

MASSEKORSBÅND

STATENS VEGVESEN  
JOHN ANDERSEN  
POSTBOKS 2070  
ALTA VEGAVDELING

9510 ELVEBAKKEN

# Lek forsiktig- voksne kjører

Barna er altfor godt representert i ulykkesstatistikkene våre. Enda mer tragisk blir det når vi vet at de fleste skadene kunne vært unngått, hvis foreldrene og andre voksne hadde tenkt seg om og vist hensyn.

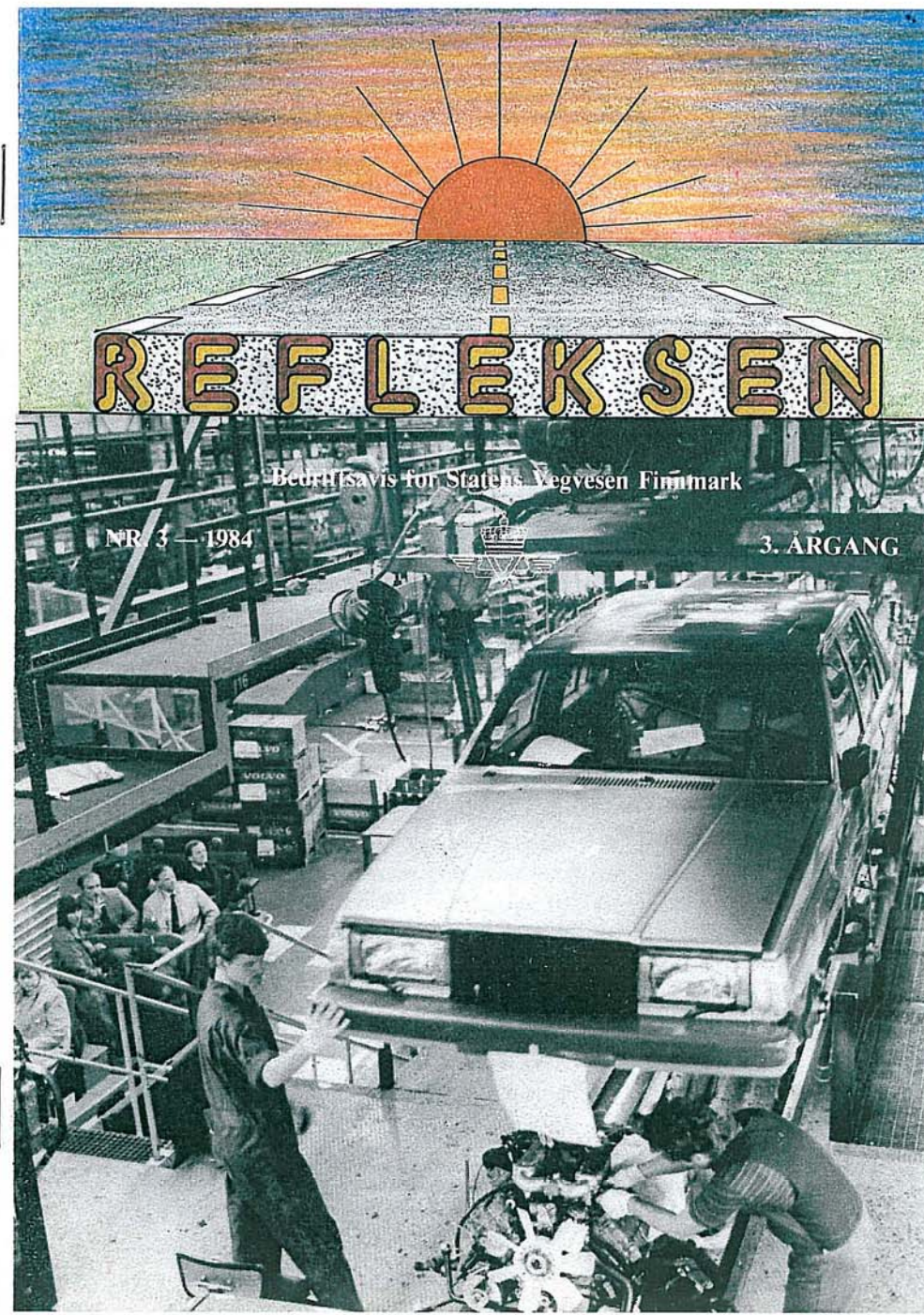
Barna er de minste og mykeste trafikantene vi har. De kan ikke skjelne mellom høyre og venstre, ta sikre og riktige avgjørelser eller reagere på samme måte som oss voksne. Ikke før de er 10-12 år.

De er små av vekst og ser mer av bildører, skjermer og hjul, enn det som egentlig skjer i trafikken. Verken synet eller hørselen er ferdig utviklet, og de har problemer med å vurdere både fart og avstand. Når de på toppen av det hele er impulsive og tankeløse, forstår du kanskje hvorfor vi voksne må tenke oss bedre om – og vise mer hensyn.

Husk det når du kjører, spesielt i områder med reduserte fartsgrenser.

## Ikke la barna betale for din tankeløshet

Vegdirektoratet  
Statens informasjonstjeneste.







Bedriftsavis for  
Statens Vegvesen  
Finnmark

Redaktør:  
BJARNE LANGSETH

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

Opplag: 1500 eksemplarer

Trykk:  
HELFJORDS BOKTRYKKERI  
Vadsø

## INNHold

|                                        |    |
|----------------------------------------|----|
| Ingen «gullnøkkel» .....               | 3  |
| Statsbudsjettet 1985 .....             | 4  |
| Vegvesenet ble årets serviceetat ..... | 7  |
| Troms best i Aksjon Kjørelys .....     | 9  |
| Kjørelysstreker .....                  | 10 |
| Rapport fra Sørøya .....               | 12 |
| Rapport fra Måsøy .....                | 13 |
| Big Red, framtidens sommerscooter ...  | 14 |
| Tekst og bilder fram fra glemselen ... | 15 |
| Gamle minner .....                     | 16 |
| Ordrerot i 1940. Munkelv bru sprengt . | 18 |
| Mennesket og bilen .....               | 20 |
| Bevilgnings- og regnskapsoversikt ...  | 22 |
| Hvor blir det av kunsten? .....        | 26 |
| En typisk ungdomsbil .....             | 27 |
| Unge bilførere må bli flinkere .....   | 28 |
| Hva om du kom-først .....              | 30 |
| Treff på bom .....                     | 31 |



## Ingen «gullnøkkel»

«En gullnøkkel passer til alle dører,» sier et polsk ordspråk. Så sant, så sant. Statens vegvesen Finnmark hadde med glede tatt imot en slik «gullnøkkel». En nøkkel som kunne åpne for de muligheter som finnes i økt sysselsetting og utbygging av fylket vårt — en nøkkel som kan lukke opp porten for alle krav. Vi tror at kommunikasjoner står sentralt i et velferdssamfunn og at en utbygging av kommunikasjonene er viktig for å bedre velstanden.

Som så mange andre etater har vi det dessverre ikke slik vi så gjerne skulle hatt det. Bevilgningene strekker ikke til for å møte alle de berettigede krav som står i kø. Regjeringen har nylig lagt fram sitt budsjettforslag for 1985. Et forslag som innebærer at den ordinære bevilgningen til riksveger i Finnmark skjæres ned fra 137 mill. kroner til 133,2 mill. Selv om forslaget om ekstraordinære midler til Nord-Norge kan gi oss 12,5 mill. kroner i tillegg, så er det klart for alle at det er ikke noen «gullnøkkel» vi har fått. Det vil fortsatt være mange lukkede dører for befolkningens krav. Mange nye krav om veger og sysselsetting kan ikke imøtekommes på neste års bevilgning, men det skal gå framover også for Finnmark. Både Havøysundvegen, Nordkynvegen og Øksfjordvegen skal komme et godt skritt videre, og selv om budsjettet ikke er noen nøkkel av gull så skal ihvertfall noen dører åpnes — om ikke annet så ihvertfall på gløtt.

BjaLa.

Forsidebilde: Som en avveksling fra forsidebilder om vegbygging bringer vi i dag et bilde av bilbygging. Redaktøren har vært så heldig å få besøke Volvo's personbilfabrikk i Gøteborg. Konklusjonen er: Vel er vi nordmenn flinke til å bygge veger, men svenskene er heller ikke så dumme til å bygge brukere av veger.

## Med jernbanemidler holder vi hodet over vannet

Det mest spesielle med regjeringens forslag til statsbudsjett for 1985 er forslaget om et ekstraordinært investeringsprogram for Nord-Norge. Som en kompensasjon for at Nord-Norge-banen ikke forlenges foreslås 1 milliard 84-kroner bevilget til Nord-Norge fram til 1993 for å løse vegproblemer og vegsamband som i dag hemmer utviklingen i landsdelen. I 1984 foreslås en førstebevilgning på 50 millioner kroner hvorav 12,5 mill. skal tilfalle Finnmark. Med disse midlene holder vi oss flytende på samme nivå som i år.

