



Resirkulering av skilt

Når vi kjører langs vegene er det ikke til å unngå å legge merke til at et og annet skilt har fått seg en kilevink slik at de er både skjeve og skakke. Hvor blir det av disse skiltene som før eller seinere må skiftes ut?



Skiltparken er etter hvert blitt ganske stor, og omfatter et sted mellom 12.000 og 15.000 skilt. Levetiden på skilt er i

gjennomsnitt 10 - 12 år, og det skiftes derfor årlig skiftes ut rundt 1000 skilt i fylket. Dette representerer en anseelig mengde metall som absolutt har sin verdi. Det ville derfor vært for galt å kjøre dette på søppeldynga, og det foreligger derfor en avtale om at metallet skal hentes for resirkulering. Utrangerete skilt samles derfor inn og lagres på vegstasjonene, der de blir hentet hvert 2. - 3. år.

I påvente av henting er det midlertidig noen som sørger for alternativt bruk av skiltene. For eksempel som brannisolasjon i badstua. (Foto: Jan G. Johansen)

Nyttig trafikk tips

Mens vi venter på om Hammerfest skal få Finnmarks første lyskryss eller om det blir Norges nordligste miljøgate kan vi jo komme med et tips til trafikkdiregering fra et annet sted langt mot nord.

I delstatshovedstaden i Alaska skal nemlig to svarte gorilla-dukker med blinkende tenner og ubestemmelige glis sørge for omdirigering av trafikken mens gatene blir utbedret. Gorillaene sitter oppå en tønne, er iført gul bowlerhatt, oransjetripet vest og gule hanseker og holder fram et lysskilt som vekselvis sier "stopp" eller "kjør sakte".

-Undersøkelser har vist at folk ikke blir så irriterte som når de må stanse for vanlige signallys. Dette kan de le av, sier Jim Merrill i Alaskas transportdepartement. Ed Flanagan, fra fagforeningen til de som vanligvis steller med omdirigering av trafikk, synes ikke det er noe særlig å le av.

Returadresse:
Statens vegvesen Finnmark
9800 Vadsø

Nytt fra personal I

Fred O. Guthu, leder for personal har den siste tiden hatt mange jern i ilden, først som utlånt til KRØSUS-prosjektet og siden halvt på utlån til det samme. Dette har ført til mye farting, men det er likevel uklart om han på sin veg har krysset datolinjen.

I et skriv fra KRØSUS-prosjektet i forbindelse med skjemaopplæringen som ble gjennomført i vår står det nemlig:

"Det har kommet ut et skriv fra Fred O. Guthu datert, 32.12.93 hvor man spesifiserer mer i detalj hvordan det legges opp og hva som gjelder fra 01.01.94."

Brudd på kommaregler skal vi ikke henge oss opp i her, det er vanskelig nok for alle, men det er bemerkelsesverdig hvordan Fred O. og KRØSUS-prosjektet har tatt alle virkemidler i bruk for å få systemet på beina innen fristen.

Nytt fra personal II

De fleste kan ha behov for å spe på inntekten en gang i mellom, forbruket står ikke alltid i stil med inntekten. Slik var det også for Rita Seipajervi på vegkontor i personalseksjon, men hun burde nok ha sjekket tariffen først, før hun slo til på tilbudet fra Finnmarks fylkeskommune.

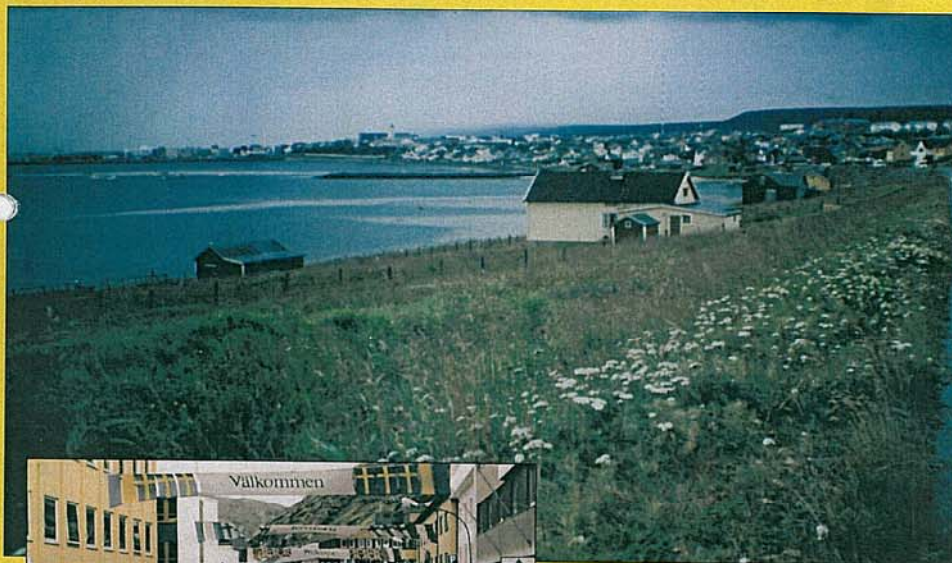
Det var nemlig ikke mye å bli rik av, det som ble utbetalt. Men det var kanskje alt som var igjen etter at fylkeskommunens reiseutgifter var belastet regnskapet.



REFLEXEN

Bladet til Statens vegvesen Finnmark

Nr 2 1994



TEMA MILJØ



Redaktør: Steinar Svåtren

Bidragstere i dette nummer:

Asle Persen
Hjalmar Steinnes
Per Ivar Harila
Randi Mona
Jan Gustav Johansen
Tor Arne Mørken
Torgeir Strand
Tor Kildal
Bjørn Eriksen
Bjørn Erik Thorsen
May Britt Dahl
Torbjørn Mortensen
Rolf Matti Reisenen
Magne Skjånes
John B. Njarga
Karl S. Foslund
Toril Mjøen
Lars Olav Farstad
Gunnar Pettersen

Redaksjonsråd

Leder: Magne Skjånes
Øystein Pettersen
Tove Gabrielsen
Frank K. Jensen
Torgeir Strand
Helen Moe

Utgift av Statens vegvesen

Finnmark
Blåtsfordvegen 18
9800 VADSØ
Telefon 78 95 01 08
Telefax 78 95 33 52

Trykk og layout

Trykkforum Finnmark AS
9800 VADSØ
Opplag 3000

Innholdet i Reflexen står for artikkelforfatterens regning og gir ikke nødvendigvis uttrykk for Statens vegvesen Finnmarks holdning.

Tips Reflexen

Telefon 78 95 01 08
Telefax 78 95 33 52

Forsidefoto:

Randi Mona

Innhold

Estetikk og landskap ved Samelandsbrua	side 2
Leder	side 3
Gang- og sykkelveg til Kiby	side 4
Rasteplasser på E6 ved Veidnes	side 5
Fra signalregulering til miljøgate?	side 6
Ny vegmerkatingsbil til Finnmark	side 8
"La vegen gå hvorhen den vil"	side 10
- miljømessig forkastelig	side 10
Å så gras	side 12
Rasteplasser i Finnmark	side 14
Vegvesenet styrtisolerer boliger	side 16
Forurensing fra vegtrafikk	side 17
Nytt asfaltverk gir bedre gjennbruk	side 18
Biltilsynet passer på bilutslippene	side 19
Den IXth PIARC-kongressen	side 20
Vegen - en farlig arbeidsplass	side 21
Redusert venter tid	side 22
Sjåførsikkerhetsarbeid over grensen	side 23
Tråkkjøretøysarbeid for rullestol	side 24
Førerprøve på tamisk i Vadsø	side 26

Estetikk og landskap ved Samelandsbrua

Fargesetting er et viktig bidrag til å gi karakteren i et anlegg og for å beskrive og understreke formen. På Samelandsbrua er stålbejler og ståltårn malt i sølvfarge og kabler er teipet med hvit teip. Utgangspunktet for fargevalget er den sølvglinsende laksen som svømmer i Tana-vassdraget. Videre skal brua gå i ett med landskapet om vinteren.

Når brua gis en farge, brua "dryppes" i fargen, gir det et felles preg på hele brua, der det totale bildet er understreket og ikke enkeltelementene. Et velkjent eksempel på samme metode er Golden Gate i USA.

Fargen følger opp karakteren i bruas form, tidløst spenstig og elegant, litt spennende og spesielt. Dette danner en helhet som er gjennomført og konsekvent. Man vil huske stedet - det blir et referansepunkt.

Planting av trær

Langs vegtraseen på norsk side ble det ryddet for mye skog høsten 1991. Det ble derfor plantet bjørk ved rasteplassen og mot vegvesenets vedlikeholdsbrakke for å dempe noe av virkningen av skogsryddingen som ble gjort i forbindelse med veganlegget.

I forbindelse med byggingen av vektkontrollplass ved E6 ble 60 unge bjørketrær, med vegetasjonsdekke, flyttet til vegtraseen ved brua. Trærne ble plantet i klynger på fem - seks stykker. Forholdene for planting av busker var vanskelige, da grunnen for det meste består av grus- og steinmasser som inneholder svært lite fuktighet.

Hele vegetasjonsdekket som trærne



stod i ble skavet av i minst 15-20 cm dybde og ble kjørt med hjullaster til plantestedet. Røttene ble kappet og sagt av, for ikke å skade rotsystemet unødige. De største trærne var 2,5 meter høye. Dette er så store bjørketrær at det kan være vanskelig å få dem til å gro på et nytt voksested. Plantingen ble derfor etterfulgt av tre kraftige rotbøyter i løpet av sommeren i fjor.

Nesten alle trærne fikk en god etablering og var i live høsten 1993. Det blir i sommer spennende å se hvordan de har klart vinteren.

Årets arbeid

Sommeren 1994 skal det legges ut 800 m² matjord i skjæringa mot E6 for å få til en god grasetablering. Grunnen i området består for det meste av næringsfattige og tørre grus- og steinmasser slik at gras vanskelig kan etablere seg uten menneskelig hjelp. Matjorda som skal fylles på er kalket og legges ut i 10 cm tykkelse før den tilsås med gras.

TOR KILDAL

Vegmeldingssentralen

ligger i Oslo, påpekes det fra Vegdirektoratet etter forrige nummer av Reflexen. Der var vaktentralen for vegmeldinger på Skaidi omtalt som "den lokale vegmeldingssentralen", noe som den ikke kan være siden det bare er en vegmeldingssentral i Norge - og den er i Oslo.

Vegmeldingstjenesten er organisert med én vegmeldingssentral i Oslo og med fem regionale vegtrafikksentraler rundt i landet, den nordligste av disse i Mosjøen. På Skaidi er det altså en "lokal vaktentral" og ingen "vegmeldingssentral". Så skulle alt være klart!

Veg og miljø

Godt miljø har lenge vært et av hovedmålene i Statens vegvesen. Det hevdes likevel at "Statens vegvesen ikke er noen miljøøstet." Jo visst har vi våre "svin på skogen," men det betyr ikke at vi i vegvesenet ikke er opptatt av miljø. Transportsektoren - og da spesielt vegtransporten - møter i dag og i årene som kommer stadig nye utfordringer knyttet til miljø. Dette er oppgaver som ressursbruk, estetikk, forurensninger av ulike slag og vern av natur og kultur.

"Alle vil ha veg, men ingen vil ha trafikk". Vegtransporten har fått en fiende den selv har skapt. Forurensning er resultatet, både støy og utslipp av klimagasser er konsekvenser av vegtrafikken.

Miljø og utvikling (St.meld.nr.4, 1989) legges til grunn for Statens vegvesens miljøarbeid. Stikkordvis omhandler dette bærekraftig utvikling, sektorprinsippet, føre-var-prinsippet og kostnadseffektivitet. I NVVP 1994-97 nevnes at "... miljøhensyn vil stå sentralt i vegpolitikken i årene framover," samt at "... det legges opp til en sterk prioritering av miljøtiltak innenfor vegbudsjettet i årene framover."

Miljøproblemene som følger vegbygging og vegtrafikk - i global målestokk - er først og fremst knyttet til utslipp fra biltrafikken. I Klimakonvensjonen (New York 9/5/92) ble det avtalt at de ulike land forplikter seg "... å vedta nasjonale klimastrategier og gjennomføre tiltak i samsvar med disse for å begrense utslippene og øke opptaket av klimagasser."

I følge FN-konferansen om miljø og utvikling (St.meld. nr.13, 1992-93) utgjorde vegtrafikken (i 1989) 24% av de totale CO₂-utslipp i Norge. De norske CO₂-avgiftene ble innført i 1991, og ulike virkemidler som reduserer utslipp av klimagasser er i tillegg innført innen samferdselssektoren. Statens vegvesen Finnmark bidrar med oppfølging og utslippskontroll av den lokale bilparken.

For miljøproblemene som følger vegbygging og vegtrafikk - i lokal målestokk - har det i større grad vært fokusert på støy, lokal luftforurensning og visuelle forhold. I NVVP 1994-97 nevnes følgende: "Tiltak for å redusere forurensningene står særlig sentralt i norsk miljøpolitikk. Men det er også viktig å peke på at bevaring av natur- og friluftsområder, kulturlandskap, arkitektoniske verdier m.m. er en viktig del av miljøpolitikken. Særlig viktig vil dette være innenfor sektorer som står for store utbygginger, slik som vegsektoren. Fordi utbygginger vil kunne føre til irreversible inngrep vil det bl.a. gjennom planlegging og de krav som stilles til denne bli lagt sterk vekt på å integrere miljøhensyn i politikkutformingen."

