

C



**REFLEXEN**

BEDRIFTSAVIS FOR  
STATENS VEGVESEN  
FINNMARK

NR.4 - 1991  
10. ÅRG.



**Vegvesenet får felleslager**



SIDE 8

**Målstyring**



SIDE 14

**Vegvesenet på museum**



SIDE 15





## REFLEXEN

Bedriftsavis for  
Statens vegvesen  
Finnmark

Redaktør:  
Steinar Sværen

Redaksjonsråd:  
Gudmund Nilsen  
Birger Berg  
Per Kling Mathisen  
Frank Jensen

Opplag:  
1500 eksemplarer

Trykk:  
Trykkforum AS, Vadsø.

Bidragene i Reflexen står  
for forfatterens regning og  
gir ikke nødvendigvis  
uttrykk for Statens veg-  
vesens offisielle holdning.

## INNHOLD

Vegsjefens julehilsen .....	3
Nytt fra vegdatabanken .....	4
Biltilsynets kontor på hjul .....	5
Kvalitetssikring og internkontroll .....	6
Hva med et forslag? .....	7
Felleslager innføres .....	8
Løsemiddelskader i dekkelegging .....	9
Vegminner Krigsskadeutbedringene .....	10
Delegering — et eventyr .....	12
Målstyring .....	14
Vegvesenet på museum .....	15
Barnehage .....	16
Hallingkastet .....	17
Brev fra leserne .....	18
Personalnytt .....	19

Førstesida: Parti fra E-6 mellom Lakselv og Karasjok.

Baksida: Fra E-6 ved Valjok. Vinter langs veien.



## Året som gikk — og tiden skal henrulle

Det er to store begivenheter som skiller seg ut fra den vanlige aktiviteten i Statens vegvesen Finnmark. Den ene er det store arbeidet som er nedlagt i omorganiseringen av vegkontoret.

Vegsjefens forslag er nå godkjent av Vegdirektøren slik at det som står igjen er gjennomføringen, som vil skje etter at ledelsen har diskutert dette med de berørte organisasjoner. Gjennomføringen vil stort sett skje ved å flytte personell til nye avdelinger. Enkelte kan også få nye oppgaver.

I tillegg til dette vil flere medarbeidere få andre romplasseringer og nye overordnede og samarbeidspartnere enn de har idag. Denne prosessen kan antakelig bli den vanskeligste delen av omorganiseringen. Jeg regner med at de som er involvert i denne prosessen og hvor flytting har fortonet seg som en mulighet, nå ser at det er ramme alvor og at det ikke er noen vei tilbake.

Til alle dere som vil oppleve en større eller mindre endring i arbeidssituasjonen, ber jeg om at dere tar imot de utfordringer som dette medfører. Dere må se på disse endringene som en nødvendighet — en nødvendighet som kan gi mulighet til personlig utvikling og kanskje også en mer meningsfylt jobb. Jeg vil sterkt påpeke at endringene ikke blir så store at det skal føre til konflikter — vi har i tidligere tider hatt adskillig større omorganiseringer enn dette. Når endringer foretas kan det skape uro og usikkerhet for den enkelte, men jeg tror at denne omorganiseringen vil gjennomføres på en slik måte at alle får en tilfredsstillende arbeidssituasjon i det nye systemet.

Dersom vegvesenet skal kunne møte en usikker framtid med nye utfordringer og nye sterke krav om økonomistyring av alt vi skal utføre, både i administrasjonen og i utedriften, må vi alle ansatte være innstilt på og godta forandringer og en fleksibel etat.

Den andre store begivenhet som har skjedd i år er samferdselsministerens uttalelse at FATIMA skal bygges i tiden 1993 - 1998. Hvis Stortinget er enig i dette ved

behandlingen høsten 1992, så er det lagt grunnlag for det største veiprojekt i vegvesenets historie her i Finnmark. Byggetiden er for oss meget kort og dette vil sette store krav til oss gjennom gode planer og god koordinering av de enkelte elementer i byggetverket, slik at anlegget kan åpnes for trafikk når turistene inntar Nordkapp ca. juni 1998.

Ellers i år har utedriften i hovedsak gått som planlagt og jeg vil gi honør til alle de som har stått på slik at målene vi satt for årets drift i hovedsak er nådd. Statens vegvesen Finnmark er — så langt jeg kan se — en sikker arbeidsplass for de av oss som er fast ansatt, og dette ser jeg som et stort gode når vi ser hva som skjer i andre statsetater og i det private næringsliv. Selv om arbeidsstokken i utedriften krymper sakte i antall er denne reduksjonen framkommet ved naturlig avgang.

Vi må innse at det stadig stilles strengere krav til vegvesenet om at vi må bli mer effektive og at vi må dokumentere at vi gjør jobbene billigst mulig. Dette er en forholdsvis ny situasjon for oss, men jeg håper at alle ansatte skjønner alvoret i dette og bestreber seg for at vi skal oppfylle de krav som samfunnet pålegger oss, både når det gjelder effektiv og økonomisk drift og at alt vi gjør skal fylle kravene til kvalitet.

Klarer vi det, tror jeg at vi står sterkere rustet til å ta opp kampen med de som ønsker å konkurrere med oss om de jobbene vi utfører både på maskinsiden og i anleggs- og vedlikeholdsdriften.

Personlig er jeg optimistisk på etatens vegne når det gjelder å nå de mål som samfunnet setter opp og at vi fortsatt skal kunne drive etaten til gagn for de ansatte og trafikantene.

Med disse betraktninger vil jeg ønske alle de som har arbeidet i etaten i 1991 en riktig god jul og et godt nytt år med det håp at 1992 vil opprettholde den aktiviteten vi har hatt i år.

Geir Johnsen, vegsjef

## Vegvesenets egen bank

Av Trond Skorstad

— Hvilken bank har fått millioner av nye innskudd i år, har unngått oppsigelser og har tilbud om gebyrfritt uttak, uten innskudd, til 0%-rente?? — Postsparbanken? — Nei, Vegdatabanken!

VegDataBanken (VDB) er en samling informasjon om veinettet som ligger lagret på en datamaskin i Vegdirektoratet. Banken inneholder opplysninger om riks- og fylkesveinettet i alle landets fylker. I banken blir dataene knyttet til veinettet, og veinettet blir ajourholdt når veier skifter navn/nr., blir kortere eller lengere. Opplysningene som ligger der er alt fra info om antall biler som bruker veinettet (ÅDT), veiens bæreevne, til data om sporslitasje, dekketype og lignende. Det ligger også opplysninger om hvilke deler av veinettet som er innenfor hvilken kommune.

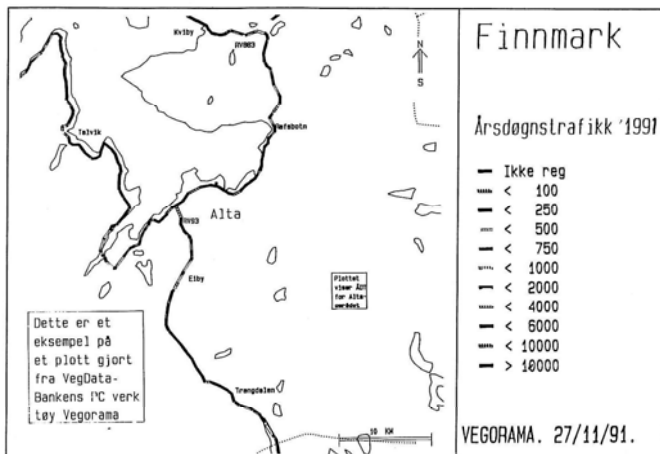
### Hvem er vi

Følgende personer ved vegkontoret har direkte ansvar for egne registre i VegDataBanken:

Register	Navn	Avdeling
Trafikktellinger	Gunnar Pettersen	(Plan, Drift fra -92)
Fartsgrenser	Samuel Kemi	(Plan, Drift fra -92)
Jevnhet og bæreevne	Mathis Pettersen	(Lab)
Veidekke	Jan Henninen	(Vedlikehold)
Dekkevedlikehold (PMS)	Kåre Bruun	(Vedlikehold)
Personskadeulykker	Signe Pedersen	(Plan)
Veinett, ÅDT, Områder og VDB-leder	Trond Skorstad	(Plan, Drift fra -92)

I tillegg er noen engasjert i systemer som samarbeider med banken, feks:

Nordic	Odd W. Hirsivaara	(Vedlikehold)
Ulykker	Lars Olav Farstad	(Plan)



Arbeidet med en VDB-plan er igang. Denne skal ende opp i en bedre systematisering av arbeidet med innsamling av data, og skal plassere ansvar for registrene på den enkelte avdeling/seksjon.

