



Denne artikkelen er gjengitt i  
Norsk vegmuseums årbok for 2021

# Bistand til vegadministra- sjonane i Tanzania, Zambia og Botswana

AV BJØRN KÅRE STEINSET



Bjørn Kåre Steinset fann ein ny, moderne vektstasjon på vegen til Dodoma i 2019, bygd etter dei prinsippa Statens vegvesen tilrådte i samarbeidsåra 1971-2013. Dei øvregre bileta tok han ved besøk til landet før 2002.

# Bistand til vegadministrasjonane i Aust-Afrika

AV BJØRN KÅRE STEINSET

Frå 1963 til 2017 var Statens vegvesen engasjert i bistandsarbeid i fleire afrikanske land. Dette var i Uganda frå 1963 til Idi Amin kom til makta i 1972, Kenya frå 1965-90 då Norge blei utvist frå landet, Tanzania frå 1971, Botswana frå 1973 og Zambia frå 1984. Samarbeidet varte lengst i Botswana, til 2017. I Zambia var det slutt i 2010, men det fortsette noe innan bru- og vegutforming i Tanzania fram til og med 2013. I dag er det ingen bistandsaktivitet frå norsk side i desse landa.

-Det hadde vore behov for eit meir langvarig og meir omfattande samarbeid innan trafikksikring enn det blei. Tanzania er nok blant dei verste landa i verda med omsyn til trafikksikring med nesten 60 drepne per million innbyggjarar, skriv Bjørn Kåre Steinset i denne artikkelen.

Norsk bistand starta i 1952 med eit helse- og fiskeriprojekt i Kerala på sørvestkysten av India, men det var først i 1960- og 1970-åra det blei noko større omfang av den norske bistanden.

## VAL AV BISTANDSLAND

Tidlegare vegdirektør Eskild Jensen var involvert i opprettinga av Norsk Utviklingshjelp (NORAD) i 1962. Han leia planavdelinga og var nestleiar frå 1962 til 1974. R.K. Andersen var direktør og permittert admiral. Eskild Jensen skriv følgjande om val av samarbeidsland i boka si *Glimt og gløtt fra et spennende liv*:

*Jeg husker ennå godt da admiralen og jeg travet fram og tilbake foran det nyinnkjøpte verdenskartet på hans kontor, og drøftet i kjappe vendinger hvilke land som var fortjent til å bli velsignet av den kommende bistand fra kongeriket Norge. Først kuttet vi ut hele Syd-Amerika og Mellom-Amerika. Ingen av oss kunne jo spansk, og neppe så mange andre nordmenn heller. Så*

*Bjørn Kåre Steinset blei engasjert i Statens vegvesen sitt bistandsarbeid mot afrikanske land hausten 1992. Det varte med varierende innsats fram til 2010, dvs. nesten 20 år.*



*Størst var aktiviteten i 1996-98 og då knytt til Tanzania. Med unntak av desse 2 åra var hans innsats på deltid i kombinasjon med diverse kontor-/seksjonsleiarstillingar i Statens vegvesen. I 1997-98 var det fulltidsarbeid på Vegdirektoratet sitt Internasjonale kontor som koordinator for samarbeidet mot Tanzania.*

*tok vi et par raske sveip over Asia. I India var Norge allerede engasjert med et fiskeriprojekt fra tidlig i 1950-årene, og det fikk greie seg. Pakistan var for stort og folkerikt og uoversiktlig. Den arabiske verden var uvenner med Israel, som hjemme sto høyt i kurs. Så bar det over til Afrika. Først kut-*





Hagai K.K. Bishanga og Bjørn Kåre Steinset i 2006. Bishanga var leiar av Road Safety Unit i Tanzania dei første åra og ein nær samarbeidspartnar.

bidrog med 1200 årsverk, dei fleste i 1970- og 80-åra. Meir enn 300 tilsette i Statens vegvesen blei engasjert i dette arbeidet i denne tidsperioden. Norske rådgjevande ingeniørar har også i stor grad hatt

*tet vi ut alle tidligere franske kolonier. Jeg kunne nok fransk, men ikke admiralen.*

*Så falt våre øyne på Øst-Afrika. Landene her, Kenya, Tanzania og Uganda var i ferd med å få sin selvstendighet. Det var land som ikke var for store. De hadde et akseptabelt klima. De hadde engelsk som administrasjonsspråk. Altså, avgjørelsen var tatt. Styret i NORAD og Utenriksdepartementet var enige. Det er (nesten) helt nøyaktig slik det foregikk. Det tok ikke mange timene.*

#### 1960-90

I 1968 tok Norad kontakt med dåverande vegdirektør Karl Olsen, som også sat i Norad sitt styre, og det utvikla seg eit samarbeid, spesielt med driftsavdelinga og veglaboratoriet i Vegdirektoratet. Ei formell samarbeidsavtale kom først i 1981. I 1960-, -70 og -80-åra blei norske ekspertar sendt ut på to eller tre års kontraktar. Nokre blei også rekruttert som ekspertar i begynninga av 1990-åra.

Mange av ekspertane innan veg kom frå Statens vegvesen. Grove overslag viser at tilsette i Statens vegvesen

oppdrag på vegsektoren i desse landa sidan 1960-åra.

Norge har finansiert heilt eller delvis bygging og utbetring av om lag 3500 km veg i Aust-Afrika. Fagfolk frå Statens vegvesen og andre norske ekspertar har vore tungt inne i dette. Bistanden til vegsektoren i Kenya er oppsummert av T. Borchgrevink og K. Levik i ein artikkel i *Årbok for Norsk vegmuseum 2011*.

