn for å servere reinkjøtt og gumpus til familien, må hun fylle diesel på bilen. Roden er kjørt for denne gangen og hun kan ta seg noen timers hvile.

Plankonferansen:

Kvalitetssikring

Riktig kvalitet vil gi oss fornøyde brukere – utsagnet er en selvfølge, men det er ingen selvfølge at vi alltid når dette resultatet. Kvalitetssikring er et egnet hjelpemiddel for å oppnå

et slikt mål, hevdet representantene fra Vegdirektoratet på årets plankonferanse. Riktig PRODUKT til riktig TID til riktig PRIS. Dette er grunnsetningen i filosofien omkring kvalitetssikring.

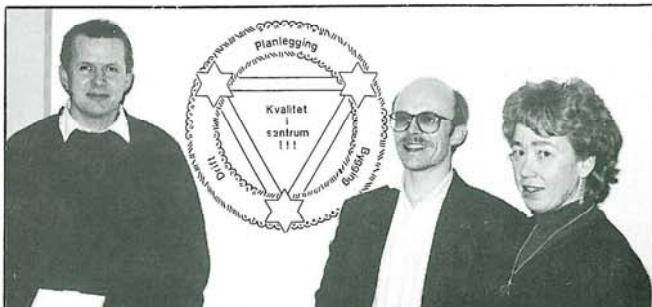
Moteord

Kvalitetssikring er på mange måter blitt et moteord. Svært mange har et eller annet forhold til det, men har ofte ikke så klare begreper om hva det innebærer. –For Statens Vegvesen har imidlertid kvalitetssikring hengt på plakaten i noen tid nå, sa Wigdal, men det vil være en overdrivelse å hevde at arbeidet med å utvikle kvalitetssikring til et tjenlig redskap for etaten er fullført.

–Det er først og fremst på det tekniske området vi er kommet lengst, så også i Finnmark. Men det å sikre at at vi gjør de riktige tingene til riktig tid og til riktig pris omfatter i bunn og grunn alt arbeid vi utfører. Og dette er en «ny» tankegang for såvel planleggere, som ansatte i bitilsyn og administrasjon. Det er derfor viktig at disse også etterhvert dras med i prosessen.

Kultur og prosess

Kvalitetssikring innebærer at det stilles krav, at kravene følges opp og at slutresultatet dokumenteres og erfaringene blir tilbakeført. Dette innebærer at medarbeiderne kjenner kravene de skal jobbe etter og at de har kompetanse og støtte i rutiner til å utføre jobben. –Lengst vil vi imidlertid komme hvis vi klarer å etablere en kultur, en holdning, til hele arbeidsprosessen, hevdet Helen Wigdal. –Det er spesielt



Fra venstre: Tor Smebye, plansjef Gudmund Nilsen og Helen Wigdal

på områdene dokumentering og tilbakeføring av erfaringer at systemet bryter sammen. Det er her vi må bli mer bevisste for å systematisere og utnytte den erfaring og kunnskap som utvikles i etaten. –Lykkes vi i dette er vi kommet et langt skritt mot en målstyrt virksomhet, og kan vi si at vi bruker ressursene på best mulig måte for pulikum. Grunnlaget for å få dette til ligger i åpen kommunikasjon, utøvelse av lederskap og ikke minst at det skapes en kultur der kvalitetssikring er et sentralt punkt for den enkelte medarbeider.

Dette var i korthet budskapet som overingeniør Helen Wigdal og overingeniør Tor Smedbye fra Vegdirektoratet formidlet til en lydør og interessert forsamling planleggere.

Tor Smebye har jobbet med å utvikle enkle hjelpemidler til arbeidet med kvalitetssikring. –Vi ønsker ikke nye papirbunker eller unødige byråkratiske rutiner. Kvalitetssikring er mer en tenkemåte og vi har derfor forsøkt å utvikle hjelpemidler i forhold til det, sier han.

På mange områder, særlig innen vedlikeholdet, er retningslinjer og standarder for arbeidet et godt hjelpemiddel. Der det skorter er å lage et system for arbeidsprosessen som sikrer den ventede kvaliteten.

Som eksempel på effektive hjelpemidler trakk Smebye fram bruk av prosjektprotokoll. Protokollen han sikket til er utarbeidet i Vegdirektoratet og tar utgangspunkt i fasene et vegbyggingssjeksjon innehar – planlegging, grunnverv og bygging. Når prosjektet starter skal de nødvendige kravene være oppgitt og endringer og avvik må registreres undervegs. Prosjektprotokollen følger alle fasene og ved overlevering av vegen skal en så sitte igjen med fullt oppdatert informasjon om vegen. Årsaker til avvik og endringer undervegs er dokumentert og erfaringene kan tilbakeføres planleggeren og ledelsen.

