

Vegsjefmøtet 1955

Landets vegsjefer var i tiden 31. oktober—2. november 1955 samlet til det tradisjonelle møte som denne gang fant sted i nye lokaler i det nettopp ferdige bygg i Schwensensgate 3/5, Oslo.

Vi hadde også den glede å se som foredragsholder og gjest den svenske vegdirektør for Stockholms län, Nils G. Bruzelius. Til stede var ytterligere en rekke av Vegdirektoratets egne folk, samt representanter fra pressen.

I sin åpningstale hilste først vegdirektør Backer, som ledet møtet, samtlige deltagere velkommen og uttrykte ønsket om at drøftelsene måtte bringe gode resultater for det fremtidige arbeid. De som var falt fra av vegfolk siden forrige møte ble minnet og de nye representanter ønsket velkommen. En

særlig hilsen ble rettet til den svenske gjest, vegdirektør Bruzelius, som ble takket for at han ville ta turen hit som foredragsholder og derved gi oss nye impulser i vårt arbeid.

Vegdirektøren uttalte videre at den revolusjon som vi står midt oppe i når det gjelder tekniske hjelpemidler, stiller de aller største krav til vegvesenets folk til fornøden tilpassing i driften. Han understreket ytterligere hvor viktig det er å få gjennomarbeidet planene for vegvedlikeholdet, slik at en kunne få full nytte både teknisk og økonomisk av de investeringer som gjøres.

Vegdirektør Bruzelius ga som første foredragsholder en interessant redegjørelse for hvordan vegvedlikeholdstjenesten var bygd opp i Sverige. Med de forholdsvis store bevilgninger de har hatt, har de kunnet bygge opp et vedlikeholdsapparat som

for oss ennå står som et fremtidsmål. Man måtte også beundre den målbevisste planlegging og den statistiske oversikt som de hadde i alle detaljer vedrørende både maskinutnyttelser og kostnader. Men den jevne sysselsetting skapte de samme problemer der som her.

Etter foredraget besvarte vegdirektør Bruzelius en rekke spørsmål som ble stilt.

Neste foredragsholder første dag var overingeniør Bjørum som la frem en rammeplan for vegvesenets vedlikeholdsarbeid, samt eksempler på organisasjon og kontroll.

Med utgangspunkt i en rammeplan for Oppland fylke staket han opp de retningslinjer som han mente at det fremtidige vedlikeholdsarbeid måtte baseres på. Han gikk inn for en mer konsentrert arbeidsdrift og for egne oppsynsmenn for vedlikehold og anlegg. Eksempelvis kunne en for Opplands vedkommende da innskrenke oppsynsmannsdistriktene fra 19 til 12. Han fremholdt videre nødvendigheten av en mer oppstykket funksjonsfordeling ved vegsjefenes kontorer, således mente han at det burde være en egen planleggingssjef, nærmest en spesialist som skulle ha all planleggingen. Videre burde det være en egen maskinavdeling til å ta seg av alle maskinelle spørsmål.

Hvert oppsynsmannsdistrikt burde operere med sitt eget budsjett og han burde også til en hver tid ha oversikt over den økonomiske status på et hvert trinn av bevilgningsperioden.

Oppsynsmannen burde tillegges større personlig ansvar og myndighet for de arbeider som skulle utføres innen hans distrikt, han skulle sette arbeidene i gang og kontrollere utførelsen og fremgangen. Hans nærmeste overordnede — ingeniørene — skal kontrollere at det hele går programmessig og griper bare inn hvis dette ikke er tilfelle. Vegsjefene bør på samme måte ha ansvaret for den samlede arbeidsdrift og budsjett.

Til å gjennomføre en slik plan som den som ble skissert for Oppland, ville det trenge betydelige beløp til bygninger og maskiner.

Foruten et sentralt verksted innen hvert fylke, måtte det også bygges mindre servicestasjoner, alt etter fylkets omfang og geografi.

Bjørum fremholdt også at tiden nå er inne for å ta effektive tiltak for en rasjonalisert drift innen vegvesenet. På samme måte som det private næringsliv nå innser nødvendigheten av å få kostnadene pr enhet ned ved planmessige tidsstudier og rasjonalisert drift, så må også de offentlige virksomheter, herunder også vegvesenet, ta spørsmålene opp til løsning hver for sitt område. Det

er nå nedsatt et utvalg til å fremkomme med forslag, også når det gjelder driften i vegvesenet. Analysen må gjelde så vel anleggsdriften som vedlikeholdsdriften.