Norske ingeniørar som ofte (i starten) var utdanna i utlandet og med brukbare engelskkunnskapar, overtok stillingar som britane hadde hatt i vegadministrasjonane. Det var stort sett menn. Dette skulle vare om lag ein 10-års periode medan landet fekk utdanna eigne ingeniørar for eksempel i Sovjet eller Aust-Europa.

Norad bygde også opp ein eigen administrasjon for å følgje opp dette arbeidet. Denne blei avvikla då ekspertperioden var over. Ei avtale mellom Norad og Vegdirektoratet blei inngått. Statens vegvesen bidrog med minst seks årsverk i bistandsarbeidet.

## Tanzania, Botswana og Zambia

Noen fakta om de tre siste hovedsamarbeidslandene.



### FRÅ EKSPERTHJELP TIL INSTITUSJONELT SAMARBEID

NORAD la i 1990-åra større vekt på bruk av norske institusjonar i bistanden.

Meir mjuke verdiar enn veg blei meir populært, særleg etter kvart som det kom meir kvinner inn i Norad. Helse, skule, demokrati og godt styresett blei meir i skotet enn veg. Støtte til frivillige organisasjonar kom då sterkare inn. Vegbygging var også i ein del tilfelle knytt til korrupsjon. Norad avvikla sin eigen kompetanse på veg og inngikk avtale med Vegdirektoratet om seks årsverk som dei kunne bruke.

Vi meinte at vegbygging var viktige bidrag også i kampen mot fattigdom. Det var viktig å få jordbruksprodukt fram til marknadane. Eg hadde inntrykk av at vi ikkje hos alle fekk gehør for dette.

Heilt sidan 1970-åra har det vore eit sentralt prinsipp for norsk bistand at mottakarlanda sjølv må ta ansvar for eiga utvikling. Bistanden skulle ta utgangspunkt i utviklingslanda sine eigne prioriteringar og planar. Denne innrettinga av

bistanden blei ytterlegare profilert i 1990-åra og forankra i prinsippet om mottakaransvar.

For å sette utviklingslanda i stand til å imøtekomme krava som prinsippet om mottakaransvar medfører, blei støtte til kompetansebygging og institusjonsutvikling i utviklingslanda eit viktig element i norsk bistand. Norske offentlige institusjonar og forvaltningsorgan blei i aukande grad involverte i direkte fagleg og institusjonelt samarbeid med tilsvarende institusjonar i utviklingsland.

Satsinga på institusjonelt samarbeid blei i stor grad ei erstatning for den tradisjonelle ekspertbistanden.

Det blei inngått samarbeidsavtaler mellom Statens vegvesen og vegstyresmaktene i dei tre afrikanske landa Tanzania, Botswana og Zambia. Det institusjonelle samarbeidet skulle skje ved korttidsbesøk frå Norge og til Norge.

### OPPLÆRING

Før vi blei sendt ut, blei vi kursa på Norad sin Bistandsskulen. Her var det både



Direktør for vegteknisk avdeling, Kjell Levik og Permanent Secretary (departementsråd) i Ministry of Works Mr. Salomon Odunga signerer revidert samarbeidsavtale i april 1997. I bakgrunnen til høyre Mr. Patrick Mfugale som seinare blei vegdirektør i Tanzania. På den tida leia han bruenheten i departementet og var koordinator for det institusjonelle samarbeidet mot Statens vegvesen.

språkkurs og kurs om kulturforståing. Kvaliteten på desse kursa var god.

Det var ingen direkte flyruter frå Norge til desse landa. Reisa tok derfor som regel eit døgn. For å spare pengar skulle vi reise på turistklasse, sjølv om statens reiseregulativ på den tida la opp til businessklasse for oversjøiske reiser. Det same gjaldt våre samarbeidspartnarar.

På den tida var det god plass og service på flya til Afrika, også på turistklasse. Kostnadane ved reisene har stort sett vore uendra i heile perioden.

#### ÅRLEGE MØTER

Samarbeidet blei følgt opp av NORAD gjennom årlege møter med mottakarlanda. Mellom dei samarbeidande institusjonane var det eigne møter ein til to gongar i året, der samarbeidet blei drøfta mellom leiinga i dei to involverte institusjonane. Nokre av desse møta var i Norge og inkluderte då ein studietur. I Norge hadde vi også ei rådgjevande gruppe med vegsjefane Johan Lepperød, Helen Wigdel og Olav Ellevset som følgde opp arbeidet.

Det blei laga rapportar etter kvartar besøk. Generelt var det mykje rapportering til ulike gjevarland og Verdsbanken i samband med bistandsarbeidet. Dette gjekk det mykje tid til. Det var viktig med gode formuleringar "to please the donor".

#### TANZANIA

Mennesket si vogge kan ha stått i Tanzania. Det er funne restar (fossil) i ravinedalen Olduvai Gorge i Serengeti - nord-aust i Tanzania. Fossila er 3,5 millionar år gamle og blant dei eldste i verda.

Tanzania har eit areal som er tre gongar så stort som Norge og folketalet er 10 gongar så stort. Hovudvegnettet var på 26 500 km, dvs. om lag som riks- og fylkesvegnettet i Norge. 90 % av persontrafikken gjekk på veg. Trafikkmengda utanom Dar es Salaam var relativt liten. Andelen tunge kjøretøy var noko høgare enn i Norge.

Tanzania var lenge det landet som fekk mest norsk bistand. Veg var ein av sektorane Norge var sterkt inne i. Tidleg på 1970-talet blei det gitt støtte til byg-

Ivar Wulf og Magne Strand. Ivar var to norske veieksperter. Ivar var knytt til vegkontoret i Mbeya og Magne i Tanga. I Norge var Ivar anleggssjef i Vestfold og Magne plansjef i Sogn og Fjordane.



ging av bygdevegar i regionane Mbeya og Tanga. Dette var vegar for å få produkta fram til marknadane, særleg frå teplantasjane. Mange norske ekspertar (vegingeniørar, økonomar, formenn og mekanikarar) ga opplæring av tanzansk personell i stort omfang.

