

MASSEKORSBÄN!

STATENS VEGVESEN
JOHN ANDERSEN
POSTBOKS 2070
9510 ELVEBAKKEN



TRYGG TRAFIKK



Røde Kors

Barnas sikkerhet - vårt ansvar.

DESIGN: A VAAGLAND 1983 ©





Bedriftsavis for
Statens Vegvesen
Finnmark

Redaktør:
BJARNE LANGSETH
Redaksjonssekretær:
ARNOLD KJÆRENG

Redaksjonsråd:
JOHN FULLAND, formann
KARL S. FOSLUND, nestformann
HALVAR HALONEN
JOHN JOHANSEN
KJELL R. JOHNSEN

Opplag: 1500 eksemplarer

Trykk:
HELFJORDS BOKTRYKKERI
Vadsø

INNHold

Kongelig anerkjennelse	3
Bildeglimt fra åpningen av Vardø- tunnelen	4
Fotoutstilling og tunnellfilm	8
E-6 ryggraden i vårt nasjonale vegnett	10
Internasjonal turistveg fra Roma til Kirkenes	13
Havøysund: oppstart neste år	14
Klarer vi å oppfylle statsrådets lovnad ...	17
Ettertida må ikke glemme den innsatsen som er gjort	18
Gamle minner	20
40.000 kroner til lastebil og brakke	22
Vi er publikums tjenere	24
Aksjon Publikum i vegvesenet	25
Vegvesenets årsberetning 1982	26
Slipp bilen bak forbi	28
Hold Avstand!	30
Ny håndbok om bedre og billigere veger ..	31
Sprekker og spor i frontruter nedsetter sikten	32
Bilen gjør vegarbeiderne engstelige	32
Pensjonisttreff i Alta	33
Vegen bygd opp på isopor etter raset	34
Skumplast i vegfyllinger	35
Traktorkjøring fører lett til farlige situasjoner	36
Velt er årsak til mange sykkelulykker	37
Bombe i lasten	38
Hærverk på leskur	39

Forsidebilde: Det store øyeblikket i Vardø. Hans Majestet Kong Olav skjærer over silkebåndet og markerer med det at Vardøtunnelen er offisielt åpnet.

(Foto: Bjørn Hildonen)



Kongelig anerkjennelse

Skaperne av Vardøtunnelen har fått kongelig anerkjennelse for arbeid av høy teknisk kvalitet. Som byggherre er vi stolte av de positive reaksjoner som er kommet etter at fastlandsforbindelsen til Vardø er tatt i bruk.

Statens vegvesens grunnlag bygger på samfunnets behov for et organisert vegtransportsystem, og en av hovedoppgavene er utbygging av vegnettet. Derfor kunne vi sagt som svar på den anerkjennelse vi har fått: — det skulle bare mangle, det er jo jobben vår.

La oss likevel for å markere at ett mål er nådd, få slå oss litt på brystet i hemningsløs tilfredshet før vi bøyer nakken og tar fatt på nye oppgaver. For oppgaver er det nok av i et fylke med så mange vegløse distrikter og i en tid da kravene er å få mest mulig lik levestandard i bygd og by.

Vegforbindelser til Nordkyn, til Havøysund og helårsveg til Øksfjord er de tre store oppgavene som står foran oss de kommende år. Vardø hadde en gledens dag da kongen markerte den offisielle åpningen av fastlandsforbindelsen. Vi unner både Havøysund, Nordkyn og Øksfjord slike gledens dager, og ser fram til at vi kan gi disse stedene en vegforbindelse de kan være fornøyd med. Både kongelig og folkelig anerkjennelse vil glede oss stort og være et tegn på at vi har lyktes i å oppfylle våre hovedmål.

I gledesrusen over at vi har lyktes med å sprengte nye grenser for norsk vegbygging og stadig øyner nye utfordringer i framtida, må vi aldri miste fortida av syne. Det var tross alt de vegens slitere som med muskelkraft og trillebår la grunnlaget for det vegvesen som i dag er med å utvide teknikkens grenser. Dessverre har «brenningen» i 1944 ødelagt så mange minner. Vi oppfordrer derfor så sterkt vi kan om at alle som har gamle bilder av historisk verdi låner disse ut til overingeniør Godfred Karlsen. Han gjør en innsats med fortida for framtida.

Til slutt minner vi om at høsten er kommet med de farer den fører med seg på vegene våre.

KJØR FORSIKTIG. BRUK REFLEKS

BjaLa

Skaperne av Vardøtunnelen fikk

kongelig anerkjennelse for høy teknologi

Tunnelåpningen en milepel for Vardø

— Vardøtunnelen er et bevis på norsk teknologi på sitt aller beste, og åpningen er en milepel for Vardø som nå er fast i Norge.

Dette sa Hans Majestet Kong Olav i sin tale til vardøværingene umiddelbart før han skar over båndet og offisielt åpnet «pulsåren» under havet.

Refleksen har i tidligere nummer beskrevet tunnelen. Vi gir derfor nå en del bildeglimt fra festlighetene da Vardøtunnelen ble offisielt åpnet med Kong Olav's nærvær den 16. august.



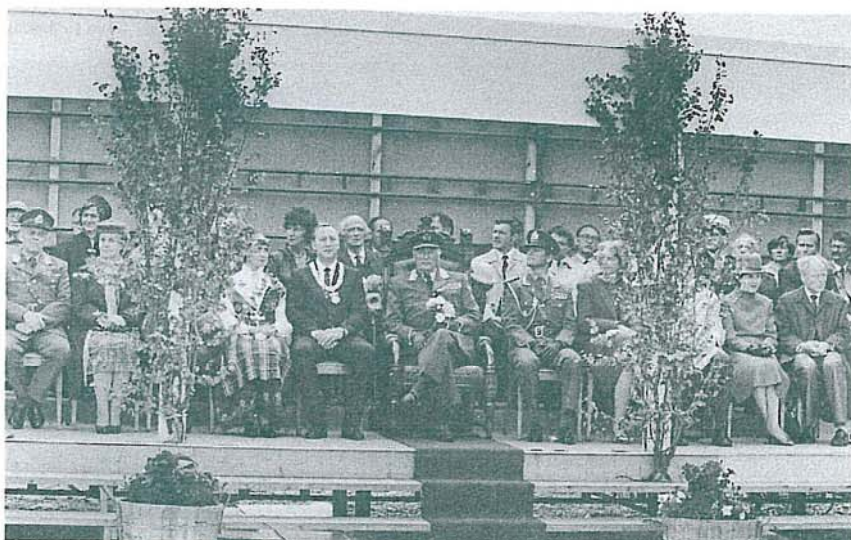
Alltid blid, alltid overskudd, alltid kaster han en ekstra glans over de arrangementer han deltar i. Åpningen av Vardøtunnelen vil alltid bli husket — ikke minst fordi Kong Olav var tilstede og gjorde arrangementet til den fest Vardø fortjener.

(Foto: Bjørn Hildonen)



Ni år gamle Tone Merethe Holmen overrakte en blomsterhilsen fra Vardø's befolkning til Hans Majestet. Bak henne står den svenske ambassadør Love Kjellberg og Frue.

(Foto: Bjørn Hildonen)



Kongetribunen ved tunnelen, hvor de mest betydningsfulle gjestene kunne sitte å bivåne den historiske åpningsseremonien.

(Foto: Bjørn Hildonen)



Tidligere ordfører Hjalmar Halvorsen foran relieffet som fylkesmann Anders Aune avduket. En velfortjent hyllest til fastlandsforbindelsens største forkjemper.

(Foto: Bjørn Hildonen)



Kongelunsjen etter åpningsseremonien ble en stor suksess for de 145 gjestene. Vardø City Hotell skal ha all ære for et kongelig måltid og en servering som gjestene vil huske i lang tid.

(Foto: Bjørn Hildonen)



Kaffen ble servert i hotellets underetasje, i discoteket «Tunnelen Dancing». Her framførte blandt annet Vardø kommunes japanske gjest Kazuo Uoi tunnelens dansen.

(Foto: Yngvar Skotnes)

Våre billedglimt avsluttes med Hans Majestet i kjent positur foran Vardøtunnelen. La dette bilde illustrere den anerkjennelse Kongens nærvær har betydd både for tunnelens byggere og for tunnelens brukere.

(Foto: Bjarne Langseth)



Vegvesenets bidrag i tunnelåret:

Fotoutstilling og tunnelfilm

Populær informasjon om Vardøtunnelen

Vegvesenets bidrag til markering av tunnelåpningen var en fotoutstilling i Brodtkorpsjåen sammen med andre fotoutstillinger omkring tunnelen, og filmen om Vardøtunnelen som ble vist på kinoen. Interessen for disse bidragene har vært overraskende stor. Til utstillingen i Brodtkorpsjåen har det vært stor tilstrømning og folk har vært spesielt interessert i bilder og forklaringer om hvordan denne undersjøiske tunnelen ble bygd. Filmen gikk for fulle hus da den ble vist, og Vardø vil gjerne ha flere forestillinger.



Bildet viser en del av vegvesenets fotoutstilling sammen med en modell av Busse-sundet gjennomskåret med tunnelen markert i hele sin lengde. Teksten til utstillingen forteller at tunnelfolk fra hele landet deltok i arbeidet, og at 20 mann sto for selve tunneldrivinga med 90.000 arbeidstimer. Totalt var det 60 ansatte hvorav 23 fra Vardø/Kiberg. 360.000 timeverk gikk med.