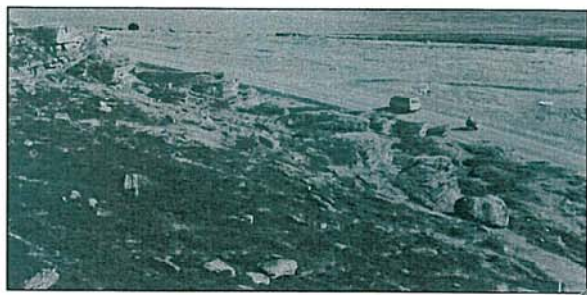
Dessuten nevnes: "Støy regnes totalt sett som det største og mest omfattende lokale forurensningsproblemet knyttet til veg- og vegtrafikk i Norge."

Det overordnede mål for miljøarbeidet i Statens vegvesen Finnmark, er å få miljø sterkere på dagsorden. Siktemålet er at etaten skal arbeide for å styrke miljøinnsatsen innenfor de budsjetttrammer Finnmark tildeles. Miljøinnsatsen skal først og fremst innarbeides i de prosjekter og det jevne arbeidet vi utfører. Miljøproblemene i Finnmark avviker en del fra landet forøvrig. På grunn av spredt bosetting, lange avstandene og landsdelens spesielle naturgitte og klimatiske forhold, så er det først og fremst konflikten mellom de naturforholdene landsdelen gir og de visuelle forhold vegen påfører omgivelsene som er utfordringen, mens støy- og forurensningsproblematikken er mindre framtrepende.

I det daglige arbeidet med å planlegge, bygge og drive veger arbeides det i etaten med spørsmål om hvordan vegingrepenes kan tilpasses naturen og hvordan nødvendig arbeid kan utføres mest mulig hensynsfullt. Ved valg av vegtrase vurderes muligheten for å minimere utslippene fra vegtrafikken ved en plassering av linjen slik at vi som bilister skal bruke minst mulig drivstoff. Det er nylig laget en miljøplan, hvis hovedformål er å påvirke våre egne holdninger til miljø, ved å øke kunnskapen om eget miljøansvar, og å samordne etatens miljøinnsats.

Gang- og sykkelveg til Kiby – et prosjekt der miljøhensyn vektlegges

En gang- og sykkelveg mellom Vadsø og Kiby har lenge vært savnet, og Statens vegvesen er derfor i gang med planleggingen av dette prosjektet. Denne strekningen har en spesiell karakter med mange ulike miljøaspekter. På nordsiden av riksvegen er det rike kulturminner av stor verdi, mens det på sydsiden er en uberørt strandsone og et rikt fugleliv.



Gang- og sykkelvegen mellom Vadsø og Kiby skal ligge på nordsiden av riksvegen for å bevare strandsonen. Gående og syklende vil være i god avstand fra trafikken.

Disse faktorene gjør at en må gjøre grundige vurderinger før endelig valg av trase foretas, og det vil bli et fortløpende arbeid med detaljert tilpasning av gangvegen frem mot byggestart, og under bygging. Statens vegvesens mål er å bygge en gangveg på denne strekningen med minimale inngrep i naturen, og uten å berøre de særegenheter som finnes på strekningen.

I planarbeidet er det mange bidragsytere, og det er knyttet stor interesse til de valg som gjøres. Da vegvesenet gikk ut og ba folk om råd i dette arbeidet i fjor høst kom det en rekke henvendelser, og disse var entydige: Gangvegen måtte ligge på nordsiden av riksvegen. Argumentene som ble brukt i den forbindelse var nettopp at den uberørte strandsonen måtte bevares, og at klimaforholdene på strekningen tilsa at nordsiden burde velges.



Gangvegen vil gå like overfor der forbrenningsovnen står i dag og komme ned på riksvegen like før flyplassen.

Gangveg som «natursti»

I tillegg til befolkningens engasjement arbeider vegvesenet også mot de offentlige instansene som kunne tenkes å mene noe om hvor gangvegen burde ligge. Under dette arbeidet fikk vi synliggjort de særegenheter som finnes i dette området, og vi fikk et bedre grunnlag for våre valg. De instansene som spesielt engasjerte seg var Fylkeskonservatoren og Fylkesmannens miljøvernavdeling.

Det første planforslaget for strekningen blir offentliggjort i løpet av kort tid, og gangvegen foreslås nå lagt på nordsiden av riksvegen. Gangvegen blir imidlertid ikke plassert som en tradisjonell gang- og sykkelveg med avstand på 3-4 m fra riksvegen. Forslaget innebærer at gangvegen blir lagt i overgangen mellom fjellsiden og de flate jordene frem til Navarsodden. Forbi Navarsodden blir gangvegen lagt opp på det naturlige platået rundt svingen, og frem mot krysset til flyplassen. Dette gjør at gangvegen vil ligge slik at den vil være lite synlig for vegfarende og andre, samtidig som den fører seg naturlig inn i terrengformasjonene, nesten som en natursti i terrenget.

Synliggjør kulturminner

Med denne plasseringen vil gangvegen komme i minst mulig konflikt med kulturminnene (hovedsakelig tufter) som ligger nord for riksvegen. Statens vegvesen er videre innstilt på å gjøre et

omfattende arbeid for å tilpasse vege slik at den kan synliggjøre kulturminnene, uten at disse berøres av selve anlegget. Et samarbeid med Fylkeskonservatoren er innledet, og vil forhåpentlig gi gode resultater.

Også i de tekniske løsningene som velges legger vi vekt på miljøhensyn. Først og fremst så vektlegges dette ved planleggingen av geometrien på gangvegen. Gangvegen blir lagt lett i terrenget (uten store skjæringer og fyllinger), og kurvaturen blir tilpasset terrengformasjonene. Tross dette er det umulig å unngå at gangvegen i enkelte partier må gjøre inngrep som blir godt synlige. Inntrykket av dette vil vi forsøke å dempe ved bruk av tørmurer bygd av materialer som vi tar ut i området.

Dette er noe Statens vegvesen Finnmark sjelden har gjort, men som det kan bli mer benyttet etter hvert. I enkelte tilfeller kan dette være kostbare løsninger, mens det i andre tilfeller kan bli langt billigere enn andre alternativer (betong). Dette avhenger naturlig nok av hvilke forekomster som finnes i området. De erfaringer som vi minner om arbeidet på strekningen Vadsø - Kiby vil derfor være svært verdifulle for senere anlegg.

Håpet er at gangvegen fra Vadsø til Kiby vil fremstå som et prosjekt der miljøaspektene vil fortsette å være det vesentlige i området, og at gangvegen som "nødvendig onde" ikke vil påvirke dette.

PER IVAR HARILA

Rasteplass på E6 ved Veidnes

Før en rasteplass kan bygges ligger det en lang planleggingsfase der nær sagt alle muligheter skal utredes. I 1985 ble det bestemt at det skulle lages detaljplaner for strekningen E6 Olderfjord - Vuolmasjokka (Veidnes) mot Lakselv. Hvis det var mulig burde det bygges en rasteplass med toalett på denne strekningen.

Da plassering av rasteplass skulle avgjøres ble det lagt vekt på fem kriterier: den skulle være skjermet for vær og vind, passe godt inn i landskapet, være plassert i nærheten av vann, sjø eller vassdrag, skjermet mot vegtrafikk og anleggskostnadene måtte være lave.

Det var ønskelig å bygge den nye rasteplassen på en lun plass ved sjøen, men på denne planstrekningen fant vi ikke noe sted som oppfylte de kriteriene som var satt opp for valg av sted. Etter befarung langs planstrekningen dukket Russevangen på Veidnes, ca 15 km fra Olderfjord mot Lakselv, opp som et mulig område for bygging av rasteplassen.

Plassen tilfredstilte de kriterier som var satt opp for valg av sted. Området var flatt med vegetasjon som kunne skjerme mot vegtrafikken og med Russevangen fint rett ved.

Det ble utarbeidet en plan for hvordan rasteplassen skulle utformes og innarbeidet i detaljplanen. Etter at denne var godkjent ble det bestemt at vegvesenets driftsavdeling i Lakselv skulle ta ansvaret for byggingen av rasteplassen og arbeidet startet i 1990. Toalettanlegg, bord, stoler, informasjonstavle og leukeutstyr for barn, ble



Rasteplassen ved Veidnes i Porsanger har god kapasitet. Her plasser nok både til turister og tungtransporten. (Foto: John B. Njarga).

bestilt fra Kirkenes trelast.

Utstyr av tre

Den ferdige rasteplassen er utstyrt med trebord med benker av brunbeiset tømmer, tre avfallsbeholdere to separate toalettbygninger av tømmer med dame/herretoalett og en for funksjonshemmede. På rasteplassen finnes det også lekeutstyr for barn, to sandkasser klatreutstyr av tre. De tre sittegruppene er skjermet med leskjermer av tre med stående kledning.

Vegestasjonen i omgivelsene består av småbjørk og lyngmark. Det er sådd en del plen på rasteplassen, men meste-parten av eksisterende vegetasjon er bevart. Det er en flott utsikt over Russevangen, og plassen er skjermet mot innsyn fra veien.

Driftavdelingen har gjort et godt arbeid når det gjelder byggingen av denne rasteplassen.

Bruk av plassen

Det er ikke gjort noen undersøkelser på utnyttelsesgraden av rasteplassen og hvordan brukerne er fornøyd med den. Men en fin høstdag i september i fjor, det var sol, men kjølig i lufta, og jeg stoppet på tur ut til Honningvåg for å strekke på foten. Da kom en familie kjørende inn på plassen og stoppet. Ut av bilen stormet to barn som satte av gårde i fullt firsprang ned mot vannet, og ropte: "Mamma vi skal bade!"

Det ble mye hyl og skrik da mor sjøl la ned veto mot bading i det kalde vannet, men plassen likte de!

BJØRN ERIK THORSEN

Siste året med blybensin?

Blybensin er i ferd med å bli radert helt ut av markedet i Norge. Bare 17 prosent av bilistene som kjøpte bensin i mars, valgte blyholdig drivstoff.

For første kvartal i år har salget falt hele 54 prosent i forhold til samme periode i fjor. Samtidig har det blitt solgt 40 prosent mer blyfri bensin i perioden.

Det siste året har flere oljeselskaper lansert høyoktanbensin med tilsetningsstoffer som erstatter blyet som har vært brukt for å smøre ventilene i motorene. Mange bil

modeller har vært avhengige av en slik tilsetning og derfor ikke hatt muligheten til å bruke blyfri bensin. Den nye bensinen slipper avgiftene som er lagt på blybensin og dermed medvirker myndighetenes avgiftspolitik til å få tatt i bruk den nye bensinen raskere.

Nye biler er som kjent utstyrt med kondensator og alle disse bilene må ha blyfri bensin. Når nå bilsalget igjen øker vil flere blyfrie biler komme på veien, samtidig som kanskje en del av de verste bilene vil gå på skraphaugen

FRA SIGNALREGULERING TIL MILJØGATE?



Skal Hammerfest få verdens nordligste signalregulering eller verdens nordligste miljøgate? Det var et av spørsmålene som ble berørt på et møte i Hammerfest i slutten av april. Til dette bemerket ordfører Kåre Rønbeck at det river i hjertet over at byen kanskje ikke får verdens nordligste signalregulering, men det vil være en fin erstatning å få verdens nordligste miljøgate. Konklusjonen ble også at en skal arbeide videre med ideen om at byen som premiss i større grad skal være utslagsgivende for hvordan sentrum skal se ut i fremtiden, ikke trafikken.

Bakgrunnen for spørsmålet og konklusjonen er at vegvesenet og kommunen i fellesskap er inne i en prosess hvor en i utgangspunktet tok sikte på å løse trafikkprobleme i krysset Storgata/Kirkegata og i gangfeltet ved Ole Olsens plass. Saken ble første gang tatt opp av Hammerfest kommune i 1991 og har senere vært omtalt både i Ref-

lexen og i Finnmark Dagblad.

En trafikkteknisk vurdering er gjennomført og konkluderer ut ifra trafikkbelastningen i Storgata/Kirkegata og i gangfeltet ved Ole Olsens plass med at signalanlegg ut ifra gjeldende kriterier kan anlegges. På dette grunnlag har også vegvesenet fått utarbeidet byggeplaner for signalanlegg. Et slikt anlegg ville da også løst de trafikale problemene, men samtidig gitt et signal om at trafikken er den sterkeste premissgiver for sentrumsutformingen i Hammerfest.

Vegvesenets initiativ

Med denne erkjennelsen ble det fra vegkontoret tatt initiativ overfor kommunen, for å se på forholdene i sentrum ut ifra byens premisser. 13.3 Landskapsarkitekter A.S. ble engasjert til å utarbeide et skisseprosjekt som skulle belyse dette nærmere. Før prosjektarbeidet startet opp ble det også arrangert et møte i Hammerfest, hvor andre berørte som politiet, handelsstanden og havnevesenet fikk muligheten til å komme med sitt syn.

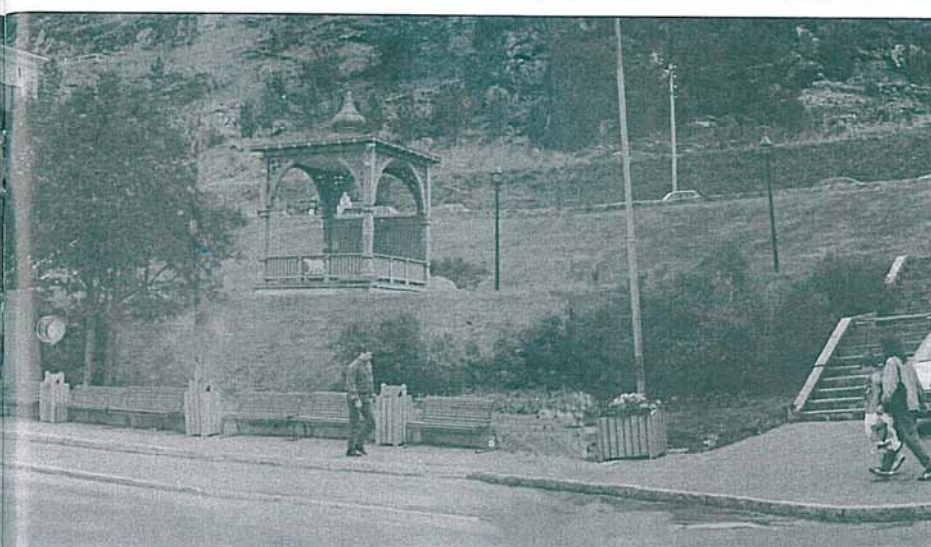
Skisseprosjektet ble presentert på et

nytt møte i Hammerfest i slutten av april, og det var på dette møtet ordføreren konkluderte med at også verdens nordligste miljøgate "klinger" bra. Dette tolkes som at skisseprosjektet og de intensjoner og vyer som ligger i det, ble godt mottatt, og at det vil være et godt grunnlag for det videre arbeidet med både riksvegen gjennom sentrum og tilstøtende områder.