I slutten av 1980-åra var opp til 16 personar med tilknytning til Statens vegvesen involvert i dette arbeidet i Tanzania. I 1990-åra blei styrking av den tanzanianske vegadministrasjonen gjennom institusjonelt samarbeid ei hovudsatsing.

#### TRAFIKKSIKRING

I 1987 laga Transportøkonomisk institutt (TØI) eit forslag til eit trafikksikringsprosjekt for Tanzania. I 1990 søkte Tanzania om midlar frå Norge til teknisk bistand for eit trafikksikringsprogram.

Ministry of Works utarbeia, med bistand frå Statens vegvesen ved Olav Ellevset og Henrik Hvoslef, eit forslag til program for trafikksikring og aksellastkontroll. Direktør for Miljø- og trafikksikkerhetsavdelinga i Vegdirektorat, Sidsel Sandelien, besøkte Tanzania i mai 1992.

Ho tilrådde at etaten gjekk inn i det føreslegne samarbeidet med Tanzania.

Eg blei kontakta av Vegdirektoratet hausten 1992 med spørsmål om eg ville koordinere arbeidet med trafikksikring og aksellast frå Statens vegvesen.

I slutten av februar 1993 drog eg på mitt første besøk til Tanzania. Eg skreiv dagbok frå den første turen. Eg reiste vinterkledd frå Norge og landa i Dar es Salaam i steikande sol, stor luftfukt og 30-40 grader.

Overgangen var stor. Den første dagen skreiv eg: *Vegen mellom flyplassen og sentrum var ei blanding av motorveg, bustadgate og marknadsplass med folk som kryssa over alt og bilar i stor fart (4 felt) og kryssa i plan. Nokre lyskryss (signalanlegg) fungerte og nokre ikkje og hadde neppe gjort det på fleire år. Skilt og oppmerking mangla stort sett over alt. Lastebilar og bussar som var overlasta med folk og gods.*

Den andre dagen skreiv eg: *Følte meg einsam på hotellet og hadde mest lyst til å reise heimatt. Arbeidsoppgåvene verka overveldande og mulighetene små med dei hjelpemidla eg hadde her.*





Noko kaotiske trafikkforhold i sentrum av Dar es Salaam.

Andre dagen fekk eg kontorpult, men stol mangla. Dei sanitære forhold var forferdelege i Ministry of Works, men det låg eit bra hotell ved sida av. Her kjøpte vi også lunsj.

I starten budde vi i ulike gjestehus og på rimelege hotell i Dar es Salaam. Etter nokre år var vi så mange at det lønna seg for Vegdirektoratet å leige eit hus. Valhalla var den nordiske leiren i Dar es Salaam. Her kunne vi bu og ha base. Her var det PC-ar, kopimaskin, faks og TV. Etter kvart kom internett og vi kunne koble oss opp mot e-post og Vegvesenet sine system. Her kunne vi då ha ei form for fjernkontor. Forskjellen var stor frå den første tida då vi knapt kunne ringe heim og det var dyrt.

Huset hadde over 200 gjestedøgn i 1996, og blei avvikla då aktiviteten gjekk nedover etter 2000.

### ULYKKESSITUASJONEN

Den offisielle statistikken for Tanzania baserte seg på politirapporterte trafikk-ulykker.

Frå 1975 til 1984 hadde tala vore relativt stabile, med ca. 750 drepne og 7000

ulukker kvart år. I 1984 passerte dei 1000 drepne. Frå 1985 hadde det vore ein sterk auke – særleg etter 1990. I 1992 blei 1367 personar drepne og 11 992 skada. I 1994 blei 1584 drepne.

Ulukkesbildet i Tanzania var ganske ulikt det som var i Norge.

- Om lag 50 % av dei drepne i Tanzania var fotgjengarar eller syklistar (10 %). Tilsvarende tal i Norge var den gangen om lag 20 %.
- 40 % av dei drepne i Tanzania var passasjerar – dei fleste i buss, men også ein heil del på lasteplanet på pickup og lastebilar. I Norge var nesten 30 % passasjer – stort sett i privatbilar.
- Berre 6 % av dei drepne i Tanzania var bilførarar, medan dette var den dominerande gruppa i Norge med om lag 45 % – stort sett i privatbilar.
- I Norge var unge bilførar under 25 år den dominerande gruppa. I Tanzania var de mellom 25 og 40 år dominerande for alle trafikantgrupper.
- 3 av 4 drepne i Tanzania var menn – i Norge 2 av 3.
- Om lag 35 % av ulukkene skjedde i hovudstaden Dar es Salaam.

Underrapporteringa var stor. Landet hadde berre 100 000 kjøretøy i 1970 og 13 millionar innbyggjarar. I 1989 var talet på kjøretøy auka til 250 000 og 25 millionar innbyggjarar. Trenden var sterk auke i folketalet og motorisering med privatbil samt ei aukande middelklasse.

### KJØRING NÅR DET VAR MØRKT

Generelt er det farleg å kjøre i dei fleste afrikanske land om natta. Veglys vil normalt mangle. Når eit kjøretøy får sambrot, blir det ofte ståande i kjørebana heilt eller delvis til det er reparert. For å varsle andre kjørande blei det lagt ut steinar eller greiner i vegbana bak kjøretøyet. Når det er mørkt kan det lett skje ei alvorleg ulukke ved å kjøre på eit slik havarert kjøretøy.