For 1985 foreslås bevilget totalt nesten 5,6 milliarder kroner til administrasjon, vedlikehold og anlegg av riksveger. Forslaget er 164 mill. kroner eller 3 prosent høyere enn 1984 bevilgningen. Av økningen skyldes 50 mill. kroner det ekstraordinære investeringsprogrammet for Nord-Norge.

Til administrasjon foreslås bevilget 968,7 mill. kroner, som er en økning på 59,9 mill. eller 6,6 prosent fra 1984. Antall stillingshjemler i administrasjonen vil bli redusert med netto 14. Det foreslås opprettet et Norsk Vegmuseum.

Til vegvedlikehold foreslås bevilget 2.054 mill. kroner. Dette er en økning på 84 mill. eller 4,3 prosent. Selve vedlikeholdsinnsatsen økes med 6,1 prosent.

Til veginvesteringer foreslås bevilget 2.563 mill. kroner som er en økning på 20,1 mill. kroner eller 0,8 prosent fra 1984. Forslaget innebærer at investeringsprogrammet i Norsk Vegplan

1982—85 blir oppfylt med 99,7 prosent. Det ekstraordinære Nord-Norge-programmet kommer i tillegg. Nord-Norge, Nord-Trøndelag, Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane og Hordaland får også i 1985 noe høyere andeler av de ordinære investeringene enn vegplanen forutsetter.

### Stor økning av fast dekke i nord

I kommentarene til budsjettforslaget heter det at vegnettets transportstandard fortsatt forbedres. Pr. 1. januar 1986 ventes 59,3 prosent av riksvegnettet å være tillatt for 10 tonns akseltrykk, mot forutsatt 43 prosent i vegplanen. Også andelen fast dekke vil pr. 1. januar 1986 være høy — 95,5 prosent mot forutsatt 95 prosent i vegplanen. Særlig i Nord-Norge er fastdekeandelen øket sterkt i vegplanperioden 1982—85.

I 1985 ventes sysselsettingen i vegarbeidsdriften redusert med 350—450 årsverk. Egensysselsettingen reduseres ved naturlig avgang.

## «De fire store» skiller seg ut

Det er fire store prosjekter som skiller seg ut med hensyn til anleggsvirksomheten i Finnmark. Til E-6 fra Troms grense til Kirkenes foreslås 24,2 mill. kroner, Øksfjordvegen tilgodeses med 26 mill., 18 mill. til Nordkynvegen og hele 28 mill. kroner til Havøysundvegen. Det blir en merkbar reduksjon i virksomheten på helårsvegen til Berlevåg og Båtsfjord hvor bevilgningene foreslås halvert. Jernbanemidlene på 12,5 mill. foreslås fordelt med 7,5 mill. til Aisseroaivve — Skaidi, og 5 mill. til Havøysundvegen.

Etterfølgende tabell viser fordelingen på strekninger i h.h.t. investeringsprogrammet i St. meld. nr. 80 for 1980—81 Om NVP 1982—85, bevilget 1982—84 og bevilgningsforslag for 1985.

Alle beløp i 1985-kroner

| Rv. nr. | Strekning                                   | Invest.-<br>program<br>NVP | Bevilget<br>hittil | Forslag<br>1985 |
|---------|---------------------------------------------|----------------------------|--------------------|-----------------|
|         |                                             | Mill.kr.                   | Mill.kr.           | 1 000 kr.       |
| E 6     | Troms grense—Kirkenes kai                   | 194,1                      | 138,2              | 24 200          |
| 92      | Riksgrensen—Troms grense                    | 0                          | 9,0                | 2 700           |
| 95      | Olderfjord—Kåfjord                          | 0                          | 5,7                | 1 000           |
| 98      | Vardø fastlandsforbindelse                  | 21,9                       | 34,4               | 1 000           |
| 882     | Langfjordbotn—Øksfjord                      | 0                          | 11,5               | 26 000          |
| 883     | Nyvoll—Lerresfjord                          | 18,7                       | 13,9               | 2 500           |
| 886     | Bjørkheim—Bjørnstad                         | 9,3                        | 7,1                | 3 000           |
| 888     | Kalak—Hopseidet                             | 49,6                       | 21,2               | 18 000          |
| 888     | Hopseidet—Mehamnelvbru                      | 25,6                       | 17,4               | 3 000           |
| 889     | Snøfjord—Havøysund                          | 15,6                       | 3,1                | 28 000          |
| 890     | Tana bru—Gednje                             | 24,9                       | 15,1               | 1 000           |
| 890     | Gednje—Berlevåg                             | 37,2                       | 35,8               | 5 700           |
| 891     | Gednje—Båtsfjord                            | 38,8                       | 24,8               | 5 900           |
| —       | Til disposisjon                             | 0                          | 7,8                | 2 000           |
| —       | Spesielle trafiksikkerhets- og miljøltiltak | 30,9                       | 36,8               | 9 200           |
| —       | Øvrige strekninger                          | 110,4                      | 74,6               | 0               |
| Sum     |                                             | 577,0                      | 456,4              | 133 200         |

## STATSBUDSJETTET FOR 1985

### E-6 Troms grense — Kirkenes kai

Bevilgningen vil vesentlig bli brukt til videre utbedring av strekningen Aisse-roaivve — Skaidi, Laukavann — Kara-sjok, Pildan — Tana bru samt Gand-vik — Bugøyfjord og Neiden — Høy-buktmoen. Bevilgningsmessige resto-verslag pr. 1. januar 1985 er henholds-vis 37, 12, 31, 5, 27 og 8 mill. kroner.

### Rv. 882. Langfjordbotn — Øksfjord

Hovedplan for parsellen Storvik — Bardines ble godkjent i februar 1984, og innebærer en 4,2 km lang enfelts tunnel som vil gi full rassikring forbi et svært rasutsatt parti. Tunneldriften starter høsten 1984 og ventes avsluttet høsten 1986. Bevilgningsmessig rest-overslag pr. 1. januar 1985 er 45 mill. kroner. Prosjektet medfører at ferje-sambandet Storvik — Øksfjord som bare går om vinteren, opphører, og at Storvik ferjekai nedklassifiseres.

### Rv. 888. Kalak — Hopseidet «Nordkynvegen»

Bevilgningen vil bli brukt til videre ar-beid på strekningen Bekkarfjord —

Hopseidet. Parsellen Smielvdalen — Hopseidet har godkjent detaljplan og vil bli fullført i løpet av 1984. For res-ten av strekningen Torskefjorddalen — Bekkarfjord er hovedplan godkjent og siden stadfestet av Samferdselsde-partementet. På grunn av denne pla-nen har reindriftsinteressene gått til søksmål mot staten. Det er derfor usik-kert om fremdriften på den søndre del av denne parsellen. På grunn av rein-driftsinteressene skal det her utredes et nytt alternativ. Bevilgningsmessig rest-overslag pr. 1. januar 1985 kan forelø-pig angis til 56 mill. kroner.

### Rv. 889. Snøfjord — Havøysund

Bevilgningen vil bli brukt til fortsatt arbeid på veggen og start av arbeidet med Havøysund bru. Totaloverslaget for brua er 35 mill. kroner, med ferdig-stillelse i 1986. Hele prosjektet er fore-løpig kostnadsberegnet til 170 mill. kroner, eller vel 50 mill. kroner mer enn tidligere antatt. Kostnadsøkningen skyldes at de mer detaljerte undersø-kelser viser større problemer med sprengning og massetransport enn først antatt.

Etterfølgende tabell viser visse vegstandardkomponenter i 1982, forventet status 1. januar 1986 og Norsk Vegplans forutsetning pr. 1. januar 1986.

| Vegstandardkomponent                  | Forutsatt              |                        |                       |
|---------------------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|
|                                       | Status pr.<br>1.1.1982 | Anslag pr.<br>1.1.1986 | i NVP pr.<br>1.1.1986 |
| <i>Tillatt akseltrykk (andel i %)</i> |                        |                        |                       |
| Andel med 8 tonn eller mer .....      | 100                    | 100                    | 100                   |
| Andel med 10 tonn .....               | 40                     | 92                     | 62                    |
| Andel med telerestriksjoner .....     | 40                     | 94                     | 62                    |
| <i>Vegdekke (andel i %)</i>           |                        |                        |                       |
| Andel med fast dekke .....            | 71                     | 97                     | 89                    |
| <i>Gang- og sykkelveger</i>           |                        |                        |                       |
| Antall km bygget i alt .....          | 9                      | 21                     | 29                    |

AKSJON 83·84·85  
**publikum**  
-servicekampanjen på ramme alvor!

*Vegvesenet ble «Årets service-etat i Staten»:*

## Prisen skal få oss til å gjøre en god jobb bedre

— Vi er både overrasket og glade for at vi har blitt «ÅRETS SERVICE-ETAT I STATEN», sier vegdirektør Eskild Jensen. På en konferanse 29. august i forbindelse med Aksjon Publikum overrakte statsråd Astrid Gjertsen en pris til Statens vegvesen.

Vegdirektøren framhever at publikumsservice ikke er nytt for Statens vegvesen. Vegmeldingstjenesten er bl.a. et eksempel på det. I det siste har også samarbeidet med transportbrukerne fått stor betydning. Likedan er det utallige eksempler på at vegvesenet legger stor vekt på omfattende informasjon og opplysning til publikum, ikke minst ved planlegging av nye veger.