I løpet av våren i år vil det bli en politisk avklaring på grunnprinsippet og de berørte parter vil i fortsatt arbeid sammen om detaljvilkår og alt det andre som må til før en avgjørelse må tas.

Målsettingen for vegvesenet vil være å forbedre både trafikkforholdene og miljøet, med avgjørende vekt på byen som premissgiver, noe som også er i tråd med signaler fra sentrale myndigheter. At disse tankene er godt mottatt av de lokale myndigheter ser vi som en stor styrke for det videre samarbeidet i både plan- og gjennomføringsfasen, uansett hvilke detaljløsninger en til slutt måtte lande på.

ASLE PERSEN



Ole Olsens plass i Hammerfest er i dag redusert til to benkerader langs en veg. Skal byen på nytt få plassen tilbake?

(Foto: Randi Mona)

MILJØGATE - en spesiell gate, men også et begrep!

Miljøgate, hva er det, er det mange som spør seg. Mye er sagt og mye er hørt om miljøgate eller MPG (Miljøprioritert gjennomkjøring) som det tidligere het. Argumentene for og i mot har ikke manglet og disse har selvfølgelig vært forankret i den enkeltes oppfatning av begrepet. Miljøgateanlegg, gjerne illustrert med frodige blomsterbed, store trær i gata, lettledde trafikanter og lignende har da også hatt utgangspunkt i sørligere strøk enn Finnmark. Men er det bare dette som er miljøgate?

Ut ifra en enkel tolking av begrepet miljøgate, som en gate hvor det i stor grad tas hensyn til andre verdier enn bare det at trafikken skal frem, er en miljøgate mye mer enn bare det. Derfor

er det umulig å gi en entydig definisjon på hva og hvordan en miljøgate er.

Utgangspunktet er tankegangen bak både planleggingen og gjennomføringen av denne type tiltak. Både utenlandske og nasjonale erfaringer viser at det dreier seg om helhetstenkning og å ta utgangspunkt i stedet selv og deretter ut ifra dets kvaliteter og muligheter forsøke å løse eller begrense en del påviste problemer. "Stedstilpasning" er det viktigste innholdet i tankegangen, med økt hensyn til det fysiske miljø og til de som bor og ferdes på strekningen, samt i forhold til de målsetninger en har satt seg for arbeidet. Tankegangen forutsetter også en prosess med sterk grad av medvirkning fra alle berørte parter. "Miljøgate" er i så måte ikke bare fysiske trafikktiltak, men også et begrep som kombinerer trafikkteknikk og estetikk på stedets premisser.

At stedstilpasning er så sterkt fokusert er da også årsaken til at miljøgater ikke kan gjennomføres som enkle sjablongløsninger med like løsninger overalt. Vi finner da heller ikke noen "like" miljøgateprosjekt av de som er gjennomført i Norge. Dette fordi stedenes identitet og trafikkmiljø er så ulike.

I Finnmark er vi i startfasen på denne tankegangen. Flere tettsteder i fylket har problemstillinger hvor elementer fra "miljøgata" kan bidra til å løse eller begrense problemene. Med en åpen holdning til grunntanken, og vektlegging av stedets egenart, på verdivalg og på målsetninger i tillegg til problemene, vil vi på sikt få flere "miljøgater" også i Finnmark, men da tilpasset våre forhold.

ASLE PERSEN

Ny vegmerkemalingsbil til Statens vegvesen Finnmark

Høsten 1993 ble det endelig gitt klar signal fra Vegdirektoratet om at Statens vegvesen Finnmark kunne gå til anskaffelse av ny bil til bruk for vegmerkemaling. Den gamle bilen var da cirka ti år og maleutstyret, og da spesielt kompressorenheten, var temmelig nedslitt. Krav om bruk av mer miljøvennlige malingsstyper gjorde også at man nå ville anskaffe utstyr som kunne imøtekomme disse kravene når en slik maling kommer på markedet.



Den nye malebilen, som er forberedt på bruk av mer miljøvennlige vegmaling, skal også brukes om vinteren som brøytebil. Her er den før den siste ombyggingen, utstyrt med sandspreaderutstyr. (Foto: Tor Arne Morken)

Malingfabrikantene har hittil ikke klart å lage vegmerkemaling av tilfredsstillende kvalitet som er vannbasert. Men forskning pågår og målet er å framstille slik maling som samtidig innfrir kravene til slitasje/holdbarhet, fargebestandighet og tørketid. De typene som brukes i dag har mye tynner og krever ved utlegging/maling bruk av enda mer, og er miljøfremtlig både for omgivelser og de personer som betjener malebilen.

Studiatur

Før det avgjort hvilken teknologi det

Ikke kjør forbi

Mange vil nok treffe på doningen ute på landevegen i løpet av sommeren. Og som en oppfordring fra førerne til dere som måtte bli liggende bak:

Ikke kjør forbi, vent til malebilen kjører ut til siden eller stopper, slik at passering kan skje til høyre for bilen. Da unngår man både å få bilen tilgriset med maling og "stygge" stripemarkering. Gulstripa er ikke skikkelig tørr før skumdottene er borte

skulle satses på, var en gruppe fra vegvesenet og studerte ulike løsninger i flere fylker sørpå. Grappa konkluderte med at vi burde satse på 2-komponent maling.

Begrunnelsen var i korte trekk at man da kunne bruke deler av utstyret fra den gamle malebilen, som har kjent teknologi, samtidig som man her opererer med lave trykk og temperaturer, i motsetning til ved de andre metodene. I tillegg ville man med små endringer raskt kunne gå over til bruk av vannbasert vegmerkemaling. Dette ville også bli den klart billigste løsningen, av de som ble studert.

Vegdirektoratets ønsket i utgangspunktet at Finnmark og et av østlandsfylkene skulle samarbeide om felles bruk av en malebil. Dette for å bedre utnyttelsen av slikt utstyr. Tross alt koster en slik bil fra ca 1,5 til 4 mill. kroner og kapasiteten, det vil si antall biler, har vært for stor sørpå.

Kombinert male- og brøytebil

Tungtveiende argumenter fra Finnmark, som fylkets store utstrekning, svært skiftende værforhold og stor avstand til en eventuell samarbeidspartner, gjorde at Vegdirektoratet til slutt gikk med på våre ønsker. Vilkåret var imidlertid at vi måtte overta en ubrukt Volvo FL 10 som i 1991 ble kjøpt og tiltenkt oppbygging til malebil i Telemark.

Dette aksepterte vi og transporterte derfor bilen til Trysil Maskin, Nybergsund, for ettermontering av

noyddig hydraulisk opplegg samt montering av plogfeste, brøytebelys og piggedekk. Bilen har nemlig blitt brukt til brøyte/strøbil i Tanaområdet i vinter.

Bakgrunnen for å bruke bilen også om vinteren er selvfølgelig for å få størst mulig utnyttelse av den investerte kapitalen. Til vinterbruk står bilen klar med påmontert plog og Epoke tallerkenspreader som har en kapasitet på sju m³ strøsand. Sand-/saltspreaderen er fastmontert på eget vekselplass som med enkle grep kan taes av og på bilen. Dette vil normalt ligge på bilen hele vinteren igjennom og først tas av når bilen skal klargjøres for maleoppdrag.

Selve maleutstyret, malingstanker med rørverk, glassperletank, kompressorenhet, malepistoler, skumanlegg og alt det andre har siden nyttår blitt satt sammen og klargjort på et vekselplass hos Trysil Maskin. Selve bilen ble kjørt ned til Trysil etter påske av Audun Berg, mekaniker fra Skippagurra veggentral. Han bisto i den siste delen av oppbygging, montering på bilen og testkjøring av utstyret, før en komplett malebil kunne sendes nordover i begynnelsen av mai måned.

To ratt

Finesser som til slutt kan nevnes er at førerhytta har ratt både på høyre og venstre side og fullt sett av alle instrumenter og betjeningshendler/pedaler. Dette er en stor fordel for å oppnå godt resultat ved maling av kantstriper.

✉ TOR ARNE MORKEN

Endring av § 33 i vegloven – «Reklameparagrafen»

Etter en endring i veglovens bestemmelse om reklameskilt må det nå søkes om tillatelse for å sette opp reklame langs offentlig veg. Tidligere var det slik at en ikke trengte tillatelse til å sette opp skilt utenfor tettbygde strøk bare de var minst 30 meter fra veien.

Bestemmelsen omfatter all reklame som skal plasseres slik at den retter seg mot trafikantene eller er synlig for trafikantene. Unntatt fra løyveplikten er reklame som settes opp på egen bygning for egen bedrift, forutsatt at reklamen ikke er trafikkfarlig.

Allerede i vegloven fra 1963 var det regler for reklameskilt og gjennom tidene har vegetaten møtt motstand for sin restriktive holdning til oppføring av reklameskilt langs veien. En innvending som har blitt brukt er at det ikke har vært vitenskapelig bevist at reklame har slik innvirkning på trafikantene at den kan føre til ulykker. Men utviklingen har gått i retning av sterk økning av reklame langs veien. Denne utviklingen har ført til at vegetaten har fått sterkere støtte for sitt syn om at reklame som retter seg mot trafikantene kan være trafikkfarlig.

Kan fjernes uten varsel

Etter endringene som er vedtatt kan ulovlig reklame nå fjernes uten varsel. Denne bestemmelsen skal medføre at vegvesenet kan reagere raskt i tilfeller hvor reklame skaper trafikkfare. Vegdirektoratet legger imidlertid opp til en praksis hvor det blir varslet om fjerning i de tilfeller det er mulig. Variabel reklame, det vil si reklameplakater

der teksten skifter fortløpende, er fremdeles forbudt.

(Før den nye bestemmelsen i § 33 i vegloven trengte en ikke tillatelse til å sette opp reklameskilt utenfor tettbygde strøk dersom det ble plassert minst 30 meter fra veien.)

Vegvesenet skal søke å unngå reklame langs viktige veier og hovedveier med høy fart og stor trafikk. Gjennom AGR-avtalen har Norge forpliktet seg til å hindre reklameskilt langs Europaveger.

Bruk andre kanaler

Ved innføring av sterkere begrensninger i adgangen til å reklamere langs offentlig veg er det lagt vekt på at reklamen i dag har mange andre kanaler enn reklame langs veien. Vegvesenet er forpliktet til å sørge for god veiledning ved oppmerking og skilt om for eksempel tjenester som trafikantene trenger. Av dette følger at dersom reklame reduserer effekten av trafikantinformasjon bør reklamen forbys. Vegvesenets oppgave er som tidligere å overvåke de trafikkmessige konsekvensene i reklamesaker.

De estetiske vurderingene er det kommunene i tettbygde strøk og fylkesmannen utenfor tettbygde strøk som foretar.

Det nye i "reklameparagrafen" får nok størst betydning på tettsteder og i større byer. Vegsjefen fatter vedtak i reklamesaker i tilknytning til riksveier og fylkesveier. I saker hvor reklame retter seg mot kommunale veier er det kommunen som fatter vedtak.

✉ MAY BRITT DAHL

Ulovlig oppsatt reklame, som denne i Lakselv, kan nå fjernes av vegvesenet. (Foto: Gunnar Pettersen)



Gang- og sykkelveger i Alta

I Alta tettsted finnes i dag mer enn 30 km gang- og sykkelveger (g/s-veger), hvorav 17 km er bekostet av Statens vegvesen Finnmark. I deler av tettstedet danner de enkelte veglenkene sammenhengende nett, i andre deler av tettstedet henger lenkene dårligere sammen. Standarden er forholdsvis variabel. Utbygginga har stort sett skjedd siden 1980.

Ulykkesreduksjon?

Mange hevder at g/s-vegene bidrar til økt trafiksikkerhet. Dette kan kanskje være riktig, men det finnes ikke statistikk som kan underbygge en slik påstand. Kanskje kan det være grunn til å hevde at disse vegene er viktigere som miljø og trivselstiltak, enn som trafiksikkerhetstiltak?

Trafikkutvikling

Siden 1960 har biltrafikken i Alta tettsted hatt meget sterk vekst, og selv om den årlige biltrafikkveksten nå er nede i et par prosent, ligger denne fortsatt godt over gjennomsnittet både på lands- og fylkesnivå. Vi vet lite eller ingenting om den historiske utviklinga av g/s-trafikken, og vi har heller ikke tall på hvor stor denne er i dag.

✉ TORGEIR STRAND

«La veien gå hvorhen den vil» – miljømessig forkastelig

Finnmarks særtrekk i miljø- og vegsammenheng

Fylkets kanskje viktigste særtrekk er at vi ennå har forholdsvis store, sammenhengende ødemarkspregede områder, det vil si områder uten vegbygging og andre tunge inngrep. Reduksjonen av slike urørte områder i landsmålestokk har vært betydelig. I de mer sentrale deler av landet er det snart bare fragmenter igjen. Men også Finnmark har, først og fremst på grunn av vegbygging etter 1940, fått redusert sine ødemarksområder. Spesielt har strandlinja mot sjøen vært utsatt.