Etter frokostpausen, første møtedag ble det en alminnelig diskusjon over de problemer som var reist under de foregående foredrag. Hva spesielt angår den rammeplanen som var skissert av Bjørum, ble det sterkt fremholdt at det neppe var forsvarlig å bygge på forhold som kunne passe for et fylke, dertil var forholdene i vårt langstrakte land altfor forskjellige. Oppdragene som vegvesenet innen det enkelte fylke hadde, var ikke like. Noen fylker hadde overtatt bygdevegvedlikeholdet, men de fleste ikke. Når det gjaldt maskinparken så måtte en også være oppmerksom på at det kunne vise seg praktisk å utnytte den reserve en i dag har i de private entreprenører, som etter å ha fullført store offentlige oppdrag på fly- og andre byggeplasser, nå står parat for nye oppdrag.

Et annet moment som også ble kastet inn i diskusjonen var at det i mange fylker ville vise seg vanskelig å beskjeftige oppsynsmennene eksklusivt enten med vedlikehold eller anlegg. Forholdene lå oftere bedre til rette for en kombinasjon.

Vegdirektøren fremholdt at rammeplanen i så stor utstrekning bygde på oppsynsmennenes innsats at et heldig resultat ville avhenge av deres kvalifikasjoner. Han var interessert i de erfaringer som var høstet i Sverige om dette. Vegdirektør Bruzelius repliserte hertil at en i Sverige hadde måttet vie dette spørsmål adskillig oppmerksomhet, og en hadde da tydd til en rekke korrespondansekurs, hvor undervisningsmaterialet var lagt til rette av spesialister fra Väg- og Vattenbyggnadsstyrelsen. Hvert län holdt også årlige sammenkomster for oppsynsmennene, hvor spørsmål av felles interesse ble klarlagt. De dyktigste oppsynsmenn blir satt på til «övervägmestare».

En rekke av vegsjefene hadde ellers ordet og fortalte om forholdene innen det enkelte fylke. Det var tydelig at mangelen på en enhetlig planløsning hadde vært følbart, og at det derfor var nyttig med en rammeplan for å rasjonalisere arbeidet.

Annen møtedags første diskusjonstema var viet spørsmålet om «Jevn sysselsetting ved vegvesenets arbeidsdrift», som ble innledet av avdelingsdirektør H. W. Paus.

Til å være tilstede ved behandlingen av dette tema var innbudt representanter fra Statens Arbeidsdirektorat, som møtte med direktør Bojer og kontorsjef Pedersen.

Av avdelingsdirektør Paus's foredrag hitsettes følgende: Sesongutjevningen ved vegarbeidsdriften ble etter Regjeringens bestemmelse gjennomført fra budsjettåret 1951—52. Denne bestemmelse medførte en omveltning av tidligere praksis i vegvesenet som forutsatte vesentlig større arbeidsdrift om sommeren enn om vinteren. Som eksempel kan nevnes at høyeste sommersysseting i budsjettåret 1939—40 var 14 540 mann, mens laveste vintersysseting samme år var 5068, altså en forskjell på 9472 mann. I terminen 1954—55 var antallet henholdsvis 7903 og 6313, altså en differanse på 1590 mann. Det skulle imidlertid i sistnevnte termin ikke ha vært noen forskjell.

Det har fra distriktene gjentatte ganger siden utjevningen ble gjennomført vært fremholdt det uheldige ved ordningen, og vegdirektøren sendte derfor sommeren 1955 en henvendelse til vegsjefene med en del spørsmål i forbindelse med utjevningen.

Ifølge de avgitte svar på denne henvendelse er samtlige vegsjefer enige om at utjevnet sysselsetting fordyrer og vanskeliggjør arbeidsdriften. Forholdene varierer imidlertid sterkt ved de forskjellige arbeidsfelter, spesielt etter deres geografiske beliggenhet. Etter det opplyste medfører sesongutjevningen en gjennomsnittsfordyrelse ved hovedveganleggsdriften på lavt regnet ca 20 %. For riksvegvedlikeholdets vedkommende er fordyrelsen lavt regnet oppgitt til ca 12 %.

Ifølge oppgavene fra vegsjefene utgjør resterende vinterarbeid på disse anlegg mellom 15 og 30 %. Noen fylker ligger dog over sistnevnte prosent. Hvis vegvesenet således fremdeles skal følge de nåværende forutsetninger for arbeidsdriften, vil det etter det foreliggende bli nødvendig å ta opp nye veganlegg utenom rekkefølgen av vegplanen bare for å skaffe arbeiderne vintersysseting. Foruten at dette vil være uriktig av hensyn til vegkravene og samferdselen, vil resultatet i det lange løp bli at en med tiden for de fleste fylkers vedkommende står uten vinterarbeid i det hele tatt.