— Aksjon Publikum har vært en utfordring for etaten og service-prisen skal få oss til å gjøre en god jobb bedre, sier vegdirektøren. Han forteller at Vegdirektoratet har utarbeidet et omfattende handlingsprogram som har som mål at Statens vegvesen skal gi enda bedre publikumsbehandling, informasjon og saksbehandling.

Aksjonen har gitt oss anledning til å legge vekt på det publikumsrettede arbeid på en fornuftig måte. Vi har ikke lagt opp til dyre og tidkrevende tiltak, men lagt vekt på enkle og praktiske tiltak som må til for å gi publikum bedre service. I samarbeid med vegkontorer i 18 fylker har vi derfor i Statens vegvesen nådd et resultat som jeg selv er svært fornøyd med. Vegvesenet i alle fylker har etter min mening tilpasset gjennomføringen av aksjonen til et

nyttig og realistisk nivå som passer etaten. Alt annet ville vært urealistisk å få gjennomført med de omfattende og krevende oppgaver som ellers hviler på oss.

Vegdirektøren forteller at han både er glad og bekymret for forventningene det har gitt å bli ÅRETS SERVICE-ETAT I STATEN. Det videre arbeid med å forbedre Statens vegvesens forhold til publikum vil bli tatt alvorlig, sier han. Vi skal bestrebe oss på å leve



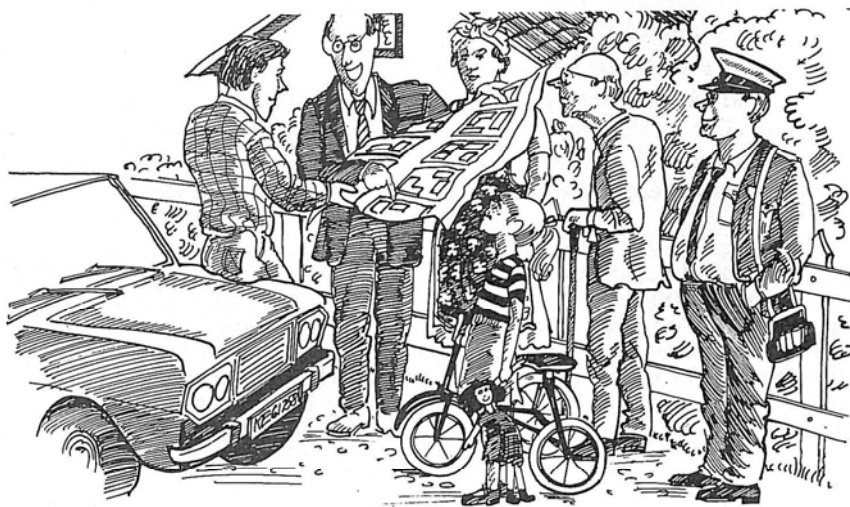
## AKSJON 83-84-85 publikum -servicekampanjen på ramme alvor!

opp til forventningene. Vi har dessuten satt i gang publikumsundersøkelser ved biltilsynsstasjonene og er innstilt på å gjennomføre enkle tiltak etterhvert som undersøkelsene gir oss holdepunkter for det som må gjøres. Publikums-gjennomgangen ved enkelte biltilsynsstasjonene kan sikkert også foregå raskere slik at ventetiden blir redusert. Det arbeides med et eget prosjekt som tar sikte på å få gjort noe med dette. I tillegg er vi opptatt av at planprosessen kan gjøres så hensiktsmessig som mulig i forhold til publikum. Der skal vi også sette igang publikumsundersøkelser for å se hva vi kan gjøre.

Alle som arbeider i Statens vegvesen skal derfor dele æren det er å bli ÅRETS SERVICE-ETAT I STATEN. Samtidig er vi klar over at dette for-

plikter. Det arbeidet vi holder på med skal fortsette. Statens vegvesen har bl.a. oppgaver som ikke alltid oppfattes like positivt av publikum når de blir løst, forteller vegdirektøren.

Statens vegvesen er den grunneier i landet som har flest naboer, sier Eskild Jensen. Nesten alle mennesker i Norge er i daglig kontakt med vårt hovedprodukt, riks- og fylkesveger. Dessuten føler vi at det i Norge er ca. 4 millioner eksperter på veg og bilkjøring. Dette skjerper kravet til vår faglige standard, og til vårt forhold til publikum. Det stilles store krav til oss om å leve side om side med så mange ulike oppfatninger og interesser. Serviceprisen skal få oss til å gjøre en god jobb enda bedre, sier han.



Vegvesenet er avhengig av en positiv kontakt med omgivelsene

Troms best i «Aksjon Kjørelys»:

## Finnmark opp på femteplass

«Aksjon Kjørelys» har kåret sin Norgesmester. Det ble Troms som gikk til topps i fylkeskonkurransen Statens vegvesen arrangerte i forbindelse med aksjonen. Også i stikkprøvetellingene i september ble Troms en suveren seierherre, med 89,8 prosent lysbruk blant bilister. Gjennomsnittstallet for landet ligger på 60,3 prosent ifølge tellingene som inngår i fylkeskonkurransen. Finnmark endte på femteplass etter en sterk innsjutt.

### Stadig stigende

I løpet av sommermånedene har gjennomsnittstallet vært stadig stigende. Selv om stikkprøvetellingene neppe gir et helt korrekt bilde av norske bilisters lysbruk på dagtid, burde resultatet tyde på at stadig flere bilførere blir seg bevisst den betydning kjørelys har for trafikksikkerheten. Dette er gledelig, sier informasjonssjef Ragnar Lie i Vegdirektoratet.

Stikkprøvetellingene har vært foretatt en gang hver måned i løpet av det siste halvåret, mellom klokken 12-13, på et tidspunkt da det kan være grunn til å anta at lysbruken blant bilister er lavet.

### Mer kjørelys

Informasjonssjef Ragnar Lie forteller at årets aksjon vil bli avsluttet i løpet av oktober: — Men det er allerede bestemt at Statens vegvesen også neste år vil engasjere seg i informasjonsaktiviteter i forbindelse med kjørelys. Dette blir imidlertid i et mindre omfang enn i år.

Årets aksjon har vært et samarbeid mellom myndighetene og en rekke organisasjoner, der særlig Trygg Trafikk har spilt en aktiv rolle.

### Sammenlagt etter siste omgang:

|                        |        |
|------------------------|--------|
| Troms .....            | 458,4  |
| Nordland .....         | 405,8  |
| Sør-Trøndelag .....    | 370,5  |
| Nord-Trøndelag .....   | 367,3  |
| Finnmark .....         | 358,3  |
| Vest-Agder .....       | 358,1  |
| Buskerud .....         | 347,8  |
| Oppland .....          | 312,5  |
| Hedmark .....          | 308,13 |
| Aust-Agder .....       | 304    |
| Hordaland .....        | 302,3  |
| Akershus .....         | 301,2  |
| Møre og Romsdal .....  | 300,5  |
| Rogaland .....         | 299,6  |
| Telemark .....         | 270,3  |
| Sogn og Fjordane ..... | 265,3  |
| Vestfold .....         | 244    |
| Østfold .....          | 218,3  |

## Kjørelýsstreker

Aksjon Kjørelys har pågått i flere måneder med oppfordring til bilister om å bruke lys på kjøretøyene også om dagen. Mye er sagt, skrevet og tegnet om denne aksjonen. Vår «kunstner» på planavdelingen, Øystein Langdalen, har valgt å se saken fra en litt humoristisk side. Her følger hans «kjørelýsstreker»:



JAMMEN DET ER DA IKKE  
DAG NÅ, KONSTABEL.....



**BLI SETT I TIDE  
BRUK LYS  
OM DAGEN**





# RAPPORT FRA SØRØYA

Av John Fulland

Under en reise til Sørøya i juli kom jeg i prat med Per J. Jacobsen, Hasvik og Torbein Gamst, Breivikbotn, som har det daglige vedlikeholdet av vegene i Hasvik.

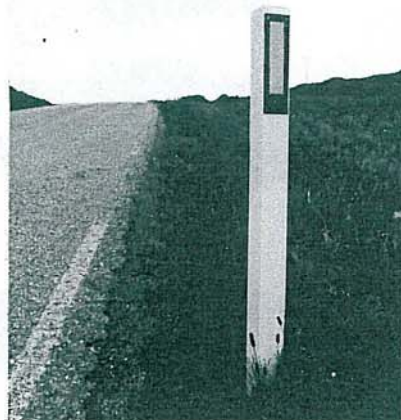
På spørsmål om sommerlige gjøremål og daglige problemer kom det fram at grøfterensk sto høyt på listen i sommerhalvåret. Den rene ryddingen foregikk manuelt og dette distriktet er forskånet fra turisttrafikk slik at forsøplingen er forholdsvis liten. Likevel var de plaget med plast som tettet stikkrennene og særlig der vegene lå lavt i forhold til sjøen. Altså mistenkte de skipsfarten for å stå bak utslipp av all slags plast, flasker og dunker. Etter kraftige regnskyll havner skitten i stikkrennene og må møysommelig stakkes ut.