### Hva har vi gjort i år

Når det gjelder satsingsområdet denne sommeren var det forutsatt å være registrering av data om veiens tverrsnitt på stamveiene, samt på en del veier som er ventet utbedret i de nærmeste år. Ved hjelp av innleide mannskaper, samt innsats fra oss i «VDB-gjengen» klarte vi å nå de mål vi hadde satt oss i sommer. I tillegg har vi jobbet med Vegdirektoratets store «scoop» dette året; ny tildelingsmodell for vedlikeholdet. Data om alt fra antall søppeldunker til antall m<sup>2</sup> raste-

plasser skulle registreres ved hjelp av av registreringssystemet Nordic. Oppfølging av utredningen, samt halvparten av registreringsarbeidet ble utført av «VDB-personell», mens folk fra vegstasjonene gjorde resten av registreringsarbeidet.

### Hva gjør vi nå

I tillegg til det normale ajourholdsarbeidet (innlegging av data om dekker, veinettsendringer, overflatejevnhet m.v.) har vi også i år noen spesielle satsingsområder. Mathis Pettersen på lab er igang med systematisering av sommerens innsamlende data. Det er nå tredje året vi har kjørt jevnhetsmålinger, og i sommer har alle riksveiene blitt målt. For å kontrollere forskjellen mellom målt og reell jevnhet på forskjellig dekketyper skal Mathis gå gjennom målingene med lupe. I Sogn har en ny type måleinstrument vært under utprøving. Her er jevnhetsbjelken videreutviklet slik at den også kan brukes til spor- og tverrfalls-måling. Systemet, kalt «Alfred», er også tenkt anskaffet hos oss. Alfred krever en kraftigere bil og vi håper på å få anskaffet denne allerede neste år. Et annet satsingsområde er digitalisering av veinettet. Resultatet av dette arbeidet er tenkt brukt i to sammenhenger:

1. Ajourføring av veinettet i VDBs presentasjonsverktøy Vegorama.
2. Presentasjon av kartdata.

En gruppe på planavdelingen er igang med å utarbeide grunnlaget for en kartdatabase. Målet med arbeidet er at alle ansatte som er tilkoblet vegkontorets PC-nett skal kunne finne ut hvilke kart vi sitter inne med. På brukernes skjerm vil det da være et kart over fylket. Ved å peke på et punkt på skjermen skal brukeren få info om hvilke kart som dekker området. Programmet er også tenkt som en hjelp i arbeidet med kartarkivet.

I neste utgave av Reflexen kommer jeg tilbake med mer info om Vegorama, samt info om vegvesenets automatiserte trafikktellinger. Ønsker du mer info om VegDataBanken så ta kontakt med VDB-leder Trond Skorstad tlf. 50258.

## KONTOR PÅ HJUL

Sjåføren i vogntoget ser på lang avstand stoppskiltet og begynner oppbremsingen på det glatte føret. Han svinger inn til siden og blir møtt av en hyggelig og korrekt bilsakskyndig. De går gjennom den samme rutinen som så mange ganger før — vognkort, førerkort, kjørebøker og ferdsskriver. Alt er i orden, ser det ut som. Men denne gangen er Biltilsynet ute med siste nytt i kontrollutstyr. Mens praten går og vogntoget blir undersøkt, sjekkes det samtidig i dataregisteret om alle avgifter og forsikringer er betalt. Og nå smeller det. Eieren av vogntoget har ikke betalt avgiftene sine på lenge, og skylder mye penger. Ultimatumet blir stilt: Betal det du skal — eller la bilen stå.



Marit Hoel har full kontroll over bilens avgift- og forsikringsbetaling på EDB-anlegget i bilen. Nåde den som ikke har betalt.

Miljø- og kontrollbilene har i høst vært over hele fylket, fra de største til de minste stedene. Mange har nok fått seg en overraskelse når det viser seg at biltilsynet nå også sjekker avgifter og forsikringer ute på veien, ikke bare om bilen er i teknisk god stand.

For biltilsynet er den nye bilen både kontor på hjul og en kontrollhall. I bilen er det datautstyr som via mobiltelefon kobles opp mot Autosys-basen som har oversikt over forsikring, avgifter og om det er skrevet ut mangellapp på bilen tidligere. Det er også telefax slik at for eksempel vogntogetiere kan sende kopi av kvitteringer og bilen kan kjøre videre uten at skiltene ryker.

For å drive alt det tekniske utstyret bilen har med trengs det strøm, og til å ta seg av det er det plassert et lite dieselasgregat bak i bilen. I lasterommet er det også plass til en avgangsmåler som kan sjekke utslippene fra

bilene, uten å måtte kalle dem inn til hallkontroll. Miljø- og kontrollbilene har vist seg som et utmerket redskap i kontroll- og tilsynsarbeidet Biltilsynet gjør.

— På to dager i Båtsfjord/Børlevåg-distriktet tok vi inn 35.000 kroner i ubetalte avgifter, forteller stasjonssjef Leif Nystrøm i Vadsø fornøyd.

— Ikke nok med det, men ryktene om at vi var ute på veien gikk blant vognene, og en faksert kopier av innbetalingslappene til biltilsynet i Vadsø for å slippe å bli heftet ute på veien. Så det er ingen tvil om at vi har fått et nyttig redskap som hjelper oss til å gjøre en bedre jobb, sier Nystrøm til Reflexen.

Rolf Olsen, biltilsynssjef i Finnmark, er også stolt av det nye «flaggskipet». — Det er bare ett fylke i landet som har en slik bil utenom Finnmark. Nord-Trøndelag var det første fylket som prøvde å arbeide fra bil på denne må-

ten, og bilen deres er prototypen for vår. Nå forbedrer vi utekontrollene, men vi skal også fortsette med de vanlige kontrollene, sier Olsen.

### Delt mellom øst og vest

Bilen skal i fremtiden deles likt i brukstid mellom østfylket og vestfylket. Men de minste stasjonene, Hammerfest og Kirkenes, har ikke nok personell til å bemanne den alene. Vadsø og Alta må derfor hjelpe til når turen går mot de delene av Finnmark.

— Det sliter hardt på reisebudsjettet vårt når vi må låne ut våre folk til andre distriktskontor. Før vi fikk kontrollbilene kunne vi gjennomføre kontroller med avreise om morgnen og med retur om ettermiddagen. Reiser våre folk til Sør-Varanger blir de gjerne noen dager. Det koster, og slik det er i dag må vi dekke det over vårt eget budsjett, sier Leif Nystrøm.

Etter denne første prøvetiden er det meningen av avdelingskontorene skal bli enige om hvordan utgiftene til driften av bilen skal fordeles.

### Kontorfolk i marka

Nå kommer også kontorpersonalet med i utekontrollene. De er glade for å få nye utfordringer og være med også på denne delen av biltilsynsarbeidet. Nå har kontoret fått hjul og kontorfolket har ansvaret for dataarbeidet, mens ingeniørene ser på bilene. Den første tiden har det ført til nesten akrobatiske øvelser for å lese bilskiltene, men det er meningen at et TV-kamera skal monteres på utsiden av bilen slik at skiltene kan leses på en monitor inne fra kontrollbilene. Da Reflexen var med på kontroll i Båteing i Tanadalen kunne jeg se både akrobatikken og hvor raskt og effektivt avgiftene ble sjekket.



Biltilsynet setter opp kontrollene på de mest uventede stedene og viser fram den nye miljø- og kontrollbilene. Her har de stilt seg opp på Ev 6 ved Båteing i Tanadalen. Roger Kaarisari (t.v) og Yngvar Pedersen er godt fornøyd med den rullende kontor- og kontrollhallen.



## Kvalitetssikring av sikkerhetsarbeidet

### Internkontroll innføres fra 1. januar

Fra årsskiftet gjelder det nye forskrifter for hvordan miljø- og sikkerhetsarbeidet skal drives og sikres. Internkontroll kalles det og i vegvesenet i Finnmark er en arbeidsgruppe i sving for å innarbeide de nye forskriftene i alle deler av arbeidet.

— Vi kan godt si at dette er kvalitetssikring av helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet. Alle systematiske tiltak som vegvesenet setter i verk for å sikre at det avdelingene gjør, planlegger og organiserer følger lovene og reglene i arbeidslivet, forteller verneleder Dag Sommer.

— Vi arbeider med å systematisere alt det vi i dag har av verne-, miljø- og sikkerhetsarbeid i vegvesenet, sier driftssjef Magne Skjånes til Reflexen.

— Men selv om forskriftene trer i kraft fra årsskiftet forventes det ikke at det skal være gjennomført i hele organisasjonen. Vi har valgt å starte litt beskjedent og begynner med vegmesterområde 6, det vil si Sør-Varanger-området. Arbeidet er litt forsinket fordi vi har måttet vente på en del materiell fra vegdirektoratet, sier han.