Forøvrig mener de fleste vegsjefer at sesongutjevningen ikke lettere kan oppnås om ytterligere konsentrasjon av anleggsdriften gjennomføres. Det er imidlertid en alminnelig mening at ordningen kan lettes ved at det iverksettes utbedringsarbeider langs riksvegene ved tilleggsbevilgninger til riksvegvedlikeholdet, eller ved at det gis særskilte bevilgninger til slike utbedringsarbeider. Full mekanisering av arbeidsdriften med den følge at arbeidsstyrken kan reduseres regnes også som en fordel for jevn arbeidsdrift.



Vegsjef Matzow orienterer deltagerne under ekskursjonen gjennom Akershus.

I den etterfølgende diskusjon hvor vegdirektør Backer hadde overlatt dirigentplassen til direktør Waarum for selv å ta del i diskusjonen, uttalte vegdirektøren blant annet at hvis de skjønsmessige oppgavene som forelå fra vegsjefene holdt stikk, vil det bety at jevn sysselsetting fordyrer vedlikeholds- og anleggsarbeidet med ca 20 mill. kroner pr år, og selv om det bare var det halve, ville det være et meget bemerkelsesverdig beløp. Det betyr i så fall at hvert dagsverk til de arbeidere som etter antatt økonomisk drift måtte sies opp, kunne betales med 42 kroner. Det ville m. a. o. kunne betales ca 50 % høyere lønn til de oppsagte enn hva daglønnen var for dem som var i arbeid. Regnestykket grunnet seg på at det måtte sies opp 1800 mann i første kvartal, 350 mann i tredje kvartal og 1100 mann i fjerde kvartal. Dette representerte over 470 000 tapte dagsverk. Spørsmålet måtte nå bli om økt mekanisering og konsentrasjon av driften kunne føre til jevnere sysselsetting.

Uttalelsene fra vegsjefene viser at samtlige vegsjefer er enige om at jevn sysselsetting fordyrer og vanskeliggjør arbeidsdriften, men forholdene er jo forskjellige og utslagene i økonomisk henseende derfor også ulike i de respektive fylker. Vegdirektøren nevnte en rekke tall som belyste dette. Ellers fremholdt vegdirektøren at problemet var av den art at det måtte grundig analyseres, da fordyrelsen var et faktum. En måtte dog være klar over at økonomien i seg selv ikke var avgjørende, idet sosiale hensyn også spilte inn. Det var heller ikke heldig om vegvesenet om sommeren tok inn folk som kanskje med større fordel kunne sysselsettes i virksomheter hvor de kanskje trengtes bedre.

Vegsjef Irgens uttalte at det for Finnmarks vedkommende ville være en fordel om arbeiderne kunne arbeide overtid om sommeren og at en del av fortjenesten ble tilbakeholdt for så å utbetales den enkelte om vinteren hvor beskjeftigelsesmuligheten var meget dårligere.

Det var ellers mange synspunkter som ble fremholdt av de vegsjefer som deltok i debatten. Dette var jo også rimelig, såvidt forskjellig som forholdene i fylkene arter seg både når det gjelder sysselsettingsmuligheter og geografiske forhold. Konsentrasjon av arbeidsdriften og mekanisering av arbeidet var også faktorer av stor betydning. Mulighetene for å skaffe arbeider som egnet seg for vinterarbeid var også et problem i mange fylker.

Overføring av ledig arbeidskraft var heller ingen praktisk løsning i mange tilfelle, hvis avstanden fra hjemmet til den nye arbeidsplass ble for lang og reisemulighetene derfor kostbare og besværlige. Vegsjef Nordang fremholdt blant annet dette og anførte at Nordland fylke var like langt som avstanden fra Oslo til Namsos.

Som et tverrsnitt av diskusjonen slo vegdirektøren i sin avslutningsreplik fast at spørsmålet om de økonomiske konsekvenser av den jevne sysselsetting var så betydningsfullt og de foreløpige tall som denne diskusjonen hadde bygd på så vidt bemerkelsesverdige at en videre undersøkelse og analysing måtte foretas for å få sikrere holdepunkter for hvilke konsekvenser den jevne sysselsetting faktisk medførte.