Smebye understreket også at for å lykkes vil lederens funksjon i stor grad være å motivere medarbeiderne til å følge opp systemet med kvalitetssikring. Lederstilen bør være slik at lede-

Plankonferansen:

EDB og organisasjonsutvikling

Foruten tema kvalitetssikring tok plankonferansen opp bedre bruk av edb som verktøy i planarbeidet og organisasjonsutvikling. Dagens bruk av edb er tilfredsstillende, men det er mulig å vri ennå litt mer ut av utstyr og programvare. Diskusjonen om utvikling av planavdelingen mot oppgavene i 90-årene er ennå i startfasen, men det er positivt at avdelingen ser fremover.

Edb til 2 millioner

–Selvom vegetaten i fylket rår over store dataressurser og hadde et forbruk på ca 4 millioner på denne posten de to foregående årene, står vi overfor store investeringer på edb-siden. Investeringer i PC-nett, bytte til en ny mini-maskin (TP-server) og kommunikasjon mellom bitilsynsstasjonene og vegkontoret vil i år beløpe seg til over 2 millioner kroner. Dette setter krav til riktig utnyttelse slik at vi oppnår en forventet effektiviseringsgevinst og at kvaliteten på arbeidet øker, sa seksjonsleder for edb Harbinder Sing Bathia i sin orientering om edb-utviklingen.

For planavdelingen er det satt som mål at den skal bli uavhengig av maskiner fra Norsk Data for å gi muligheter til å velge i et større programvaremarked samt avlaste Nord-maskinene.

God kontakt

Han påpekte videre at for å oppfylle denne målsettingen var det et sterkt behov for god kontakt mellom alle avdelingene og edb-seksjonen. Dette så han på som et «must» for å få en mest mulig effektiv bruk av edb-verktøyet. Avdelingene må gi signaler om hva de ønsker fra edb-seksjonen både av utstyr og opplæring. På sin side vil edb-seksjonen løpende informere om edb-utviklingen i vegetaten. For å styre og koordinere opplæring og rutiner har Edb-styringsgruppen opprettet et kontakforum der samtlige avdelinger ved vegkontoret er med. Han la til at



Interesserte og spørrelyste planleggere fulgte nøye innleggene om kvalitetssikring.

ved innkjøp av edb-utstyr må det bli vanlig at edb-seksjonen konsulteres. Det er mye å hente ved å standardisere innkjøpene.

Det «evige» problem

I gruppediskusjonene kom det fram at et innsatsområde for bedre kvalitet og effektivitet over arbeidet, var bedre informasjon om ansvarsforhold og programvare samt opplæring av brukerne. Det videre arbeidet må i tillegg dreie seg om å forbedre og gjøre kjent de rutinene som omfatter edb-systemene.

Beskrivelsen av problemene er lite original. Dette synes å være det svake punktet i enhver organisasjon der edb er blitt en del av hverdagen.

Nytte

Den rasjonaliseringsgevinsten som planavdelingen etterhvert venter å ta ut bør gi seg utslag i økt kvalitet på arbeidet. Andre følger som synes aktuelle er å frigjøre ressurser til nye oppgaver, mindre rutinearbeid og omdisponere personell. Redusering av antall ansatte på planavdelingen bør være siste utvei.

Flere dataprogrammer som planavdelingen bruker ble demonstrert, og mest imponerende var «kjøreturen» i første del av traseen til Fatima med systemet VIPS. Etter dette forsto også vi hva digitale kart kan brukes til og hvilke muligheter som gis til f.eks. å

illustrere hvordan en ny veg tar seg ut i terrenget.

Utfordringene

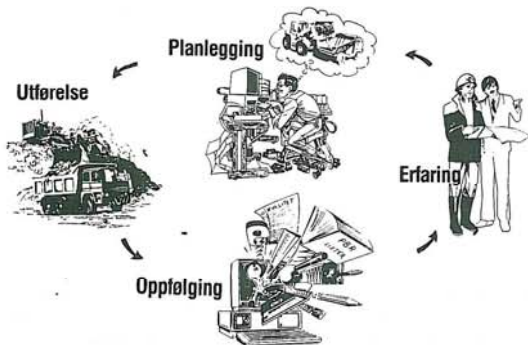
Den delen av konferansen som omhandlet organisasjonsutvikling på planavdelingen var i sin helhet lagt opp som et arbeidsseminar. Korte innlegg med problemstillinger ble diskutert i grupper.