(Foto: Bjarne Langseth)

Vegvesenets fotoutstilling er laget og montert i Vegdirektoratet. Fotografene er vegvesenets folk, og bildene er tatt i løpet av anleggstida sommer og vinter. Utstillingen har så absolutt vist sin berettigelse ved stor tilstrømning av publikum som gjerne vil se hvordan en slik tunnel under havet kunne bygges. Også bildenes kvalitet er godt mottatt, og de gir et godt inntrykk av arbeidsforhold og teknikk.

God film

Tunnelfilmen som er laget av fotograf Ragnar Sørensen for Statens Vegvesen, ble spesielt godt mottatt i Vardø. Den gikk for fulle hus på kinoen, og mange har kontaktet vegkontoret i Vadsø med forespørsel om filmen vil bli vist flere ganger. Fra kommunen har vi også fått en muntlig henvendelse om de kan få kjøpe en kopi av filmen.



Dette er en del av utstillinga i Brodtkorpsjåen som viser litt av det utstyret og den bekleddingen som ble brukt i byggetida. Også skilter og tegninger er utstilt her sammen med bilder som forteller om arbeidets gang.

(Foto: Bjarne Langseth)

Vegdirektør Eskild Jensen da E-6 forlengelsen ble markert:

— E-6 ryggraden i vårt nasjonale vegnett

— Finnmark har nå et sikkert helårssamband fra vest til øst



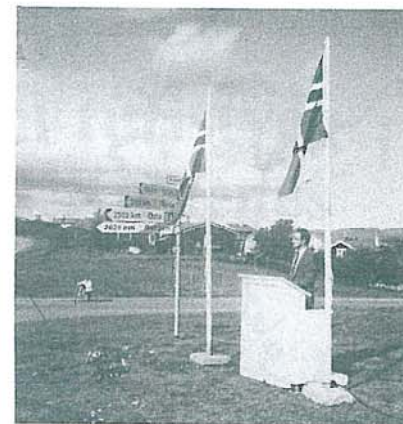
Vegdirektør Eskild Jensen skjærer over båndet som markerer forlengelsen av E-6 til Kirkenes. Dermed er Europaveg 6, 5102 km lang — fra Roma til Kirkenes.

(Foto: Bjarne Langseth)

— I Norge er E-6 ryggraden i vårt nasjonale vegnett, og det er på høy tid at vi også forlenger den til Finnmark, sa vegdirektør Eskild Jensen i sin tale før han offisielt markerte at Europaveg 6 har fått sitt endepunkt i Kirkenes.

Vegdirektøren nevnte også at standarden etterhvert er hevet betydelig på denne strekningen og at E-6 nå er et sikkert helårssamband gjennom hele Finnmark fra vest til øst.

— Enkelte utbedringer gjenstår fortsatt, den viktigste på strekningen mellom Varangerbotn og Kirkenes. Dette arbeidet kjører vi nå videre så raskt som bevilgningene gjør det mulig, og det skulle ikke ta mange år før E-6 er en fullverdig veg med 10-tonns akselrykk også på denne siste strekningen, sa vegdirektør Eskild Jensen.

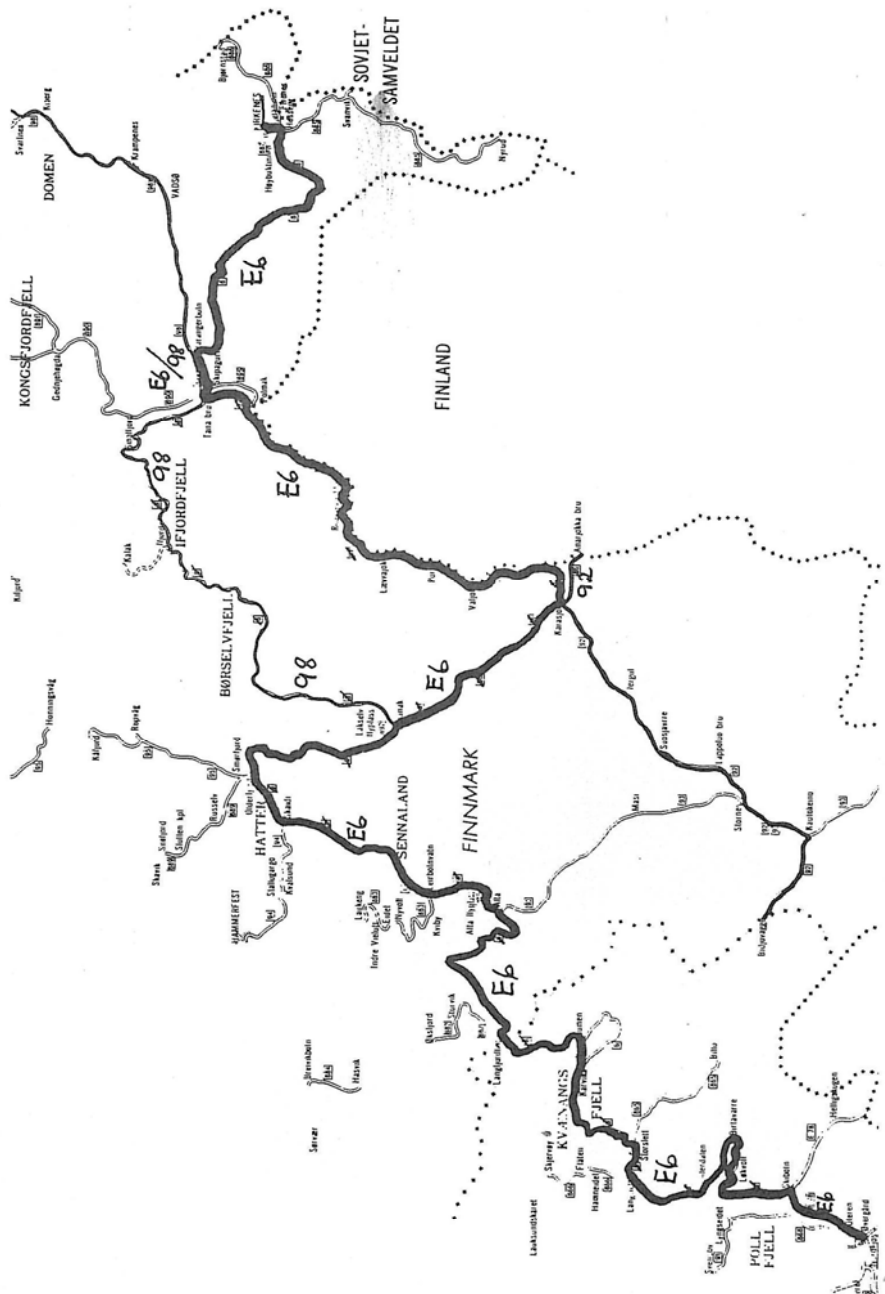


Vegsjef Geir Johnsen tok i sin tale for seg historien bak trasevalget og innrømmet at det gjenstår mye arbeid før hele strekningen har fått en tilfredsstillende standard.



Vegdirektøren hadde ikke før skåret over båndet, så var de første E-6 skiltene på plass. Her er det Asmund Smuk som har skrudd opp et skilt til stor tilfredshet for vegdirektør Eskild Jensen (t.v.) og ordfører i Sør-Varanger Nils-Edvard Olsen.

(Foto: Bjarne Langseth)



Forlegelsen av E-6 fører til:

Internasjonal turistveg fra Roma til Kirkenes

Også andre vegnummerendringer i Finnmark

Norge har søkt ECE og fått innvilget videreføring av E-6 fra Nordkjosbotn til Kirkenes i henhold til E-vegsdeklarasjonen av 1950 (Internasjonale hovedtrafikkårer).

E-vegene var opprinnelig ment som hovedtransportårer, men har etter hvert antatt rolle som internasjonale turistveger.

E-6 starter i Roma og har nå følgende løp: Roma — Firenze — Brennerpasset — Innsbruck — München — Leipzig — Berlin — Sassnitz — Trelleborg — Hålsingborg — Göteborg — Svinesund — Oslo — Hamar — Trondheim — Nordkjosbotn — Lakselv — Karasjok — Tana bru — Kirkenes.

Forlengelsen av E-6 følger tidligere riksveg 6 fram til Karasjok og videre langs riksgrensen mot Finland fram til Tana bru. Fra Tana bru følger den igjen tidligere riksveg 6 fram til Kirkenes. E-6 er dobbeltnummerert med E-78 i Troms fylke på strekningen Nordkjosbotn — Skitbotn. I Finnmark fylke er E-6 dobbeltnummerert med riksveg 98 fra Tana bru — Varangerbotn. Riksveg 98 er videreført langs tidligere riksveg 6 over Ifjordfjellet og Børselvfjellet fram til Lakselv (Bak).

Riksveg 96 utgår og stilles som ledig riksvegnummer.

Strekningen Karasjok — Anarjokk bru inngår i riksveg 92.

Endringene er vist på kartet på foregående side.