Forskriftene om internkontroll er kommet i stand for å samordne myndighetenes tilsyn med offentlig virksomhet og private bedrifter. I dag er det en hel rekke tilsynsetater, som arbeidstilsynet, forurensingstilsynet (SFT), Direktoratet for brann og eksplosjonsvern og flere andre som skal passe på at lover og regler blir fulgt i det daglige arbeidet. Nå skal deres arbeid lettes ved at all virksomhet blir pålagt å beskrive hvordan kontrollrutinene i den enkelte bedrift er.

— Hensikten er dessuten å gjøre samtlige bedrifter mer bevisst på verne- og sikkerhetsarbeidet, sier Magne Skjånes.

Ved å gjennomføre dette håper myndighetene at også A/S Norge kan ta ut en gevinst i form av:

- \* Lavere sykefravær
- \* Færre ulykker og nestenulykker
- \* Bedre trivsel på arbeidsplassen
- \* Færre utslipp av kjemiske stoffer i miljøet

Dette skal gi bedriftene bedre produktivitet, bedre produkter og tjenester og bedre sjanser for å få den beste arbeidskraften.



— Internkontroll er kvalitetssikring av sikkerhetsarbeidet, sier verneleder Dag Sommer. Han ser fram til å få systematisert dette arbeidet i vegvesenet.

# INTERNKONTROLL

For helse, miljø og sikkerhet på jobben

## — Kom med forslag!

Forslagsordningen i vegvesenet i Finnmark har vansmektet de siste årene. Men nå skal leder Inge Fred Dervo og sekretær Kurt Stormo i den lokale forslagsnemden ta opp hansken fra vegdirektør Eskil Jensen som har satt som mål å øke innsendte forslag i vegvesenet fra 1 per 100 ansatte til 10 forslag per 100 ansatte.

— Alle som sender inn forslag skal nå premieres, forteller Inge Fred Dervo, leder i forslagsnemden i Finnmark, og selv en av dem som tidligere er premiært for gode forslag, blant annet stikkemaskinen som det siden den gang er bygget 16 av i Finnmark.

— De siste årene har vi i vegvesenet i Finnmark utmerket oss ved nesten ikke å komme med forslag i det hele tatt. En del av ansvaret for det må nok vi i komiteen ta på vår kappe, men nå satser vi for fullt igjen, sier Dervo.

Det skal bli blest om forslagsvirksomheten og komiteen og det siste er nå at alle som sender inn forslag skal få en egen «forslagsstillerkopp» fra Porsgrunn Porselen som kvittering på forslaget. Den skal være et håndfast bevis slik at alle kan vite at det er en ekte forslagsstiller som sitter på den andre siden av kaffebordet.

— Vi må ikke gjemme bort de som grubler og kommer med nye ideer for å gjøre arbeidet i vegvesenet bedre og sikrere, både for arbeiderne og trafikantene. Vi skal være stolte av alle som kommer med forslag, og de skal være stolte av å være kreative, sier Dervo.

Han mener at Janteloven må utrykkes og ikke ødelegge for alle som brenner inne med gode ideer. At det er gode ideer rundt omkring er han ikke i tvil om.

— Men det er mange som ikke kjenner til forslagsordningen og premiesystemet i vegvesenet. Nå starter vi en offensiv for å markedsføre oss i alle deler av etaten, understreker han.

### Ikke si opp vegsjefen

— Alle forslag er gode forslag, og vi lover skikkelig behandling, sier Kurt Stormo.

Inge Fred Dervo legger til at det er bedre å sende inn forslagene enn å sende dem i papirkurven eller å la dem strande i verkstedet. Han lover at seriøse forslag skal vurderes skikkelig



Kurt Stormo (t.v.) og Inge Fred Dervo viser fram «forslagsgulrotten» og inviterer til tekstkonkurranse: — Hva skal stå på koppen, spør de.

og gode forslag premieres så det merkes.

— Men det nytter ikke å foreslå å si opp vegsjefen eller andre i ledelsen for å spare penger. Det er ikke slike forslag vi vil ha. Et godt forslag lønner seg, både for den som har ideen og for vegvesenet. I Finnmark kan vi premiere med penger eller gavekort opp til 10.000 kroner, men er forslaget godt sender vi det videre til hovedstaden for å få det vurdert der. Og da kan det bli penger av det. I første omgang kan bedømmelseutvalget premiere forslag med opp til 25.000 kroner, forteller Dervo.

Men det er bare småpenger mot hva det kan bli hvis innsparingen blir stor og det er mulig å beregne innsparingen ganske nøyaktig. Hvis for eksempel et forslag kan spare vegvesenet for 500.000 kroner kan den som

kommer med forslaget risikere å bli premiært med 60.000 kroner det første året nyvinningen er i bruk!

— Så det er ingen grunn til å sitte på de gode ideene hjemme ved kjøkkenbordet eller i verkstedet, oppfordrer Dervo og Stormo.

### Patentrettigheter

For de lyseste hodene blant oss kan det hende ideene er så gode at de kanskje vil søke om patent på oppfinnelsene og sikre pensjonstiden på den måten. Hvis en slik oppfinnelse sendes til vurdering og premiering er det viktig å også sende inn patent-søknaden med det samme. Arbeidsgiver kan til en viss grad kreve å utnytte oppfinnelsen, og søker du om patent på en oppfinnelse må du også sende melding om det til arbeidsgiveren.

## Hva skal koppen hete?

Forslagsnemden i vegvesenet i Finnmark inviterer alle til å komme med gode forslag til tekst på forslagskoppen. Porselenskoppen fra Porsgrunn porselen skal deles ut til alle som kommer med forslag og være et synlig bevis på at den som har en slik kopp gjør en innsats for å forbedre arbeidet i vegvesenet.

Kom med ditt forslag til tekst til: Forslagsnemden v/ Kurt Stormo Vegkontoret innen 10. januar 1992. Premien til beste forslag er selvfølgelig den første forslagskoppen i Finnmark.



Billigere lagervarer:

## Vegvesenet satser på felleslager

Lageret på vegstasjonen i Lakselv har utvidet kapasiteten. Ikke ved å bygge på, men med en enkel ominnredning som utnytter plassen bedre. Nå er det blant annet blitt plass til å lagre

Ved å samle lagerene for anleggsavdelingen, vedlikeholdsavdelingen og maskinavdelingen kan overskuddsmateriell deponeres av en avdeling og kjøpes eller lånes av en annen. Lageret skal for eksempel ha oversikt over rør til stikkrenner som blir til overs etter at et anlegg er ferdig. Siden kan et annet anlegg eller vedlikehold kjøpe og overta rørene. På denne måten skal vegvesenet i framtiden slippe dyre hastekjøp som det flere ganger er kommet kritikk mot.

Det skal opprettes felleslager fire steder; i Alta, Lakselv, Skaidi og i Skipagurra. De tre siste stedene er det plass nok, men i Alta trengs det nye investeringer.

### Flytte Jørgenhaugen

For å skaffe lagerlokaler raskt og billig foreslår arbeidsgruppen som har arbeidet med felleslager å flytte den ubrukte garasjen fra brøyteleiren Jørgenhaugen på Sennalandet. Flyttekostnadene for den over 400 m<sup>2</sup> store garasjen er beregnet til cirka 850.000 kroner, men gruppen mente det vil være mer lønnsomt enn å bygge nytt. Spesielt siden garasjen står ubrukt — og vedlikeholdsdistrikt 3 betaler husleien på over en halv million i året. Maskinavdelingen og vedlikehold forhandler for tiden om en løsning på dette spørsmålet.

En av de første oppgavene de nye felleslagrene vil få er å samordne innsamling, registrering og transport til lagrene av utstyr som i dag er spredd



Det er mer enn nok plass på lageret i Lakselv etter oppryddingen i høst.



Bjørn Malin er klar til å starte med felleslager for avdelingene i Lakselv.

over hele Finnmark. I Karasjok ligger det i dag utstyr for mange hundretusen kroner som lageret skal få oversikt over så det ikke blir liggende ubrukt. På denne måten mener arbeidsgruppen at vegvesenet kan spare gode penger ved å slippe dyre hastekjøp når det plutselig blir bruk for spesielle varer.

Et viktig hjelpemiddel i lagrene blir EDB. Alle lagrene skal knyttes til vegkontoret med datalinjer slik at det hele tiden er full kontroll med hva vegvesenet har av utstyr og hvor det er. Maskinavdelingen skal drive de nye felleslagrene med to mann hvert sted. Alle får opplæring i EDB-basert lagerstyring.

### Stordriftsfordeler

— Felleslagrene skal drive lagerstyring for alle brukerne i området, forteller Torstein Lauritsen. I løpet av desember regner han med at arbeidet er i gang i Lakselv og på Skaidi, mens de andre stedene skal være i sving i løpet av neste år.

Baileybruene innendørs. Dette er gjort som en forberedelse til innføringen av felleslager for avdelingene i vegvesenet og er nok et ledd i kjeden av effektiviseringstiltak i etaten.