Av de mange utfordringene som planavdelingen tydeligvis står overfor gikk ønsket om bedre kommunikasjon på tvers av fagseksjonene igjen. Det ble også pekt på at en i større grad tok i bruk andre arbeidsmåter som eksempelvis prosjektarbeidsformen. Vegplanlegging er en såvidt omfattende oppgave at flere fagområder bør trekkes inn tidlig i prosjektet. I dag preges miljøet av for sterk spesialisering og liten fleksibilitet. Mer formelle og forpliktende samarbeidsformer ble etterlyst.

Flere påpekte en svikt når det gjaldt overordnet planlegging. Området er for dårlig prioritert og kun en person jobber med denne typen planer. Lederne fikk også melding om å bruke mer tid til ledelse. Noen vesentlig endring av organisasjonskartet syntes ihvertfall ikke å være nødvendig.

OU - hvor starte?

Meningene på dette feltet var mange, men ikke tilsvarende håndgripelige. Det



Glimt fra fjor-årets virksomhet

Anleggsvirksomheten.

I 1989 brukte anleggsavdelingen i alt 192,9 millioner til investeringer på riks- og fylkesvegnettet. Den totale bruken av maskiner og biler var på 70,3 millioner. Av dette utgjorde 69 % innleie av fremmedmaskiner. Samlet drift på entrepris har vært 26 mill. kroner, det vil si en entreprisandel på 14 %. Entreprisandelen ventes å øke i 1990. Egenregidriften på riksvegnett har vært på 156 mill. kroner. Det har vært regnet på egenregikalkyler, men ingen har vunnet.

Anleggsvirksomheten har i første rekke vært preget av lave bevilgninger og forholdsvis mange små-anlegg. Dette har gjort optimal utnyttelse av investeringsmidlene vanskelig. Gjennom året har anleggene holdt de åpningsdatoer som har vært satt. Det har vært arbeidet med innføring av teknisk kvalitetskontroll. På anleggene er det nå en økende forståelse for å dokumentere kvalitet på det produktet som leveres. På stamvegnettet viser den tekniske kvalitetskontrollen at det er oppnådd gode resultater.

Vedlikeholdet

Bevilgningen til riksvegvedlikeholdet var i 1989 på 163,3 millioner kroner, mens forbruket lå på 148 millioner. Differansen skyldes dels inndekking av merforbruk på 1988 budsjettet, dels at vedlikeholdet fikk tilbakeført midler fra maskinavdelings overskudd. Driften er ellers i hovedsak gjennomført som planlagt.

I og med at vedlikeholdet ikke har kommet igang med rapporteringsformer som er tilpasset målstrukturen, er det vanskelig å angi måloppnåelsen konkret på enkelte områder. Det synes likevel å være rimelig godt samsvar mellom mål og resultater på de fleste områder. Erfaringer fra årets drift viser at innsatsen innenfor trafikkkretted vedlikehold må styrkes for å oppnå målsettingene i vedlikeholdsstandarden. Innenfor det strukturelle vedlikeholdet er hovedinnsatsen lagt på utskifting av vegdekke.

Snemengdene i 1989 lå betydelig over et gjennomsnittsar og vinterseongen var dessuten spesielt lang. Spesielt Sennålandet ble berørt av dette. Selv med hyppig patruljering av brøytebiler maktet en ikke å holde den

ønskelige regularitetsmessige standard. Til å ta seg av snøbrøytingen på riks- og fylkesvegnettet har vegvesenet avtale med 74 lastebileiere og har dessuten 9 egne biler i brøyteoppdrag. Dessuten disponerer etaten 16 snøfresere og 14 vegheveler til is- og snørydding. Utgiftene til vintervedlikeholdet utgjorde i 1989 62 millioner på riksvegnettet og 12 millioner på fylkesvegnettet. Det er betydelige beløp som dermed går med til å holde vegene farbare om vinteren.

Til vedlikehold av fylkesvegnettet ble det totalt bevilget 23 millioner kroner. Situasjonen for fylkesvegnettet er likevel slik at det i 1989 kun ble utført absolutt nødvendig vedlikehold. Det har ikke vært rom for strukturelle tiltak.

Maskinavdelingen

Maskinavdelingen drives som en selvfinansierende serviceavdeling for vegvesenet og den leier ut sine tjenester, maskiner og utstyr til de andre avdelingene. For driftsåret 1989 viser maskinavdelings driftsresultat et overskudd på ca 3 millioner kroner.