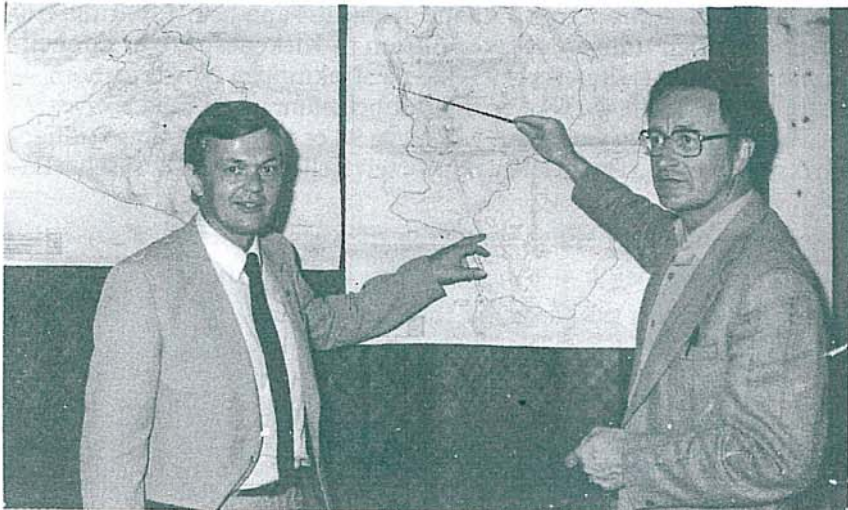
Samferdselsminister Johan J. Jacobsen lovte i Havøysund:

Oppstart neste år — vegutløsning i 1989

Vegutbyggingen Havøysund — Snøfjord vil bli forsert

- ★ Arbeidet starter opp i 1984 med masseuttak på Havøysund fastlandsside, og massen benyttes til brufundamentering
- ★ Arbeidet med brubygginga starter i 1985 og forventes ferdig i 1986
- ★ Vegutbygginga fra Snøfjord starter i 1986
- ★ Vegutløsning kan finne sted i 1989

Dette var i korthet den «pakken» vår nye samferdselsminister Johan J. Jacobsen hadde med seg til Havøysund og presenterte for folke-møte og konferanse 26. og 27. juli. Lovnaden om en reell forsering av vegprosjektet ble godt mottatt av Havøysund kommune, men det innebærer litt endringer i vegsjefens framdriftsplan.



Samferdselsminister Jacobsen og vegsjef Johnsen viser kartet med Havøysundvegen inntegnet.

(Foto: Bjarne Langseth)

— I krisetider har det alltid vist seg vanskelig å opprettholde samferdselssektorens del av samfunnskaka. Det er alltid her det først skjæres ned, og investeringene på vegsektoren må nå be-grenses.

Dette var samferdselsminister Johan J. Jacobsens dystre innledning i sitt foredrag på folkemøtet i Havøysund. Han viste til at det her var snakk om å for-sere planen som gikk ut på oppstart i 1985 og ferdigstilling 1990.

— Andre deler av landet har store pro-blemer med å få oppfylt vegplanen, sa Jacobsen.

Likevel gjorde altså samferdselsmini-steren det klart at her skulle det bli for-sering av planen med oppstart til neste år ved at det tas masse fra vegtraseen på fastlandet og fyller opp for funda-mentering for brua. Dette vil gi en ras-kere vegutløsning til tomter på fast-

landet. Selve bruarbeidet vil så starte opp i 1985, og samtidig som brua står ferdig i 1986 vil også veggen bli påbe-gynt fra Snøfjord. Dette, mente sam-ferdselsministeren, vil gi en reell forse- ring av veggen, som da vil stå ferdig i 1989. Det kan bli aktuelt med omdis-poneringer innen fylke, sa han, men dette vil få små konsekvenser.

Må ikke være tvil

Statsråden fikk mange spørsmål om man virkelig kunne stole på hans lov-nader.

— Gleden for hver delegasjon i Havøysund begynner nå å minke. Kan vi gå herfra med visshet om at lovnaden blir holdt, spurte Adolf Johansen.

— Det vi sier, mener vi. Det må ikke være tvil, avsluttet samferdselsminister Johan J. Jacobsen i Havøysund.



— Her skal brua bygges, og arbeidet med fundamenteringen skal starte opp allerede neste år, sier Johan J. Jacobsen til ordfører Arvid Mathisen. (Foto: Bjarne Langseth)

Etter møtet i Havøysund:

Klarer vi å oppfylle statsrådets lovnader?

Vegsjef Geir Johnsen, klarer vegvesenet å oppfylle de lovnader statsråd Johan J. Jacobsen nå har gitt Havøysunds befolkning?

— Det vet vi ikke enda. Alt avhenger av bevilgningstakten og hva detaljplanleggingen avslører. Prosjektet kan risikere å bli langt dyrere enn hva vi vet i dag og da må politikerne også være villig til å gi oss tilstrekkelig med penger. Men vi skal gjøre så godt vi kan så langt det er praktisk mulig.

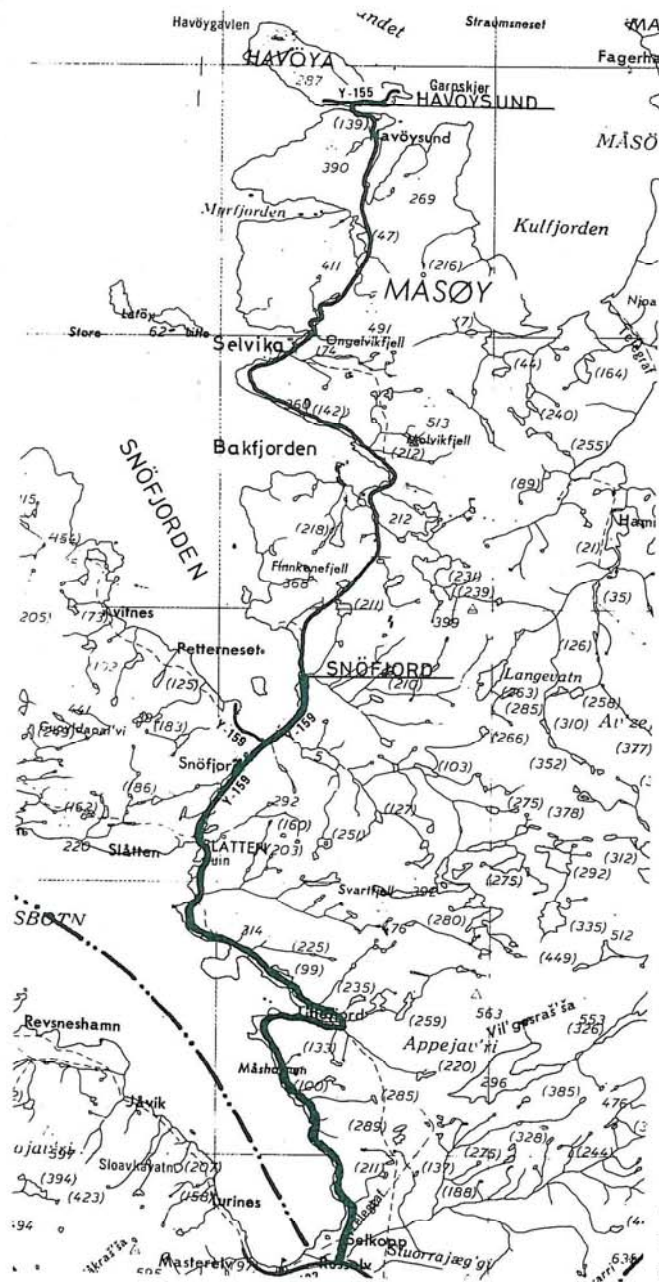
— Hva betyr samferdselsministerens ord for vegvesenet?

— Det betyr en meget kort frist til å slå om takten i våre planer. Hittil har vi arbeidet ut fra den vedtatte vegplan, men nå ser det ut som om vi går en ny tid i møte hvor politikerne gir oss tidsfrister og skyver ansvaret over på oss før man aner konsekvensene av lovnadene.

Vegsjefen forteller ellers at detaljplanleggingen nå er igang på «Havøysundenden» og en del av detaljplanen skal være ferdig allerede i høst.

— Vi unner befolkningen i Havøysund både veg og bru snarest mulig, og skal gjøre så godt vi kan for å oppfylle statsrådets noe dristige lovnader, sier vegsjef Geir Johnsen.

Statsråd Johan J. Jacobsen har kravet om vegforbindelse hengende over hodet, men visste han tilstrekkelig om mulighetene til å kunne oppfylle de lovnader han ga?



Dette kartet viser traseen for Havøysundvegen fra Snøfjord til Havøysund. Anleggsstart vil skje i forbindelse med bygging av bru fra Havøysund til fastlandet.



Overingeniør Godtfred Karlsen samler og registrerer gamle bilder:

— Ettetida må ikke glemme den innsatsen som er gjort

Selv det minste «lørvete» bilde kan ha stor historisk verdi

— Vi må ikke glemme de som virkelig gjorde en innsats og la grunnlaget for det vegvesen vi har i dag.

Det er denne overbevisning sammen med en brennende interesse for fotografering og en mannsalders erfaring i vegvesenet som er drivkraften bak overingeniør Godtfred Karlsens arbeid med innsamling av gamle bilder.

— Det gikk så mye historisk materiale tapt under brenninga høsten 1944, at selv det minste «lørvete» bilde som finnes igjen kan ha stor verdi.