Av saker som ellers var på programmet 2. møte-dag var blant annet spørsmålet om klorkalsium. Som kjent har vegvesenet kontrakt med Norsk Hydro om å få dekket det vesentlige av behovet fra denne bedrift, som har startet et nytt anlegg for å tilgodese det innenlandske forbruk. På grunn av startvanskeligheter ble kontrakten illusorisk for sommeren 1955, og da importen samtidig stoppet opp og en tørkeperiode av uvanlig karakter også satte inn, var situasjonen m. h. t. støvplagen i år lite oppmuntrende. Med hensyn til behovet for klorkalsium i neste sesong, ga overingeniør Bjørum en redegjørelse. Direktør Fjellanger i Norsk Hydro ga også en oversikt over leveringsmulighetene og det fremgikk herav at det alt vesentlige av det innenlandske forbruk nå kunne dekkes fra Hydros anlegg. En viss import kunne det imidlertid allerede på det nåværende tidspunkt fastslås var nødvendig.

Spørsmålet om emballasjen for klorkalsium ble også diskutert. Her ga dr. Dahl, Norsk Hydro, en orientering og uttalte bl. a. at han var sikker

på at emballasjen var tilstrekkelig effektiv hvis ikke sekkene ble altfor skjodesløst behandlet. En viss grad av fuktighet tålte de og, men selvsagt ikke lagring ute uten tildekning i regnvær. Det som man imidlertid måtte være forsiktig med var å dra sekkene over gulv med spiker og andre skarpe gjenstander. Det var det ingen papiremballasje som tålte hvor solid den enn var. Han sa videre at det var intet til hinder for å få kjøpt klorkalsium på jernfat, men da måtte en ha greie på dette i god tid og prisen ville også ligge noe høyere enn for den samme vare i sekker.

Til behandling under «Eventuelt» hadde vegsjefen i Hedmark reist spørsmålet om våre vegnormaler, som nå er 6—8 år gamle, bør bli bearbejdet og utformet ut fra de økte krav vegtrafikken stiller både til fart og tyngde.

Overingeniør Lomsdal ga i den anledning en kort orientering over enkelte aktuelle komplettering og mulige endringer av vegnormalene, og nevnte herunder modifikasjon av tverrprofilene med større grøftbredde, overhøyder i kurver, vanlig vegrekkverk og rekkverktilslutning mellom veg og bru.

En annen sak som også ble behandlet var overingeniør Gjorvs kurvestikkingsmetode. Her ga vegsjef Ødegaard en redegjørelse for sine erfaringer ved bruken, og det lot til at han for eget vedkommende fant at den hadde åpenbare fordeler i forhold til ellers brukte metoder. Den etterfølgende diskusjon viste imidlertid at det var tvilsomt om metoden ville bli brukt i vegvesenet forøvrig. Det ble imidlertid bestemt at spørsmålet skulle forelegges vegsjeferne til ytterligere prøvning og uttalelse.

En annen sak som fanget stor interesse var den redegjørelse som avdelingsdirektør Waarum ga om rekrutteringen av ingeniørpersonalet innen vegvesenet. Det gikk av den klart frem at selv om forholdet har bedret seg noe i de aller siste år hva ubesatte stillinger angår, var situasjonen fremdeles lite tilfredsstillende, for så vidt som hele 19 ingeniørstillinger stod ubesatt. Det er et faktum at private bedrifter byr vesentlig bedre lønnsvilkår enn Staten. Dette gjelder for samtlige alderstrinn og er mer markant jo lengere erfaring ingeniøren har. Med den aldersfordeling en for tiden har for vegvesenets ingeniørstab, vil situasjonen om forholdsvis kort tid kunne bli kritisk, hvis en ikke i mellomtiden ved å øke kapasiteten ved N. T. H. kan sikre en tilstrekkelig rekruttering. Slike utvidelsesplaner foreligger, men om det vil vise seg tilstrekkelig er et åpent spørsmål.

I siste post under «Eventuelt» redegjorde overingeniør Weydahl for en del spørsmål i forbindelse med overbelastning av vegene og hvordan denne skulle forhindres. Han omtalte de forskjellige typer av flyttbare eller lett transportable bilveker og den instruks som det er meningen å sende ut om kontrollveiningen. Han gjorde særskilt oppmerksom på at etter endringene i Motorvognlovens paragrafer 10 og 16 av 8. juli 1954 var det nå adgang til å pålegge bileier å kjøre til anvist veistasjon, og i tilfelle lesse av konstatert overvekt samt til å fjerne kjennemerkene i tilfelle av gjentatt overbelastning.