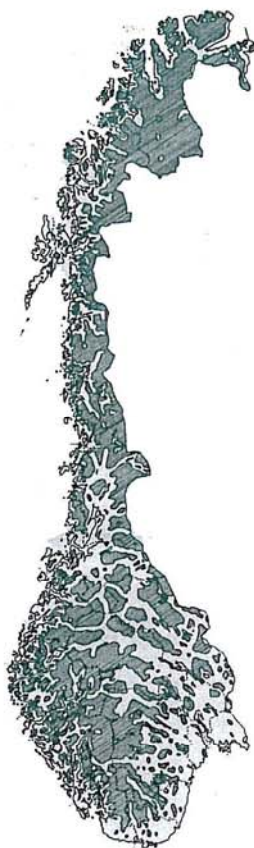
Det er mange årsaker til at man ønsker å bevare gjenværende ødemarkspregede områder, både økologiske og kulturelle. Uten å filosofere for mye over dette, er sikkert de fleste naturinteresserte enige om disse områdenes verdi. I det minste kan en være enig om at valgfriheten for fremtidens generasjoner vil være større ved å bevare noen slike. De kan sågar bli viktigere enn veger i fremtiden.

Et annet særtrekk ved Finnmark er at vi her har mange intakte forekomster av naturtyper som ellers i landet og Europa forøvrig er ødelagt eller skadd av inngrep. Dette gjelder for eksempel "naturlige" vassdrag, elvedeltaer, urskog, myrer og våtmarker. Desto viktigere er det å bevare våre forekomster, vi har ennå sjansen til å forebygge skader.

Et tredje, viktig særtrekk er fylkets åpne, skogløse landskap. Gjør man en dårlig jobb med tilpasning av veg til landskapet, får man liten hjelp av skogen med å skjule skadene.

Nye vegprosjekter - konflikter med miljøvernet

Den viktigste miljømessige problemstillingen i forhold til vegbygging er om vegen skal bygges eller ikke. Mange vil kanskje si at et veganlegg lagt pent i landskapet kan være vakkert, og berike både landskapsopplevelsen og friluftslivet. Dette avhenger av øynene som ser. Målet må uansett være



Kartet viser utviklingen av uberørt natur i Norge. De mørke feltene er områder som er mer enn fem kilometer fra veg, jernbane eller bebygde områder. På kartene fra 1940 og 1980 er det også tatt hensyn til vassdragsreguleringer. Dette kartet viser situasjonene i år 1900. (Fra NOU 1986: 13, Ny landsplan for nasjonalparker)

en best mulig innpassing av vegene i landskapet (og ikke omvendt)

Dette har vegmyndighetene forstått.

Men en ser på Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP), ligger det ikke an til særlig konflikter, forutsatt at vegvesenet innarbeider miljøvern hensynene i prosjektene. De største konfliktene er i stedet knyttet til politisk initierte prosjekter som ser ut til å leve sitt liv mer eller mindre utenfor NVVP. Dette gjelder tankene om mellomriksveg Norge - Finland gjennom Pasvik, vegforbindelse Båtsfjord - Vardø og Sørøyvegen. Alle disse prosjektene vil være i sterk konflikt med naturverninteressene fordi de berører viktige naturtyper og punkter ødemarkspregede områder. To av dem berører dessuten områder som er aktuelle som nasjonalparker.

I slike tilfeller er det svært viktig at miljøverninteressene blir belyst tidlig i planprosessen. På det punktet har ikke vegvesenet i Finnmark grunn til å skamme seg, så langt er prosessene gjennomført på en skikkelig og god måte.

I slike tilfeller er det svært viktig at miljøverninteressene blir belyst tidlig i planprosessen. På det punktet har ikke vegvesenet i Finnmark grunn til å skamme seg, så langt er prosessene gjennomført på en skikkelig og god måte.

Miljø eller trafiksikkerhet

Mange steder i Finnmark har behov for bedre vegløsninger gjennom bebyggelsen, ikke minst av hensyn til trafiksikkerheten. Slike veger blir gjerne lagt i strandområder, eller mellom bebyggelsen og friområdene utenfor. I mange tilfeller har det vært vanskelig for miljøverninteressene å si nei til slike omkjøringsprosjekter, fordi trafiksikkerheten og menneskeliv settes opp mot for eksempel noen hundre meter elvebredder. På mange måter har veg-



Situasjonen i 1940.

myndighetene sjøl nå kommet miljøet til hjelp, og satt spørsmålsteget ved en del tidligere vedtatte sannheter om omkjøring og trafiksikkerhet. Vegdirektoratets fokusering på mulighetene for miljøprioritert gjennomkjøring i stedet for omkjøring, gjør det lettere å vurdere prosjektene på et friere (og i mange tilfeller bedre) grunnlag. Biltrafikken skal ikke alltid ha prioritet!

Samordnet areal og transportplanlegging

Alta er godt eksempel på at det er nødvendig å se areal- og transportplanlegging i sammenheng. Kommunen har gjennom arbeidet med tettstedsplanen synliggjort at omkjøringsveier løser få problemer, og at det er nødvendig å sette mer fokus på sammenhengene mel-

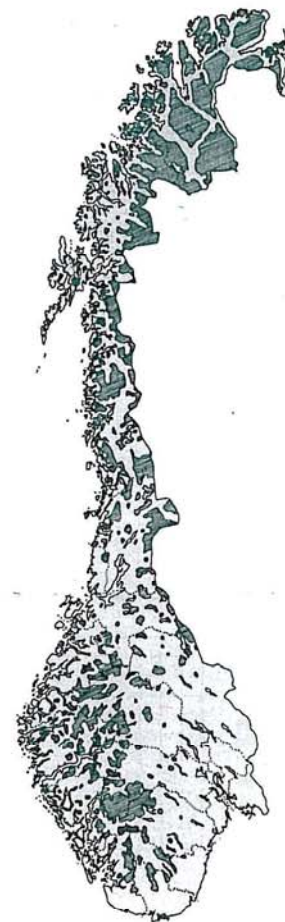
lom arealer og transport i stedet for biler og veger. For vår del er vi meget godt fornøyd med at vegmyndighetene i denne sammenheng synes å ha forlatt tanken om omkjøringsvei rundt Alta. Mange konflikter er med det ryddet av veien, selv om noen fortsatt gjenstår (blant annet Kronstad).

Vegmyndighetene har selv miljøansvaret!

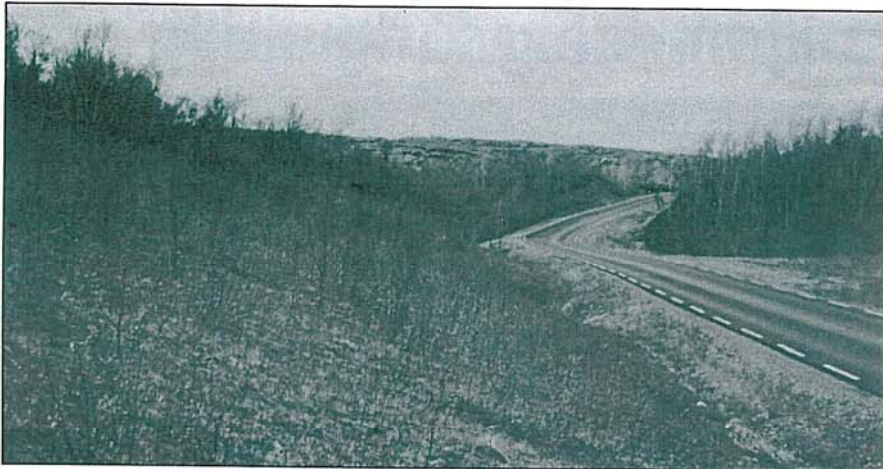
Det er et prinsipp i den norske miljøvernpolitikken at det er sektormyndighetene selv som har ansvaret for å innarbeide miljøvern hensyn i sin virksomhet. Dette forutsetter blant annet oppbygging av egen kompetanse. De fleste større norske industribedrifter, herunder oljeselskaper, har etter hvert skaffet seg høy miljøvernkompetanse. Det de ikke har sjøl bruker de penger på å kjøpe. Dette må også gjelde offentlige sektorer. Miljøvernmyndighetenes rolle blir i fremtiden mer å kontrollere, og kanskje etter hvert å revidere sektorenes egen kontroll. Miljøvernmyndighetene skal komme til dekket bord, og de forslag som presenteres bør helst være som en eksklusiv 3-retters middag!

STEINAR SCHANCHE OG TROND AARSETH

De største sammenhengende urørte områdene utenfor nasjonalparker finner vi i dag på Finnmarksvidda og i grensetraktene nordover fra Trøndelag. Situasjonskart fra 1980.



Steinar Schanche er seksjonssjef og Trond Aarseth er naturforvalter på Fylkesmannen i Finnmarks miljøvernavdeling.



Etter hvert vil graset vike for de artene som vokser vilt i området. Naturen tar selv over, som her fra Finlandsvegen, riksveg 893. (Foto: Randi Mona)

Hensikten med å så gras

En veiledning for alle som skal så

Formålet med å så et areal etter et inngrep er å redusere inngreps omfang. Ved å planere og så vil såret i landskapet raskere gro til og forsvinne. Hvis arealet blir liggende uten at vi hjelper til vil naturen selv forsøke å få det til å gro, men dette kan ta lang tid. Jo større arealet er, dess lengre tid tar denne gjengroingen.

Viktige faktorer i denne prosessen er i tillegg jordsmonn, vanntilgang og klima. Med de klimatiske forhold vi har i Finnmark, er det nødvendig å hjelpe naturen i gang. En naturlig gjengroing kan ta flere hundre år. Vår hjelp kan være å plante ferdige planter, stiklinger og å så og ikke minst å gjødsle.

Vi bør unngå at jorda blir liggende åpen - det vil si uten vegetasjon - over lang tid. Vind- og vannerosjon vil raskt fjerne finstoffet (de minste jordpartiklene) fra det øverste jordlaget. Plantene er avhengig av at jorda inneholder en viss andel finstoff, fordi det inneholder næring for planterøttene og holder på vannet i jorda. Grasrøttene vil armere

jordoverflata og holde på finstoffet. Da vil vann fra nedbør kunne oppfanges bedre og gamle blad og gras nedbrytes til nytt finstoff, som igjen forbedrer levevilkårene for plantene.

For å få en tilfredsstillende rotutvikling må arealet minst overgjødsles de to påfølgende somrene etter såingen. Deretter vil man i de fleste tilfelle kunne avslutte gjødslingen. Med tiden vil graset forhåpentligvis vike for arter som hører hjemme på stedet, som lyng, vier og bjørk og naturen tar over arealet.

Det har liten hensikt å så uten samtidig å gjødsle, spesielt i jord med mye grus og sand. Grus og sand har en svært dårlig evne til å holde på vann og næring. En stor del av gjødsla vil forsvinne ned gjennom grusmassene med vannet (utvasking), og det er derfor nødvendig å gjødsle flere ganger i løpet av vekstperioden, men med små mengder hver gang. Dette er blant annet svært viktig ved istandsetting av gamle massetak.

Såtidspunkt

Med den korte vekstsesongen vi har

i Finnmark må grasareal sås så tidlig som mulig i vekstsesongen. Det anbefales å så i løpet av juni måned, fordi jorda fremdeles inneholder fuktighet etter vinterens snø, sola varmer såpass at spiring skjer, og det meste av vekstsesongen gjenstår. I de beste strøkene kan såing foregå til et stykke uti juli, men seinere såing anbefales ikke. Ved å så tidlig får frøet gode spireforhold, graset rekker å etablere et godt rotsystem i løpet av vekstsesongen og å avslutte veksten før vinteren kommer.

De grasartene som har de beste egenskaper har generelt også en treg spiring og etablering. Hvis vi sår seint i vekstsesongen vil mange av disse ikke rekke å etablere seg. Noe vil kunne overvinne som frø, men det meste blir vasket bort av nedbør eller blåser bort. Det er spesielt viktig å så tidlig i vekstsesongen i tørkeutsatte og næringsfattige masser som sand, grus og silt. I disse massene er sein såing bortkasta.

I høgfeltet, hvor snøen ligger utover sommeren, må såing skje så snart snøen har gått.

RANDI MONA

Standard grasfrøblanding for Statens vegvesen Finnmark

Vi har utviklet en frøblanding for vegskråninger i Finnmark, i samarbeid med Norges Landbrukskole og Kvithamar forskningsstasjon, som driver forskning på gras for landbruket. I dag benyttes gjerne Felleskjøpets frøblanding nr.13 i Finnmark. Dette er en ganske brukbar frøblanding, så bare benytt det dere måtte ha på lager, men ved nye bestillinger benyttes den nye finnmarksblandingen.

Den nye grasfrøblandingen egner seg for areal som sjelden skal slå eller klippes. Formålet med å blande mange arter sammen er å oppnå en allsidig blanding som kan brukes på ulike jordarter. Noen av artene i grasfrøblandingen vil alltid kunne etablere seg og trives på de ulike arealene, men fordelingen mellom artene vil variere etter grunnforholdene. En art vil ikke overleve i en type jord, mens den samme arten vil dominere i annen jord.