Per J. Jacobsen viser her en av sommerens plager, nemlig plast som tetter stikkrennene. Foto: John Fulland

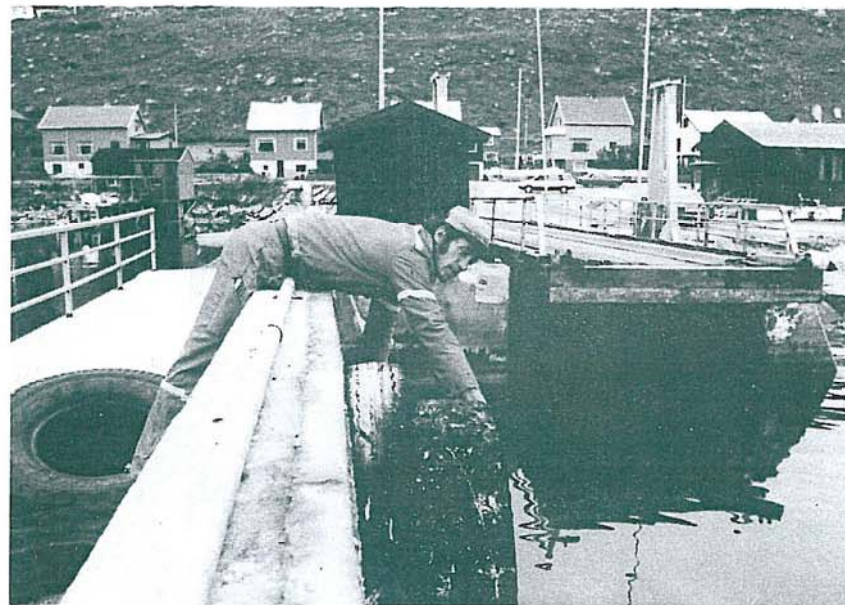
Videre var utsetting av reflekspinner et aktuelt tema. Merkestoplene er produsert i eget verksted under ledige vinterstunder og ble satt opp i den lyse årstid. Bilistene var meget takknemlig for den navigeringsmulighet som stolpene ga på vinteren i tillegg til brøytestikkene. Stolpene har forskjellig markering på høyre og venstre side av kjørebanelen (rektangel = høyre side, to runde = venstre side), men av kapasitetsgrunner var deler av vegen kun markert på en side.

Undertegnede fortalte om forsøk i Sverige med plastposer og en enkel husholdningsstrikk over stolpetoppen for å beskytte refleksen mot rim og skitt. Forsøkene har visstnok falt rimelig og heldig ut. Posene skiftes raskt en gang i blant.



Reflekspinner er viktig vegmerking for bilister. De blir produsert i eget verksted. Foto: John Fulland

# RAPPORT FRA MÅSØY



Svein H. Seljenes har det daglige vedlikehold av veger og ferjekaier i Måsøy-distriktet. Dessuten benyttes han flittig over hele vedlikeholdsområdet til bygningsmessige arbeider på hus, brakker og andre anlegg. Her tar han en titt på Havøysund ferjekai som skal ha sin høstlige overhaling. Skader og slitasje vil det alltid bli i løpet av en travel sesong, og både fendere og ferjebommen får seg en del trøkker. Verken Havøysund eller Snøfjord (Rv 889) kaier er særlig utsatt, men Kåfjordanlegget (Rv 95) stadig gir problemer. Seljenes nevnte blant annet at storferga «Porsangerfjord» har et alt for stort overheng i forhold til de normale ferjene. Bare ferja kommer i litt spiss vinkel mot ferjebommen legger den seg over heisehuset og klemmer til. Selv om heisehuset nå er senket i taket, kan uheldet gjenta seg når tidevann og anleggsvinkel kommer i ugunstig posisjon. Helst burde heisehuset vært flyttet lenger mot land, men det er ikke lettvin.

Tekst og foto: John Fulland.



*Big Red — røde kjempe:*

## FRAMTIDENS SOMMERSCOOTER



Her er den nye «nødvendighet» i reindriftsnæringen — Big Red, Røde Kjempe. Terrenggående trehjuls motorsykel med kjempedekk. Går like godt på snø som i myr, og kan kjøres av alle (teoretisk sett). Med 10-giret automatkasse og en toppfart på ca. 90 km/t kan dette bli alle tiders leketøy for mindreårige. Det er bare å trykke på starteren, sparke inn et gir og så gi gass. Enklere kan det ikke bli. Men syklene krever førerkort og må registreres, og dermed vokser problemene. Biltilsynet i Troms og Finnmark har i en periode nektet registrering av disse motorsyklene for å få Vegdirektoratet til å vurdere alle de dispensasjoner fra regelverket som kreves. Syklene er ikke bygget etter norske regler. Men bare vent — disse vil bli like vanlige om sommeren som snøscootere er om vinteren.

Tekst og foto: John Fulland.

*Hyggelig og verdifullt brev til redaksjonen:*

## Tekst og bilder fram fra glemselen

En del av Finnmark vegvesens historie i tekst og bilder er tatt vare på, noe er tapt for alltid, men en vesentlig del er skjult i skrivebordskuffer og eldre folks hukommelse. Det er derfor svært gledelig når slik verdifull historie dukker opp, og det til og med fra andre deler av landet.

Refleksens redaksjon fikk nylig tilsendt fire bilder av stor historisk verdi fra Kristian Nordgaard i Hamar. Like viktig som bildene er hans brev med en god beskrivelse av arbeidsforhold og egne erfaringer fra 20- og 30-åra. Vi takker hjerteligst for brev og bilder og gjengir her brevs innhold. Bildene presenteres på midtsidene under «Gamle Minner».

Med stor takk for avisa finner jeg å kunne sende noen bilder og erindringer som muligens kan brukes.

Som vegarbeider begynte jeg i ung alder vinteren 1923-24, 13-14 år gammel, som flisgutt på anlegget Smalfjord — Vestertana. Som sjef og overordnet hadde jeg (nå avdøde) Jacob Matzow. Som oppsynsmann fungerte min far, Olav Nordgaard.

Som bolig måtte takkes ja til en hestestall i Smalfjord som eides og tilfeldig bruktes av postkjører Per Pavelsen hver gang lokalbåten hadde anløp. I tillegg måtte også reisende gis husrom når båten var forsinket, og det hendte ofte. Stallen hadde plass til to hester. Med en tynn bordvegg som skille var det et lavt tilbygg på ca. 2,5 × 3,5 meter. Innboet besto av en benk, 2-3 krakker, en ganske stor kasse til bord foran et lite vindu ca. 60 × 60 cm, pluss to køysenger. Til oppvarming og koking en tohulls båtovn. Ble ikke for-

vent med varme. Derimot hestelukt og hestesvette ble man immun mot.

Var glad over å ha arbeide. Kan heller ikke si at man egentlig led under boforholdene. Man var jo ung. Idag hadde jeg ikke klart det. Alt ble bedre etter hvert, og jeg var med å gjorde forefallende arbeider til vegen var ferdig kjørbart til Sjursjøk, og delvis til Ifjord. Tilsammen hadde jeg ca. 12 år i vegvesenets tjeneste. Disse årene ser jeg tilbake på med glede.

Som en kuriositet må jeg fortelle at da jeg ble pensjonist og min status til pensjon skulle oppsummeres, fikk jeg beskjed om at jeg ingenting hadde å hente fordi jeg hadde arbeidet 4-5 år ulovlig p.g.a. for ung alder.

Antagelig som plaster får jeg tilsendt «Veien og Vi», Syvende sans til jul og «Refleksen». Det er ikke til å bli feit av. Alikevel, hermed min beste takk!

Noen bilder til «Gamle Minner» sendes med i håp om at de kan brukes.



## Gamle minner

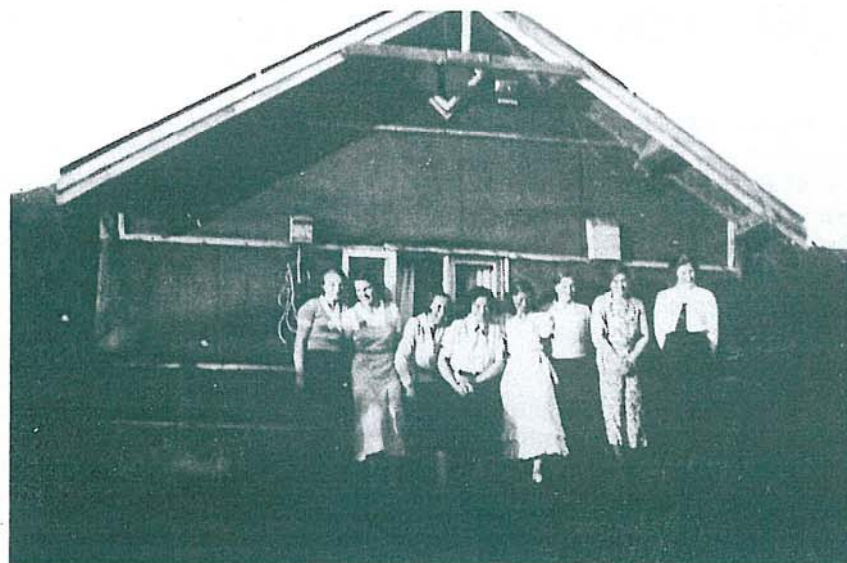


*Dette bildet er fra Sjusjok. De mørke bygningene nederst til høyre er oppsynsbrakker, litt lenger oppe er ingeniørbrakker og til venstre for svingen er mannskapsbrakkene.*