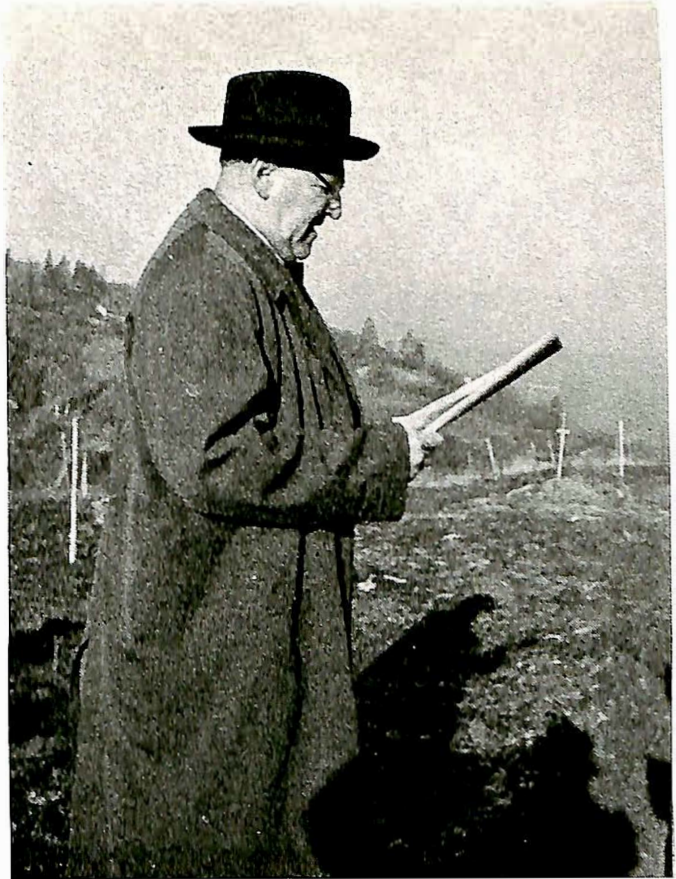
Han kom også inn på spørsmålet om ringer for særlig stor belastning. På grunn av den fremskredne tid ble det ikke anledning til å diskutere de spørsmål som var reist på stedet. Det ble stilt i utsikt at saken skulle forelegges vegsjefene skriftlig til uttalelse.

Etter møtet ble forskjellige typer av bilveker demonstrert for vegsjefene.

Og hermed var saksprogrammet for vegsjeforhandlingene 1955 avsluttet. Som så ofte før viste det seg også denne gang at tiden blir for knapp når saker av den størrelsesorden som var satt opp, skal gis en inngående analyse og vurdering. Det var da også et uttrykt ønske at saksbehandlingen fremtidig måtte strekke seg over 3 dager, og denne tanke bør sikkert overveies meget nøye når vegsjefemøtet neste gang skal forberedes.

Om aftenen samme dag holdt vegdirektøren en meget hyggelig middag i Håndverkeren. Foruten vegsjefene og en del innbudte fra Vegdirektoratet, var også Samferdselsdepartementet representert ved statsråden og ekspedisjonssjef Skreiberg.

Vegdirektøren ønsket velkommen til bords, i det han fremholdt at etter å ha drøftet så mange vik-



Overingeniør Dahl orienterer om anleggsdriften i Kobbervikdalen.

tige spørsmål i et par dager, kunne det være på tide med en liten avkopling. Han håpet at aftenen måtte bli hyggelig og siterte i den forbindelse noen visdomsord fra en dypsindig fransk forfatter som uttalte følgende:

«Man kan kalle bordets gleder det sosiale bindeledd par excellence». Ja, så kommer en setning som jeg håper passer på meg selv: «De gir idiotene vidd og de fryktsomme karakter». Og videre heter det: «De — bordets gleder altså —



Interesserte tilhørere under befaringen i Kobbervikdalen syd for Drammen.



Vegsjefene Nordang, Nordland, og Funder, Hedmark.

fører vårt sinn mot optimisme, høflighet og hensynsfullhet» — dette et passende ønske for vegsjefene, kanskje. «I den time man fordøyer, betrakter alle mennesker seg som brødre; i den blå røk fra utsøkte sigarer» (enhver må holde seg selv med det i aften) «finner deres hjerne hurtig løsninger på problemer som de i alminnelighet ikke kan diskutere uten å komme i harnisk.»

Dette siste håper jeg gjelder oss alle og ønsker velkommen til bords!

Av videre talere kan nevnes at den svenske vegdirektør Bruzelius bragte en hilsen fra svenske kollegaer samtidig som han takket for å ha fått anledning til å følge forhandlingene under vegsjefmøtet, hva han hadde hatt stort utbytte av.