Standard grasfrøblanding for vegskråninger i Finnmark:

35% rødsvingel 'Leik'
25% rødsvingel 'Jamestown' / 'Center' / 'Koket'
15% stivsvingel 'Barfina' / 'Waldina' ('Mecklenburger')
10% engkvein 'Leikvin' / 'Nord'
10% engrapp 'Lavang'
5% kvitkløver 'Melka' / 'Melkanova' / 'Sandra'

Om grasfrøblandingen

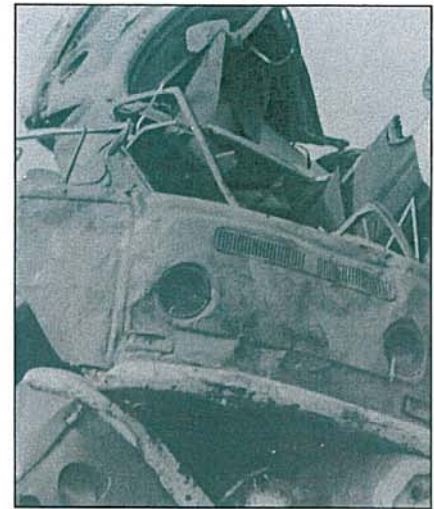
Det er valgt arter som armerer jorda med røtter og/eller jordstengler, som rødsvingel, engkvein og engrapp, arter som tåler tørke, som rødsvingel og stivsvingel og arter som tar næring fra lufta, som kvitkløver. Sortene (merket med '...') er valgt ut etter klimaforholdene i Finnmark, og for hver art er det nevnt alternative sorter.

Sortene 'Leik' og 'Leikvin' er dyrere i innkjøp enn for eksempel 'Mecklenburger' fordi de er dyrere i produksjon (de setter forholdsvis lite frø). Men de har egenskaper og kvaliteter som er påkrevet i Finnmark. Bruker vi frømateriale som er tilpasset vårt klima, får vi en god etablering og slipper å gjøre jobben flere ganger.

Frømengde og gjødsel

Det sås 12 - (15) kg frø per dekar og det gjødsles samtidig med 50 kg Fullgjødsel 15-4-12. Ved sprøytesåing benyttes klebemiddel. I de to påfølgende vekstsesongene overgjødsles arealet med 30 - (50) kg per dekar med samme fullgjødsel. Overgjødslingen utføres fortrinnsvis på forsommeren, før St.Hans, men aldri seinere enn 15.august.

Når vi kjøper matjord, mold eller torv, bør vi be om at det foreligger en jordanalyse. Denne analysen bygger på jordprøver. Grunngjødslingen, som utføres samtidig med såingen eller innblandes i jorda før utlegging og såing, skal supplere jordas næringsinnhold slik at den er i samsvar med plantenes behov. All gjødsling bør baseres på jordprøveanalyser. De gjødselslag og -mengder som er beskrevet her er å forstå som en rettesnor.



Mye skrap. Bare i produksjonsprosessen av en bil fører til 25 tonn søppel. (Arkivfoto)

Forurensere fra vuggen til graven

Bilen er et miljøsvin uten like. Kanskje ikke noen ny påstand, men ulike forskermiljøer rundt i verden arbeider med stadig å kartlegge konsekvensene av økt bilisme. Det velrenomerte "Umwelt und Peognose Institut Heidelberg" har nå kommet med en forskningsrapport som viser hvilke belastninger en middels stor personbil påfører miljøet, forutsatt at den har katalysator og blir skrotet etter 10 år.

Bare produksjonsprosessene for å framstille materialene til bilen betyr 25 tonn søppel og 422 millioner kubikkmeter forurenset luft. Transport av materialene til fabrikken betyr ytterligere 422 millioner kubikkmeter forurenset luft og utslipp av omkring 12 liter olje i havet. Produksjon av selve bilen fører til 1,5 tonn søppel og 75 millioner kubikkmeter forurenset luft.

Etter at katalysatorbilen har forlatt bilforretningen vil den slippe ut 44 tonn CO₂, 4,8 kg SO₂, 46,8 kg NO_x, 325 kg CO og 36 kg HC.

Dette betyr i følge forskerne i Heidelberg 1.016 millioner kubikkmeter forurenset luft. I tillegg kommer forurensning fra vegsiltasje, dekk og bremsler.

I skrotingsprosessen blir ytterligere 102 millioner kubikkmeter med luft forurenset. Dette betyr at produksjon og skrotning av bilen forurenser like store mengder luft som når bilen er i bruk.

Forskerne i Heidelberg har dessuten regnet ut at for hver 450 biler skjer en dødsulykke. For hver 100 biler blir en person handikappet og hver sjuende bil er skyld i en skadet person. I Tyskland. (Samferdsel nr. 7-1993).

Rasteplasser i Finnmark

I Finnmark er det over 200 rasteplasser langs riksvegene, men svært få av disse har en tilfredsstillende kvalitet. Ofte består rasteplassene bare av et område ved veien som ikke er opparbeidet, men det er satt ut noen bord, benker og avfallsbeholdere. Det er langt mellom rasteplassene som er utstyrt med toaletter og på mange strekninger finnes det ikke toalett i det hele tatt.

Ved planlegging av rasteplasser har Statens vegvesen Finnmark fram til i dag lagt til grunn en rasteplassplan, "Servicetilak langs veg i Finnmark", laget i 1984. Sommeren 1993 startet et arbeid for å revidere denne planen. Revisjonsarbeidet pågår fortsatt og vil fullføres i løpet av året.

Registreringer

I forbindelse med revisjonen er det

gjort en betydelig innsats i registrering av eksisterende rasteplasser langs riksvegene i Finnmark. I juni og juli i 1993 ble det gjennomført en systematisk kartlegging av rasteplasser langs store deler av riksvegnettet. En liten del av riksvegnettet ble ikke kartlagt. For å få en fullstendig oversikt over rasteplassene langs riksvegene i fylket, vil det i løpet av sommeren 1994 bli kartlagt rasteplasser på de strekningene som ble utelatt i fjor.

Kartleggingen av rasteplasser er begrenset til å gjelde alle plasser som er utstyrt med minst en avfallsbeholder eller ett bord/benker. P-lommer uten utstyr inngår derfor ikke i registreringene. Kartleggingen av rasteplasser omfatter foruten registrering av lokalisering og utstyr, også en beskrivelse av rasteplassene og omgivelsene med utgangspunkt i vegetasjon, landskap og beliggenhet. De fleste rasteplassene er også fotografert.

Kvalitet

Det viser seg at det er cirka 230 rasteplasser på den delen av riksvegnettet som er kartlagt. Det er imidlertid svært få plasser som har tilfredsstillende kvalitet. Stort sett består en rasteplass i Finnmark av et område like ved veien (svært ofte restareal) som kun er utstyrt med bord/benker og avfallsbeholder, og området er sjelden opparbeidet.

Avstanden mellom rasteplasser med toalett er svært stor, og på mange riksvegstrækninger finnes det ikke rasteplasser med toalett.

De fleste rasteplassene er tilfeldig lokalisert, med lav standard. Det er ujevn avstand mellom rasteplassene og enkelte rasteplasser er plassert på steder det ikke passer i det hele tatt.

Ønsker helhetlig system

Hovedmålet med rasteplassplanen er derfor å få til et helhetlig system av ras-



Rasteplassen ved Repparfjordelva har blitt en flott hovedrasteplass. Den ligger flott til ved elva og har både god plass for biler og opparbeidet gangområde slik at også handikappede kan komme og oppleve den flotte utsikten ved elvebredden. (Foto: John B. Njarga)

teplasser på riksvegnettet i Finnmark. Høy kvalitet oppnås dersom vi har klare kriterier for lokalisering og utforming av rasteplasser. Det er viktig at de reisendes behov tilfredsstilles, derfor plasseres rasteplassene i et nettverk med jevne avstander mellom de ulike plassene. På denne måten vil de reisende kunne registrere en bestemt rytme, som sammen med skilting gir god oversikt over muligheten for rast underveis. Det planlegges en kombinasjon av hovedrasteplasser og små rasteplasser i forhold til behovet på strekningene.

Hovedrasteplasser planlegges med cirka 45 km mellomrom og små rasteplasser med 15 - 30 km mellomrom.

Det betyr at det anlegges inntil to små rasteplasser mellom hovedrasteplassene.

Mye igjen

Det gjenstår fremdeles en god del arbeid med planen. Det videre arbeid vil blant annet omfatte kartlegging av rasteplasser på resten av riksvegnettet, samt forslag til lokalisering av små rasteplasser og hovedrasteplasser på disse strekningene.

Forslaget til plan har vært på en intern høringsrunde. Med bakgrunn i høringsuttalelsene vil det bli utarbeidet en oversikt over hvilke rasteplasser som er bra, nye rasteplasser som skal bygges og opprustes, samt rasteplasser og P-lommer som skal fjernes.

JOHN BRINCHMANN NJARGA



Det er god plass på rasteplassen ved Repparfjordelva. (Foto: John B. Njarga)



Alle stedene det er satt opp bord og søppelspann trenger vegvesenet ikke være like fornøyd med. Mange rasteplasser er tilfeldig plassert som denne, på et område som er til overs ved siden av veien. Nå arbeides det med en egen rasteplassplan med klare krav til kvalitet på plassene. (Foto: John B. Njarga)

VEGVESENET STØY-ISOLERER BOLIGER

I Vadsø vil i år til sammen mer enn 30 boenheter i sentrum fra rundkjøringen og langs Hvisten-dahls gate og Havnegaten bli støyisolert.

Isoleringen skjer ved at vinduer skiftes ut med nye, støydeppe vinduer. Det er boliger med et utendørs støynivå på 65 desibel eller over som får tilbud om støytiltak. De som får nye vinduer vil oppnå et bedre innemiljø og økt trivsel på grunn av lavere støynivå i boligene.

I Finnmark dekker Statens vegvesen alle kostnadene for huseierne, uten at de må betale egenandeler, noe som har skjedd i flere andre fylker.

I Finnmark er det svært få som er utsatt for støypilager i boligene, bare på de største stedene har det vært noen støypilager å snakke om. Boliger langs de mest trafikerte vegstrekingene, der støybelastningen på utendørs oppholdsareal overstiger 65 desibel, er det som har fått tilbud om nye vinduer for å



I Havnegaten i Vadsø er det flere boliger som nå får tilbud om støyisolerende vinduer. Statens vegvesen dekker alle utgifter til de nye vinduene, som vil være med og bedre innemiljøet. (Foto: Steinar Sverren)

reduere støyen innendørs. På de mest utsatte stedene har dessuten huseiere fått tilbud fra vegvesenet om lokal skjerming av uteplasser, som grillstedet i hagen.

Satser millioner

I år regner vegvesenet med å bruke 1,5 million kroner på denne typen mil-

jøiltak. De to siste årene er det brukt nesten seks millioner fordelt på Vadsø, Hammerfest og Alta. Hovedsaklig er det fasadeisolering som har vært virke middelet, men i Alta og Hammerfest er det også satt opp støyskjermer.

I planperioden 1994-97 er det satt av 5 mill. til støytiltak.

BJØRN ERIKSEN

Ser fram til støyisolering

Norunn Mathisen i Vadsø er en av dem som nå ser fram til å få nye, støyisolierende vinduer. Hun har nylig flyttet til Havnegata i Vadsø, men har allerede merket at trafikken høres godt.

-Selv om jeg ikke bor på gateplan, merker jeg godt at trafikken går forbi her. Nå er det slik at jeg må skru opp radioen noen ekstra hakk for å høre hva som blir sagt, og

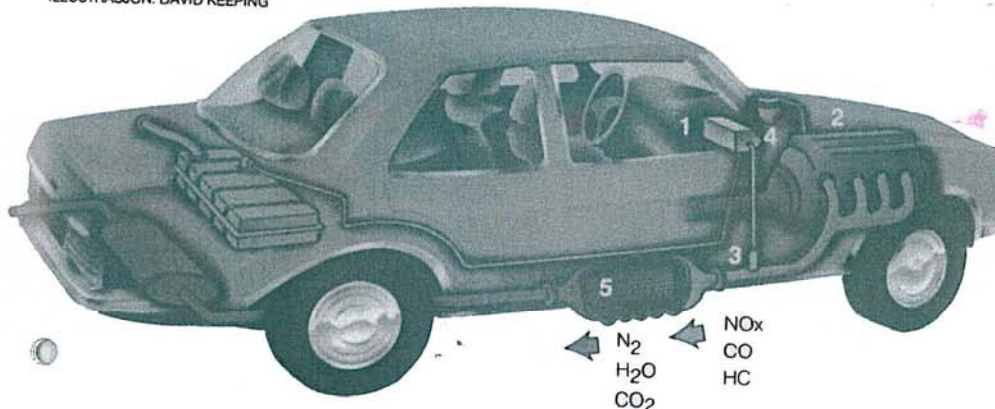
det er jevn dur av biler forbi og lyden trenger gjennom hele tiden, forteller hun.

Norunn Mathisen leier i huset og vil nok derfor bare sette pris på at det blir fredeligere å være innendørs, men huseiere som får skiftet vinduer vil nok i tillegg også merke at det blir en verdiforøkelse på boligen.

Så der er god hjelp å få hos vegvesenet.

Forurensning fra vegtrafikk

ILLUSTRASJON: DAVID KEEPING



Vegtrafikken bidrar med 20-25 prosent av det innenlandske utslippet av karbondioksid (CO₂). Utenlandske kilder står for 85-90 prosent av det sure nedfallet i Norge, mens vegtrafikken slipper ut fem prosent av det nasjonale svovelutslippet (SO₂) og 30 prosent av nitrogenuutslippene (NO_x), viser en undersøkelse fra 1988.

I verdenssammenheng domineres forurensningen fra vegtrafikken av stoffer som bidrar til: -forsuring (SO₂ og NO_x), drivhuseffekten (CO₂) og miljøgifter (tungmetaller, dioxiner, tjæresletter o.a.)

Norske utslipp av slike stoffer fra trafikken er relativt små, men likevel må de regnes med.