I skumringa er det ofte mykje folk ute til fots eller på sykkel på vegane. Refleks er stort sett ukjent. Heldigvis var det ingen av oss som vart utsett for alvorlege ulucker, sjølv om eg var borti ein fotgjengar i låg fart i Dar es Salaam. Heldigvis gjekk det bra, men han måtte på sjukehus og få gips på ein fot.

### KOMPONENTANE I

#### TRAFIKKSIKRINGSSAMARBEIDET

Vi var stort sett involvert i følgjande komponentar i programmet:

- Oppretting av eit trafikksikringskontor (Road Safety Unit)
  - Nasjonalt trafikksikringsprogram
  - Ulukkesregistrering og -analyse
  - Utbetring av ulukkepunkt og strekningar
  - Kjøretøysikring og kontroll
  - Aksellastkontroll
- Vår hovudinnsats var knytt til aksellast og ulykkesregistrering/-analyse.



Mange er ute og går og sykklar langs vegane i Tanzania om ettermiddagen.

### ROAD SAFETY UNIT (RSU)

RSU var nyleg oppretta i Ministry of Works då eg starta, men med berre ein person. Eg var med på å bære inn eit stort og solid møtebord, innkjøp av PC-ar, kjøretøy mm. Etter kvart blei det fem ingeniørar og to teknikarar på RSU samt 2-3 kontorassistentar. Kontoret blei leia av ein sjefsingeniør.

På den tida søkte dei ikkje på jobbar i Tanzania. Alt var offentleg eigd. Dei som tok utdanning var finansiert av staten (eller med ulike stipend). Dei blei plassert i stillingane.

Formell utdanning var viktig. Ein av leiarane i RSU måtte slutte då han ikkje kunne vise fram papir på fullført utdanning som sivilingeniør.

Ingeniørane var ofte utdanna i Dar es Salaam, India eller Sovjet. Nokre hadde tilleggsutdanning innan trafikkfag frå England. Lønna var så lita at dei måtte drive med ein del privat arbeid i arbeidstida.

Det var gjerne mykje private besøk på kontoret i samband med slektingar som var i Dar es Salaam og hadde ærend der. Dei kunne då trenge hjelp med skrivning av brev, telefon mm.



Tanzanias Road Safety Unit på besøk til Norge i 1996. Frå venstre: P. Uchai, Jan Tore Odd, P.S Minja, Bjørn Kåre Steinset, H.K.S. Bishanga og Mads C. Oppegaard.

**TRAFIKKSIKRINGSPROGRAMMET**  
I 1996 blei det lagt fram eit omfattande forslag til nasjonalt trafikksikringsprogram. Vi bidrog med erfaringar frå Norge og innspel til programmet, samt deltaking i seminar med presentasjonar.

Dette var faktisk før vi i Norge i 2002 fekk vår første nasjonale handlingsplan for trafikksikring på veg for 2002-2011.

I programmet var det tiltak både retta mot førarar, kjøretøy og veg samt organisatoriske tiltak.

#### **ULUKKESREGISTRERING OG ANALYSE**

Det britiske Transport and Road Research Laboratory (TRRL) hadde utvikla eit eige dataverktøy til bruk for ulukkesregistrering og analyse. Systemet var utvikla og i bruk i nokre utviklingsland.

Første steg var å lage eit nytt skjema som politiet skulle bruke ved registrering av trafikkulukker. Dette gjekk svært greitt å få innført. PC-ar blei kjøpt inn til trafikkpoltiet. Dei laga til eit eige data-

rom og tok systemet i bruk. Det blei gjennomført ein rekke kurs i bruk av systemet. To representantar frå TRRL deltok i dette. Det var nok over 100 som fekk opplæring og basisopplæring i analyse av trafikkulukker. Befaringar med forslag om tiltak i ulukkespunkt og strekningar inngjekk i kursa.

Dataprogrammet fungerte og blei brukt. I forhold til tidlegare då all statistikk måtte lagast manuelt, var det eit stort framskritt som ga fleire muligheter for analyse.

Sidan ulukkene skulle kartfestast og vi lukkast i å få tak i nye kart for dei større byane (utarbeida av det norske firmaet VIAK), kunne vi produsere kart over Dar es Salaam som viste kvar ulukkene skjedde. Med desse karta kunne arbeidet både med fysiske tiltak og trafikkpoltiet sine kontrollar settast inn mot ulukkespunkt og strekningar. Det var eit stort framskritt og var på same måte som det systematiske trafikksikringsarbeidet i Norge starta i 1970-åra.

På datarommet hos trafikkpoltiet i 2001. Svein Harald Søndenaas demonstrerte korleis dei kunne produsere kart over Dar es Salaam som viste kvar ulukkene skjedde.

Dessverre blei ikkje PC-ane vedlikehaldne eller fornya. Den gode ulukkesregistreringa stoppa derfor opp.

#### **TRAFIKKSIKRINGS-INSPEKSJONAR**

På ein del av dei mest ulukkesutsette strekningane blei det gjennomført trafikksikringsinspeksjonar. Forslag til strakstiltak blei utarbeida

I 2006 blei det starta opp kurs i trafikksikringsinspeksjonar (i regi av Tan-Roads). Tanzania blei då i stand til å utføre slike inspeksjonar i eigen regi.

Fysiske fartsdempande tiltak blei blant anna teke i bruk på hovudvegane der dei gjekk gjennom landsbyane. Mange av bruene hadde berre eit felt. Dette førte til kappkjøring fram til brua. For å redusere farten her, blei det lagt humpar før bruene.

#### **KJØRETØYKONTROLL**

I Tanzania var det trafikkpoltiet som hadde ansvaret for kjøretøykontrollen og førarkort. Kompetansen på dette området var nok avgrensa og dei mangla utstyr.