Til slutt takket statsråden for maten. Han begynte med å uttrykke håpet om at de drøftelser som hadde funnet sted ville vise seg nyttige for vegvesenet og dermed også for hele det norske samfunn. Han innrømmet at det var meget å ta igjen innen vegsektoren som nok i de senere år måtte sies å ha vært noe forsømt bevilgningsmessig sett. Han håpet imidlertid og trodde også å kunne love, at de bevilgende myndigheter fremtidig i større monn enn hittil ville tilgodese vegvesenets behov og dermed skaffe muligheter for å

løse noen av de oppgaver som hadde høyest prioritet.

Vi får håpe at festtalens ord går i oppfyllelse.

Ved *vegbeferingen* neste dag var det Den sørlandske hovedveg — riksveg 40 — som var gjenstand for ekskursjonen. Dennes endelige utforming er et av de mange problemer som må løses og dette fikk en også et levende inntrykk av under beferingen. Særlig hvor det gjaldt gjennomføringen av traseen i byer og tettbygde strøk, stiller løsningen de største krav så vel teknisk som økonomisk.

For strekningen innen Akershus fylke ga vegsjef Matzow en orientering etter hvert som bussen med deltagerne arbeidet seg gjennom fylket. Begynner en på Drammensvegen er strekningen fra Oslo til Sandvika og videre fremover til Asker nokså bekymringsfull både på grunn av tettbyggingen og den store trafikk.

Det vil koste 30—32 mill. eller ca 2 mill. kroner pr km å få 24—25 meter bred Drammensveg til Sandvika. Ved Lysaker bru har man tallet over 16 000 kjøretøyer pr døgn. Når en hører at strekningen Sandvika—Askers omlegging anslagsvis vil komme på 4 mill. og den årlige bevilgning bare er på 100 000 kroner, er det lange utsikter til å få en skikkelig Drammensveg. Det er ikke enighet om linjevalget innen Asker — om vegen skal føres gjennom eller utenom Asker stasjonsområde. Det siste alternativ byr den beste trafikktekniske løsning, men faller kostbarere fordi vegen i så fall må opparbeides i et vanskelig terreng.

Ved beferingen gjennom Buskerud overtok vegsjef Lorentzen i Buskerud mikrofonen og orienterte deltagerne. Drammensvegen innen fylket var ikke så meget å skryte av, sa vegsjefen, for så vidt som det ikke var i gang større vegarbeider på denne strekning. Trafikken var imidlertid heller ikke her liten, idet en nylig holdt trafikk telling viste et tall på ca 4300 biler et sommerdøgn og omtrent det halve om vinteren.

Den vanskeligste strekning var fra Utsikten i Lier og nedover til jernbanekryssingen ved Reistad med en masse svinger som sinket og vanskeliggjorde trafikkavviklingen. Foreløpig mangles penger til å gjøre noe effektivt her. For å unngå jernbanekryssingen er det planer om å la jernbanen gå i tunnel og vegen oppå denne. Å gjennomføre denne planen er det umulig å si når kan skje, uttalte vegsjefen.

Vegsjef Larsen i Vestfold som nå overtok orienteringen begynte med å omtale et kjempe-

prosjekt av en bru, som skulle føres over fra Lierstranda på Buskerudsiden av Drammensfjorden til Kobbervikstranda på Vestfoldsiden. Hermed ville man unngå gjennomkjøring av Drammen, som med sine ytterst smale gater nå er en betydelig flaskehals for den videre trafikk vestover. Denne bru ville få særlig betydning for Vestfold, og det er da også Vestfold som har arbeidet mest for å få analysert dette vegprosjekt, sa vegsjef Larsen. Det blir i tilfelle en brulengde av 1900 m og en høyde over vannflaten av ca 40 m, for at skipsfarten kan foregå uhindret. Byggekostnadene dreier seg om 30—35 mill. kroner, men i betraktning av at trafikantene korter av vegen for viderekjøring til Vestfold med ca 2,5 km, vil et brupengsystem kunne dekke en vesentlig del av forrentningen.