Vegvesenets maskinpark konkurrerer om oppdrag med private maskineiere. Konkurransen er høy for egne maskiner er tilfredsstillende med unntak for hjullasterne. Forbedringen som har skjedd i 1989 skyldes mer rasjonell utnyttelse av maskinparken samt reduserte kostnader. Motivasjonen blant personalet til å bedre konkurransevnen har vært en vesentlig årsak til det positive driftsresultatet.

Planlegging av nytt vegmesterkontor på Sandneskrysset i Sør-Varanger er påbegynt. Tanken er at biltilsynet også om noen år skal inn i fellesarealer med vegstasjonen.

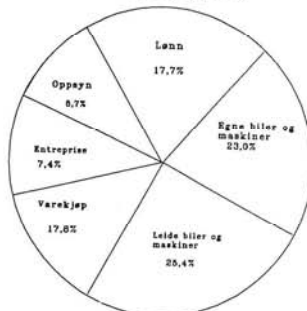
Skippagurra vegsentral er med i et utviklingsprosjekt som går ut på å oppnå en mer effektiv styring med arbeidet og økonomien i verksteddriften.

Administrasjon

Vegadministrasjonen hadde ifjor 124 stillinger der 26,5 stillinger var tilknyttet biltilsynet. Dette er samme stillingsantall som i 1988. Det må sies å være god stabilitet i bemanningen med en avgangsrate på 6,4 % som er det laveste på mange år. Det er likeledes mange kvalifiserte søkere til sømlige utlyste stillinger. I 1989 ble det opprettet egen EDB-seksjon ved vegkontoret med 3 stillinger.

VEDLIKEHOLDSDRIFTEN 1989

Forbruk 148,0 mill. kroner i 3

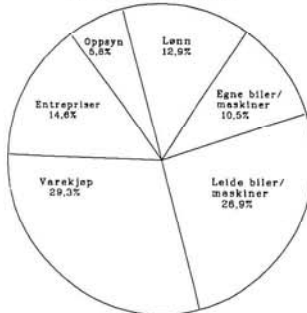


Kostnadsarter:

| | |
|----------------------|--------------------|
| Entrepris | 11,0 mill. |
| Oppgavn | 12,8 mill. |
| Lønn | 26,2 mill. |
| Egne biler/maskiner | 34,0 mill. |
| Leide biler/maskiner | 37,6 mill. |
| Varekjøp | 26,4 mill. |
| Totalt | 148,0 mill. |

ANLEGGSDRIFTEN 1989

Forbruk 182,5 mill. kroner i 3



Kostnadsarter:

| | |
|----------------------|--------------------|
| Entrepris | 26,6 mill. |
| Oppgavn | 10,6 mill. |
| Lønn | 22,5 mill. |
| Egne biler/maskiner | 19,3 mill. |
| Leide biler/maskiner | 49,1 mill. |
| Varekjøp | 52,6 mill. |
| Totalt | 182,5 mill. |

Biltilsynet

Biltilsynet har stort sett hatt en tilfredsstillende måloppnåelse i fjoråret. Imidlertid har det vært vanskelig å nå målene for kontroll av tunge kjøretøyer. Når det gjelder kontroll av lette kjøretøyer er kontrollerte enheter langt over det som var målet for 1989. Biltilsynet har også utført miljøkontroller.

Biltilsynet har prioritert veiledning og tilsyn med kjøreskolene i året som gikk. Dette har sin bakgrunn i den nye fase 2 opplæringen og oppfølgingen av den obligatoriske trafikkopplæringen (Trafikksikkerhetspakken).

Biltilsynet i Finnmark holder et godt servicenivå med kort ventetid for gjennomføring av førerprøver, utskrivning av førerkort og registrering av kjøretøyer.

Forts. fra side 16

Kvalitetssikring

ren med god samvittighet kan si: Jeg kontrollerer ikke, jeg spør om kontrollen utføres, av hvem og hvordan.

Krav til krav

—Men det stilles også krav til kravene, fortsatte Smeby. Kvalitetskravene må være målbare, ellers har de ingen verdi som styringsverktøy. Det er videre nødvendig å skrive de ned og kravene må være kjent og akseptert av de det angår. Det er hensiktsmessig å ha så få krav som mulig og de må ikke være gjensidig motstridende. Effekten av et kvalitetssikringssystem kan illustreres slik:

—I en tidlig planfase kan en liten arbeidsinnsats gi stor kvalitetsforbedring mens en seint i planprosessen vet at det vil kreves stor innsats for å oppnå en liten forbedring. Vi må tilstrebe et system og en arbeidsledelse slik at vi gjør færre feil og oppdager feilene i tide. Det er derfor nødvendig å gi seg tid til å bestemme kravene på bakgrunn av et så godt beslutningsgrunnlag som mulig. Kvalitetssikring vil gi planleggerne et bedre grunnlag ved at erfaringer og kunnskap fra prosjektene tilbakeføres planmiljøet.