Det blei gitt noko opplæring og vegleiing til trafikkpoltiet innan kjøretøykontroll.



#### **AKSELLAST**

Vegane blir nedbrotne av overlasta kjøretøy. Grovt sett aukar nedbrytinga med fjerdepotens i forhold til auken i aksellast i forhold til normal aksellast. Overlast øydelegg også kjøretøya og kjøreeigenskapane ved dei blir dårlegare. Dess tyngre kjøretøya er, dess lengre bremselengde treng dei. Overlasta kjøretøy må ofte halde lågare fart. Dette fører til trafikkarlege forbikjøringar.

Usikra last og skjev lastfordeling er også trafikkarleg. Stor overlast kan føre til at bruer og kulvertar bryt saman. Effektiv aksellastkontroll blir derfor sett på som eit trafikksikringstiltak i afrikanske land og blir ofte sett i samanheng. Desse to komponentane var derfor i same program i Tanzania og blei administrert av same eining i Ministry of Works.

Aksellast var ein av hovudkomponentane i programmet vårt. Lover og forskrifter blei revidert. Prosedyrar og skjema for veging blei utarbeida. Det blei gjennomført omfattande opplæring



### Viltpåkørsler i Tanzania

Om lag 255 km, dvs. 3-4 timar i bil vest for Dar es Salaam i Tanzania ligg nasjonalparken Mikumi. Hovudvegen frå Dar es Salaam til Zambia, Tanzamvegen, går tvers gjennom parken frå aust mot vest. Her går mykje tungtrafikk til/frå rike landbruksområder i indre del av Tanzania og Zambia. Så lenge det var apartheid i Sør-Afrika, var dette hovudadkomst til Zambia.

50 km av hovudvegen går gjennom parken. I 1990-91 blei strekninga rusta opp. Dette medførte auka fartsnivå og fleire alvorlege trafikkulukker med påkjøring av ville dyr. Det blei innført fartsgrense på 50 km/t samt sett opp fareskilt om elefant. Dette var ikkje tilstrekkeleg.

Sidan det var løve i parken, var ikkje fartskontroll av politiet så lett å få til.

Vi foreslo humpar tilpassa 40-50 km/t. Lenge var det forbod frå høgste hald mot humpar. Toppolitikarane ville ikkje bli hindra når dei kom i sine kortesjar i stor



fart. Det var sikringstiltak mot terroristar. Etter ei tid blei det likevel godkjent å legge humpar her og på hovudvegar gjennom landsbyar. På sistnemnte stadar er også vegen marknadsplass.

Godkjenning må ha skjedd på ministernivå. På den tida var den nyleg avdøde presidenten John Magufuli Deputy Minister og etter kvart Minister of Works. Han var ein handlingens mann som kunne få gjennomført sine avgjerder.

av personell frå dei ulike vektstasjonane rundt i landet.

Det var mykje korrupsjon knytt til vektkontrollen. Dette blei forsøkt stoppa. Blant anna blei mobile vektter introdusert. Med dei mobile vektene kunne ein kontrollere resultatane frå dei faste vektene og såleis avdekke korrupsjon. Ein del nye vektter med automatisk dataregistert veging blei installert. Vegeresultatane frå desse var vanskelegare å manipulere enn for dei gamle mekaniske vektene.

Vektstasjonane var ofte også bussstopp og marknadsplassar. Det blei utarbeida forslag til spesifisering av vektene og standardutforming av vektstasjonar med plass til parkering av kjøretøy som ikkje fekk kjøre vidare før dei var avlasta til riktig vekt. Plassane blei då lagt utanom landsbyane. Denne utfor-

minga av vektstasjonen blei innarbeida i planane for nye vegprosjekt.

I 2001 blei nytt lovverk for ein effektiv aksellastkontroll vedteke. Dette hadde det då vore jobba med sidan 1996.

### RÅDGJEVAR FRÅ STATENS VEGVESEN

Samla var om lag 50 personar frå Statens vegvesen involvert i det institusjonelle samarbeidet med Tanzania i løpet av perioden det varte.

Mens eg var prosjektleiar innan trafikkisikring og aksellast hadde eg med Svein Harald Søndena (ulukkesregistrering/-analyse og ts-inspeksjon), Mads C. Oppegaard (kjøretøykontroll og aksellast) og Jan Tore Odd, (aksellast). Etter kvart kom også Glen Solberg med innan ts-inspeksjon og Asbjørn

Det blei laga ein film/TV-program/video om det institusjonelle samarbeidet. Charles Øverby blir intervjuet av Inge Fossellie i 1998.

Johnsen innan aksellast.

I tillegg deltok Leif Agnar Ellevset frå Trygg Trafikk i arbeidet med den nasjonale trafikksikringsplanen.

Innan brusamarbeidet blei det etablert eit databasert bruregister (Tan Brigdeman) som i Norge (Brutus).

Dette kunne brukast ved vurdering av bæreevne, behov for inspeksjon, tilstandsvurderingar og planlegging av tiltak. Registeret var også eit dokumentarkiv med vegreferanse. Otto Kleppe leia brusamarbeidet frå Staten vegvesen. Andre frå Statens vegvesen var Odd Rønnestad, Steinar Fjellheim, Gunnar Djuve og i siste fasen Tormod Dyken.