Lokale problemer

I Norge er cirka 300.000 mennesker sterkt plaget av trafikkstøy. Like mange er i perioder utsatt for luftforurensninger over anbefalte grenseverdier for stoffer som SO₂, CO, NO_x, O₃, svevestøv og bly. Støypilagede har høy risiko for stress, søvnproblemer og for høyt blodtrykk. I tillegg er cirka 300.000 utsatt for mindre støypilager som også påvirker dem.

Høye mengder kullis (CO) kan være dødelig, i lavere doser kan det gi økte plager hos hjertesyke og uvelfølelse hos friske.

Fra forsøksforhold hevdes det nå at støv og luftforurensning kan være en av de viktigste årsakene til at så mange utvikler astma og allergi. Eksos, sot, svevestøv og andre utslipp fra vegtrafikken kan også gi plager for hjerte- /lungesyke, astmatikere og allergikere. I tillegg

finnes det kreftframkallende midler i utslippene og disse kan medvirke til en del av lungekrefttilfellene.

I Norge er cirka 800.000 personer plaget i større eller mindre grad av lukt og støv fra vegtrafikken.

MITRA mot år 2000

Miljø og trafiksikkerhet (MITRA) er valgt ut som nytt forskning- og utviklingsområde (FoU) for vegetaten i perioden 1994-97. Mitras overordnede bidrag skal være å bedre det faglige og kompetansmessige grunnlaget for Statens vegvesens innsats for miljø og trafiksikkerhet. Satsingsområdet skal organiseres som et tverrfaglig, flerårig program med flere delaktiviteter i samarbeid mellom flere avdelinger i etaten.

Det er allerede tildelt midler for inneværende år, og MITRAs forskningsområder i 1994 er knyttet opp mot følgende forskningsområder:

- * problemkartlegging og verktøyutvikling
- * bedre veggrep - effekter for miljø og trafiksikkerhet
- * trafikantpåvirkning - økt bevissthet rundt miljø og trafiksikkerhet
- * systematisering av fagkunnskap.

Det er opprettet et programstyre som skal trekke opp hovedlinjene for hvilke problemstillinger og problemområder programmet skal omfatte i resten av vegplanperioden. Det er også etablert et programsekretariat ved miljøkontoret i Vegdirektoratet.

Forslag til program med temabeskrivelse ble sendt ut på høring i vegvesenet i mai, før endelig program framlegges utpå høsten



Den rykende ferske masse fra det nye asfaltverket. Nå kan en større del av oppfrest masse fra gammelt dekke utnyttes. (Foto: Karl S. Foslund)

Nytt asfaltverk gir bedre gjenbruk av gammel asfalt

Mange år med støv og dårlig arbeidsmiljø er over. I fjor fikk vegvesenet i Finnmark i drift et nytt asfaltverk etter tre års utredninger og undersøkelser.

Det nye verket er vegvesenet i Finnmarks største maskininvestering, 6, 9 millioner kroner kostet det ferdig oppsatt.

Asfaltverket erstatter det nedslitte oljegrusverket fra 1977, et nedslitt verk som det var nesten umulig å få tak i deler til. Når noe gikk i stykker måtte det derfor lages egne deler og improviseres etter beste evne for å gjøre arbeidet.

-Vi måtte skifte ut oljegrusverket hvis vegvesenet i Finnmark skulle fortsette å legge faste dekker i egen regi, sier maskinsjef Karl S. Foslund.

Gjenbruk av asfalt

-Vi får nå en mye bedre utnyttelse av utleggeren enn vi hadde før. Uten problemer produserer vi 50 tonn mer masse i timen med dette verket i forhold til det gamle. Vi ligger på 150 tonn masse i timen, men kapasitetskravet til leverandøren var 200 tonn i timen når vi produserer nye masser ved

2% fuktighet og 140°C temperaturøkning, forteller Svein T. Nilsen, oppsynsmann på verket.

På det asfaltverket utnyttes nå oppfrest, gammelt vegdekke bedre. Etter hvert som vegdekke må skiftes blir gjerne det gamle frest bort for å få et jevnt utlegg av det nye. Mye av dette er tidligere bare deponert, men nå kan det utnyttes bedre.

-Ved 40% innblanding av gjenbruksmasse (oppfrest oljegrus) er det garantert en produksjon på 140 tonn i timen, forteller Nilsen.

Brukt verk

Et nytt asfaltverk koster i dag godt over 10 millioner kroner.

-Det verket som vi nå har fått, ga vi 500.000 for da vi kjøpte det fra vegvesenet i Spr-Trøndelag. Vi har modernisert det og bygd om filteret for å få større kapasitet. Dessuten har verket slik det står i dag fått ny blandetrommel, brenner og ikke minst en ny styrebord hele prosessen styres elektronisk, forteller Karl S. Foslund.

Etter ombyggingen er det et topp moderne verk som er tatt i bruk - til halv pris av et nytt.

RYDDING LANGS VEGNETTET.

Statens vegvesen ansatte i utdrifta har mange forskjellige oppgaver, deriblant opprydding og renhold. I første rekke gjelder dette området folk flest forbinder med Vegvesenet, slikt som kjørebanelen, parkeringsplasser, rasteplasser, toaletter, leskur, fortau og forskjellige trafikktekniske installasjoner. Det folk flest ikke tenker på, er at våre folk også rydder den øvrige delen av vegområdet, det vil si grøfter og skråninger.

Spesielt om våren kan det se riktig ille ut på grunn av etterlatenskaper gjennom vinteren, og vi har derfor som mål å ha vårens rengjøringen unnagjort så snart som mulig. I tettstedene skal det være ryddet innen 17. mai. I tettstedene skjer oppryddingen ofte samtidig med kommunale ryddeaksjoner, og i de tilfelle stiller vi opp med folk og utstyr. Forøvrig skjer ryddingen i egen regi, dels ved hjelp av kortidsansatte skoleungdommer.

Det er utrolig hva folk etterlater seg av søppel langs vegene, og det har hendt at vi har måttet fjerne bilvrak der eieren har forlatt landet og dermed er umulig å spore opp. Det koster en del å fjerne slike store gjenstander, men det er likevel uproblematisk i forhold til de tilfeller der busser tømmer toalettanlegget like ved eller på veggen.

☞ JAN G. JOHANSEN



Biltilsynet passer på bilutslippene

Biltilsynets kontrollbil kan også kontrollere utslippene fra bilene. Den er utstyrt med en skikkelig avgassmåler. (Foto: Steinar Sværen)

Miljøkontroll av biler er et viktig område for biltilsynet, både avgasser og støv skal kontrolleres når bilen er til undersøkelse i kontrollhall.

De siste årene har biltilsynet også kunnet kontrollere gassene fra bilene på utekontroller.

-For å kunne kontrollere avgassene er miljø- og kontrollbilen blitt et av våre viktigste redskaper, sier Rolf Olsen, biltilsynsjef i Finnmark.

Motorvarmer - miljøtips

Av miljøhensyn anbefaler biltilsynet

at motorvarmer brukes mer enn i dag. -En motorvarmer er en fornuftig investering, både økonomisk for bileierne og av miljøhensyn, mener Leif Nystrøm, overingeniør i biltilsynet.

-En varm motor bruker mindre bensin, på biler med katalysator begynner den å virke tidligere, og du slipper derfor ut mindre giftige gasser til miljøet, forteller han.

Biltilsynet i Finnmark anbefaler alle som har motorvarmer til å bruke den hele året, ikke bare i den kaldeste årstiden.

-Biler som ikke har montert motorvarmer bør få det, så sparer vi miljøet for noe av det utslippet bilparken i dag

står for. Motoren og batteriet slites dessuten mindre når motorvarmeren har fått stå på et par timer før du skal ut og kjøre. Det er god økonomi i å bruke motorvarmer, sier Leif Nystrøm.

Vegvesenet overtar vedlikehold av gangvegene

Tidligere har kommunene hatt ansvaret for drift og vedlikehold av gang- og sykkelvegene langs riksvegene, men etter 1. januar 1995 skal Statens vegvesen overta dette ansvaret. Som et ledd i denne overtakelsen har vegvesenet allerede fra årsskiftet overtatt ansvaret for grunnervet for disse vegene. Kommunene eier i dag ca. 41 kilometer gang- og sykkelveger langs riksvegene, og sammen med det som allerede er under bygging, vil Statens vegvesen ha ansvaret for ca. 44 kilometer gang- og sykkelveg fra 1. januar 1995.

HARD KONKURRANSE OM LEVERING AV SKILT

Statens vegvesen har nå avgjort kjøp av vegskilt for perioden 1994 - 95. Avtalen omfatter Vegvesenets totale forbruk av vegskilt i landet for ett år og har et omfang på cirka 25 millioner kroner.

Det var fem norske produsenter som ga tilbud og leveransen blir delt mellom firmaene Botne Fabrikker A/S i Vestfold og Euroskilt A/S, som har produksjon i Oppland og Nordland. Disse lå klart lavest i pris. Begge firmaene har de siste årene vært betydelige leverandører av skilt til Vegvesenet.

IXth PIARC – International Winter Road Congress

Den 9. internasjonale PIARC-kongress om vintervedlikehold av veger var i år lagt til Seefeld i Østerrike i dagene 21. - 25. mars. Denne kongressen avholdes hvert 4. år, og arrangør forrige gang var Tromsø. De fleste fylker fikk bare med en offisiell deltaker hver, og etter en intern avklaring falt vegsjefens valg på undertegnede som representant for Finnmark.

At det var mange som skulle fra Norge på denne kongressen skjønte vi allerede da flybilletter skulle bestilles. Det resulterte i at vi måtte starte fra Oslo tidlig lørdag morgen, selv om kongressen ikke åpnet før mandag ettermiddag.

Og hva bringer man så med seg av klær og utstyr til Østerrike i slutten av mars? Er det vinter, vår eller begynnelsen av sommer på den tiden? De ferdigpakke kofferter tydet på at vi var forberedt på alle alternativer.

Turiststed

Etter en overnatting i München i selskap med representantene fra Troms, kom vi fram til Seefeld søndag ettermiddag. Et overraskende lite sted, nærmest en landsby, men med hele 9.400 hotellseenger. Skulle ikke være mye tvil om hva som er viktigste næringsveg på de kanter. Drosjesjåføren på utsiden av jernbanestasjonen pekte ut hotellet for oss, men viste liten interesse for en tur på drøyt 200 meter. For meg var resultatet av disse meterne armer som føltes neste like lange.

Hotellet falt med en gang i smak. Midt i sentrum, i skikkelig tyrolerstil og med hestedorjer oppstilt på utsiden. Vi ble heller ikke skuffet av rommet, som viste seg å være en koselig møblert suite med stort bad og soverom.

Langdryg åpning

Som alltid på slike store konferanser ble det en langdryg åpningsseremoni, med en masse taler av mer eller mindre viktige personer. Jeg syntes virkelig synd på det dyktige mannskoret fra Seefeld som måtte stå oppstilt på sce-



Øveråsens største fres på en vårlig utstilling. Men den fikk ikke vist seg fram i sitt rette element. (Foto: Hjalmar Steinnes)

nen under den minst to timer lange seansen. For dem måtte snittene med tilhørende god drikke som ble servert etterpå, smake ekstra godt.

Selve innleggene på kongressen i dagene som fulgte er det ikke så veldig mye å si om. Alt foregikk på engelsk, tysk eller fransk, på den måten at det ble tolket til de to øvrige språk alt etter hvilket språk innlegget ble holdt på. Jeg regner meg som rimelig god i engelsk, og såpass i tysk at jeg overlever, men en del av de fremførte innlegg på engelsk var av en slik kvalitet at jeg måtte koble inn tysktolken for i det hele tatt å få noen forståelse av hva det ble snakket om.

De fire norske innleggene som var plukket ut til fremføring i plenum tok for seg den nye kostnadsmodellen for vintervedlikehold, bruken av saltløsning for å holde veger snø- og isfrie, prosjektet Veg -94 og rengjøring av skilt og vegmerking. Desverre fikk jeg ikke med det siste innlegget, men de tre øvrige ble rimelig godt fremført og



Erik Nordstrøm fremfører sitt innlegg om Veg-98 for en noe tynt besatt kongressal. (Foto: Hjalmar Steinnes)

mottatt. Forøvrig syntes jeg innleggene fra svensk, dansk og spesielt finsk side var mest interessante og matnyttige for våre forhold. At japanerne driver forsøk med lagring av solvarme i vannmagasiner i vegkroppen, for så å hente den ut om vinteren for å oppnå bare veger, regner jeg ikke for særlig aktuelt her hos oss.

God norsk utstilling

Den norske standen i konferansesenteret i regi av Vegdirektoratet var nok både den mest synlige og best besøkte. Her hadde våre folk gjort en god jobb, men når det gjaldt forfriskninger til besøkende var det andre land og utstillere som kjørte en helt annen og mindre restriktiv linje. Det samme må man kunne si om maskinutstillingen på utendørsområdet. Den norske standen markerte seg både i størrelse og med hensyn til maskiner og utstyr, men ølletet til østerrikerne på nabostanden trakk adskillig flere skuelystne, eller skal vi si tørste.

Vinter, men sommer

Det mest spesielle med hele vintervedlikeholdskongressen var likevel de sommerlige forhold den foregikk under. Sol, varme og snø kun på de høyeste topper. Alle planlagte demonstrasjoner med pløger og annet brøyteutstyr måtte følgelig avlyses.

Den offisielle kongressmiddagen på torsdag gikk vi desverre glipp av da hjemreisen måtte starte noe tidligere enn det vi hadde ønsket.

Til slutt gjenstår det bare å nevne at vi også fikk debutert i alpinløypene, selv om disse bar sterkt preg av de sommerlige forhold og bare var delvis inntakt i de øverste deler. Kjetil Andre Aamodt & Co har lite å frykte fra vår side.