*A/S Polarbils buss, en 18 seters Studebaker, som var leid for anledningen. Fra venstre: Ragnhild Stock, Kristian Nordgaard, Ole Henriksen, sjåfør på bussen og Aslaug Lauritsen. Det var alltid koselig å få besøk ute på anleggene i den tida — som var omkring 1932-33.*

## Gamle minner



*Dette bildet viser venner og familie som kom på gebursdagsvisitt til oppsynsmannen. Herrene hadde gått inn da bildet ble tatt. Fra venstre: Inger Liv Lande, Sigrun Rønbekk, Aslaug Lauritsen, Klaudia Schrøen Njå, Åse Larsen, Kristian Nordgaard, Ragnhild Stock og Anna Nicodemussen.*

*Oppsynsmann Olav Nordgaard ved siden av en av da-tidens lastebiler. Sjåfør: Kristian Nordgaard.*





Ordererot i 1940:

# Munkelv bru sprengt

Av Sverre Nilssen, Finnmarken

Det er servert mange historier og gitt ulike forklaringer på sprengningen av Munkelv bru den 8. april i 1940. Norge hadde kapitulert, og i Øst-Finnmark ble troppene trukket sammen til Nyborgmoen. Noen ble demobilisert mens det meste av Varanger bataljon ble stående under våpen fram til i juli under ledelse av fylkesmann Hans Gabrielsen.

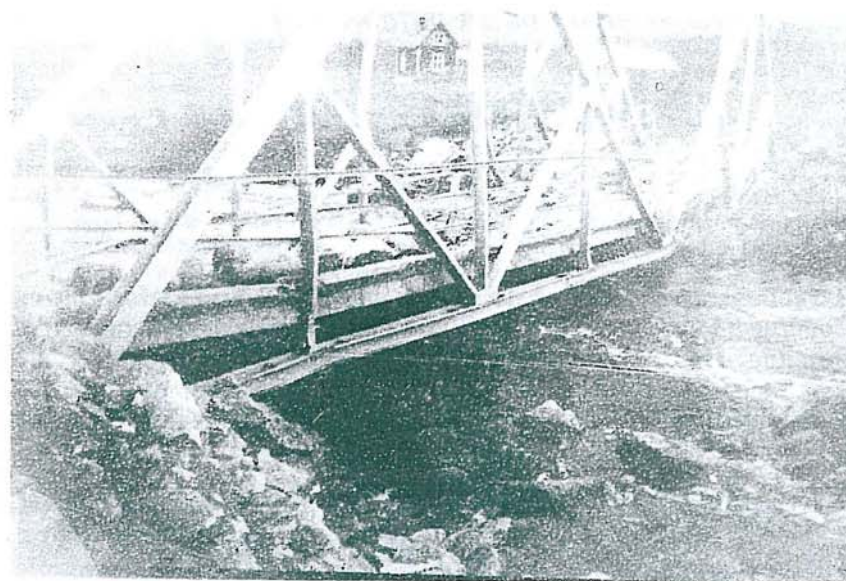
Dette forholdet finnes det mye skriftlig materiale om, så her skal vi holde oss til episoden i Munkelv — en hending som viser at mangelfulle ordrer og dårlig samband kan få de alvorligste følger. Ja, ved det rene slumpehell unngikk man at norske avdelinger kom til å åpne ild mot hverandre i de forvirrete kapitulasjonsdagene.

Tidligere vegsjef Johannes B. Irgens, som satte sprengningen i verk, gir sin versjon av hendingene i skriftet «En vegmanns erindringer». Her fremgår det tydelig at kapitulasjonen gikk både små og store sjefer på nervene løs. I Øst-Finnmark stilte man seg spørsmålet om det ble tysk eller russisk okkupasjon — man fryktet begge deler. Ja, allerede 8. juni var det dem som trodde at norske styrker på retrett vestover fra vaktoppdrag ved grensen, var sovjetiske avdelinger på veg mot tyskerne!

Så dukker det da opp to amatørbilder for kort tid siden, og som til fulle dokumenterer forløpet av sprengningen av brua over Munkelv. Bildene har tilhørt Egil Jacobsen i Kristiansand. Vi har tidligere i to artikler fortalt om denne bankmannen fra Vardø som både var ivrig musiker og skiløper. Han var i disse hektiske dagene på veg med sin familie fra Vardø til Brattli i

Pasvik. Han hadde fått låne bilen til sin bror, Jac. Jacobsen, og fra Varangerbotn til Kirkenes var Abraham Mikkelsen sjåfør. Familien fikk «byttet» bil i Kirkenes, så ferden videre gikk med Tømmerstøls bil. På lastebilen sto det to madrasser på høykant. Det er mulig disse «i farta» ble tatt for militært mål, for det ble løst varselskudd mot Vardøbilen. Sakfører Wahlen fra Vardø var imidlertid i nærheten, heter det i en kort skriftlig beretning. Han kjente igjen både bilen og Egil Jacobsen og dermed ble nok en katastrofe avverget.

Sprengningen av Munkelv bru førte til en hel del rapportskriving, noe Irgens forteller, ganske inngående om, men det hele «kokte bort i kål» — naturlig nok. Etter en tid overtok jo tyskerne. De var interessert i best mulig vegforbindelse og spurte ikke om årsaken til sprengningen og norsk militært ordrekaos under kapitulasjonen.



Dette bildet er tatt fra øst mot vest og viser at brukarene er sprengt bort, men selve brua henger sammen. Huset i bakgrunnen tilhørte Mattis Magga.



Bildet viser hvordan stein fra brukar og forbygning slengt opp i luften og falt ned på dekket.

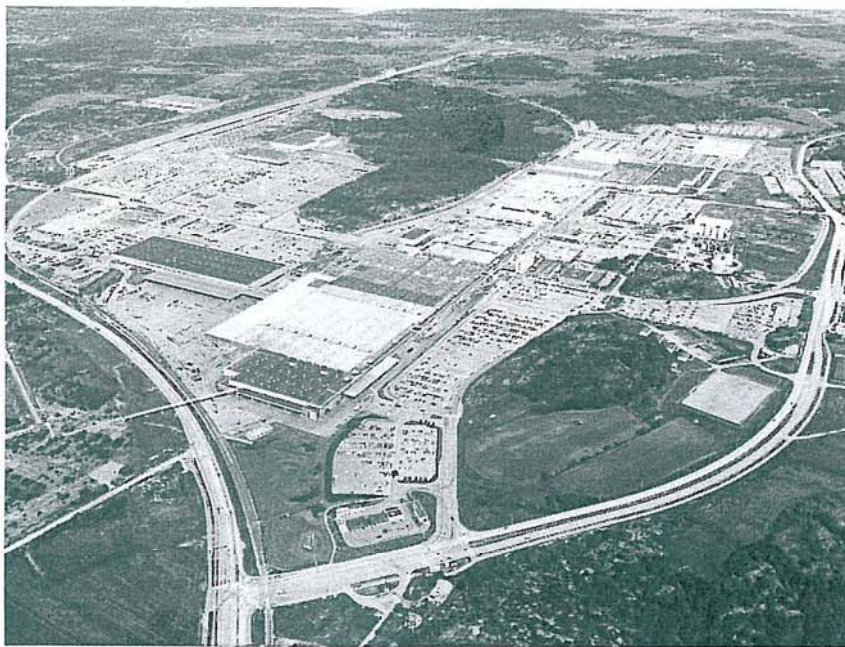




*Tanker etter et besøk på en bilfabrikk:*

## Mennesket og bilen

Har du noengang tenkt på det når du sitter der i din komfortable og moderne bil og kjører i behagelig stor fart i selskap med mange andre kjørende? Har tankene dine streift inn på det arbeid som ligger bak utviklingen og produksjonen av disse kjøretøyene før de glir ut av samlebåndet og inn i de tusen hjem? Har du egentlig tenkt over at det er mennesker som skaper disse kjøretøyene?



Volvo Personvagnar AB's største fabrikk, Torslandaverket i Göteborg, er et imponerende skue. Fra denne fabrikk ruller det ut over 150.000 biler hvert år. I tillegg lages det 40.000 ferdiglakkerte karosserier. De bilene som lages her er Volvo 240- og 760-seriene. Ved Torslandaverket arbeider nærmere 10.000 mennesker.

Mange vil vel hevde at det ikke er så mye mennesker som maskiner som er bilprodusent i dag. Et besøk på Volvo-fabrikken på Torslanda i Göteborg kan kanskje få deg til å tenke i andre baner. Vel er det roboter i arbeid også der og menneskene på samlebåndet (som forresten var flere enn jeg hadde tenkt meg) utfører kanskje mange robotlignende arbeidsbevegelser, men for å omskrive en forslitt reklamefrase: «uten mennesket stopper bilen».