Samarbeidet innan veglaboratoriet var knytt til blant anna oppfølging av ein del utvalde strekningar, utarbeiding av normalar, testing av materialar til vegbygging, spesifisering av vegbyggingsmaterialar i anbudsdokument, bruk av lokale materialforekomstar, prosesskode. I samarbeidet inngikk også etablering av bibliotek med relevant litteratur og rapportar knytt til vegbygging og geotekniske undersøkingar knytt til vegprosjekt. Charles Øverby leia samarbeidet med veglaboratoriet frå Statens vegvesen. Andre frå Staten vegvesen var Geir Refsdal, Rolf Johansen, Grethe A. Winge og noe Arne Sørli.



Innan maskindrift var samarbeidet knytt til utvikling av økonomisk regnskapssystem for maskinforvaltninga og verkstaddrifta. Jon Berg leia samarbeidet om maskindrift frå Statens vegvesen. Andre frå Statens vegvesen var Geir Breyholtz samt Halvor Søreide og Svein Huse (i startfasen).

Det blei laga ein film/TV-program/video om det institusjonelle samarbeidet. Frå Statens vegvesen deltok eg, Steinar Gullvåg, Inge Fossellie og Erling Grønsdal i arbeidet med TV-filmen. Filmen tok føre seg dei ulike programma i det institusjonelle samarbeidet.

Samarbeidet hadde også ein komponent for å få til auka kvinnedeltaking i vegsektoren. Frå Statens vegvesen deltok Helen Wigdel og Eline Wesmann.

I slutfase av samarbeidet bistod Sigrun Sørensen og Kjell Solberg med utarbeiding av vegnormalar for geometrisk utforming i Tanzania etter mønster frå tilsvarende svensk arbeid i Uganda. Dette var ferdig i 2011.



Gudmund Nilsen i 1996 på kontoret i Ministry of Works. Gudmund var den siste på ekspertkontrakt med Norad.

2013. Det blei blant anna laga ei handbok med standard spesifiseringar av bruere. Denne handboka var ferdig på slutten av 2013 og var det siste som det blei arbeida med av Statens vegvesen for Tanzania.

Andre som var involvert i det institusjonelle samarbeidet med Tanzania frå Statens vegvesen (Vegdirektoratet) var Olav Søfteland, Kjell Levik, Harald Julsrud, Petter Koren, Wilhelm Klaveness, Gunn Enge samt Marit Due i siste del av samarbeidet.

I den perioden finansierte også Norad ei ekspertstilling i Ministry of Works i Tanzania. Gudmund Nilsen var den siste Norad-eksperten. Han jobba også med det institusjonelle samarbeidet, då han kjente Statens vegvesen godt sidan han hadde jobba der i mange år og hadde permisjon. Han arbeida på slutten med opprettinga av eit sjølvstendig vegvesen utanom ministeriet. Dette (TanRoad) blei oppretta i 2000 med Olav Ellevset som den første direktøren. Olav kom då frå Statens vegvesen.

Det institusjonelle samarbeidet fortsette i perioden 2005-10 mot Ministry for Regional Administration and Local Government (i Dodoma). Dei hadde ansvaret for lokale vegar. Gudmund Nilsen var då rådgjevar for dei på full tid.

På brusida varte samarbeidet med Ministry of Works fram til utgangen av

### EVALUERING

Eg kjenner ikkje til at det blei gjort noko sluttevaluering av vårt arbeid i Tanzania utover det at Transportøkonomisk institutt (TØI) i 2000 gjorde ei "Mid-term Reevue" av programmet. Dei skreiv i samandraget:

*Den institusjonelle reformprosessen i veisektoren i Tanzania er kommet langt og en ny mer uavhengig veiadministrasjon (TanRoads) skal innføres i juli 2000. Konklusjonen på gjennomgangen er at programmet går bra. Fremdriften er stort sett på linje med planene og resultatene og bærekraftigheten er akseptable midtveis i programmet. Det institusjonelle samarbeidet har vært nyttig og bidratt til å bygge opp kompetanse i veisektoren. Det anbefales å fortsette som planlagt med programmet med vekt på å gjennomføre de tiltak som allerede er forbedret. Videre bør det legges særlig vekt på å støtte den nye veiadministrasjonen, som nå er under etablering, med å bygge opp kompetanse innen management av sektoren.*

Samarbeidet medførte at den faglege kompetanse blant våre kollegaer i Tanzania blei heva. Fleire fekk kompetanse

Bjørn Kåre Steinset (til høgre) på "Never ending road" i 1997 sammen med Svein Harald Sondenaa til venstre og Gudmund Nilsen.

innan trafikksikring og dei andre samarbeidsområda. Vi som deltok, fekk auka kulturforståing og ikkje minst mange flotte opplevingar.

### KVIFOR DET BLEI SLUTT

Når det blei slutt i 2005/10 på tross av at våre tanzanianske kollegaer ønska at det hadde fortsett, må det vurderast opp mot at vegsektoren hadde vore med i bistandsarbeidet lenge (sidan Norad blei oppretta) og at Norad var pålagt å redusere sin portefølje.

Norsk politikk blei også lagt om ved at meir skulle gå gjennom frivillige organisasjonar. Generell budsjettstøtte blei prioritert og mindre skulle vere øyremerka. Øyremerkinga blei knytt til helse, miljø, utdanning, godt styresett og kamp mot fattigdom.

Med meir generell budsjettstøtte skulle mottakarane stå friare til å prioritere kva dei ville bruke midlane til. I perioden 2005-13 brukte dei noko av desse midlane (budsjettstøtta) på samarbeidet med Statens vegvesen.

### FLEIRE VERT DREPNE

Vår innsats var for kortvarig og for liten til at ein kunne forvente utslag på ulukkesstatistikken. Mørketala er store. Dei



fleste som blei drepne på staden er nok med i politiet sin statistikk over drepne i trafikken. Verda sin helseorganisasjon (WHO) oppgjer at 3256 blei rapportert drepne til politiet i 2016, da det var 2,1 millionar kjøretøy og 55,6 millionar innbyggjarar i Tanzania.