☞ HJALMAR STEINNES



Ved vegarbeid er det mange som ikke setter ned farten og kjører alt for fort forbi. Det har ikke vært noen alvorlige ulykker i Finnmark til nå, men flere ganger har det vært nære på. (Illustrasjonsfoto: Torbjørn Mortensen)

Vegen – en farlig arbeidsplass

Det er en tøff jobb å være på vegarbeid med trafikk tett innpå arbeidsplassen. Bilistene kjører forbi og tar ofte ikke hensyn til at det er skiltet med vegarbeid og at det er folk midt i vegen. Det har ikke vært noen alvorlige ulykker med vegarbeidere i Finnmark til nå, men flere ganger har det vært nære på.

For å avvike trafikken er det sjelden vegene blir stengt, selv om det pågår utbedringsarbeid. Det kan være småting, som slaghull i asfalten, som gjør at arbeiderne må ut i vegbanen for å gjøre jobben sin. De som har arbeidsplassen sin på vegen er drillet i hvordan de skal varsle arbeidet slik at risikoen blir liten og ulykker skal unngås, men dessverre er det alt for ofte at bilistene som kjører forbi ikke tar hensyn til skiltene og bare fyrer avgårde. Da skal det

ikke mye til før en alvorlig ulykke kan skje.

Men selv om vegvesenet i Finnmark har vært forskånet fra alvorlige ulykker er det rapportert om nesten-ulykker og situasjoner som kan gi ettervirkninger for arbeiderne som opplever dem.

En nesten-ulykke

Kåre Mortensen fra Sør-Varanger er en av dem som har opplevd hverdagsdramatikken som kan oppstå på vegarbeid. Han holdt på med arbeid midt i vegbanen da han bare var centimeter fra å bli kjørt ned av en bil som suste forbi i stor fart.

Jeg stod med ryggen til den motgående trafikken og hørte ikke bilen som kom. Lagsbilen vi brukte stod slik at det bare var en kjørebane der jeg holdt på å fylle igjen et slagnull i vegdekket. Uten å redusere farten føyk bilen forbi.

Og jeg merket bare draget etter bilen. Den hadde også en tilhenger, og jeg har mange ganger tenkt på hva som ville skjedd dersom hengeren hadde vært breiere enn bilen, forteller han. -Da hadde jeg kanskje ikke vært på arbeid her i dag, sier han ettertenksomt.

Mortensen forteller at arbeidsstedet var merket både med skilt og varsel-lamper, uten at det virket som om bilføreren brydde seg om det.

Det var ikke første gang Mortensen har vært utsatt for hensynsløse bilførere og nå når en travel utesesong med mye vegarbeid er i gang vil han oppfordre alle som kjører forbi arbeidsstedene på vegen om å vise hensyn, samtidig som han vil minne alle som arbeider på vegen på å ta arbeidsvarslingen alvorlig og gjøre alt som er mulig for å unngå farlige situasjoner i vegarbeidet.

☞ ROLF MATTI REISÄNEN og

Rødrussen vender tilbake

Ansvar, konsekvenser og påvirkninger er ikke tema en tradisjonelt mistenker russeren å bruke alt for mye tid på å bekymre seg over. Men verden forandrer seg, og med den russeren. Samtlige ungdomsskoler i Alta har i år blitt invadert av de røde horder med en trafiksikkerhetskampanje. Rødrussen i Alta har på denne måten ønsket å øke ungdomsskolelevenes ansvarsfølelse og bevissthet omkring trafiksikkerhet.

Med russepresident Ole Christian Emaus i spissen, og med hjelp fra biltilsynets Frank Jensen og Toril Mjøen, vendte rødrussen tilbake til ungdomsskolene i Korsfjord, Rafsbotn, Talvik, Tverrelvdalen og til Alta. I møte med elevene på russens gamle skoler tok de opp temaet ungdom og trafikk. Gjennom bruk av korte videoklipp, samtaler, gruppearbeid og diskusjoner greide Altarussen å få i gang en dialog om den viktigste briken i trafikkbildet, trafikanten.

Selv målgruppe

Russen er selv en målgruppe i trafiksikkerhetsarbeidet. Samtidig er rødrussen et soleklart forbilde for ungdom i sjunde, åttende og niende klasse. Ved å trekke russeren med i det holdningskapende arbeidet i ungdomsskolen oppnår vi dermed en dobleffekt, sier stasjonssjef Frank Jensen ved biltilsynet i Alta.



Kollisjonstesteren "Bråstoppen" ble en tankevekker for ungdomsskolelevene som fikk testet den under trafiksikkerhetskampanjen som rødrussen i Alta arrangerte sammen med Biltilsynet. (Foto: Toril Mjøen)

Russeren er ferske bilførere som gjennom å stille kritiske spørsmål til andres holdninger også blir nødt til å tenke gjennom sine egne.

Programmet hadde en varighet på omlag to timer, og russeren har stått for hele gjennomføringen. Målet var å få elevene til selv å erkjenne konsekvensene av egne handlinger. Den røde tråden gjennom møtet mellom russ og ungdomsskoleelever var fokusering på

ansvar og diskusjon omkring hva det er som påvirker oss.

Bilbelte

Et såpass tankekrevede opplegg har godt av en mer fysisk avslutning. Derfor fikk de elevene som ville, teste kollisjonstesteren "Bråstoppen", hvor de i en fart på 10 km/t fikk erfart effekten av å bruke bilbelte.

For mange ble dette en tankevekker. Allerede ved 10 km/t merket de nytten av bilbelte. Forhåpentlig vil det gjøre at de også blir flinkere til å bruke belte seinere, sier Frank Jensen.

Finnmark fylkes trafiksikkerhetsutvalg har støttet rødrussen økonomisk i forbindelse med prosjektet. Dette, i tillegg til den gode mottakelsen de fikk, har motivert til ny innsats i trafiksikkerhetsarbeidet. Altarussen vil derfor også delta i «Bråstopp i Midnattsol», de nordnorske trafiksikkerhetsutvalgenes storsatsing mot utforkjøringsulykker. I neste nummer av Reflexen kan du lese mer om «Bråstopp i Midnattsol».

LARS OLAV FARSTAD



En del av rødrussen i Alta som var med på kampanjen sammen med stasjonssjef Frank Jensen (t.v.) i Biltilsynet i Alta (Foto: Toril Mjøen)

Trafiksikkerhetssamarbeid over grensen

Trafiksikkerhetssamarbeidet mellom Statens vegvesen Finnmark og det russiske trafikkpolitiet (GAI) utvikler seg fortsatt. Nå løftes arbeidet opp på fylkesplan og kan dermed få et større omfang.

En brosjyre rettet mot nordmenn med bil i Russland er utarbeidet og siste hånd på den skal legges på det neste møtet mellom Norge og Russland i juni.

Brosjyren er helt oppdatert på de russiske trafikkreglene, som nylig har gjennomgått en omfattende revisjon og trer i kraft fra 1. juli. Det er det GAI som har stått for utformingen av brosjyren, og de mener at på grunn av de vesentlige endringene av regelverket har det vært nødvendig å vente til disse ble gjennomført før brosjyren kunne gjøres ferdig.

Tips til nordmenn

Foruten en innføring i det russiske regelverket vil brosjyren også inneholde praktiske råd for hvordan nordmenn med bil i nordmenn bør forholde seg. Det er også tatt med en del forholdsregler som det russiske politiet har ment er nødvendige for utenlandske turister.

Oberst Boris Ososvkij, sjef for trafikkpolitiet i Murmansk fylke, mener at den informasjonen som brosjyren vil gi er så viktig at han insisterer på at GAI skal betale trykkutgiftene, selv om brosjyren skal trykkes i Norge og vil bli svært dyr etter russiske forhold.

Videre samarbeid

Etter det forrige møte i gruppen som



Sergej Kljushin og Nikolai Kovedjaev ble veldig interessert i bremsesetene i kontrollhallen. (Foto: Steinar Sværen)



Interesserte russiske gjester på biltilsynet i Vadsø får demonstrert lyskontroll-instrumentet. F.y. Roger Karisari (biltilsynet i Vadsø), kaptein Sergej Kljushin (sjef for bil- og førerkortavdelingen i GAI-Petsjenga), oberst Boris Ososvkij (sjef for trafikkpolitiet i Murmansk fylke), major Vasilij Zrelow (politimester i Nikel) og major Nikolai Kovedjaev (sjef for trafikkpolitiet i Petsjenga). (Foto: Steinar Sværen)

har samarbeidet om informasjonsbrosjyrene på norsk og russisk, er det blitt klart at russerne også ønsker å diskutere muligheter for et videre samarbeid. På det neste møtet vil det bli tatt opp om Norge kan bidra med noe i forbindelse med kjøretøykontroll i Russland. Både på opplæringsiden og på den tekniske siden med utstyr mener biltilsynssjef Rolf Olsen at Norge har mye å lære bort, men det er usikkert om hvordan et slikt prosjekt kan finansieres.

Imponerte russere

Etter møtet i Kirkenes ble den russiske delegasjonen invitert til Vadsø, der de både fikk en omvisning på vegkontoret og på biltilsynsstasjonen. De russiske gjestene var imponert av, og interessert i teknologien og arbeidsmetodene både i biltilsynet og på vegkontoret.

Trafiksikkerhetsmessig står Russland foran en stor utfordring. Når velferdsnivået forhåpentligvis øker, vil biltrafikken følge etter. Allerede nå er denne utviklingen begynt: I 1993 økte tallet på kjøretøy i Murmansk med 25 prosent, mange av disse er kjøretøy som importeres brukt og kondemner fra utlandet.

De russiske trafikkmyndighetene ønsker derfor å øke kapasiteten og bedre trafiksikkerheten fra begynnelsen av.

T/S-konferanse

I et møte med Barentssekretariatet kom det klart fram at trafiksikkerhet er en helt nødvendig forutsetning for å utvikle samkvemmet mellom landene i regionen. For at folk vil reise mellom

landene må de være trygge på å komme sikkert fram.

I den forbindelse er det nå foreslått en trafiksikkerhetskonferanse for regionen, med deltakere fra Finland, Sverige, Russland og Norge.

STEINAR SVÆREN

Døråpner mot Russland

Vegvesenet i Finnmark har nå hjulpet til å åpne døren på gløtt for et samarbeid mellom politiet i Sør-Varanger og i Nikel. Politimester Odd Olsen Ingerø skal nå møte sin russisk kollega i Nikel for å se om politiet kan komme fram til felles reaksjonsformer i forbindelse med lovbrudd begått av nordmenn og russere på besøk i nabolandet.

Fra norsk side er det blant annet den uheldige utviklingen med nordmenn som kjører påvirket av alkohol mens de besøker Russland, som nå ønskes stoppet. Nordmenn med promille i Russland blir bøtlagt etter russisk bøtenivå, som er latterlig lavt etter norske forhold. De mister heller ikke sertifikatet og kan derfor fortsette galskapen.

På møtet med det russiske trafikkpolitiet deltok i tillegg til Rolf Olsen og Asle Persen fra vegvesenet, også politimester Odd Olsen Ingerø ved Sør-Varanger politikammer og politinspektør Arne Holand fra landsdelspolitikammeret i Tromsø.

Sjåføropplæring for rullestol

Jarle (12) får kjøreopplæring for å bli en bedre rullestolsjåfør



Bilistene i Vadsø tar ikke hensyn når Jarle Jakobsen skal krysse gata i rullestol. Denne drozjen var unntaket som etter lang venting slapp Jarle over (Foto: Steinar Sværen)

Snøen er borte, sola skinner igjen, Permobilen har fått sommerdekkene på og 12 år gamle Jarle Jakobsen styrer behendig mellom biler og folk i Vadsø. Selv om det ser ut som om alt går greit opplever Jarle at bilistene ikke tar hensyn til ham når han skal krysse gaten.

For å bli tryggere i trafikken har han derfor i vår fått hjelp av Johnny Michelsen fra Trafikant- og kjøretøyavdelingen på vegkontoret. Sammen har de arbeidet for at Jarle skal bli en bedre sjåfør når han kjører Permobilen, som den elektriske rullestolen kalles.

Jarle Jakobsen går i 6. klasse på Melkevarde skole i Vadsø og er helt avhengig av rullestolen for å komme seg ut. I cirka ett år har han hatt Permobilen, som har en toppfart på nesten 10 km/t. Han manøvrerer stolen uten problemer, men lite hensynfulle bilister i Vadsø gjør det ikke så enkelt å være Permobilisjåfør.

Trafikkopplæring

Jarle følger skiltene når han er ute



Jarle forsvinner nesten i trafikkbildet, og de fleste bilen bare kjører forbi. (Foto: Steinar Sværen)

og kjører, sier han, men legger til at selv om han gjør det er det langt fra alle andre i Vadsø som gjør det. Han kan bli stående og vente lenge på å komme over i fotgjengerfeltet. Bilene kjører bare forbi, selv om det må være klart for alle at han venter på å komme over.

Som rullestolbruker blir Jarle Jakobsen selv regnet som gående, selv om han i rullestolen kan holde en fart som ingen gående kan. Permobilen holder lett joggefart og Jarle må holde styringen og manøvrere i et trafikkbilde som skifter raskt. Siden det ikke alltid er så lett ble det tatt kontakt med trafikkpedagog Johnny Michelsen på vegkontoret. Michelsen stilte opp og har sammen med Jarle arbeidet for å gjøre ham til en bedre og tryggere sjåfør.

Aldri skummelt

-Jeg har aldri vært ute for noe i trafikken som jeg synes er skummelt, forteller Jarle til Reflexen. Men legger til

at han også har lært en del med Johnny Michelsen som lærer. Reflexen kunn selv se at han klarte seg bra gjennom Vadsø sentrum, mens vi småløp for å holde følge med den raske Permobilen. Men vi så også hvor vanskelig det kan være å ferdes i Vadsø med rullestol, med fortauskanten, oppgravede gater og alt for mye trafikk.