— Håpet er at vi skal få bort noe av den sektortenkningen som har preget Statens vegvesen, så vi kan utnytte stordriftsfordelen vi kan ha, sier han.

— Det sier seg selv at vi får bedre rabatter hvis vi bestiller mye av en vare samtidig, enn hvis hver avdeling kjøper inn litt her og litt der.

Som eksempel nevner han et fylke hvor omsetningen gjennom lagrene økte med 400 prosent det første året etter at en lignende ordning var innført.

### Vekk med påplussing

Tidligere har det vært en påplussing på vareprisen på 20 prosent for å betale lagerdriften. Nå forsvinner dette tillegget fordi avdelingene deler på kostnadene direkte og ikke gjennom prisen på hver enkelt vare. Arbeidsgruppen som har arbeidet med felleslagerutredningen har sett dette som et av de viktigste tiltakene for å få utnyttet den ressursen og gevinsten lageret kan gi, går det fram av innstillingen.

Løsemiddelundersøkelse i dekkegruppen:

## FEM TIL SJEKK I BERGEN

Fem arbeidere i dekkeleggingsgruppen kan være løsemiddelskadet og skal til videre undersøkelser på Haukeland sykehus i Bergen. Det er resultatet etter at Hammerfest felles bedriftshelsestjeneste i sommer har undersøkt 20 arbeidere i gruppen. Lege Anne Brit Westerheim sier til Reflexen at undersøkelsen så langt bare viser symptomer på løsemiddelskade, det er ikke sikkert de fem er skadet for livet. To av arbeiderne som har symptomer på skade har etter eget ønske byttet arbeidssted.

— Men det er ingen grunn til panikk, understreker Westerheim.

— Det er snakk om symptomer og forskjellen kan være liten, men vi vil likevel anbefale at undersøkelsene fortsetter, sier hun.

Løsemiddelundersøkelsen av arbeiderne i dekkeleggingsgruppen kom i stand etter at det for vel ett år siden ble oppdaget at noen arbeidere i Hordaland var skadet etter arbeid med dekkelegging. Vegdirektoratet tok da initiativ til at slike undersøkelser skulle gjennomføres over hele landet for å forhindre at flere ble skadet. Statens vegvesen i Finnmark har samarbeidet med bedriftshelsestjenesten i Hammerfest som har gjennomført de første undersøkelsene i vår og i sommer.

— Vi har alltid visst at arbeiderne i dekkegruppen er utsatt for løsemidler. Verneutstyret de har er uheldigvis

ubekvemt å arbeide i, så det blir desverre slurvet med bruken, mener verneleder Dag Sommer.

Anne Brit Westerheim understreker at det er viktig at vegvesenet følger opp den første undersøkelsen, både gjennom støtte til videre undersøkelser og ved å finne løsninger i arbeidet slik at arbeiderne ikke blir utsatt for så mye løsemidler som i dag.

— Resultatene viser at flere av arbeiderne ligger i faresonen. Derfor er det viktig at det forebyggende arbeidet blir tatt alvorlig, sier Westerheim.

På et orienteringsmøte i Skaidi der resultatene ble lagt fram kom det spørsmål om det ikke var mulig å bruke emulsjon som bindemiddel i ottadekkeleggingen. Det er prøvd i Finnmark tidligere og på møtet ble det hevdet at emulsjon ikke inneholdt løsemidler og at det var vellykket da det ble forsøkt brukt i 88-sesongen. Problemet er bare det at det er dyrere i bruk enn det løsemiddelet som vegvesenet bruker i dag og som inneholder løsemidler.

— Da vi regnte på det fant vi at emulsjon ville bli cirka 400.000 kroner



Tore Jakobsen, Ulf Haldorsen og Jan Paulsen var tre av arbeiderne fra dekkegruppen som var med på samlingen på Skaidi.

dyrere enn det vi bruker i dag, forteller Kåre Bruun, leder for dekkeseksjonen.

— Arbeids- og miljøutvalget (AMU) er bedt om å vurdere de sprøytemidlene vi bruker. Men også prisen må få en avgjørende betydning. Vi er utsatt for hard konkurranse fra de private firmene. Bruker vi dyrere bindemiddel kan det slå oss ut i konkurransen.

— Kan ikke anbudspapirene kreve at alle skal bruke løsemiddelfritt bindemiddel slik at konkurransen blir lik og også de privat ansatte blir sikret mot skader, ble det spurt på møtet.

— I anbudsinvitasjonen stiller vi krav til kvalitet, ikke hvordan arbeidet blir utført. Hvis vi skal spesifisere hvilken type bindemiddel som skal brukes er ikke garantien på dekkeleggingen fra de private mye verdt. Da kan de skjule seg bak at det var vegvesenet som bestemte bindemiddel og det er derfor dekket ikke holder. Så slike krav er umulige å stille, svarte Bruun.



Løsemiddelundersøkelsen i Finnmark er utført av (f.v) verneingeniør Odin-Arne Sørensen, bedriftssykepleier Ovedia Malmann og bedriftslege Anne Brit Westerheim fra Hammerfest felles Bedriftshelsestjeneste.

## Skuffede arbeidere

Arbeiderne i dekkeseksjonen er skuffet over det de synes er en lunken «vente-og-se-holdning» til problemet i fra ledelsens side. Ventetiden er lang mens de går og venter på beskjed om skadene er alvorlige eller om de har sluppet lett fra det — så langt. De er redde for helsen og vil gjerne ha en trygg og sikker arbeidsplass.

— I år lå vi 400.000 under det laveste anbudet fra de private entreprenørene. På toppen av det gjorde vi jobben 600.000 billigere. Så vi

sparte vegvesenet for 1 million kroner, hevder Jan Paulsen.

— Da kan ikke 400.000 for emulsjon bety så mye, spør han. Han sitter igjen med en følelse av at det bare tenkes kroner og øre i ledelsen, mens miljøet og helsen til de ansatte kommer i andre rekke.

— For det kan vel heller ikke være så bra for planter og luft med all den whitespriten vi bruker i arbeidet og som slippes ut i miljøet, sier Paulsen.



## Gamle minner



## KRIGSSKADEUTBEDRINGEN

Sommeren 1946 var den største arbeidsoppgaven å få farbar riksveg 50 gjennom Finnmark. Det lengste sammenhengende stykke var mellom Lakselv og Smalfjord. Porsanger vegavdeling tok seg av strekningen innenfor Kistrand herred, og Laksefjord-Tana vegavdeling tok seg av riksveg 50 i Tana og Lebesby herreder. Alle broene og de største stikkrennene var sprengt.

Oppgaven var å bygge provisoriske bruer og omkjøringsveger og rydde vegene for sprengte brudeler og lignende. Til alt dette trengte de trematerialer til brakker for innkvartering av mannskaper og til verksteder.

Laksefjord-Tana vegavdeling valgte to utgangspunkt for transporten, nemlig Smalfjord og Ifjord. Der tok de på land de nødvendige materialene.

I april måned begynte D/S Slettnes å losse i Alta og fortsatte til Kvalsund og videre til Honningsvåg.

I Smalfjord var den losset i begynnelsen av mai og fortsatte derfra til Ifjord. Det kan nevnes at i Smalfjord tok den ombord en lastebil som ble brukt til transporten i Laksefjord.

Sivilingeniør Nils Egede Haukberg var ansatt i Finnmark vegvesen og reiste nordover med D/S Slettnes. Med på turen hadde han fotografiapparatet.



Kvalsund ferje fullastet med brakkematerialer.

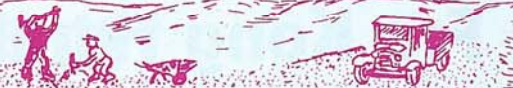


Lossing av D/S Slettnes i Ifjord. «Heimdal» ble brukt til å slepe flåtene til land. Her er det losset ombord treull.



D/S Slettnes ved nybygd kai i Alta.

## Gamle minner



Her er en flåte ferdig og vi ser en stubbryter. Bygging av ny flåte er begynt.

Brakkematerialer m.v. tatt på land i Smalfjord.



Tekst:  
Godtfred Karlsen.

Foto:  
Nils Egede Haukberg

Sjark ved kai i Honningsvåg.



Honningsvåg slik det så ut i 1946.



# Fra Kong Harald til ingeniøren på plan – Et eventyr

*Delegering av myndighet — et resultat av inkompetanse*

Av Trygve Nilsen og Steffen Aronsen (tegning)

«Delegering av myndighet» i forvaltningssammenheng er et fenomen som kan spores tilbake til opprettelsen og utviklingen av det moderne forvaltningssystem (Byråkratiet) på 1700-1800 tallet. Fenomenet har vært og kommer fortsatt til å bli debattert så lenge sentrale begreper som inkompetanse og makt er knyttet til systemet. Det som i hverfall er sikker, er at fenomenet benyttes på de fleste arbeidsplasser (med vekslende hell).