Tilsvarande tal 20 år før i 1997 var 1625 drepne, 250 000 kjøretøy og 33 mill. innbyggjarar. På desse 20 åra har såleis talet på drepne blitt dobla, folketalet nesten dobla og talet på registrerte kjøretøy 8-dobla.

Det er særleg 2- og 3-hjulingar som har auka dei siste åra. Desse relativt trafikkfarlege kjøretøya utgjer no nesten 60 prosent av dei registrete kjøretøya i Tanzania. Dette kunne vi sjå ved sjølvsyn på eit feriebesøk i 2019. Det var mange som tilbød taxi med 3-hjulingar (Bajaji eller tuk-tuk). Vi såg også mopedar der dei tilbød skyss med parasoll til passasjer.

Det hadde vore behov for eit meir langvarig og meir omfattande samarbeid innan trafikksikring enn det blei. Tanzania er nok blant dei verste landa i verda





Budsjettarbeid og rapportering. På Makeni i Lusaka i Zambia i 2006. Frå venstre: Cosmas Lungu, Jan Tore Odd og Bjørn Kåre Steinset

med omsyn til trafikksikring med nesten 60 drepne per million innbyggjarar.

Norge er det beste med kraftig nedgang i drepne sidan 2000. Vi er no nede i 20 drepne per million innbyggjarar og det er muleg å komme lågare.

#### EIGNE OPPLEVINGAR

I heile perioden med institusjonelt samarbeid med Tanzania var eg på besøk 16 gangar og over 60 veker. Min siste tur til Tanzania var i 2002.

Vinteren 2019 var eg på ferietur til Tanzania. Langs vegen mellom Dar es Salaam og Dodoma såg vi både vedlikehaldsarbeid på vegen og moderne vektstasjonar som var nybygde og under bygging. Vi var innom ein av stasjonane. Den såg ut til å fungere godt og effektivt. Det var gledeleg.

Stasjonane var bygd etter dei prinsippa vi tilrådde. Det var ingen landsby eller busstopp ved stasjonen slik at den blei ein marknadsplass. Stasjonane var godt skilt frå vegen med lange innkjøringsramper. Der var stor plass til parkering av overlasta kjøretøy som måtte omlastast. Her var også toalettanlegg for sjåførane. Ingen uvedkommande kom

inn i stasjonsbygget. Her var digitale tavler som viste vegeresultata for alle. Til å få stempla papir og betalt eventuell overlast var det egne luker.

Elles såg vi ein del vegstrekningar som var utbetra/bygde med høgare trafikksikring enn før.

#### BOTSWANA OG ZAMBIA

I Botswana var eg, saman med Per Engset, engasjert i rådgjeving om innhenting av trafikkdata. Vi utarbeida ei handbok om dette i 2005.

Statens vegvesen var engasjert med rådgjeving i Zambia innan aksellast frå 2005 til 2010. Jan Tore Odd frå Statens vegvesen var fast stasjonert i hovudstaden Lusaka i Zambia. Jan Tore bidrog til å bygge opp eit nytt system for aksellastkontroll i landet. I perioden 2006-09 var eg rådgjevar for han med omsyn til blant anna budsjett, aktivitetsplanar og rapportering.

Overlast av kjøretøy utset dei zambiske vegane for stor nedbryting og slitasje. Statens vegvesen bidrog med kompetanse i planlegging og utbygging av til saman ni vektstasjonar. Vi deltok også i utforminga av ny lovgjeving og opplær-



Statens vegvesen bidrog med kompetanse i planlegging og utbygging av til saman ni vektstasjonar i Zambia, finansiert av Norad med støtte fra blant andre EU, Danida og Verdsbanken.

ring av personell for å drive ein effektiv vektkontroll.

Aksellastkontroll er svært utsett for korrupsjon og bestikkingar. Antikorrupsjonstiltak var derfor ein del av programmet. Databasert veging og registrering samt mobile kontrollar kopla til ein sentral database, var blant tiltaka.

I vår tid blei det bygd ein ny og moderne vektstasjon i Kapiri Mposhi - nordvest for Lusaka. Denne dekkja også trafikk til det viktige Kobberbeltet som strekk seg inn i Kongo.

Stasjonen blei opna av dåverande samferdselsminister Liv Signe Navarsete i februar 2007.

Møreforskning (Odd Larsen) og Vegdirektoratet (James Odeck og Anne Kjerkreit) gjorde ei undersøking av dei økonomiske konsekvensane av at gren-

sene for aksellast blei overhaldne. Dei fant at vegmyndighetene kunne spare om lag US\$ 4 mill. årleg ved å kontrollere at grensene for aksellast blei overhaldne. Aksellastprogrammet var på 50 millionar norske kroner, dvs. 5,3 millionar US\$ etter 2020-kurs. Ut frå dette var programmet lønnsamt for den zambiske staten.

Evalueringa av prosjektet av GICON AS (Ole Sylte) frå oktober 2009 var positiv – på enkelte områder svært positiv. Evalueringa viste at hovudmålet for prosjektet blei nådd. Andelen overlasta tunge kjøretøy på aksel var redusert frå over 20 prosent til under 5 og totalvekt frå 55 prosent til 8. Også her var målet 5).

Tilbakemeldingar frå Zambia tyder på at desse gode resultata har halde seg og betydelege summer er spart i vedlikehald.

## LEIARSTIL

I løpet av dei nesten 10 åra eg var involvert i Tanzania og samarbeida tett med Ministry of Works var der fem ulike leiarar. To av dei hadde fagleg utdanning innan trafikk. Alle var sivilingeniørar, dvs. den eine viste seg ikkje å ha kunne framvise papir på det og måtte slutte.