Permobilen er utstyrt for alle forhold, med lys, lykter - til og med pigge-dekk for vinterbruk. Vinterstid er imidlertid ikke Permobilens så mye i bruk. Siden Jarle har redusert førerlighet kjenner han ikke så godt når det er kaldt. Han kan derfor bli for nedkjølt hvis han er ute for lenge om gangen. Men nå er sommerdekkene lagt på, sommeren er her og Jarle er noen erfaringer rikere etter undervisningen.

Nå kan det bli full rulle.

STEINAR SVÆREN

-TRAFIKK- OPPLEVELSE GIR FORSTÅELSE

-Jeg kan ikke lære Jarle å manøvrere Permobilen. Det har han i fingerspissene. Men vi har arbeidet sammen for lære å forstå trafikken. Bare på den måte kan vi som ferdes i den planlegge hvordan vi skal kjøre for å komme enklest fram, og vi kan forutsi farene vi kan møte, slik at det aldri blir skikkelig farlig, forteller Johnny Michelsen.

Han forklarer at for å få til dette har timene sammen med Jarle Jakobsen gått til å være i sentrum i Vadsø der bilene er. Etter hvert som de har opplevd ulike situasjoner har de snakket om situasjonene, prøvd å finne hva som kjedde, hvorfor og hva som kunne skjedd, før de går videre.

-På den måten blir det læring ut i fra erfaring. I tillegg til kunnskaper er opplevelser og følelser sentrale i opplæringen. I stedet for å lære via bilder, tegninger og tavle i et klasserom, skjer læringen der lærdommen skal brukes. Klasserommet er flyttet ut i trafikken. Etter timene ute har vi dessuten gått i gjennom oppgaver og slikt som skilt og



Undervisningen foregår ved at Johnny forsøker å få Jarle til å følge med i trafikkbildet for å kunne forutsi andre trafikanters handlinger og dermed planlegge sin egen atferd i trafikken (Foto: Steinar Sværen)

enkle trafikkregler, forteller Michelsen.

For ham er det viktigste at Jarle Jakobsen skal lære å forstå trafikken. Det er dessverre slik at bilister er redere for å kjøre på andre biler enn mykere trafikanter. Selv om det er bilistene som bryter trafikkreglene, vil det nok gå hardest ut over de myke trafikantene hvis de blir påkjørt.

Lager rapport

Ut i fra de erfaringene som gjøres med dette opplæringsprogrammet skal

Michelsen utarbeide en rapport. Håpet er at den skal kunne danne grunnlaget for trafikkopplæring av barn i rullestol i alle kommunene i Finnmark.

-Det er bare Vadsø som har biltilsynets trafikkpedagog i byen, men det finnes kanskje andre som også kan ha bruk for noe av det samme. Jeg håper derfor at vi kan trekke erfaringer med den opplæringen vi prøvd ut sammen med Jarle Jakobsen og at det kan komme til nytte også andre steder, sier Johnny Michelsen.

Turisttid i Finnmark

Sommer i Finnmark er nærmest synonymt med et innrykk av turister som kommer for å oppleve Nordkapp og midnattssolen. I et slikt miljø vil det alltid være noen som forsøker å finne sin nisje i et stort turistmarked, som det tyske selskapet som driver det rullende hotellet.

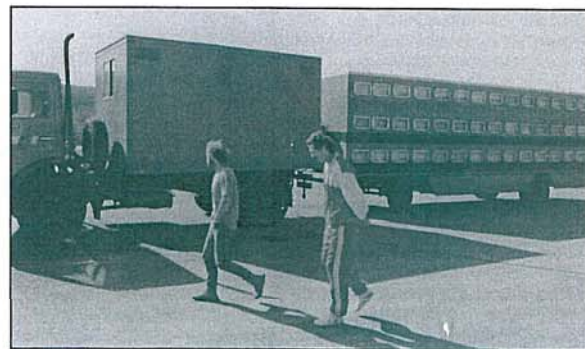
For cirka 7000 kroner kan tyskerne reise fra Sør-

Tyskland tur/retur Nordkapp med det rullende hotellet. Sammen med en buss reiser de med en trailer der tilhengeren er innredet i bitte små "lugarer". I overkant av 30 passasjerer kryper hver natt inn i de små lugarene. Turen inkluderer to måltider til dagen og overnatting på et nytt sted hver natt. Det meste av maten tar reiseselskapet med fra Tyskland, mat som tåler langtidslagring, og som gjør at gjestene ikke føler at de er alt for langt hjemmefra.

På veien til Nordkapp får turistene med seg Oslo, deler av Vestlandet (med Trollstigen som et høydepunkt) og Trondheim. Men det er Finnmark og Nordkapp som er målet.

Hjemreisen går gjennom Finland og Sverige.

I alt bruker de 20 dager på turen, ganske rimelig, men også en smule kummerlig etter vår mening da! (Foto: Steinar Sværen)



Førerprøven på tamilsk fra Finnmark

For første gang er det utarbeidet skjema for førerprøven på tamilsk i Norge. Biltilsynet i Finnmark står bak nyvinninger, med støtte fra Vegdirektoratet. Tidligere har det vært brukt enkle oversettelser med henvisning til illustrasjonene i de norske førerprøvene. Det har resultert i at de fleste tamiler som skulle gå opp til førerprøven har krevd å få den muntlig.

-Vi er glade for at vi nå kan tilby prøver på tamilsk, men for oss i Finnmark er det samtidig et paradoks at det ikke finnes slike prøver på samisk, sier trafikpedagog Johnny Michelsen til Reflexen. Han forteller at også den store pågangen fra tamiler i hele Nord-Norge til biltilsynsstasjonene i Finnmark var bakgrunnen for at de nye skjemaene ble laget.

Det er nå laget to ulike skjema som er sendt ut til vegkontorene i hele landet slik at de kan kopiere til eget bruk.

Unggår juks

Michelsen forteller at han dessuten ville unngå muligheter for juks, som alltid kan være til stede ved en slik muntlig prøve der svarene skal gå i gjennom tolk, samtidig som det vil bli ressursparende for biltilsynet å avvike prøvene ved hjelp av skjema.

-Tolkeforeningen i Norge anbefaler



Førerprøvene på tamilsk har blitt godt mottatt, forteller trafikpedagog Johnny Michelsen.

faktisk at det ikke skal brukes tolk ved eksamener, men i stedet skjema der det er mulig. Det fratar dem arbeid, men tolkene vil da unngå å komme i uheldige dobbeltroller der press fra kandidatene kan føre til at de gjør mer enn bare å oversette, sier han.

I små miljøer kan slike situasjoner oppstå, ettersom de fleste kjenner hverandre. Tolkene kan føle seg presset når de som skal kjøre opp kommer langt

borte fra, og har store utgifter til reise og opphold. Hvis de da stryker kan det bli en belastning for tolken.

Godt mottatt

Prøvene er godt mottatt, bare i et par fylker er det kommet kommentarer om at prøvene ikke er gode nok.

-I Finnmark er det nå helt slutt på muntlige prøver. Og det er blitt slutt på at mange reiser hit for å ta prøvene. Når det er kommet klager på dårlig språk i skjemaene fra noen fylker sørpå, kan det ha sammenheng med at det nå er slutt på bruk av tolk, og at de kan ha fått hjelp av tolken under prøvene tidligere og derfor vil tilbake til den gamle måten å gjøre det på, sier Johnny Michelsen.

Mange språk

I dag finnes det skjema til førerprøven på mange språk, men mange er håndskrevet og uten illustrasjoner. Den økte innflyttingen til Norge av mennesker øker dessuten antallet språk. Michelsen mener at dette må føre til at Statens vegvesen må ta stilling til hvilke språk det skal tilbys førerprøver på.

-Nå venter vi på et prosjekt kalt "Trafikterminologi på samisk" før vi kan lage førerprøveskjemaer på samisk. Fram til i dag har det vært mange ord og uttrykk som det ikke har vært ord for på samisk. Nå håper jeg at samisk kan bli det neste språket vi lager prøver for, sier Johnny Michelsen.

STEINAR SVÆRE

Pensjonister

Ingvald Larsen gikk av med pensjon 1. mars etter 15 år i vegvesenet
Ruth Thorsen gikk av med pensjon 1. juni. Hun hadde da vært 27 år i vegvesenet.

Edith Sofie Andersen går av med pensjon 1. juli

Takk for innsatsen



Vi gratulerer

April
7. Ewald Jakola 50 år
12. Per Smeltro 50 år

Mai
8. Steinar Johnsen 50 år
10. Trygve Jensen 60 år
13. Johan Nils Njudla 50 år
21. Geir Johnsen 60 år
24. Willy Hansen 50 år
27. Martin Nilsen 60 år
29. Svein T. Nilsen 50 år

Juni
19. Asbjørn Anthonen 50 år



Vegsjef Geir Johnsen fylte 60 år 21. mai. Den store dagen ble feiret i Paris. Reflexen gratulerer med vel overstått.

PERSONAL-NYTT

En vegmann er gått bort

Med Godtfred Karlsens død er en av de markante skikkelser i vegvesenets etterkrigs-historie blitt borte. Han ble 77 år gammel, og var født og oppvokst i Kiby utenfor Vadsø.

Hans første møte med vegvesenet var St. Hansaften 1937 da han møtte sammen med flere ungdommer i Snefjord for å bygge veg i regi av Statens

Ungdomsarbeide. Et par år var han der. Siden ble det flere anlegg, men ikke sammenhengende. Det var en tid med stor arbeidsledighet og det var slett ikke enkelt å få lønnet arbeid. Selv tok han gladelig hva han fikk, men hadde et stort ønske om å få komme på skole og lære et fag og få et yrke. Han samlet penger for å gå på teknisk skole i Stavanger. Etter ett år på denne skolen, fikk han sommeren 1944 kontorplass på vegkontoret i Vadsø. Etter krigen fullførte han skolen i Stavanger og kom tilbake til vegkontoret.

Godtfred Karlsen var en foregangsmann på mange områder. Han var særdeles interessert i sitt fag, og utviklet en betydelig innsikt. Han så framover, deltok aktivt i utviklingsarbeidet og var levende opptatt av å finne frem til nytt utstyr og nye metoder.

Det var vedlikeholdsdriften som særlig fanget Karlsens interesse og en av hans store interessefelt ble snøbrøyting og snørydding på høg fjellstrekningene. Han hadde helt klare oppfatninger om at selv med avansert utstyr var arbeidsmetodene og tilretteleggingen avgjørende for et godt resultat.

Godtfred Karlsen ble en tidlig forkjemper for driftsplanlegging innen vedlikeholdet. Han var en pioner på dette feltet og virket sterkt for å få prinsippene gjennomført som styringsverktøy, men møtte både motstand og uforstand. Det var en utbredt oppfatning at alt som var prisgitt uforutsigbare elementer som vær og vind umulig kunne underlegges planprosedyrer. Godtfred Karlsen utviklet oppfatninger om kombinasjonen av snømengde, fremherskende vindretning, pla-

numshøyde og skrånings-/ skjæringshelning. Han var opptatt av de muligheter som lå i riktig bruk av snøskjermer.

Karlsen var svært opptatt av at arbeidet som foregikk wintersdag under vanskelige værforhold hadde gode sikkerhetsrutiner og at trafikken kunne avvikes sikkert. Han hadde stor omtanke for at våre folk hadde sikre arbeidsplasser med gode rutiner og at det ikke skulle tas sjanser.

I sitt arbeid, som han ledet med fasthet, ble Karlsen betrodde et stort ansvar. Han hadde meninger og

meningers mot.

Godtfred Karlsen hadde et bredt interessefelt. Finnmark vegvesens historie ble et spesialfelt. Hans innsamling av fotografier, som resulterte i Godtfred Karlsens Fotosamling, er kjent over hele landet. Samlingen inneholder rundt 4000 bilder som viser vegvesenets virke og utvikling. Godtfred Karlsen filmet og fotograferte gjennom alle år og hadde tusenvis av bilder. Han var i full gang med å bearbeide dette materialet for å la det inngå i samlingen da han falt fra. Dette arbeidet vil vi søke å fullføre. I tillegg til fotografier bidrog Karlsen også i arbeidet med innsamling av museale gjenstander.

Norsk vegmuseum har innstiftet en utmerkelse som blir gitt personer som har gjort en spesiell innsats for norsk veghistorie. Godtfred Karlsen ble tildelt denne som den første i landet. Prisen er en stubbebryter av messing montert på en stein av eklogitt.

Reflexen hadde et meget godt og verdifullt samarbeide med Karlsen. Han bidrog gjennom alle år med historisk stoff.

Godtfred Karlsen var en eminent fagmann, en personlighet med høye krav til kvalitet og redelighet. Hans innsats for sin etat og Finnmark er stor og verdifull.

Magne Skjånes

Personal-NYTT

Erik Nerli har sagt opp sin stilling i Statens vegvesen Finnmark for å flytte hjem til Møre og Romsdal og begynne på biltilsynsstasjonen i Molde. Han har vært i biltilsynet i Finnmark i 15 år. I disse årene har han vært med og satt sitt preg på utviklingen i biltilsynet.

Nerli kom til Finnmark som stasjonssjef for biltilsynet i Kirkenes. De siste årene har han vært prosjektleder for det yrkespedagogiske utviklingsarbeidet (YPUT).

Når han nå flytter hjem skal han ved siden av å være seksjonsleder for trafikksesjonen på stasjonen i Molde også overta farsgården. Han skal drive et moderne kombinasjonsbruk, det vil si full jobb + arbeid med gården der han skal ha en sau eller to og dyrke litt jord.

Ommund Mjaaland er engasjert som jordskifte kandidat på eiendomsseksjonen for ett år fram til mai.

Dan E. Bomban er engasjert som avd.ing. på byggeplan fram til jul for **Olav Aa** som har permisjon.