Høsten 1944 med tyskernes «brente jords taktikk» var en katastrofe for alt av historisk verdi i Finnmark: Dokumenter, bilder, minner — det aller meste ble ødelagt. Vår historie sto ribbet tilbake.

— Men noe må ha overlevd, mener Godtfred Karlsen, og han dokumenterer det ved å vise til en skuff på kontoret med gamle bilder han har kopiert og arkivert.

— Det må finnes mer. Et gammelt album man tror er uten verdi, løse bilder i en skuff som blir regnet som «gammelt rask». Den historiske verdi for vegvesenet i Finnmark kan være stor. La meg få kopiere bildene slik at Finnmark vegvesens historie i bilder blir så fullstendig som overhode mulig. Originalbildene får eierne tilbake.

Hvorfor?

— Godtfred Karlsen, hvorfor anser du det så viktig å få samlet dette gamle bildematerialet?

— Jeg kan ikke glemme dem, disse gamle sliterne fra en nådeløs tid. Finnene som krøket seg rundt grepene på trillebåra og forble i denne stillinga selv lenge etter at arbeidsdagen var slutt. Slitet, frosten, kampen for å få arbeid, kampen for å overleve. Også oppsynsmennene og ingeniørene — de var pionerer. De pløyde i jomfruelig terreng, improviserte og overvant et vanskelig terreng og et ugjestmildt klima. Tilsammen la de grunnlaget for det moderne vegvesen vi har i dag. Vi har ikke lov å glemme den innsatsen de gjorde, og vi er forpliktet til å ta vare på de minner som enda finnes. Om 20 år er det ingen som kan minnes denne tida og mye historisk materiale er gått tapt.

— Er det bare bildene du er interessert i?

— Når jeg får et bilde vil jeg gjerne ha mest mulig opplysninger om hva bildet forteller. Navn på personer er viktig,

likedan sted og tid. Beskrivelse av arbeidsredskaper, anleggets størrelse, hvor lang tid det tok — i det hele tatt all historie det går an å få ut av et bilde, og det er ikke så lite. Bildene kan fortelle om alle de tunge tak som måttas og om klær, sko og redskaper som ble brukt. Kjenner du historien bak bildene, så fortell den.

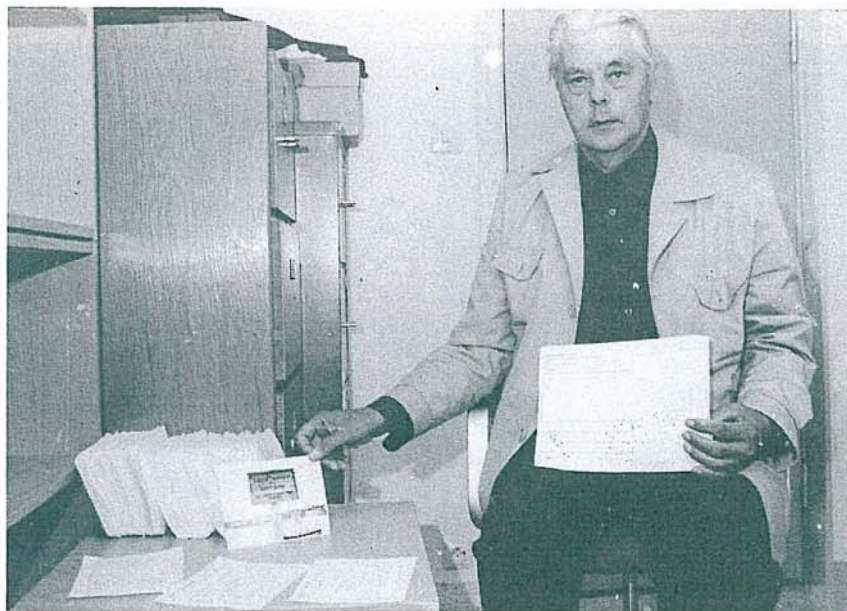
Og mye historie kjenner Godtfred Karlsen av egen erfaring. Hans første møte med vegvesenet var St. Hansaften 1937. Da møtte han sammen med flere andre ungdommer opp i Smørfjord for å bygge veg i regi av Statens ungdomsarbeide. Ett år var han der. Siden ble det flere anlegg, men ikke sammenhengende. Det var en ulvetid med krig om arbeid. Selv tok han gladelig hva han fikk og samlet penger til teknisk skole i Stavanger. Sommeren 1944, etter ett år på teknisk skole, fikk han kontorplass

på vegkontoret i Vadsø. Etter krigen fullførte han skolen i Stavanger og kom tilbake til vegkontoret.

— Jeg har vært her for å gjøre en innsats for fylket — ikke for noe annet, sier han.

Og innsats har han gjort, overingeniør Karlsen, for vegutbygging og vedlikehold, og for bevaring av vegvesenets historie. Karlsen har alltid vært en meget habil fotograf og det er ikke lite fotoutstyr han har slitt ut i vegvesenets tjeneste. Resultatet er blitt 3—4.000 fotografier av stor verdi for dem som kommer etter — og for dem som vil sette seg inn i den harde virkelighet fra ulvetidene før, under og etter krigen.

— Vi må ikke glemme, men jeg ønsker ikke den tida tilbake, sier vegvesenets foto-etterforsker.





Harping av grus med gruskasse. Riksveg 06 på Seidafjellet i 1936 (?) Fra venstre, nr. 4 Kristoffer Aune, formann, nr. 6 Sivert Jakobsen, nr. 7 Hilmar Johnsen. De øvrige personer på bildet er foreløpig ukjent, men vi håper at noen kjenner navnene og kan gi oss beskjed.

Når gruskassen ble tatt i bruk i Finnmark vites ikke, men Godtfred Karlsen mener å huske å ha sett den i bruk ved grusing av riksveg 98 i 1929. Denne formen for grussortering var vel noe av det tyngste arbeidet i vegvesenet på denne tida.



Riksveg 06 i Repparfjorddalen i 1937. Transport av stikkrennestein m/hest og steinvogn. Steinvogna var spesielt konstruert for transport i terrenget. Fra venstre: Agur Nesbakken, Håkon Sivertsen m/hest, Oskar Olsen, Erling Eriksen, formann, ukjent, Fridtjof Amundsen, Julius Johansen.



Gruskjøring på riksveg 06 i 1935 ved Sirdaguoppe i Nesseby kommune. Jakob Jakobsen er tippmann og sveiver alene bilkassen opp. Sjøfører: Karl Lindseth. Bileier: Ole Mauritsen.

Dette bildet er tatt med for å vise hvor vanskelig det er å samle bilder fra før 1945. Under «brenninga» høsten 1944 måtte Jakobsen forlate sitt hjem og fikk ikke tatt med seg noe. Han hadde noen bilder liggende i en kommodeskuff og da tyskerne fant ut at kommodeskuffer kunne brukes til krybber for hestene, tømte de innholdet ut over marka. Sommeren 1945 ble bildet funnet og levert Jakob Jakobsen.



Riksveg 06, Sennalandet 1943. Snøtunnel eller snøoverbygg som var oppført av tyskerne under krigen. Begynnelsen på tunnelen var ved skoggrensen i Stokkedalen og den gikk fram til Levduhaugen. Lengden blir vel etter dette ca. 8—9 kilometer. Dersom det er noen som har opplysninger om «snøtunnelen», så vil det være fint.

Bevilgning til bevaring av gamle veger og bruer m.v.:

40.000 kroner til lastebil og brakke

Vegbrakka fra vinteren 1944-45 blir nå restaurert

Vegsjefen i Finnmark har fått tildelt tilsammen 40.000,- kroner til bevaring av gamle veger og bruer m.v. Pengene skal gå til restaureringsarbeide på en Volvo LV, 110 lastebil, 1940 mod., til restaurering av en kontorbrakke fra 1944-45 samt utstyr som steinbjørn og silokasse for hestekjerre/traktor. I tillegg kommer midler til avfotografering. Vegsjefen hadde søkt om tilsammen 70.000 kroner.

Til restaureringsarbeide på en Volvo LV, 110, lastebil, ca. 1940-41 modell er det tildelt 15.000 kroner. Denne lastebilen skrev Refleksen om i nr. 1 -83, og påpekte da at denne bilen levde en

uverdigg pensjonisttilværelse ved vegsentralen i Skipagurra. Nå er alle muligheter tilstede for at «Herr Volvo» kan få en glansfull pensjonisttilværelse.



Dette er den gamle Volvo LV, 110, lastebil 1940-41 modell, som nå kan restaureres for 15.000 kroner. Dermed vil vi ha et levende minne om kjøretøy og arbeidsforhold fra en forgangen tid.

Gammel kontorbrakke

En kontorbrakke bygd etter gammelprinsippet, som ble benyttet som vegkontor vinteren 1944-45 vil nå bli restaurert. Brakka står på Vegsletta i Vadsø. Kjell Hegdalsstrand, som driver musealt arbeid for vegvesenet, sier i en betraktning om denne brakka at den sannsynligvis er det mest spartanske vegkontor vi noengang har hatt. Det er et minne fra krigstida og viser hvordan administrasjonen hadde det i den vanskelige tida etter tyskernes tilbaketrekning høsten 1944. I Meddelelser fra vegdirektøren en gang i 1950-årene var det en bildereportasje som viste interiøret.