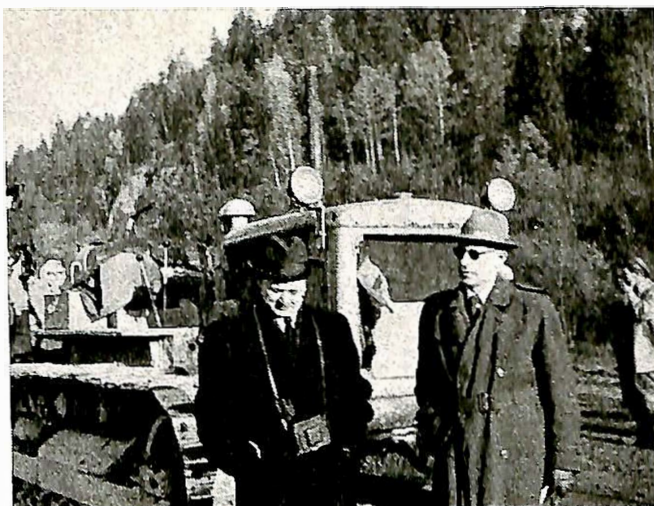
Etter at fylkesgrensen mot Vestfold var passert og kjøringen opp alle svingene i Kobbervikdalen var til ende, ble det et lengre opphold for å studere de store gravings- og oppfyllingsarbeider som drives der for å få en bedre og kortere trasé på riksveg 40 i dette område. Her redegjorde overingeniør Harald Dahl og tekniker Nordkvelle for de betydelige arbeider som var i gang, og om effekten av de maskiner som var satt inn. Siden arbeidet begynte i juni i år er det gravd ut ca 33 000 kubikkmeter masse. Maskinene har til dels kjørt i 2 skift og gikk da 14 timer i døgnet.

Vegvesenet i Vestfold fylke som driver maskinsentralen har leid ut det maskinelle utstyr som nyttes ved anlegget, og maskinleien pr m³ uttatt masse har vært kr 4,34, hvilket er en meget gunstig pris.

Under befaringen ble det opplyst at det ved utløpet av inneværende termin ville være brukt snaut 15 mill. kroner på Sørlandske hovedvegs 96,7 km lange strekning innen Vestfold. Hertil kommer utgifter til faste vegdekker.

En flaskehals av dimensjoner når det gjelder den sørlandske hovedveg er passasjen gjennom Holmestrand, hvor en større buss har de største vanskeligheter med å passere uten å komme bort i husveggene. Det er lagt beslag på hushjørnene for å unngå slitasje fra bilene, sa vegsjef Larsen spøkefullt ved passeringen. Det arbeides forøvrig nå med en plan som vil føre vegen opp i fjellet bak Holmestrand og inn på riksvegen igjen et stykke syd for byen. Teknisk skulle dette ikke by på uoverkommelige vanskeligheter, men det vil selvsagt koste adskillig, så om og når det kan fullføres er ennå et åpent spørsmål.

Fra Holmestrand gikk turen vestover til Hillestad hvorfra en beså et nytt veganlegg som delvis



Over: Vægdirektør Bruzelius og avdelingsdirektor Paus.

Under: Avdelingsdirektor Waarum og vegdirektor Backer.



var planert oppå den tidligere trasé for den nedlagte Tønsberg—Eidsfossbanen. Veganlegget er stort sett ferdig og går gjennom meget naturskjønne strøk.

Under den videre befaring passertes også Jarlsberg flyplass som nå formodentlig har sett sine beste dager i og med at Torp flyplass er bygd. Spørsmålet om linjevalget ved passering av flyplassen er ennå ikke bragt i orden.

Etter ankomsten til Tønsberg var ferdens deltagere Vestfold fylkes gjester ved en mottagelse i Grand Hotell. Fungerende fylkesmann Dahl ønsket velkommen og så besøket som et uttrykk for at sakkyndigheten hadde ment at Vestfold fylke når det gjaldt vegbygging hadde noe å vise frem som også kunne gi impulser for andre vegbyggere i vårt langstrakte land. I denne forbindelse roste han vegsjef Larsen, hvis initiativ og fremsyn hadde vært utslagsgivende for den nåværende standard.

Vegdirektor Backer som takket fylket på gjestenes vegne for mottagelsen, innledet med å gi veg-



Snapshot fra lunsjen i Tønsberg.

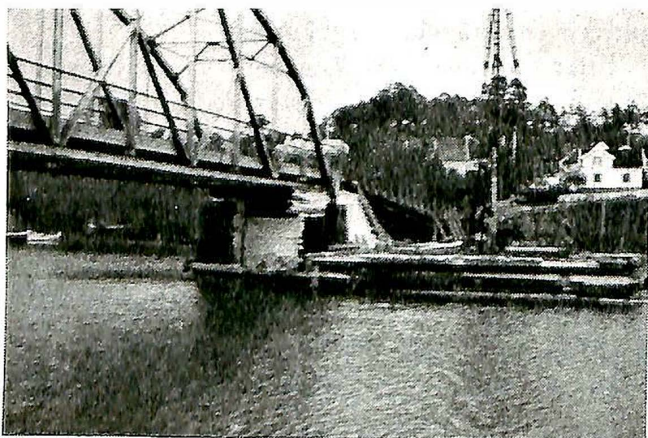
sjefen hönör for det som var gjort. Han minnet videre om at han for snart 30 år siden selv hadde vært knyttet til Vestfold fylke som vegingeniør og forandringene var påtagelige fra den gang.