Kongeriket Norge (som arbeidsplass og samfunnssystem) må kunne sies å være i en heldig situasjon. Ganske enkelt fordi vi gjennom tidene blant annet har vært heldige med våre konger. For alle er vi jo enig i at kong Håkon, kong Olav og kong Harald var og er folkekonger i ordets rette betydning. Det som imidlertid bestandig har vært et problem, er at dem har hatt og fortsatt har altfor mye å gjøre. Kongenes arbeidsoppgaver har overgått langt mer enn det de egentlig har hatt kompetanse til. For å si litt om nevnte herrers arbeidsoppgaver, kan jeg kort bare nevne at de skal ordne et utdanningssystem for våre barn, ordne jobb til alle, sørge for at fiskerne har mulighet til fiske og de skal ikke minst bygge veier. I tillegg har de mange andre viktige samfunnsoppgaver.

For å begrense oss til det som angår oss i vegetaten, skal vi i denne omgang ta for oss en noe uvanlig innfallsvinkel til begrepet «delegering av myndighet, et resultat av inkompetanse». Vi skal følge Kong Harald og hans undersåtter og se hvordan de løser den

viktige samfunnsoppgaven, vegbygging. Følg med, følg med.

En dag sitter Harald på sitt kontor og er sånn passe frustrert fordi han har så mye å gjøre. Han begynner etterhvert å skjønne at samfunnet egentlig er veldig komplisert. Han vet ikke riktig hvordan han skal gripe an problemene. Han begynner også etterhvert å skjønne hvor lite han kan, og spesielt hvor lite han kan det der med vegbygging. Etter å ha grublet vel og lenge på hvordan han skal løse veiproblemet, kommer han på en ide, han ringer en kar han kjenner, en som heter Eskild. Han kommer derfor i kontakt med Eskild og spør han om han kan påta seg en viktig samfunnsoppgave. Harald forklarer at han vil ha bygd veier over alt i landet. For, som Harald villig innrømmer, dette kan han ikke. Og Eskild, som den kjernekar han er, sier: Bare slapp av Harald dette skal vi ordne. Harald slår seg til ro med det og overlater ansvaret til Eskild.

Eskild går løs på oppgaven med stor iver, men oppdager det samme som Harald at det er mye han ikke kan. Hvordan skal han få tid til å lage veitredninger, hovedplaner, detaljplaner, byggeplaner og ellers gjøre andre forefallende forvaltningsoppgaver når han i tillegg skal orientere Harald om selve byggearbeidet. Nei, Eskild har mange søvnløse netter før han en dag plutselig kommer på at han kan ringe en del folk han kjenner forskjellige steder i landet, bl.a til en fyr ved navnet Geir i Vadsø. Han kontakter derfor Geir og spør ham om han kan hjelpe med en del problemer. Han forklarer Geir hva arbeidet dreier seg om. Jo sier Geir, som den hjelpsomme fyr hen

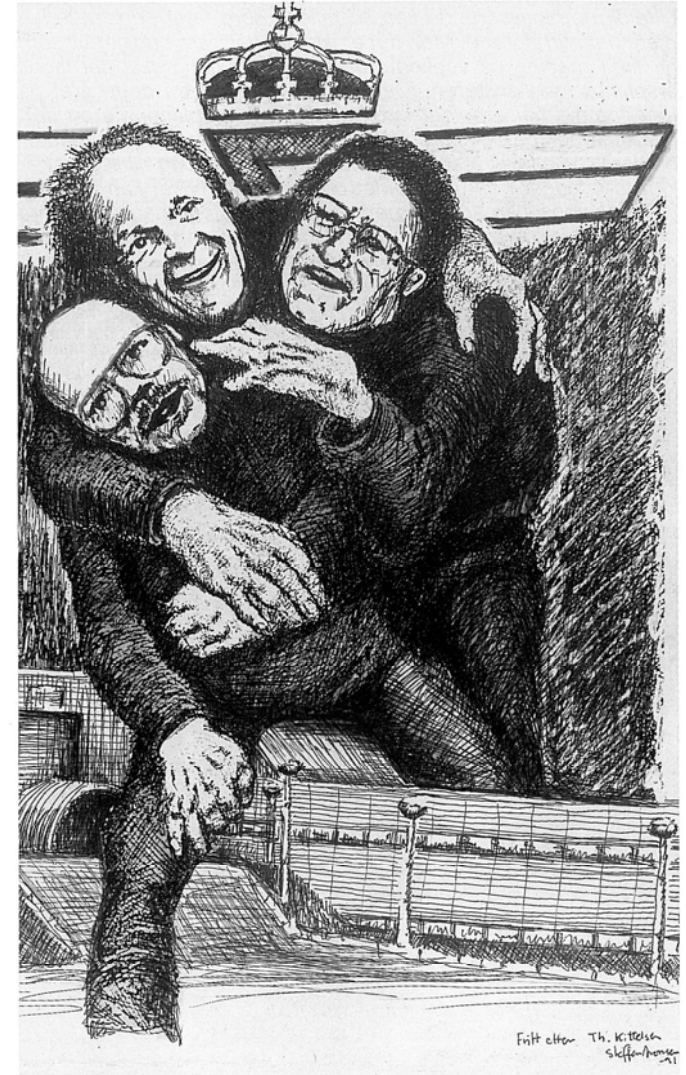
er, klart jeg vil hjelpe til. Geir går løs på oppgaven med en iver som savner sidestykke i Finnmarks historie. Problemet for Geir er imidlertid at Finnmark er et stort og komplisert fylke. Han finner, i likhet med Harald og Eskild ut at det er mye han ikke kan. For eksempel finner han ut at det ikke er så enkelt å tegne detaljplaner den ene dagen, når han likevel dagen etter må skynde seg til Langfjord for å kjøre anleggsmaskiner. I tillegg er det mye komplisert lovverk han må sette seg inn i. Etter å ha tenkt seg om vel og lenge ringer han en person han kjenner i Tromsø, dvs Gudmund og spør han om han kan hjelpe ham med en del problemer. (Senere på natten, for Geir har mye å gjøre, ringer han også til Holder, Kaastrup, Asbjørn og spør dem om det samme). Jo sier Gudmund som den kjernekar han er, klart jeg vil hjelpe til. Jeg skal prøve å komme til Vadsø så snart som mulig. Det samme sier de andre.

Gudmund, som den ny utdannede Siv.ing han er, går løs på oppgaven med en iver som ikke har eksisteret siden den tiden da Julius Cæsar forførte Cleopatra. Endelig tenker Gudmund, nå skal jeg få utprøve alle de kunnskapene jeg har tilegnet meg på NTH. I jobben oppdager også han sin utilstrekkelighet. Han med sine vel 5 år på NTH. Gudmund holder, i likhet med de andre på å jobbe seg i hjel med å ordne grunnerv, tegne detaljplaner og ikke minst sørge for at Utsjok bru får en god estetisk utforming. I tillegg har han opprette «meget nære» diplomatiske forbindelser med Sovjet. Alt dette tar sin tid og krever sine res-

surser. Også han finner ut etter hvert at, på tross av sine 5 år på NTH, så er det mye han ikke kan. For å berge helsa må han gjøre noe.

Han ringer derfor til en del folk han kjenner, og kommer derfor tidlig i kontakt med Lene, Ove, Tor og Jan Gustav. Gudmund bruker alle sine tategaver for å forklarer dem problemet og spør samtidig om de kan hjelpe ham med en del enkle arbeidsoppgaver. Det er klart vi vil, sier de alle sammen, vi kommer. Jan Gustav kommer først, deretter Ove så Lene og Tor til slutt. Alle har store ambisjoner og synes synd på Gudmund som har så meget å gjøre. For eksempel går Jan G. løs på trafikkseksjonsarbeidet med stor iver. Han går løs på skiltplanene for deretter å gyve løs på saksbehandlingsoppgavene for harde livet. Etter en stund finner han ut at med en sånn arbeidssituasjon vil han være helseløs i løpet av kort tid. For oppgavene er så store å omfattende at han neppe klarer å lære seg alt. Han begynner faktisk å lure på om 5 år på NTH har vært bortkastet. Også han finner i likhet med de andre ut at det er mye han ikke kan.

Etter mye grubling natt og dag finner han ut at for å ikke skuffe Gudmund og Geir må han finne på noe. Han ringer derfor en del personer han kjenner, bl.a Kurt, Asle, Lars Olav og undertegnede og spør om vi kan hjelpe til med en del arbeidsoppgaver. Ja sier vi alle sammen og kommer løpende med et smil. Etter hvert skjønner vi at verden og planavdelingen er fin å leve i. For som dere skjønner, det de andre ikke kan, kan vi. Ja verden e så rar.