Til restaurering av denne brakka, samt utstyr som steinbjørn og silokasse for

hestekjerre/traktor er vegsjefen tildelt kr. 20.000,-. Konsulent Arnold Kjæring, som blant annet steller med musealt arbeid ved vegkontoret, har en tanke om at denne brakka kan restaureres og plasseres i området ved det nye vegkontoret.

I tillegg til disse midlene har vegsjefen fått kr. 5.000,- til avfotografering. Disse pengene vil komme godt med i det arbeidet overingeniør Godtfred Karlsen driver med innsamling og registrering av gamle bilder.

Tilsammen har vegsjefen i Finnmark altså fått kr. 40.000,- for 1983. Det er en forutsetning ved tildelingen at midlene benyttes i henhold til de innsendte planer, og bevilgningene er ikke overførbar.



Denne brakka ble brukt som vegkontor vinteren 1944-45. Kanskje det mest spartanske lokale noe vegkontor har hatt. Nå skal minnet tas vare på ved at brakka restaureres og kanskje plasseres som en tankevekkende kontrast ved nybyggets side.

AKSJON publikum

HANDLINGSPLAN FOR EN PUBLIKUMSRETTEDE OFFENTLIG VIRKSOMHET

«Aksjon Publikum» skal understreke at:

Vi er publikums tjenere!

Vårt daglige virke må innrettes mer mot publikums behov. Offentlig virksomhet er til for å tjene den enkelte borger og for å ivareta fellesskapets interesser. Dette innebærer at det offentlige både yter tjenester, gir påbud og setter forbud på ulike områder i samfunnet. Uansett type virksomhet, er det et hovedmål at alle tiltak skal utføres effektivt og på en slik måte at de virker etter hensikten. Alle som arbeider i det offentlige tjeneste vet at det ofte reises kritikk mot det arbeidet som gjøres. Folk føler ofte avstand til det offentlige apparat, synes det er vanskelig å finne fram i det byråkratiske system og regelverk og gir uttrykk for at det ofte tar lang tid å få saker behandlet.

Gjennom «Aksjon Publikum» ønsker regjeringen å gjøre en aktiv innsats for å bedre forholdet mellom forvaltningen og publikum. Både vi som arbeider i offentlig virksomhet og publikum har felles interesse i at offentlige ytelser når fram til dem de er beregnet på. Det er også et felles mål at publikum er tilfreds med den behandlingen de får i offentlige organer, hva enten det dreier seg om tjenester, økonomiske ytelser eller kontrolltiltak.

Denne handlingsplanen, som er laget av Forbruker- og administrasjonsdepartementet, tar opp de områder og oppgaver som det er viktig å arbeide med for å nå målet, den gir råd om hvordan arbeidet kan legges opp i den enkelte institusjon og det enkelte kontor og den forteller om de tiltak som vil bli satt i gang fra sentralt hold.

«Aksjon Publikum» i vegvesenet:

Vår publikumsrettede målsetning gjennomføres

Videreføring av igangsatte tiltak og oppstart av nye

Statens Vegvesen er en tjenesteytende etat. Vi er til for publikum. Dette blir gjort helt klart i en melding til vegsjefene fra Vegdirektoratet. Gjennom «Aksjon Publikum» mener også Vegdirektoratet at vegvesenet gis en beleilig anledning til å gjennomføre sin publikumsrettede målsetning på en praktisk måte. Det vil være aktuelt både å videreføre de tiltak som allerede er satt i gang, men også å starte opp enkelte nye. Vegsjefene i hvert fylke skal utarbeide egne handlingsplaner og sende disse til Vegdirektoratet innen 23. september i år.

Publikumsrettede tiltak er ikke nytt for Statens Vegvesen. Vi har stadig tiltak i gang rettet mot publikum. Vegdirektoratet er imidlertid ikke i tvil om at det er viktig å følge opp denne linjen. I «Aksjon Publikum» er det derfor naturlig at vegvesenet arbeider videre med de tiltak som allerede er i gang. I tillegg mener Vegdirektoratet at det også bør arbeides med nye; aktuelle publikumstiltak.

I informasjonsutvalgets innstilling 1981 fremhevet man i sin tid betydningen av informasjon til publikum. I forslaget til revisjon av «Grunnlag og Hovedmål for Statens Vegvesen» har man nå forsterket betydningen av at etaten ivaretar sine forpliktelser overfor publikum.

Handlingsplanen bør først og fremst bli en hjelp for vegsjefen i den daglige virksomhet til å følge opp fylkets publikumsrettede virksomhet.

Oppgaver

Vegvesenets publikumsrettede oppgaver kan i grove trekk inndeles i følgende områder:

Publikumsbehandling

Informasjon til publikum

Saksbehandling overfor publikum

Målene for «Aksjon Publikum» i vegvesenet er forbedringer satt opp i forhold til disse områdene.

Eksempler på tiltak

Som en del eksempler på tiltak overfor publikum, har Vegdirektoratet listet opp blant annet: Tiltak som medfører mindre venting i telefonen, ved skranke og på avgjørelser, tiltak som går ut på å utvikle positiv holdning til å yte god service, tiltak som bidrar til mer forståelig språkbruk i brev, blanketter og andre henvendelser til publikum og flere andre viktige ting som kan bedre vårt forhold til de vi er satt til å tjene.

Vegdirektør Eskild Jensen:

— Reduserte bevilgninger fører til at vi skyver problemene foran oss

Vegbevilgningene har på få år latt seg redusere sterkere enn andre statsutgifter uten at det har skapt store akutte problemer. Men på noe lengre sikt skyver man viktige problemer foran seg. Veginvesteringer bidrar sterkt til å løse mange distriktsproblemer, problemer knyttet til trafikksikkerheten og miljøet langs vegene, og tilfredsstiller dessuten næringslivets behov for lavere transportkostnader. Men det reduserte nivå som veginvesteringene nå har fått, vil disse viktige interessene etter hvert komme merkbart dårligere ut — også i forhold til andre statsoppgaver, fremholder vegdirektør Eskild Jensen i årsberetningen for Statens Vegvesen for 1982.

Også i 1982 ble bevilgningene til Statens Vegvesen redusert sterkere enn



Vegdirektør Eskild Jensen

statens øvrige utgifter til varer og tjenester. Bevilgningene til vedlikehold, biltilsynet og administrasjon ble i faste priser holdt nesten uforandret fra 1981. Hele nedgangen her var rundt 3 prosent i faste priser. Dette innebærer at nedgangen i anleggsvirksomheten på riksvegene fra toppåret 1978 til 1982 har vært hele 21 prosent.

Nedgang i den samlede anleggs- og vedlikeholdsvirksomhet på riks- og fylkesveger var i 1982 vel 1 prosent målt i faste priser. Antall utførte årsverk gikk ned med snaut 7 prosent.

Det var nedgang både for egne arbeidere, entrepriser og innleide maskinførere. Nedgangen i egne arbeidsstyrker skjedde ved naturlig avgang. Ingen av våre fast ansatte ble sagt opp i 1982, og departementet har uttalt at dette heller ikke vil skje i 1983, sier vegdirektøren videre.

Ellers peker vegdirektør Eskild Jensen på at antallet førstegangsregistrerte biler økte i 1982, for personbiler var økningen hele 11 prosent. Ved utgangen av året var biltettheten 3,06 mennesker pr. personbil. I første halvår 1983 vil vi trolig komme under 3,0.

Biltettheten i Nord-Norge og på Vestlandet har ligget langt lavere enn landsgjennomsnittet. Dette er i ferd med å jevnes ut.

Vegtrafikken i Norge gikk opp med hele 5 prosent i 1982 etter 2 år med nesten stillstand. Dette var uventet i et år med økonomisk tilbakegang. En del av forklaringen synes å ligge i at drivstoffprosene for bil i 1982 var stabile mens takstene i den rutegående trafikk økte sterkt.

Trafikkøkningen har trolig påvirket ulykkestallene oppover. Mens utviklin-

gen i trafikksikkerheten i mange år har vist stadig framgang, gir tallene for 1982 et mer variert bilde. Det var meget liten nedgang i antall ulykker med personskaide. Antall skadde personer gikk ned med 520 eller 5 prosent. Antall omkomne gikk imidlertid opp med 64 fra 338 til 402, og de samlede resultater tyder på at det finner sted en viss utflating i den gunstige ulykkesutviklingen i Norge. Vi ligger imidlertid fortsatt i teten blant industrilandene når det gjelder trafikksikkerhet, understreker vegdirektøren.

Radarmålinger av fartsnivået på vegene som vegvesenet foretar tyder ikke på at fartsnivået på vegnettet har øket det siste året. Dette er basert på en registrering av 10 millioner passeringer av radarapparatene på en representativ del av vegnettet.

1982 rekordår for vegdekkeforbedring

Det ble i fjor foretatt fornyelse av faste dekker på 3.785 km offentlig veg her i landet. Dette er det høyeste tall for fornyelse noen gang, fremgår det av vegvesenets årsberetning for 1982. Sammenlignet med 1981 var økningen på 23 prosent totalt. Andelen faste dekker på riksveger har økt fra 66 til 91 prosent de siste årene. 12 av landets 18 fylker har 95 prosent eller mer med faste dekker. Lavest andel faste dekker hadde fylkene Nordland, Troms og Finnmark med andeler på 76 — 80 prosent. Som et resultat av Nord-Norge-programmet fikk de tre nordligste fylker følgende økning i veglengder med fast dekke i 1982: Nordland 144 km, Troms 57 km og Finnmark 115 km.