For det er mennesker som planlegger og iverksetter all utvikling, på godt og vondt. Det utrolige som skjer når du starter et kjøretøy, setter det i bevegelse og farer raskt avgårde mot fjerne mål, er ønsket ut og satt i produksjon av det fantastiske redskap mennesket råder over i seg selv.

Litt skremmende kan det likevel være å se mennesker på samlebånd i tilsynelatende ensformige robotjobber. Variasjon i arbeidet har vært Volvo's idé om et bedre arbeidsmiljø, og som rask tilskuer på samlebåndet kan man få et inntrykk av at de har lyktes. Det var noe mer menneskelig over samlebåndsmiljøet enn jeg hadde tenkt meg. Og mennesker må jo fungere overalt hvor det er maskiner. Vi har skapt maskinene og vi må holde kontroll med dem. Ansvar vil aldri kunne overlates til maskiner.

Vi har også et ansvar for maskinen «bilen» etter at den har rullet ut av samlebåndet — mestrer vi det ansvaret?

*BjaLa*



Selv om produksjonen styres ved hjelp av datamaskiner, er det mennesker ved alle punkter på monteringsfabrikken. Dette bildet er fra «marriage point» der motor og karosseri settes sammen. Med imponerende presisjon og hurtighet utføres en tilsynelatende komplisert arbeidsoppgave.



# Bevilgnings- og regnskapsoversikt

pr. 19. september 1984

| 2. Tekst                             | 3. Bev. post | 4. Til disp. i alt | 5. Parsellvis fordeling av 4. Til disp. i alt | 6. Medgått hittil i år i følge EDB-listene |             | 7. Uanvendt av bevilgningen (3-6) |
|--------------------------------------|--------------|--------------------|-----------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------|-----------------------------------|
|                                      |              |                    |                                               | Overstridelse                              | Anleggssalg |                                   |
| E6 TRONS CPENSE - KIRKENES KAI:      | Overf.       | - 3 911 084        |                                               |                                            |             |                                   |
| Stilt til disp. i 1984               | 1325.30      | 36 700 000         | 1 500 000                                     |                                            | 1 168 642   | 331 358                           |
| Stilt til disp. i 1984 fra disp.     | 1325.30      | 2 000 000          | 671 644                                       |                                            | 2 179       | 669 465                           |
| Hjemmeluft - Tørrfossen bru          |              |                    | 3 800 000                                     |                                            | 5 301 845   | -1 501 845                        |
| Leirbunvatn - Aisseroaivve           |              |                    | 5 792 844                                     |                                            | 4 171 130   | 1 621 714                         |
| Aisseroaivve - Skaidi                |              |                    | 742 646                                       |                                            | 784 473     | - 41 827                          |
| Laukavatn - Karasjok X 92            |              |                    | 1 070 372                                     |                                            | 841 306     | 229 066                           |
| Valjok veier. - Lærvajok             |              |                    | 100 000                                       |                                            | 30 969      | 2 461 488                         |
| Lærvajok - Poavveqiedde              |              |                    | 5 257 433                                     |                                            | 4 468 975   | -1 603 999                        |
| Roavveqiedde - Pildan                |              |                    | 4 000 000                                     |                                            | 2 616 967   | 1 383 033                         |
| Pildan - Tana bru X 98               |              |                    | 6 500 000                                     |                                            | 3 002 539   | 3 497 461                         |
| Varangerbotn - Candvik               |              |                    | 5 353 977                                     |                                            | 3 388 472   | 1 965 505                         |
| Candvik - Puoyfjord                  |              |                    | 0                                             |                                            | 637 160     | - 637 160                         |
| Neiden - Høybuktøen                  |              |                    |                                               |                                            |             |                                   |
| Grusprod. - Lager                    |              |                    |                                               |                                            |             |                                   |
| SUM                                  |              | 34 788 916         | 34 788 916                                    | 9 500 000                                  | 26 414 657  | 8 374 259                         |
| E6 TRAFIKKSIGKURHET - MILJØ:         | Overf.       | 949 623            |                                               |                                            |             |                                   |
| Stilt til disp. fra trafikk          | 1325.30      | 3 000 000          | 2 896 046                                     |                                            | 1 602 399   | 1 293 647                         |
| Hjemmeluft - Tørrfossen bru          |              |                    | 1 053 577                                     |                                            | 154 037     | 899 540                           |
| Høybuktøen - Kirkenes                |              |                    | 3 949 623                                     |                                            | 1 756 436   | 2 193 187                         |
| SUM                                  |              | 3 949 623          | 3 949 623                                     |                                            |             |                                   |
| RV 92-0 KAPASJOK X E6-KAUTOKEINO X98 | Overf.       | - 344 671          |                                               |                                            |             |                                   |
| Stilt til disp. i 1984               | 1325.30      | 4 000 000          | 1 500 000                                     |                                            | 448 476     | 1 051 524                         |
| Riksgrensen - Karasjok E6            |              |                    | 2 125 329                                     |                                            | 1 398 500   | - 75 446                          |
| Karasjok X 96 - Jergul               |              |                    | 30 000                                        |                                            | 14 402      | 817 873                           |
| Jergul - Suosjauvre                  |              |                    |                                               |                                            |             |                                   |
| SUM                                  |              | 3 655 329          | 3 655 329                                     |                                            | 1 861 378   | 1 793 951                         |
| RV 93-0 ALTA X E6 - RIKSGRENSEN:     | Overf.       | 474 313            |                                               |                                            |             |                                   |
| Til disp. i 1984                     | 1325.30      | 0                  | 474 313                                       |                                            |             |                                   |
| Masi - Mieron                        |              |                    |                                               |                                            | 10 449      | 463 864                           |
| SUM                                  |              | 474 313            | 474 313                                       |                                            | 10 449      | 463 864                           |

Kolonne 2 forteller hvilke strekninger det gjelder og kolonne 3 angir bevilgningspost. I kolonne 4 og 5 går det fram hvor store summer som er disponible totalt og på de enkelte parseller. I kolonne 6 oppgis først hvor mye som er tillatt overskredet eller sperret. Et tilsvarende beløp som tillates overskredet må sperres andre steder slik at totalsummen går opp i null. Den høyre delen av kolonne 6 angir hvor mye som er medgått hittil i år, og kolonne 7 forteller hvor mye som står igjen.

|                                    |         |            |            |             |           |           |
|------------------------------------|---------|------------|------------|-------------|-----------|-----------|
| RV 94-0 SKAIDI XE6 - HAMMERFEST:   | Overf.  | 5 718 688  |            |             |           |           |
| Til disp. i 1984                   | 1325.30 | 4 000 000  | 9 718 688  | - 4 700 000 | 1 796 830 | 7 921 858 |
| Repparfjord - Kvalsund F.k.        |         |            | 9 718 688  | - 4 700 000 | 1 796 830 | 7 921 858 |
| SUM                                |         | 9 718 688  | 9 718 688  |             |           |           |
| RV 94 - TRAFIKKSIGKURHET-MILJØ:    | Overf.  | 683 099    |            |             |           |           |
| Til disp. i 1984                   | 1325.30 | 4 000 000  | 3 316 901  |             | 1 772 547 | 1 544 354 |
| Strømsnes - Hammerfest             |         |            | 3 316 901  |             | 1 772 547 | 1 544 354 |
| SUM                                |         | 3 316 901  | 3 316 901  |             |           |           |
| RV 95-1 OLDERFJORD - KAFJORD:      | Overf.  | 441 486    |            |             |           |           |
| Til disp. i 1984                   | 1325.30 | 1 500 000  | 1 058 514  | 500 000     | 1 677 176 | - 618 662 |
| Hønsa - Vesterelv                  |         |            | 1 058 514  | 500 000     | 1 677 176 | - 618 662 |
| SUM                                |         | 1 058 514  | 1 058 514  |             |           |           |
| RV 95-2 HOPPINGSVAC-NORDKAPP:      | Overf.  | 1 883 084  |            |             |           |           |
| Til disp. i 1984                   | 1325.30 | 0          | 1 883 084  | - 1 500 000 | 201 677   | 1 681 407 |
| Honningsvåg Fk.                    |         |            | 1 883 084  | - 1 500 000 | 201 677   | 1 681 407 |
| SUM                                |         | 1 883 084  | 1 883 084  |             |           |           |
| RV 98-0 LAKSELV XE6-VAPVØ D/S KAI: | Overf.  | 3 547 566  |            |             |           |           |
| Til disp. i 1984                   | 1325.30 | 6 000 000  | 2 383 276  | - 1 800 000 | 167 304   | 2 215 972 |
| Skalleiv - Kibera                  |         |            | 69 158     |             | 371 860   | - 302 702 |
| Svarthes nye V.K.-Vardø d/s kai    |         |            | 2 452 434  | - 1 800 000 | 539 164   | 1 913 270 |
| SUM                                |         | 2 452 434  | 2 452 434  |             |           |           |
| RV 882-0 LYNØFJORDEN - ØKSFJORD:   | Overf.  | 0          |            |             |           |           |
| Til disp. i 1984                   | 1325.30 | 11 000 000 |            |             |           |           |
| " " " 1984                         | 1325.43 | 2 000 000  | 13 000 000 |             | 4 390 770 | 8 609 230 |
| Storvik - Bardnes                  |         |            | 13 000 000 |             | 4 390 770 | 8 609 230 |
| SUM                                |         | 13 000 000 | 13 000 000 |             |           |           |
| RV 883-1 IFIRETTEN/NNN - NYVOLL:   | Overf.  | 709 956    |            |             |           |           |
| Til disp. i 1984                   | 1325.30 | 0          | 709 956    |             | 214 122   | 495 834   |
| Kvilby - Nuvoll                    |         |            | 709 956    |             | 214 122   | 495 834   |
| SUM                                |         | 709 956    | 709 956    |             |           |           |
| RV 883-2 NYVOLL - I. LFRFSTFJORD:  | Overf.  | 616 138    |            |             |           |           |
| Til disp. i 1984                   | 1325.30 | 3 000 000  | 3 616 138  |             | 3 918 161 | - 302 023 |
| St. Læresfjordi-I. Læresfjordi     |         |            | 3 616 138  |             | 3 918 161 | - 302 023 |
| SUM                                |         | 3 616 138  | 3 616 138  |             |           |           |