Trollene visste ikke hva de skulle gjøre, så de spurte til og med Trygve om hjelp.

# Mot i brystet – mål i blikket

## Maskinavdelingen og biltilsynet med årsplanarbeid for alle

På vegkontoret er juleforberedelsene like hektiske som alltid. En tilfeldig forbi passerende kan se tallene som farer som røde lyn gjennom korridorane. Men det er ikke lenger bare budsjettall som gir livet mening på vegkontoret. For andre gang skal det lages årsplaner for aktiviteten. Med gode erfaringer fra dette året på innerlomma går arbeidet lettere. I fjor ble årsplanene stort sett lagt inne på kontoret, men det er meningen å engasjere medarbeiderne i hele organisasjonen. Maskinavdelingen og biltilsynet har kommet lengst i dette arbeidet og over hele fylket kan du høre hvordan oppsynsmenn, formenn og stasjonssjefer hamrer i vei på datamaskiner og preger kladd på kladd med beregninger for å finne fornuftige mål for neste års arbeid.

Målstyring og årsplaner er 90-årenes svar på utfordringene Statens vegvesen møter fra private entreprenører som ser mulighetene for å tjene mer på offentlige oppdrag. Ved hjelp av målstyring og årsplaner som formulerer målene og sørger for oppfølgingsrutiner skal vegvesenet vise at myten om vegarbeideren som ikke gjør noe er en død myte.

— En viktig forutsetning for at målstyring skal fungere er at målene er satt i samarbeid med medarbeiderne som skal utføre arbeidet. Gjør vi det kan vi sette realistiske mål med skikkelige tidsfrister innenfor de rammene vi er gitt, sier maskinsjef Karl S. Foslund

Maskinavdelingen har mobilisert sine formenn og oppsynsmenn gjennom flere samlinger der deres arbeid

med årsplanen for 1992 har vært hovedsak. For mange har det vært en ny måte å strukturere arbeidet på. Innføring av et slikt nytt verktøy vil i begynnelsen medføre en del merarbeid, men i følge Tor Arne Morken er det meningen at resultatet skal bli en mer strukturert arbeidssituasjon.

— 1992 vil fortsatt være et slags forsøksår før årsplanene og målstyringstanken kommer inn for fullt fra 1993, sier Morken.

### Full fart i biltilsynet

Ledersamlingene har vært årsplanforum for stasjonssjefene i biltilsynet. Arbeidet er kommet godt i gang, selv om det er en oppgave som kommer som en topp i en hektisk budsjett-innspurt.

— Erfaringene fra dette første året



Tor Arne Morken og maskinavdelingen har full kontroll over årsplanen for 1992. Alle mellomlederne er engasjert i arbeidet.

viste at oppfølgingen av målene som var satt ikke var god nok, så det skal forbedres, sier biltilsynssjef Rolf Olsen.

— Nå skal vi følge opp årsplanene på alle samlingene vi har slik at vi alltid vet hvordan vi ligger an, om vi klarer å nå målene vi setter oss, sier han.

Alle stasjonssjefene er engasjert og skal lage planer for sine distrikter som sammen blir biltilsynets årsplan.

— Sammen vurderer vi hvordan vi skal arbeide i det kommende året og fordeler ansvaret for fellesoppgaver, sier Olsen.

### Fordeling av ansvar

Årsplanen skal ikke bare være et styringsredskap for ledelsen, men også et dokument som viser hvordan ansvar og myndighet er fordelt. Når oppgavene er fordelt skal ikke lederne bestemme i detalj hvordan oppgavene skal løses, det er opp til den som utfører arbeidet.

Men det stilles krav til den som utfører arbeidet — enten det blir forsinkelser eller for dårlig kvalitet. Da er det viktig å ha rutiner for tilbakemelding hvis noe ikke går.

Med tilbakemeldingsrutiner blir det lettere å vite hvor skoen trykker når neste års budsjett skal settes sammen. Det er dokumentert hvor det må settes inn ekstra ressurser skal arbeidsoppgavene løses tilfredsstillende.



Biltilsynslederne samlet til årsplanarbeid i Lakselv. (f.v.) Erik Nerli, Johnny Michelsen, Odd Nasvik, Leif Nystrøm, Rolf Olsen, Frank Jensen og John H. Jacobsen.

# Vegvesenet på museum

Vegvesenet i Finnmark skal på museum. Til sommeren åpner Norsk vegmuseum dørene for publikum, og en av de mange opplevelsene publikum kan vente seg er en avdeling som skal vise hvordan veiarbeidet i Finnmark ble gjort i

årene før 2. verdenskrig. — Det er den typiske hverdagen som skal beskrives, både ute på anleggsarbeid og i hverdagen for arbeidere og ingeniører, forteller driftssjef Magne Skjånes til Reflexen.

Erling Kvam og Lars Harald Hofseth har i høst arbeidet for å restaurere noe av det gamle verktøyet vegvesenet har klart å ta vare på fra denne tiden. De har vært høyt og lavt for å finne de rette, autentiske tingene; En spade med skaft i heltre, en gammel trillebår og smieutstyr er bare noen av de tingene de har lånt eller byttet til seg for å sende sørover til utstillingen.

— Det har ikke vært noe enkelt arbeid, forteller Erling Kvam, mens vi vasser i vei i historien i lageret på vegsletta.

— Mye av treverket har vært så mørkent at vi kunne plukke det fra hverandre, det har vært rustne skruer og mutre som ikke lenger er å få tak i, så vi har laget vårt eget og funnet løsninger etter hvert. Men alt det vi sender sørover til museet er ekte saker, selv om vi har erstattet noen deler med nye ting, sier han.

På vegmuseet skal det bygges en kopi av en anleggsbrakke, gjennomskåret slik at publikum kan se inn. Museet har fått tegningene av en anleggsbrakke slik de ble bygd i Finnmark på 30-tallet. Det skal også bygges en gjennomskåret kopi av smien på Vegsletta. Den skal utrustes med verktøy fra den gang.

— Vi har klart å ta vare på en håndtrødd ese, tenger og former som nå skal vises fram på museet, forteller Skjånes.

— Verktøy og redskap fra anleggsarbeidet sender vi også til museet.

### Finnmark hovedatraksjon

Finnmarksavdelingen i vegmuseet får en flott plassering som den første hovedatraksjonen publikum kommer til i det nye museet like ved Hunderfossen familiepark ved Lillehammer. Norsk vegmuseum åpner dørene for første gang 22. juni og museumsleder Geir Paulsrud mener det er den beste utstillingsplassen som er reservert Finnmarksdelen.

— Veihistorien i Finnmark er veldig interessant. Veiarbeidet var vanskelig i det karrige landskapet og det ble gjort mye utmerket arbeid. Dessuten var veibyggingen en del av fornuftsarbeidet i grenseområdene

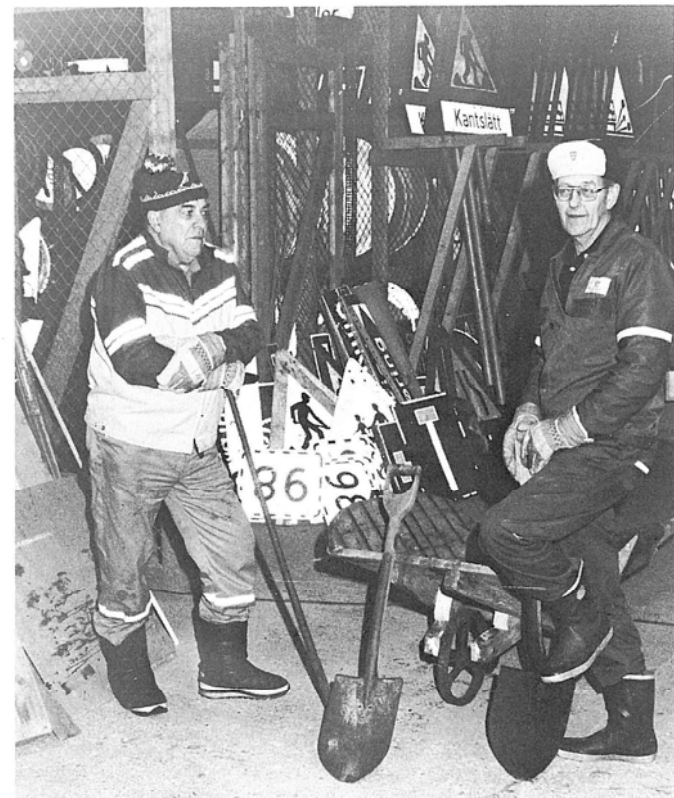
som ble gjort i mellomkrigsårene. Arbeidet for vegvesenet var også nødsarbeid i de verste årene. For ingeniørene var det ofte starten på en god karriere å arbeide noen år i Finnmark. Under disse forholdene ble det gjort fantastisk mye godt veiarbeid, forteller Paulsrud entusiastisk.