Kvalitetsplan

Innløperne nevnte også kvalitetsplan som et hjelpemiddel. Denne hadde vært i bruk på anleggssiden en tid og erfaringene fra å sette opp en slik plan var gode. I kvalitetsplanen setter en opp en oversikt over alle systematiske tiltak for å sikre at kvaliteten blir planlagt og oppnådd i prosjektet. Hensikten er å tenke gjennom prosjektet før det starter opp. Hovedpunktene kan være: hvem gjør hva, hvilke kompetansekrav stilles, finne kritiske punkt

Forts. fra side 17

EDB og ...

kunne en heller ikke forvente med såpass kort tid til rådighet. Men både plansejef og seksjonslederne burde ha fått tilstrekkelig innspill og synspunkter til å sy sammen en handlingsplan for OU-arbeidet. Det første som bør gjøres er å skaffe seg en oversikt over dagens oppgaver samt klargjøre hvordan arbeidsoppgavene i årene framover vil påvirke avdelingen. Det ble også stilt krav om at ledelsen i større grad prioriterte mellom avdelingens oppgaver og staket ut kursen. En prosess er forsøkt startet - det vil være lurt å ikke legge opp til de store resul-

for prosjektet og opplegg for dokumentasjon.

Delar av dagen var avsatt til gruppearbeid om kvalitetssikring. Temaet var dog såpass ferskt at de store resultatene uteble. Men lederne på planavdelingen fikk ihverfall flere innspill til hvordan arbeidet med kvalitetssikring skulle følges opp. Kvalitetssikring skal settes høyt på prioriteringslisten var noe av konklusjonen til plansjef Gudmund Nilsen.

Dette er kvalitetssikring:

- Kvalitetssikring er et system for å oppnå rett kvalitet.
- Målet for kvalitetssikring i vegvesenet er å oppnå riktig produkt til riktig tid til riktig pris.
- Kvalitetssikring er et hjelpemiddel i målstyringen og skal sikre at målene nås og at resultat og erfaringer tilbakeføres i organisasjonen.
- Kvalitetssikring er et lederansvar som bygger på at den enkelte medarbeider og enhet har ansvaret for kvaliteten av eget arbeid.
- Kvalitetssikring skal skje på alle nivåer i etaten - overordnet område, funksjonell del og av enkelte delprodukter.
- Kvalitetssikring er et system og en arbeidsledelse som skal føre til at vi gjør færre feil eller oppdager feilene i tide. Det er bedre å få dette til ved egeninnsats, enn ved kontroll av andre.
- Kvalitetssikring inneholder følgende faser: Planlegging - gjennomføring - kontroll - tilbakemelding.
- Kvalitetssikring fører til at avvik fra spesifiserte krav korrigeres eller registreres.
- Kvalitetssikringssystemet må revideres slik at det alltid kan fylle sin hensikt.
- Riktig kvalitet vi gi oss fornøyde kunder.

Arnliot Holder runder de 50!



Arnliot Holder bærer de 50 med glans. Vi gratulerer med dagen!

Fredag den 16. februar passerte Arnliot Holder en milepæl med 50 runde år. Dagen ble feiret hjemme med besøk, gaver og gratulasjoner fra kolleger og medarbeidere på vegkontoret.

I finnmarkssammenheng er Arnliot Holder et unntak når det gjelder stabilitet. Da han og familien kom til Finnmark rundt juletid 1972 var ikke motivet å gjøre en rask karriere for så å flytte sørover igjen. I hele 17 år har Holder vært ansatt på vegkontoret i Finnmark og må absolutt regnes til veteranene i vegadministrasjonen. Han startet som anleggssjef i 1972, men allerede i 1976 ble han tilsatt som leder av anleggssjefen. I 1979 byttet han ut anlegg med vedlikehold og satt som vedlikeholdsleder fram til 1989. I fjor krysset han altså sine spor ved pånytt å overta som leder for anleggssjefen. Det er neppe mange som kan skilte med så bred erfaring fra vegvesenets drift.

Den første jobben etter endt utdanning på NTH var også i Statens vegvesen, da i Vestfold fra 1965 til 1971. Et kort besøk i det private førte igjen tilbake til vesenet. Dette tolker vi som tegn på at etaten både er utfordrende å jobbe i og at arbeidsmiljøet er godt. Holder er dessuten en ivrig fliruftsmann - og i skilmiljøet er han aktivt med.