| 2.<br>Tekst                                                                                                                        | 3.<br>Bev.<br>post           | 4.<br>Til disp.<br>i alt            | 5.<br>Parsell-<br>vis for-<br>deling<br>av 4.<br>Til disp.<br>i alt | 6.<br>Medgått hittil i år<br>i følge EDB-listene |                                   | 7.<br>Uanvendt<br>av be-<br>vilgningen<br>(5-6) |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------------|
|                                                                                                                                    |                              |                                     |                                                                     | Overakridelse<br>Sperring                        | Anleggssalg.                      |                                                 |
| RV 885-0 TRAFIKKSikkerhet - MILJØ:<br>Til disp. i 1984<br>Hesseng X6 - Håbet                                                       | overf.<br>1325.30            | 551 307<br>1 700 000                | 2 251 307<br>2 251 307                                              |                                                  | 624 206<br>624 206                | 1 627 101<br>1 627 101                          |
| RV 886-1 BJORRHEIM X6 - BJORNSTAD:<br>Til disp. i 1984<br>Til disp. i 1984<br>Bjorkheim - Elveries<br>Tårnet bru<br>Grusproduksjon | overf.<br>1325.30<br>1325.43 | 1 728 848<br>3 000 000<br>1 500 000 | 3 078 228<br>+ 307 076<br>0                                         |                                                  | 1 851 262<br>4 503 +<br>93 046 +  | 1 226 966<br>311 579<br>93 046                  |
| RV 888-2 KIFJORD - GAMVIK:<br>Til disp. i 1984<br>Okseveg - Mehamn<br>Mehamn - Gamvik d/s kai<br>Storvann - Kjellerfjord kai       | overf.<br>1325.30            | 98 780<br>5 500 000                 | 2 476 074<br>3 122 706<br>0                                         |                                                  | 1 948 811                         | 822 341                                         |
| RV 883-3 VEG TIL NORDKYN:<br>Til disp. i 1984<br>Bekkarfjord - Hopseidet<br>Grusproduksjon                                         | overf.<br>1325.30            | 3 429 966<br>14 000 000             | 17 429 966<br>0                                                     | 7 000 000                                        |                                   | 12 935 288<br>808 688 +<br>808 688              |
| RB 888-4 HOPSEIDET - MEHAMNELV BRU:<br>Til disp. i 1984<br>Hopseidet - Mehamn bru<br>Ottadekke Hopseidet                           | overf.<br>1325.30            | 219 405<br>5 500 000                | 5 719 405<br>0                                                      | 2 000 000                                        | 4 074 160<br>500 746 +<br>500 746 | 1 665 245<br>500 746 +<br>500 746               |
| RA 889-1 SMØRFJORD X 95 - KOKELV:<br>Til disp. i 1984<br>Smørfjord X 95 - Russelv bru<br>Ottadekke Kokelv                          | overf.<br>1325.30            | 467 993<br>3 000 000                | 2 532 007                                                           |                                                  | 871 352<br>452 339 +<br>1 323 691 | 1 660 655<br>452 339 +<br>1 208 316             |
| RA 889-3 VEG TIL HAVØYSUND:<br>Til disp. i 1984                                                                                    | overf.<br>1325.30            | 299 806<br>3 000 000                |                                                                     |                                                  |                                   |                                                 |

|                                                                                                                                                                                    |                   |                                                                                  |                                                                                       |                          |                                                                          |                                                             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| " " " " distr.<br>Snefjord - Haveysund                                                                                                                                             | 1325.43           | 3 000 000                                                                        | 6 299 806<br>6 299 806                                                                | 3 000 000<br>3 000 000   | 3 019 157<br>3 019 157                                                   | 3 280 649<br>3 280 649                                      |
| RV 890-0 TANA BRU X96 - GEDNJE X891:<br>Til disp. i 1984<br>Leirpollskogen - Gednje X 891                                                                                          | overf.<br>1325.30 | 4 111 719<br>2 000 000                                                           | 6 111 719<br>6 111 719                                                                | 4 500 000<br>+ 4 500 000 | 117 047<br>117 047                                                       | 5 994 672<br>5 994 672                                      |
| RV 890-2 GEDNJE X 891 - BERLEVAG:<br>Til disp. i 1984<br>Gednje - Buetjern (bru)<br>Buetjern - Nikopervann<br>Nikopervann - Kongsfjord<br>Kongsfjord X - Storelv<br>Grusproduksjon | overf.<br>1325.30 | 4 028 855<br>13 000 000                                                          | 0<br>5 460 940<br>0<br>3 510 205<br>0                                                 | 4 500 000                | 384 459<br>4 886 299 +<br>2 577 654<br>390 792<br>160 080 +<br>8 399 284 | 2 387 472<br>2 387 472<br>3 119 413<br>160 080 +<br>571 861 |
| RV 891-0 GEDNJE X 890 - BÅTSFJORD:<br>Til disp. i 1984<br>Gednje X 890 - Strømmen<br>Lager Båtsfjord dal                                                                           | overf.<br>1325.30 | 1 496 632<br>10 000 000                                                          | 11 496 632<br>0                                                                       |                          | 6 940 220<br>387 265<br>5 552 955                                        | 4 556 412<br>387 265<br>4 943 677                           |
| TIL DISPOSISJON 1984<br>E6 - 17 overført<br>E6 - 22 overført                                                                                                                       | 1325.30           | 2 000 000<br>+ 1 000 000                                                         |                                                                                       |                          |                                                                          |                                                             |
| SPE. TRAFIKK - MILJØTILTAK:<br>Stilt til disp. i 1984<br>overf. 2800604<br>overf. 2800628<br>overf. 2809410<br>overf. 2888501                                                      | overf.<br>1325.30 | 100 000<br>9 700 000<br>+ 2 000 000<br>+ 1 000 000<br>+ 4 000 000<br>+ 1 700 000 | 0<br>100 000<br>9 700 000<br>+ 2 000 000<br>+ 1 000 000<br>+ 4 000 000<br>+ 1 700 000 |                          |                                                                          |                                                             |
| SUM RIKSVEG ANLEGG                                                                                                                                                                 | SUM               | 1 100 000<br>148 905 815                                                         | 1 100 000<br>148 905 815                                                              |                          | 0                                                                        | 1 100 000<br>68 256 255                                     |
| RIKSVEGVEDL. IVEHOLD                                                                                                                                                               |                   |                                                                                  | 126 438 100                                                                           |                          | 83 902 243                                                               | 50 534 552                                                  |
| Spesifikasjon:<br>Overf. fra 1983<br>St.pr. 1984 1325.30<br>St.pr. 1984 1325.43                                                                                                    |                   | 5 505 815<br>136 900 000<br>6 500 000                                            |                                                                                       |                          |                                                                          |                                                             |
|                                                                                                                                                                                    |                   | 148 905 815                                                                      |                                                                                       |                          |                                                                          |                                                             |



## Hvor blir det av kunsten?

Ja, hvor bliver egentlig kunsten, kommer ikke Arvid Sveen snart? Joda, vår kunstneriske konsulent for utsmykking av administrasjonsbygget og biltilsynsbygget i Vadsø kommer, om ikke annet så ihvertfall med brev. Datert 6.9.84 forklarer Arvid Sveen pr. brev at planen for kunstnerisk utsmykking av disse byggene ble sendt til «utsmykkingsfondet for nye statsbygg» den 2. januar 1984 for godkjenning. Planene ble behandlet i fondsstyret den 3. februar, men utsmykkingskomiteen har tross telefoner og brev enda ikke mottatt noen form for reaksjon på eller svar om planen. Derfor henger det fortsatt ingen kunst på veggene, sier vår kunstneriske konsulent som beklager og ber om hjelp.

Bare noen dager etter at dette brevet ble sendt kom det et svar fra utsmykkingsfondet for nye statsbygg, som kunne opplyse at ved en beklagelig feil var saken haket av som ekspedert i møteprotokollen. «Den alminnelige travelhet kan tjene som forklaring, men ikke som unnskyldning for dette og for ytterligere forsinkelse,» heter det i brevet. Styret hadde imidlertid sluttet seg til kommentaren fra Regionalt samarbeidsutvalg og ber om at planen blir bearbeidet ut fra dette, dvs. at antall kunstverk reduseres.