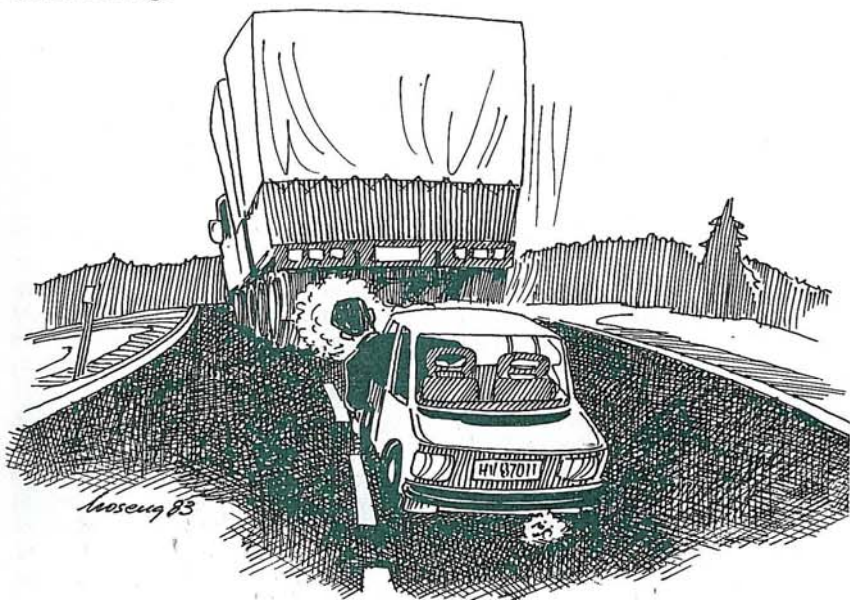
Nedgang i bruk av bilbelte

Etter at bilbeltebruken har vært forholdsvis stabil her i landet de siste årene, viste tellingen i november 1982 en nedgang. Bruken ble redusert fra 75 prosent i november 1981 til 66,5 prosent i november 1982 i tettsteder. Utenfor tettsteder har det vært en svak nedgang fra 88 prosent i 1981 til 84,9 prosent i 1982. Disse tall fremgår av vegvesenets årsberetning for 1982.

Vegdirektoratets gebyrsentral behandlet 6.092 gebyrer for unnlatt bruk av bilbelte/styrthjelm i 1982, mot 5.009 gebyrer i 1981 — altså en økning på 1.083 gebyrer. 71 prosent av gebyrilegelsene gjaldt unnlatt bruk av bilbelte, og 29 prosent av gebyrene unnlatt bruk av styrthjelm.

Slipp bilen bak forbi — hindring kan føre til stygge ulykker

Det er absolutt forkastelig og i høyeste grad farlig å opptre som privatpoliti i trafikken. Dette kan belyses ved et eksempel. Det gjaldt en forbikjøring. Bilisten bak ville kjøre forbi bilen foran. Han ga signal om dette, men bilisten foran gjorde ingen tegn til å ville vike, men la seg lengre mot venstre for å hindre en forbikjøring. Etter en stund ga bilisten bakenfor nok en gang tegn til å ville kjøre forbi ved stadig bruk av hornet. Endelig fant bilisten foran at han ville gi seg og svingte inn til høyre og lot den synlig irriterte føreren slippe forbi. For å få utløsning for sin irritasjon, svingte den forbikjørende inn like foran bilen han nettopp hadde passert — med kollisjon som resultat. Naturligvis hadde han ikke regnet med noen kollisjon, men i den opphissede sinnstilstand han var klarte han ikke beregne situasjonen riktig.



Vi bør være på vakt mot slike uheldige følelsesutbrudd. Det gjør vi enklest ved ikke å bry oss om hvordan andre kjører. I bilen bak kan det være en skadet, en lege i praksis eller lignende. Og skulle det være ren frekkhet, får det stå for den andres regning.

Men bør vi ikke gripe inn og hindre en forbikjøring hvis vi mener at det kan forhindre en ulykke? Svaret er nei. Vi nærmer oss for eksempel en kurve og ser en bil komme mot oss samtidig som det dukker opp en vil bak som vil kjøre forbi. I slike tilfeller er det fristende å hindre forbikjøring. Men bilisten bak

oss kan gripes av sinne og forsøke å tvinge seg fram for å komme forbi. Oppmerksomheten konsentreres mer om bilen som vil hindre forbikjøringen enn om bilen som kommer i motsatt retning.

Det eneste riktige i en slik situasjon er å følge reglene om forbikjøring — holde godt til høyre og sette ned hastigheten kraftig. Det viktigste er at den forbikjørende ikke bringes i affekt, men forblir i en rolig sinnstilstand. Et vennlig nikk eller smil gir bedre virkning i trafikken enn knyttede never og uforskammede kommentarer.



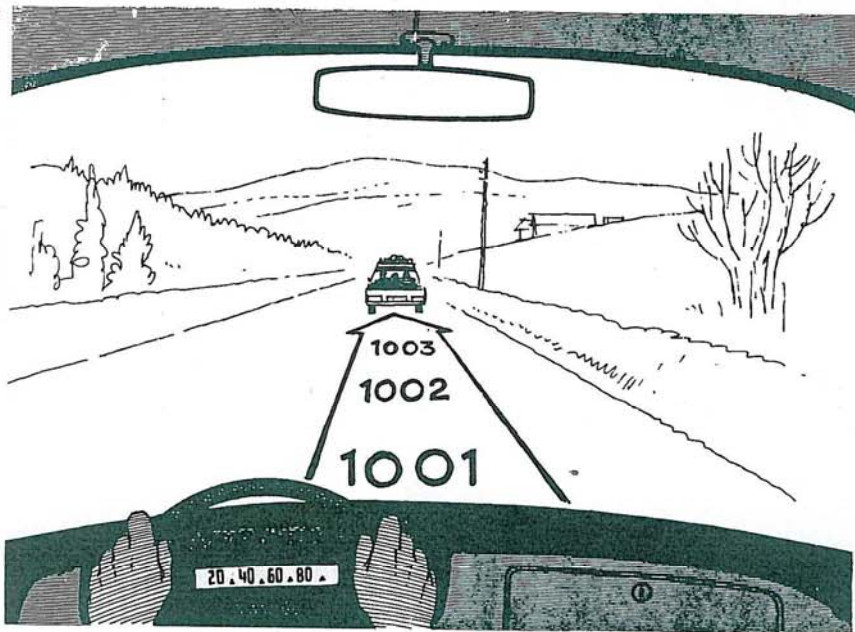
Unngå kollisjon:

Hold avstand!

Nå når vegene begynner å bli glatte er det spesielt viktig å holde riktig avstand til bilen foran. Men hvor stor avstand skal vi holde for at faren for kollisjon skal bli minst mulig?

Utgangspunktet for riktig avstand er farten, og hvor lang tid det tar før bilførereren reagerer når den forankjørende bremses. Det er ikke fastsatt noen bestemt meteravstand i loven, men reaksjonstiden fra en fare oppdages til bremsepedalen trås inn, ligger mellom 0,6 og 1,8 sekunder. For en gjennomsnittsbilist kan man regne med at det tar ca. 1,5 sekunder fra faren oppdages til bremsene aktiviseres. I 50 km/t tilsvarende det ca. 21 meters kjøring, i 80 km/t ca. 33 meter. Men dette er minimumsavstander.

En viktig huskeregel er tre-sekunders-regelen. Når bilen foran passerer et merke (stolpe e.l.), begynner du langsomt å telle: Ett tusen og en, ett tusen og to, ett tusen og tre. Hvis du da selv passerer stolpen før du er ferdig med tellingen, er avstanden mindre enn den burde være. Bråstopper bilen foran er det viktig å huske på at din egen bremselengde i 80 km/t er på ca. 70 meter på tørt føre. Når det er vått og glatt føre bør avstanden være nærmere fire ganger lengre enn på tørt føre. Det er ikke vanskelig å tenke seg hvilke farlige situasjoner som kan oppstå ved bråbremsing når føret er vått og glatt og du ikke holder god nok avstand til bilen foran.



Ny håndbok om bedre og billigere veger

Vegdirektoratet har gitt ut en ny håndbok: «Vegutforming i byer og tettsteder». Boka inngår i normalserien, og erstatter «Gatenormaler» fra 1978. Boka er sendt vegkontorene og et stort antall abonnenter i stat, fylker, kommuner og privat sektor. Planavdelingen i Vegdirektoratet er faglig ansvarlig for boka, som kan bestilles fra Håndboksekretariatet, Vegdirektoratet.

«Byer og tettsteder» gir regler og råd om utforming av offentlige veger og gater. Boka inneholder følgende kapitler: Dimensjoneringsgrunnlag, vegsystemet, gang- og sykkelveger, veger for motorisert trafikk, kollektivtrafikk, vegkryss, parkeringsanlegg, gatearkitektur og vegetasjon, støyskjerming, vegutstyr, kabler og ledninger.