Delene til utstillingen ble sendt sørover for en snau måned siden, men Paulsrud har allerede klart for seg hvordan det skal se ut. Åpningsutstillingen skal stå i cirka 10 år, og Finnmarksdelen er en av delene som er

tenkt å stå lengst.

For vegvesenet i Finnmark er det interessant å få være med i museumsarbeidet, også fordi interessen for slikt arbeid har vært der lenge.

— Godtfred Karlsen har i mange år arbeidet for å dokumentere veihistorien i Finnmark gjennom bilder. En god del av dette unike materialet skal også brukes i utstillingen. Det skal bli artig å være med å beskrive Finnmark i en periode da fylket lå «lenger unna» de viktige sentra enn i dag, sier Magne Skjånes.



Erling Kvam og Lars Harald Hofseth viser fram noe av det de har restaurert i løpet av høsten. Er spaden med skaft i heltre Finnmarks siste, spør de.



# Drømmestedet åpnet

Ruija. Drømmestedet. Småbarnsforeldrenes paradys på jord. Det tok nesten like lang tid å realisere en toavdelingsbarnehage som det tar å planlegge og bygge en ny vei, men nå har den åpnet: Barnehagen som sikrer ansatte på vegkontoret minst 11 barnehageplasser i Vadsø de neste 13 årene.

Vegkontoret har gått sammen med televerket, og de statlige samferdselsbedriftene har betalt for en ny barnehage til Vadsø. Men det er et paradoks at det ikke er et eneste veibarn i den nye barnehagen, de er spredt på de andre barnehagene i kommunen.



Jan Steve og Jørgen maler gjerne bilder, selv om foreldrene ikke arbeider på vegkontoret.

Barnehagen ligger flott til med utsikt over hele byen. Lekeplassen er stor, med egen fotball-løkke.

26 smårollinger, fra 0-6 år storkoser seg i nye, flotte lokaler med utsikt over Varangerfjorden og vidda som nærmeste nabo. Det er lyst og fint inne, det lukter nytt.

Ungene som tumler rundt ser ut til å stortrives. Barnehagen er den første i Vadsø der alderskillet er opphevet og de største minste og de minste minste er samlet på samme avdeling.

Men når jeg spør etter vegvesenbarn får jeg til svar at det har de ikke!

Vegvesenet betaler nesten halve regningen for driften av den nye barnehagen — og så er det ikke et eneste veibarn i hele barnehagen!

## «Bytter» plasser

— Det skyldes ganske enkelt at vi «bytter» plasser i Ruija mot plasser i andre barnehager i Vadsø, forklarer Lene Mürer.

I tre år har hun vært vegvesenets kvinne i byggekomiteen. Endelig er barnehagen ferdig, det gjenstår bare noen små arbeider før alt er som det skal og byggekomiteen kan nedlegge seg selv.

— De fleste foretrekker å ha ungene i en barnehage i nærheten der de bor, med barn i nabolaget de kjenner fra gata. Avtalen med kommunen sikrer oss 11 plasser og de kan være hvor som helst i alle de andre barnehagene i byen, sier Mürer.

Avtalen med Vadsø kommune forhindrer ikke at flere enn 11 vegkontorbarn kan få plass i barnehagene i Vadsø. Alle kan søke på det vanlige opptaket og de som ikke får plass da kan søke på de reserverte plassene. Egenandelen på foreldrebetalingen er den samme for alle, det er ingen subsidiering av den.

— Jeg setter stor pris på at vi har fått barnehageplass til Kristian gjennom vegkontoret, sier Egil Hellestø. Sønnen på tre år har for første gang denne høsten kommet i barnehage etter at både han og foreldrene har hatt frustrerende opplevelser med dagmammaer.

## Hylte hos dagmamma

— Da han var hos dagmamma hylte han når vi gikk om morgenen, nå kan

han ikke komme fort nok inn i barnehagen. Han har blitt mer rampete etter at han begynte i barnehagen, men nå er vi som foreldre tryggere på det pedagogiske opplegget og dessuten får han kontakt med andre unger som bor i nærmiljøet i Vestre Jakobselv, sier Hellestø.

Hellestø mener barnehagen er et flott personaltiltak fra vegkontoret. Det er ikke lett for småbarnsforeldre når de blir avhengige av lunefulle dagmammaer som må byttes ut et par ganger i året fordi de får andre jobber eller fordi de ikke er flinke nok.

Men barnehagen må ikke bli en sovepute og vegvesenets eneste personaltiltak, sier han.

— Barnehageordningen er et tiltak rettet mot oss som har småbarn. Men det er mange i etaten som ikke har barn, eller har barn som er over barnehagealder. Vegvesenet må ikke forfordle oss som kanskje er en liten gruppe og bruke alle pengene på det, når det er mange andre gode tiltak som de også kan engasjere seg i, sier han.



Det «historiske» jentelaget fra Finnmark slo til med tredjeplass i Hallingkastet. F.v. Ellen Lindseth, Tove Merethe Akerhei, Bente Hæila og Grethe Jakobsen (foran). 2. rekke: Erna Pettersen,

Solbjørg Johansen, Trine Stålset, Elisabeth Jomisko og Ragnhild Baso. Ann Baumann spilte også på laget, men er ikke på bildet.

Hallingkastet 1991:

# Rollebytte med dramatik

Av Hjalmar Steinnes.

Stinne av trening og ambisiøse til tusen møtte Veiva-gutta opp på flyplassen en time før avgang (med unntak av de vanlige sinker) for å prate taktikk og riste løs før årets viktigste begivenhet. I år var det nemlig ikke noe vanlig Hallingkast, men 20-års jubileum, og fadese fra i fjor skulle så visst ikke gjentas. Kampoppsettet fram til finale så hyggelig ut på papiret, vi måtte da være i favorittskillet!

Jentene tok det hele litt mer med ro. Et par av dem hadde vi riktignok sett på trening sammen med oss, men det kunne jo ikke gi noe samspilt lag. Ante vi likevel et lurt glimt i øyekroken, hadde de trent inn noen varianter som vi ikke kjente til!

Eventyret om gutta som skulle til Gol for å spise seg fet ved bordet for de fremtredende, er kort fortalt. De traff på bøygen fra Vestfold allerede på fredag, og han lot seg ikke knokke. Dermed kunne lørdag stort sett benyttes til å slikke sår.

Hadde det ikke vært for jentene da,

for de ville det annerledes. I alle år hadde de vært våre støttespillere på tribunen når de selv var utslått, så nå fikk det værsgodd være vår tur. For hør bare hva som skjedde:

I første kamp feide de Hedmark av banen med resultatet 6 - 1. Neste motstander var Vestfold, og de hadde bare vunnet med et par mål i sin kamp. Altså holdt det med uavgjort for vår helter (heltinner?). Grei skuring det, betryggende ledelse gjennom hele kampen. Mot slutten lot de Vestfold komme opp på uavgjort, og på overtid sågar et mål foran. Men ingen fare, tiden var ute før siste målet. Det mente i alle fall både publikum og sekretariatet. Men dommeren var av en annen mening — seier til Vestfold. Vi er ikke dårlige tapere, men det fikk da være måte på. I tumultene som fulgte skjedde litt av hvert, men skriftlig protest, bekreftet av sekretariatet, ble oversendt apellutvalget og langt på natt kom beskjeden om at våre jenter var i semifinalen. At Vestfold

følte seg ille behandlet, får dommeren ta skylden for.

Sør-Trøndelag i semi'en lørdag formiddag; her skulle det kjempes og heies. Ingen umulig oppgave. Kjempestemning og ulidelig spennende. Våre jenter ett mål foran helt til midten av andre omgang, da tok kreftene slutt. Trønderne til finalen med knepent tap for Vest-Agder, viser at våre jenter var fullt på høyde med de beste. Tør vi tenke et år fram i tiden?

Telemark stakk til slutt av med seieren i herrenes turnering, men det var uinteressant for oss.

At det var Hallingkast nummer 20 i rekken, ble behørlig markert. Topp stemning både under en aldeles nydelig middag og senere på kvelden. Litt for mange taler og urfremføringer av selvhyllende sanger hører med ved et slikt jubileum. Det gir dessuten anledning til å utbringe en rekke skåler for oss selv, og på det området har vi Finnmarkinger aldri vært noen sinker.



# Veibygging og sentralisering

— Betragtninger rundt norsk samferdselspolitikk

Rett som det er, på vei hjemmefra Tjøme til hytten i Sør-Varanger, eller når jeg leser «stilling ledig»-annonser for Finnmark, diskuterer jeg retur til gamle trakter med Kånemor. Konklusjonen er stadig den samme; Vi har en fot på Tjøme og en i Finnmark, og synes vi har både i pose og sekk. Til uinnvidde søringer forteller vi at hytten ligger på høyde med Tromsø, nesten like langt øst som Istanbul, ved sjøen, i bjørkebeltet, oppunder fjellet. Det pleier å gjøre inntrykk. Midnattsol og multer - joo... Når vi så har båt i fortøyningene på Tjøme, mellom Verdens Ende og kongefamiliens feriested, pleier vi å høste anerkjennende nikk nordfra også. Palmekeysten — joo...