Javel, så er det bare å sette igang igjen da. En revidert plan må lages. Asbjørn Anthonsen erstatter avdøde Arnold Kjæreng i utsmykkingskomiteen og det arbeides videre. Så spør det da hva «den alminnelige travelhet» kan forårsake av komplikasjoner denne gang.



*Det er jo ikke direkte utrivelig i kantina, men det hadde jo blitt betydelig bedre med litt kunst på veggene.*

## En typisk ungdomsbil



«Unge bilførere med gamle biler er i søkelyset», heter det i en pressemelding fra Vegdirektoratet i forbindelse med Aksjon mot helgeulykker. Biltilsynet i Hammarfest fant en slik ungdomsbil og selv om det ikke var helg, så ble den avskiltet likevel. Denne bilen hadde stått en tid i byen ulåst og uten tenningslås, til felles benyttelse for de som torde kjøre den. Med vår lokalkjennskap til bilparken var bilen allerede blinket ut til nærmere ettersyn. Det viste seg at den hadde opplagte mangler, som blanke dekk og dårlige bremses og den fikk slett ikke kjøre fram til neste helg. Nå står den fortsatt ulåst, men avskiltet, utenfor våre lokaler. Kanskje får vi finnerlønn også før eieren fjerner den.

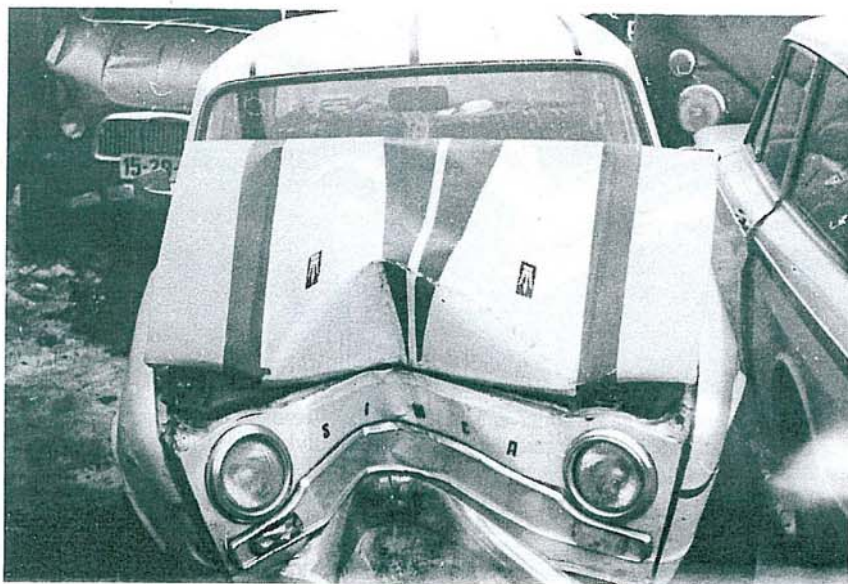
Tekst og foto: John Fulland.



*Forskningsrapport om helgeulykker viser:*

## Unge bilførere må bli flinkere

**Styrket trafikkopplæring i skolen og bedre oppfølging av ferske bilførere er blant de tiltak som Vegdirektoratet nå vil vurdere i kampen mot de mange helgeulykkene i trafikken. Bakgrunnen er at SINTEF har lagt fram en egen forskningsrapport som viser at den typiske helgeulykke ofte kan forklares med feilvurderinger og mangelfulle ferdigheter hos unge bilførere.**



*En typisk helgeulykke skyldes at en ung bilfører har feilbedømt situasjonen. Det er som regel en grov overvurdering av egne evner og bilens kjøreegenskaper, og en tilsvarende undervurdering av de problemer som kan oppstå under kjøring. Resultatene av SINTEF-rapporten viser et klart behov for å forbedre opplæringen av vordende bilførere før de får sitt midlertidige førerkort.*

Foto: Bjarne Langseth

SINTEF-rapporten bygger på et nærmere studium av 49 typiske helgeulykker som endte med død eller alvorlig personskade. Og konklusjonene er klare: Bilføreren har feilbedømt situasjonen helt inntil det er for sent, eller hans reaksjoner for å unngå ulykken har vært preget av uoverveide, panikkarte og vanligvis feil utførte handlinger.

— I det hele tatt synes førerens opplevelse av risiko ved bilkjøring å ha vært lav eller lik null, sier overingeniør Henrik Hvoslef i Vegdirektoratet.

— Det har vært en grov overvurdering av egne evner og bilens kjøreegenskaper, og en tilsvarende undervurdering av de problemer som kan oppstå under kjøringen, hevder han.

Et av kriteriene for å velge ut de 49 ulykkene som ble analysert, var at føreren var under 28 år. Ved siden av at 11 av førerne overhodet ikke hadde førerkort, var det påfallende at nesten ingen av sjåførene hadde hatt førerkort i mer enn ett år — dvs. de hadde ikke gjennomgått føreropplæringens Fase 2. — Disse resultatene viser klart behovet for å forbedre opplæringen av vordende bilførere før de får sitt midlertidige førerkort, sier underdirektør Ingar Tenold i Vegdirektoratet.

— Men de unges holdninger til det å ferdes i trafikken er ikke noe som kan endres utelukkende gjennom en kort føreropplæring — og her mener jeg skoleverket med sin langtidspåvirkning må komme sterkere inn i bildet, sier Tenold.

En tidligere forskningsrapport har vist at Mønsterplanens krav om trafikkopplæring ikke blir etterlevd i dagens grunnskole.

— For å prøve å bøte på dette ønsker vi nå at lærerne gis bedre grunnlag for å oppfylle kravene om trafikkopplæring i skolen.

SINTEF-rapporten om helgeulykker reiser også spørsmålet om vi ikke nå bør innføre tiltak som gjør perioden med midlertidig førerkort til en mer reell prøveperiode, slik at det ikke går noen automatikk i at alle får sitt endelige førerkort etter prøveperioden på to år.

Men hvilke konkrete tiltak vi eventuelt kommer til å gå inn for, er foreløpig ikke avklart. Med utgangspunkt i rapporten fra SINTEF vil Vegdirektoratet i tiden framover vurdere mange ulike tiltak i kampen mot de mange helgeulykkene i trafikken, sier Tenold.

### Finnmark har flest lysfeil

Biltilsynets kjøretøykontroller viser at det er feil ved lyset som topper mangellisten. Deretter kommer feil ved bremsesystemet (drifts- og parkeringsbrems).

Disse opplysningene går fram av veg- og kjøretøystatistikken for 1983, som foreligger trykt i disse dager. Denne oversikten utarbeides årlig av Vegdirektoratet.

32 prosent av antall kontrollerte kjøretøy hadde feil på lys og refleks. Når det gjelder bremsesystemet ble det påvist mangler ved driftsbremsene på 18 prosent av kjøretøyene, og på 10 prosent ble det notert feil ved parkeringsbremsene. 27 prosent av de kontrollerte kjøretøyene hadde diverse mangler, 15 prosent mangler ved forstilling og styring.

Finnmark topper når det dreier seg om feil ved lyssystemet. 44 prosent av de kontrollerte kjøretøyene hadde mangler her. Når det gjelder bremsesystemet, er det Nord-Trøndelag som står først på «minustoppen».



## HVA OM DU KOM FØRST?



Ulykker skjer på uberegnelige tider og steder, og vi lever alle i den villfarelse at «det hender ikke oss». Det kan så være, men hva om det skjer han som kjører foran deg?

Bildet er hentet fra en ulykke på Rv 94 ved Repvåg 20. juni 1984 der en motorsykel under forbikjøring frontkolliderte med en møtende personbil. Som ved et under endte det hele bare med beinbrudd og småskrapet, og som en lettelse for den tilskadekommande engelskmannen var guiden i en etterfølgende turistbuss faglært førstehjelper og hadde det nødvendige utstyr. Det krever kunnskaper og gode nerver å handle riktig overfor et hylende og blodig trafikkoffer. Hva hadde du kunnet hjelpe med?

På bildet er ca. 50 minutter gått siden uhellet. Leisemann, lege og ambulanse er kommet med «Solfuglen» fra Honningsvåg og situasjonen er under kontroll. Men vi syntes vi hadde ventet forskrekkelig lenge.

Tekst og foto: John Fulland.

## TREFF PÅ BOM



Vi har tidligere tatt opp dette problemet i Refleksen, men vi nevner det gjerne igjen: Det er både farlig og straffbart å skyte mot offentlige trafikkskilt. Denne sporten koster vegvesenet tusener av kroner hvert år. Man kan jo likevel fristes til å trekke på smilebåndet av dette eksempelet fra Sørøya hvor skytteren på tross av sentrumsblink har fått anvist bom. Men, tross alt, se alvorret i galskapen. Fra politihold er vi også blitt anmodet om å anmelde slike tilfeller av hæverk.

Foto: John Fulland.