Eg samarbeida godt med tre av dei fem, og dei andre i RSU. Dette stadige skiftet av leiarar på RSU gjorde det vanskeleg å få til god kontinuitet i samarbeidet.

Den eine av leiarane hadde psykopatiske trekk. Han var vanskeleg både for oss og dei andre i ministeriet å samarbeide med. Den siste er eg usikker på om hadde lest programdokumentet og skjønt kva samarbeidet gjekk ut på. Det måtte derfor gå galt.

Eg syns generelt leiarstilen var meir autoritær og mindre open i Tanzania enn eg var vant med frå Norge. Informasjon er makt. Det var ikkje alle som like velvillig delte informasjon. I forhold til nokre av leiarane i Road Safety Unit var dette vanskeleg også internt for at eininga skulle fungere godt. Vi prøvde å få dette betre ved sjølv å vere opne om det vi jobba med og inviterte dei heim når dei var i Norge.

Vi var også så heldige å bli invitert heim til nokre av våre kollegaer i Tanzania slik at vi blei betre kjent. Dette ga oss betre forståing for korleis det var å leve i dette afrikanske landet.

## KORRUPSJON

Etter at Julius Nyerere hadde gått av som president i 1985 blei korrupsjon meir vanlig og var nok ganske utbredt etter 1990. I Ministry of Works var det særleg tilleggsarbeid på større entreprisar og tildeling

av entreprisar samt vektkontrollen som var utsett.

Eg såg ikkje korrupsjon i ministeriet, men hørte om det. Ein av teknikerane som jobba med vektkontroll fortalte at det var eit system der alle fekk sitt. Det var vanskeleg å ikkje vere med på dette.

Den første leiaren av Road Safety Unit (RSU) var H. Bishanga. Han fekk ikkje stillinga fast og blei flytta på grunn av at han hadde varsla om korrupsjon. Eg oppfatta han som ein heidersmann som også leia RSU med entusiasme. Han stod bak ønsket om institusjonelt samarbeid med Statens vegvesen.

Eg huskar godt han var svært uroleg for kva som ville skje med han etter å ha varsla. På den tida var det ikkje private jobbar som ein kunne søke på. Leiaren i departementet blei seinare dømt for korrupsjon.

Den siste leiaren av RSU fekk eg samarbeidsproblem med. Etter at vektkontrollen var overført til Tanroads nekta han å gje frå seg dei mobile vektene og utstyret for radiokommunikasjon mot dei faste vektene. Vi hadde ulik oppfatning av kva "monitoring" betydde. Han la nok meir i det enn eg.

Etter det hadde han ikkje behov for mine råd meir. Han blei etter ei stund direktør på hamna. Noko av det første den nye presidenten John Magufuli gjorde i 2015 var å gje han og resten av leiinga på hamna sparken for korrupsjon og vanstyre.

## JOHN MAGUFULI

John Magufuli var president i Tanzania frå 2015 til han døde 17. mars 2021. Han blei litt over 61 år. Offisielt døde Magufuli av hjertesvikt, men han var korona-

John Magufuli besøkte Norge i 2002 og møtte bl.a. daværende vegdirektør Olav Søfteland (Foto: Olav Ellevset).



fornektar. Han anbefalte bøn og damp, folk burde puste inn vassdamp som vern mot korona. Magufuli sa også at folk som brukte prevensjonsmidlar var for late til å fø ein stor familie.

Magufuli er den einaste personen eg har helsa på som seinare blei president og statsoverhovud. Han var Deputy Minister (statssekretær) i Ministry of Works frå 1995 til 2000 og hadde kontor i same bygning som oss. I perioden frå 2010 til han blei president i 2015 var han minister i Ministry of Works. Han fekk då kallenamnet "Bulldosaren".

I 1973 blei det vedteke at Dodoma skulle vere hovudstad i Tanzania, men dei fleste departement og offentlege institusjonar blei verande i Dar es Salaam. Nasjonalforsamlinga blei først flytta i 1996. Magufuli fekk så flytta dei fleste statlege kontora som var i Dar es Salaam til Dodoma.

Som president gjekk Magufuli raskt til felts mot elitane sin korrupsjon, nepotisme og sløseri med skattebetalarane sine pengar. Han fekk for eksempel i desember 2015 avsett heile leiinga i det tanzanianske hamnevesenet for korrupsjon og vanstyre. Ei av hans første embedshandlingar var å avlyse planlagt fest for uavhengigheitsdagen, fordi han

mente at kostnadene betre kunne nyttast i kampen mot koleraen.

Magufuli si regjering dreiv igjennom ei rekke infrastrukturprosjekt, blant anna bygging av hamn i Bagamoyo, ein ny internasjonal lufthamn i Dodoma, modernisering av flyplassar, utviding av hamna i Dar es Salaam, kraftverk, veg- og jernbaneprosjekt. Mange av prosjekta er finansiert med lån frå blant anna Kina. Mellom Dar es Salaam og Dodoma var det bygging då vi var der i februar 2019. Toget skulle opp i fart på 160 km/t.

## GEST TIL TANROADS

Tanzania National Road Agency (Tanroads) vart oppretta i 2000 med Olav Ellevset som direktør. Magufuli var mot opprettinga av Tanroads i starten. I 2002 blei vår kontaktperson i Ministry of Works (og leiar av Bruseksjonen) Patrick Mfugale direktør. I 2018 fekk han ei bru oppkalla etter seg. Den ligg i Dar es Salaam på veg frå/til flyplassen. Det var president John Magufuli selv som ga brua Mfugale sitt namn. Det var ein fin gest.