Det er foretatt tildels vesentlige revisjoner i forhold til 1978-utgaven. Det er lagt stor vekt på å tilpasse reglene til den aktuelle økonomiske situasjon, og til at en stor del av dagens planlegging og bygging skjer langs eksisterende veger og gater (utbedringer). Normalene gir stor frihet til å velge standard tilpasset forholdene på stedet. Det er lagt

vekt på at veg- og transportsystemet ikke kan ses isolert, men er en del av by- og tettstedsstrukturen.

Anbefalt standard er gjennomgående redusert noe, på grunn av trange investeringsrammer, og på grunn av de konflikter som man stadig opplever mellom veg- og gateanlegg og annen arealbruk. Avviklingsstandarden er likevel ikke redusert vesentlig. Miljøstoffet er noe styrket, gjelder særlig trafikkikkerhet og estetiske forhold.

I Vegdirektoratet mener man at «Byer og tettsteder» er et viktig samferdselspolitisk styringsverktøy og uunnværlig for veg- og trafikkplanleggere, og inneholder også mye nyttig stoff for andre som er engasjert i vegutbygging.

Vegvesenet sender ut refleksbrikker

Vegdirektoratet kommer i høst til å sende ut refleksbrikker til landets vegkontorer. Fylkenes vegmyndigheter vil fordele disse blant barn og voksne.

Bruker en personbil nærlys, blir en fotgjenger, uten refleks, på veg gjennom mørket synlig bare på 20–30 meters avstand. Dette gjelder under de beste siktforhold. Kjøreren i 40 km/t, er reaksjonslengden og stopplengden ca. 25 meter. En god regel er å bruke refleks når bilene bruker lys.

Sprekker og spor i frontruter nedsetter sikten katastrofalt

Bytt ut frontruten dersom det er slitte felter etter vinduspusserne! Denne oppfordringen til bileierne kommer fra avdelingsingeniør Finn Larstuen i Vegdirektoratet.

— Frontruter må være uten sprekker og spor. Dette kan nedsette sikten katastrofalt, særlig på regnvåte høstkvelder.

Larstuen understreker i samme forbindelse at det er viktig å være nøye med rengjøring ikke bare på utsiden, men også på innsiden.

— Det har lett for å legge seg et fettlag som bygger seg opp så gradvis at det kan være vanskelig å oppdage før det er for sent, legger han til.

Larstuen advarer også mot å bruke soldempende midler på frontruter. — Spray, tape og liknende nedsetter sikten, slik at bilføreren kan komme opp i farlige situasjoner, understreker han. — Slike produkter er dessuten ulovlig å bruke.

Bilene gjør vegarbeiderne engstelige

Mange vegarbeidere er engstelige når de jobber på vegene. Flere sier at det er en psykisk påkjenning, på grunn av den store biltrafikken forbi arbeidsstedene, og den farten enkelte bilister har, når de passerer.

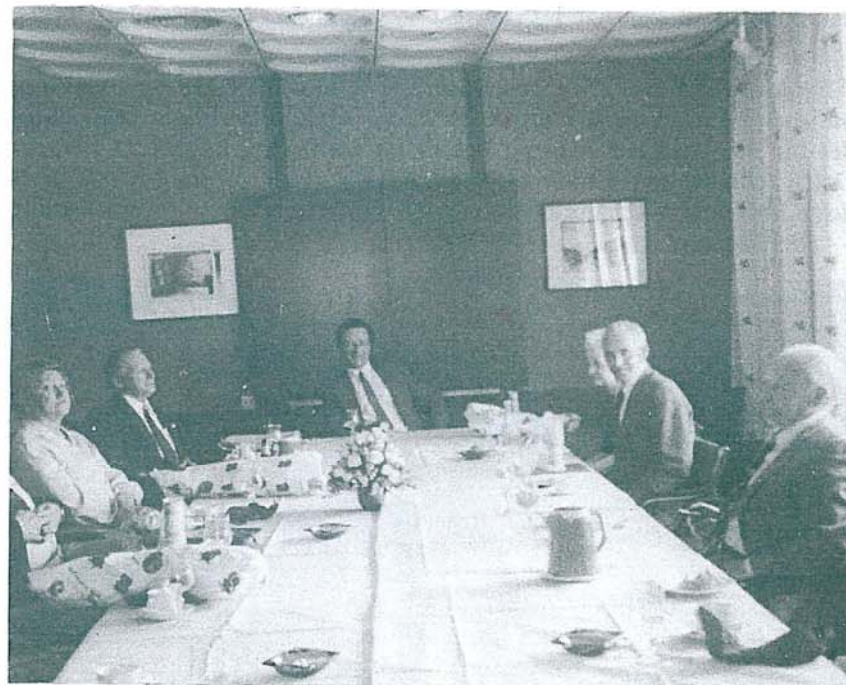
— Det er derfor et sterkt ønske at bilistene tar hensyn til skiltene og avpasser farten etter forholdene. Det vil gjøre vegarbeiderne en stor tjeneste, sier overingeniør Sigurd Olsen i Vegdirektoratet.

For å bedre forholdene har Vegdirektoratet innledet et samarbeid med utrykningspolitiet, slik at det blir holdt flere fartskontroller i forbindelse med

vegarbeid. Vegdirektoratet vil samtidig drive informasjon og opplæring innad i etaten for å gjøre skiltingen bedre. Spesielt vil det bli understreket at det er viktig at skilt som det ikke er behov for, blir tildekket eller fjernet.

— Imidlertid må dessverre bilistene finne seg i forsinkelser og ulemper på grunn av vegarbeid på dagtid. Særlig vil dette gjelde asfaltarbeid, der temperaturforholdene spiller en stor rolle. For å ta størst mulig hensyn til bilistene er det stort sett opphold i vegarbeidene under fellesferien, da trafikken på vegenettet til tider kan være stor, sier Sigurd Olsen.

Pensjonisttreff i Alta



Mye heder og ære, samt diplomer, sølvfat og vaser kom mange pensjonister til del under et pensjonisttreff i Alta 17. juni. Vegsjef Geir Johnsen var tilstede og markerte begivenheten med takk for innsatsen. Følgende pensjonister fikk ved denne anledning sin formelle takk: Antall år i vegvesenet er anført.

Erling H. Johansen, 20 år, Ragnar Pettersen, 35 år, Roy Isaksen, 20 år, Ruben Pedersen, 42 år, Sigurd Sivertsen, 24 år, Anna K. Fjellheim, 10 år, Rolf A. Paulsen, 14 år, Fridtjof Thomassen, 33 år, Johannes M. Johannesen, 20 år.

Alt gikk som planlagt i Tverrelvdalen da

vegen ble bygd opp på isopor etter raset

1600 kubikk isopor i fyllinga

Alt gikk som planlagt da 70 meter av Tverrelvdalsvegen ble bygd opp på isopor i sommer. På grunn av de spesielle forholdene ved rasstedet ble det besluttet å legge fire meter lettfylling i form av isopor. Dette arbeidet tok 6 uker og vegstrekningen ble ferdig 14. juli. Fyllinga krevde 5.000 kubikk masse, og av dette er 1600 kubikk isopor — eller skumplast.



Dette bildet er tatt like etter at arbeidet med leggingen av isopor er kommet igang. Isoporblokkene stables opp i en høyde av 4 meter, og vegen bygges så opp på disse igjen med nye 4 meter med betongdekke og grusmasser.

Totalt har arbeidet med utbedringen av rasstedet i Tverrelvdalen tatt 9 uker, opplyser avd.ing. Torbjørn Johansen i Alta til Refleksen. Dette innbefatter da 3 ukers arbeid med en steinfylling ved Tverrelva. Selve fyllinga på rasstedet har tatt 6 uker, og det var etter planen.

Hullet i vegen hadde en total lengde på 70 meter og grunnplanlengden var 30 meter. Dette krevde en fylling på 5000 kubikk masse totalt, og av dette utgjør isoporen 1600 kubikk. Hele fyllinga fikk en høyde på 8 meter og halvparten var isopor.

Som å legge heller

Isoporen er store blokker som blir lagt

på en plan flate. Leggingen av disse blokkene blir gjort etter en litt spesiell metode — nærmest som å legge heller. For hvert lag, fuger man grundig rundt kantene, samtidig som man hamrer denne fine fugemassen til.

Etter at isoporen ble lagt i fire meters høyde, ble det lagt en trykkplate av betong rett på fyllinga og deretter masse på toppen.

Torsdag den 14. juli var vegen klar til bruk, og oljegrus vil bli lagt på strekningen i løpet av høsten.

Skumplast i vegfyllinger

Siden tidlig på 60-tallet har ekspandert polystyren vært brukt som isolasjonsmateriale i 5—10 cm tykkelse med godt resultat.

I 1972 forsøkte man for første gang å utnytte ekspandert polystyrens svært lave densitet (20 km/m^3) ved å bruke materialet som lett fyllmasse for å unngå store setninger på en vegstrekning. Forsøket var svært vellykket og siden den gang har ekspandert polystyren vært brukt i mer enn 25 fyllinger på steder med store setnings- og stabilitetsproblemer. Størrelsen på fyllingene av ekspandert polystyren har til nå variert opptil 4.000 m^3 og med en høyde på inntil 5 meter.

Utgraving av prøver og andre målinger har vist at:

- ekspandert polystyren tåler trafikklastene
- aldring av materialet er svært liten

Ekspandert polystyren er ikke et billig materiale, men har ofte vist seg å være billigere enn alternative løsninger som brukonstruksjoner, fylling på peler etc. Dessuten kan det konkurrere med andre lette fyllmasser.