Så langt bare skryt kanskje. Men vi har familie og vennskapsbånd som skal pleies, så verdien av fotfestet nordpå er stor. Og veiene oppover er så gode at turen tar 3 dager inkludert 2 gode netters søvn. I slike tja-stunder flyr tankene gjerne videre til jobben som vegvesenansatt, og veibygging. Derfra videre til ut- kant-Norge og fraflytting.

I marinen lærte jeg at det bygges veier i Nord-Norge slik at folk skal komme fortene frem med flyttelassene sine. Hårreisende, javel. Men jeg tror det er nokså riktig, generelt sett, og for alle Norges landsdeler. Det ene småstedet etter det andre som får «blindvei» fra nærmeste tettsted, bekrefter det.

Jeg synes det er: 1. forståelig at veiløse småsteder ønsker vei, 2. logisk at veien ikke klarer å innfri forventningene, og 3. dyrt å ikke lære av utviklingen.

1. Kanskje blir en vei bygget etter politisk press, fordi stedet trenger «ny giv». veien skal gjøre stedet mer attraktivt for ny virksomhet, kanskje fordi det begynner å gå dårlig med hjørnesteinsbedriften. Politikerens satser på veibygging.

2. I stedet for å gi forventet ny giv, øker veien kundekretsen til handelsvirksomheten i tettstedet. Norge har tradisjon i å svikte landhandleren på hjørnet, og heller gå (unnskyld, kjøre) over bekken etter



vann. Levedyktig virksomhet på hjemmeplassen bukker under, og forventet nyetablering uteblir.

Ikke nok med det. Så lenge du ikke har vei fra hjemstedet til nærmeste tettsted, er kaien utenfor stuedøren ditt sentrum for begivenheter. Når veien kommer, sitter du riktignok med bedre kommunikasjoner. Men du sitter også ved veis ende!

Politikeren oppdager at veien svekker grunnlaget for transport sjøveien, både kostnads- og tidsmessig, ikke minst fordi du og naboen ikke engasjerer dere i den «nye giv». Mangfoldet i kommunikasjonene blir for dyrt, og må slankes. Og slik forfaller båt- og fergetrafikken sakte men sikkert. Ingen «tar av seg tre-skoene og springer» når en trailer dukker opp, slik man før gjorde når «Dampen» kom. Det sosiale samholdet og alle forventningene rundt fergeanløp kan aldri holdes ved like av langtransport og lagerskur.

3. Sentrumsfølelsen svekkes ved at verden slutter å komme til deg. Du må ut til verden. Etter hvert innarbeider hjemstedet seg både mentalt og i handel ogandel som en plass ved veis ende. Unge søker bort for å jobbe og bo. Ved hjelp av veien er det lett både å flytte og komme hjemom i feriene, så utviklingen er egentlig ikke så farlig for enkeltpersoner, — bare forbasket dyr for Norge...

Denne delen av samferdselspolitikken er stygt sagt en dyrt subsidiert ferieordning. Veier bygges til liten reell nytte. Eksemplene finnes i hele Norge: Flere Sørlandsperler er spøkelsesbyer vinterstid. På Vestlandet og i Nord-Norge er hele bygger utdødd.

Jeg generaliserer og setter ting på spissen. Argumentene for og imot er mange, og det finnes neppe noen fasitsvar på sammenheng mellom veibygging og fraflytting. Men min konklusjon er klar:

Ny vei, bro eller tunnel gir ikke automatisk etableringslyst. Hvis slik lyst ikke allerede er tilstede, er ikke en vei i seg selv nok til å stimulere bosetning og etablering. Derimot er sjansen for skuffelse og fraflytting svært stor.

Eksemplene på forfall kort tid etter veiutløsning er mange. Bare i Øst-Finnmark kan vi se på Berlevåg, Syltefjord, Hamningberg og Vardø/Svartnes. Nye eksempler vil komme. Min spådom er at Fatima ikke nødvendigvis blir Magerøyas lykke. Kanskje tvert imot. Honningsvåg mister bilfergetrafikken. Selv om turistskipene fortsatt kommer, vil Honningsvåg totalt sett bli liggende ved veis ende, for ikke å snakke om sideveis ende! Turistene som kommer landeveien slipper å overnatte og legge penger igjen i forretninger og hotell.

På denne forkjærte måten mener jeg at Norges samferdselspolitikk stimulerer sentraliseringsprosessen. Investeringene blir liggende døde i distriktene. Det blir for dyrt å ha mange småsteder forsynt med både vei + båt + fly spredt utover kysten for

## Siden sist

**Rolf Matti Reisænen** er ansatt som vernelederassistent med kontor i Vadsø fra 16. desember. Han har tidligere vært maskinkjører ved Skipagurra maskinsentral.

**Lars Olav Farstad** har fått fast ansettelse på trafikksesjonen. Han har i 1,5 år vært ansatt på engasjement.

**Bjarne Barthel** seksjonsleder grunn, skal ha omsorgspermisjon og ferie hele 1993. I hans sted er foreløpig **Leif Arne Torbjørnsen** konstituert som seksjonsleder.

Det betyr at samboer **Torill Kristoffersen** er tilbake på hoved- og detaljplan etter svangerskapspermisjonen.

## Pensjonister

**Håkon Israel Josefsen** går av med pensjon etter 30 år i Statens vegvesen Finnmark. Hans siste arbeidsdag er nyttårsaften

**Asbjørn Johannessen** har sin siste arbeidsdag etter 40 år i vegvesenet 31.12.

**Bjarne Helmer Pettersen** gikk av med pensjon etter 22 år i vegvesenet 30. november.

Takk for innsatsen

## Vi gratulerer

**Desember**  
5. Knut F. Nymark 50 år  
9. Else-Marie Vaag 50 år  
9. Henry G. Jakola 50 år  
15. Einar Mathisen 50 år  
27. Egil John Utsi 50 år  
31. Oddvar Baumann 50 år

Vinner av Birgers vegkryss i Reflexen nummer 3/91 ble: Egil Bakke, Eikrem, 6400 Molde. Gratulerer! Premien kommer i posten.

Birgers vegkryss er dessverre ikke med i dette nummeret, men redaksjonen håper å komme sterkere tilbake i første nummer neste år.

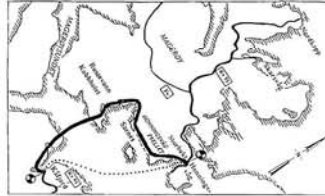
lille Norge, og i det lange løp taper småstedene kampen for tilværelsen. Det tjener distriktene å styrke en del sentra fremfor å drive kunstig åndedrett på alle nes. Til det ytteste skjær må man i det minste begrense antall kommunikasjonsstilbud. I langsiktig kostnadskonkurranse med båt er veien kanskje billigst. Men mens båten går tur/retur er veien «venneiskjørt». Veien har nemlig ikke båtens sosialt samtlende evne, hvorpå den utarmer stedet for folk og optimisme!

### Bør vegvesenet legges ned?

— Nei. Men det ville være naturlig å satse på veinettet internt i tettsteder, og forbindelsen mellom disse, og dermed styrke distrikts-Norge. Uten konkurranse fra vei, vil båt klare seg bedre og gi mer stabilt kommunikasjonsstilbud for kyst-Norge. Det er ikke

så mange år siden Hurtigruten var under lupen. I rasjonaliseringsnavn er antall anløp redusert, og det har sammenheng med bedre veinett og tynnere befolkningsgrunnlag på små anløpssteder — mener jeg.

Hilsen Dag Skram



FATIMA kan være begynnelsen på slutten for befolkningen på Magerøya frykter Dag Skram.



Skal fergene erstattes av ulønnsomme veiprosjekter? Nei, mener Dag Skram, tidligere leder ved grunnseksjonen i Statens vegvesen Finnmark.

## Flere vegminner

Vegvesenet i Finnmark ga for noen år siden ut to hefter med veiminne, veifolks historier fra mellomkrigsår og krigsår i Finnmark.

De to heftene ble fort revet bort og har i flere år vært umulige å få tak i. Inntil nå. Like før Reflexen gikk i trykken lå en ny utgave av bøkene klar. Bøkene er de samme som sist, nyhe-

ten er at de denne gang er innbundet og ser riktig lekre ut.

Det var Norsk vegmuseum som tok initiativ til å få utgitt bøkene i nytt opplag, museet og vegvesenet har delt regningen og opplaget mellom seg. Når museet åpner i juni neste år legges bøkene ut til salg der.