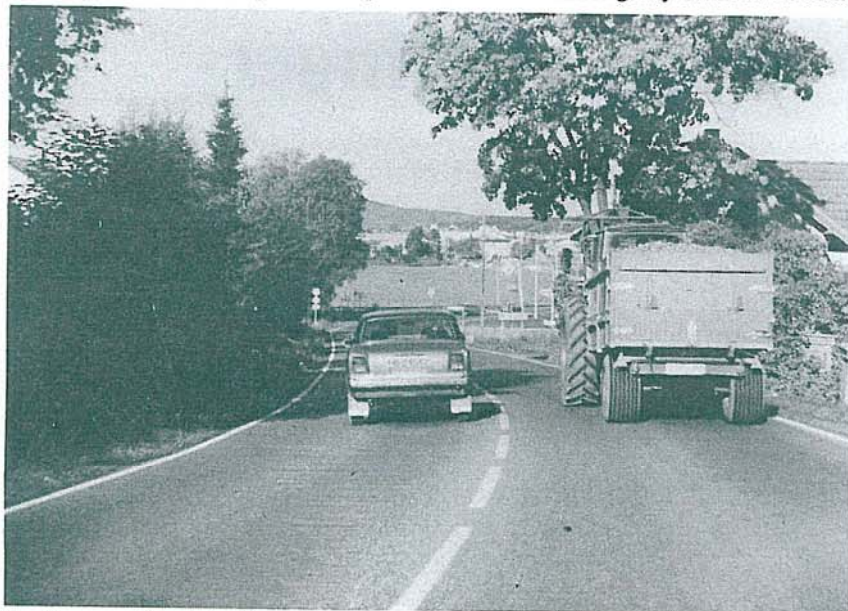
Traktorkjøring fører lett til farlige situasjoner

Mangelfull opplæring gir negative utslag, sier Trygg Trafikk

Vi har i Norge i dag ingen opplæring på traktor. Slik regelverket er kan en 16-åring kjøre traktor, og som ledd i opplæringen er det mulig for en femtenåring å lære traktorkjøring. Dette vel å merke dersom traktoren bare kan gå inntil 30 km/t. Går traktoren over 30, men under 50 km/t, må føreren være 18 år. At mangel på opplæring kommer til syne på statistikken er det ingen tvil om, sier direktør Leif Agnar Ellevset i Trygg Trafikk.

I 1980 ble 12 personer drept i traktorulykker, mens 70 ble skadet. I 1981 hadde bildet endret seg noe. Det var flere skadede, men færre drept. Antall per-

soner drept eller skadet på traktor, og antall traktorer innblandet i trafikku-lykker, varierer lite fra år til år. En uforholdsmessig høy andel av de skad-



Traktoren er kanskje vårt viktigste nyttekjøretøy. Traktoren krever imidlertid aktsomhet både fra fører og medtrafikanter når den kjøres på offentlig vei.

de og drepte er barn. 11 av 82 drepte og skadde traktorførere i 1980 var barn i alderen 7—14 år. Av 9 skadde traktorførere i denne aldersgruppen var 6 jenter.

Traktoren er et kjøretøy som krever aktsomhet når den brukes på offentlig vei. Det registreres ofte at blinklyset er i uorden både på traktor og eventuell henger. Dette fører ofte til trafikksituasjoner på landeveien.

Bakenforliggende kjøretøy kan vanskelig gjette seg til traktorførerens intensjoner når ikke blinklyset virker. Hva en vanlig bilist ikke har forutsetninger for å vite, er at blinklyset på enkelte traktorer ikke slår seg av selv. Blinklyset kan derfor bli stående på lenge etter at svingen er utført. Dette kan føre til farlige situasjoner og ulykker. Det er selvsagt brukers plikt å påse at lysutstyr, speil, akseltrykk, henger osv. på traktoren er i orden.

Ofte er den redskap traktoren frakter med seg, trafikkfarlig. Derfor skal traktor føre gul blinkende lampe som varsler andre trafikanter om transporten. Det gjelder egne regler for føring av høysvans. Svansen skal merkes med trekant eller søyler (sylinder). Tinnene kan likevel være farlige for andre trafikanter.

Fagfolk peker på at det er trafikkmessig farlig å ha passasjer i førerhuset på traktoren. Det er også om å gjøre å vise den største aktsomhet ved kryssing av planoverganger.

Den begrensede hastighet er også et problem i forhold til andre trafikanter på veien, selv om en traktor i dag kan gå mye fortere enn tidligere. Bilister som ligger bak en traktor, blir utålmodig og vil forbi. Statistikken viser at dette fører til trafikkfarlige situasjoner.

Velter er årsak til mange sykkelulykker

Undersøkelser viser at de fleste sykkelulykker skjer uten at andre trafikanter er innblandet, for eksempel ved at sykkelene velter, opplyser overingeniør Henrik Hvoslef i Vegdirektoratet.

Det er spesielt hyppig at barn velter og skader seg. Sykehusregistreringer forteller at det er anslagsvis 5—10 ganger så mange barn som skades på denne måten som ved kollisjon med motor-kjøretøyer.

Syklister er ofte skyldig part når det skjer en trafikkulykke. En undersøkelse av sykkelulykker i Haugesund, der voksne bilister ble skadet, viser at i nesten 2 av 3 ulykker var sykklister den skyldige part. Dette bekreftes også av andre undersøkelser.

— Dette forteller at mange sykklister ikke overholder trafikkregler, sier Hvoslef; — Det hviler også et stort ansvar på foreldrene; de må være sikre på at barnet behersket sykkel før de slippes ut i trafikken og at de kjenner trafikkreglene.

Høsten er toptid for sykkelulykker.

Syklistene har hatt stadig økning av ulykkestallene de senere år, i motsetning til de fleste andre trafikanter som enten har hatt tilbakegang eller stagnasjon i antall drepte og skadede i trafikken. Økningen i antall drepte og skadede sykklister er i hovedsak knyttet til voksne sykklister, primært fra 18—24 år.

Bombe i lasten

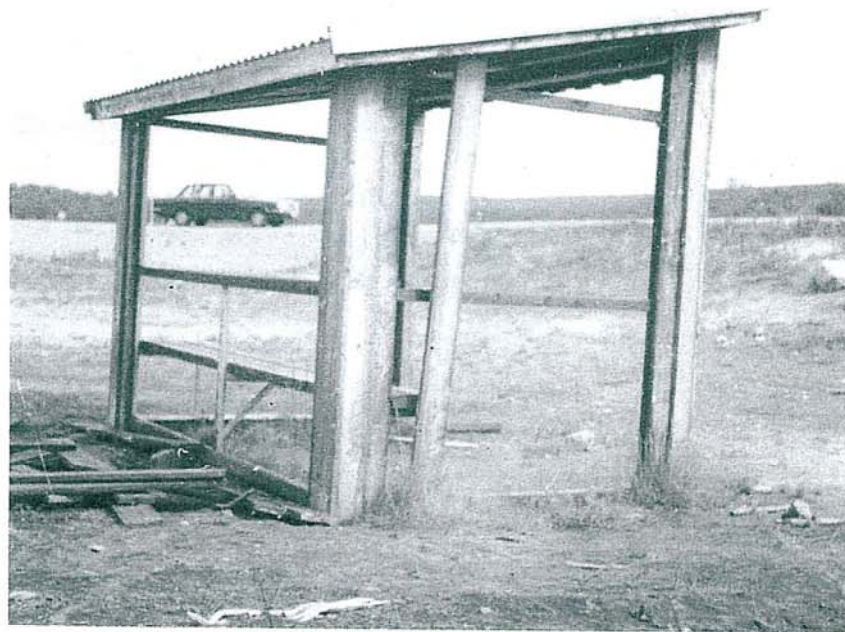


Det var bokstavelig talt en bombe i lasten maskinkjører Terje Harila fikk under anleggsarbeidet ved Brannvann i Sør-Varanger i midten av juni. Harila fikk en bombe opp i skuffa i gravemaskinen, og Forsvarets sprengstoffeksperter måtte tilkalles for å ta seg av krigsetterlatenskapene. En bombe til ble funnet, men ingen av dem var armert og derfor heller ikke så farlig som man kunne frykte.

Forsvaret tok hånd om bombene med profesjonell rutine og opplyste at dette var rutinearbeid uten større risiko. Massemedia valgte å kjøre saken stort opp, og «bombsaken» fikk stor omtale landet rundt.

(Foto: Arnfinn Rognmo)

Hærverk på leskur



For en del år siden var det et ønske fra oppsitterne langs vegene og lokalpolitikerne om å få oppsatt leskur til folk som måtte stå langs vegene for å vente på bussen. FFR var institusjonen som fikk oppgaven med å ordne dette, og leskurene kom på i overkant av kr. 5.000,- pr. stk. Statens Vegvesen ble anmodet om å anvisse høvelige plasser for oppsettingen av skurene.

Dette bildet viser hvordan publikum tar vare på leskurene, og tendensen til lignende hærverk ser en over alt, om ikke så «forseggjort» som her.

Om vegvesenet skulle bli pålagt å vedlikeholde leskurene, vil jeg tro at vegvesenet vil velge disse av betong og jern.

Johs. Mathisen