Han hadde mange gode minner fra sin tjenestetid i Vestfold, men det som kanskje tydeligst fremdeles klebet i hans erindring var at han i Vestfold for første og eneste gang i den tid han hadde arbeidet i vegvesenet hadde støtt på en sirkulærskrivelse som var avfattet på rim. Det gjaldt plaseringen av grushaugene som, sto det i sirkulæret, burde legges helt utenfor vegbanen, selv om det intet var til hinder for å legge dem på begge sider av vegen etter som plassen måtte tilby seg. Og så hej det:

«Husk videre nu og alltid paa, at grus og puksten spredes maa mens veien endnu passe myk er, da ellers bort som støv det fyker.»

Dette poetiske innslag gjorde stor lykke.

Fra Tønsberg fortsatte turen videre til Bommestadbakkene i Hedrum og her orienterte avdelings-



Gloppe bru. Fundamenteringen til den nye bru pågår.

ingeniør Hellem. Bommestadbakkene hadde tidligere et meget dårlig ord på seg blant bilistene på grunn av de mange kurver og dårlige stigningsforhold. Nå var adskillige kurver eliminert, og vegen var også ved en annen trasé blitt 800 m kortere. Denne omlegging hadde kostet 850 000 kroner. Som en kuriositet nevnte Hellem også at en under gravingsarbeidet hadde støtt på en kvinnegrav fra ca år 400, som viste seg å være sjelden rik på oldsaker både i gull, bronse og glass. Det var i det hele en historisk grunn som anlegget gikk gjennom med en rekke gravhauger.

Fra Bommestadbakkene gikk turen videre over Bommestad gamle bru, som er en flaskehals og er planlagt erstattet med en ny, til Gloppe bru under bygging. Om dette bruprojekt kan opplyses følgende:

Gloppe bru fører fylkesveg 299 over Lågen ved Larvik. Brua får 3 spenn med sveisede platebærere, spennvidder 39,5 + 45,0 + 39,5 m samt betongplatespenn på 8,5 m og 9,5 + 10,7 + 10,7 + 9,5 m, samlet brulengde 174,9 m. Kjørebanelen blir 8,8 m med 2 gangbaner à 1,5 m. Brua ligger i konstant stigning 1:60 og blir beregnet for lastklasse 1/1947. Platebærernes samlede stålvekt utgjør ca 220 tonn. Brua med tilstøtende veg er beregnet å koste 1,8 mill. kr (1953). Anbud på platebærerne vil bli utskrevet med det første slik at monteringen kan finne sted i begynnelsen av 1957 og brua åpnes for trafikk i løpet av sommeren 1957.

Arbeidet med underbygningen utføres av vegvesenet. Alle pilarene fundamenteres på pelere. To av de store pilarene bygges innenfor spuntvegg av tre. De to midterste pilarene fundamenteres på ca 8,5 m dypt vann og bygges med senkkasse av betong. Pelene rammes ved hjelp av rambukk, DELMAG, type GF 15, med diesellodd vekt 450 kg. Etter at rammingen av pelene er avsluttet påbygges rammestillet i høyden til 4,0 m over høyeste vannstand. I dette stillaset opphenges forskalingen slik at den nederste 3,0 m seksjonen av senkkassen kan støpes. Ved hjelp av 4 stk 15 t skruetaljer senkes den støpte del av senkkassen, og ved regulering av oppdriften kontrolleres vekten slik at senkkassen kan påstøpes ytterligere uten at den tillatte belastning på pelestillet overskrides. Etter at 3. seksjon er støpt settes kassen på plass over pelegruppen hvorpå kassen utstøpes. Den nederste delen av kassen blir utstøpt under vann med dykket rør.

Og så bar det videre til Sandefjord, hvorfra hjemturen fulgte Den sørlandske hovedveg direkte

til Oslo. På tilbaketuren ved passeringen av Lierbakkene, kom en opp i en situasjon som var den rene anskuelsesundervisning når det gjelder problemene som vegvesenets folk har å kjempe med, i dette tilfelle sandstrøingen. Vegbanen var nemlig plutselig blitt til en speilbane som hindret bilene i å komme frem og som også allerede hadde forårsaket at en større turvogn hadde rutsjet utfor vegen, heldigvis bare med materielle skader til følge. Ekskursjonens vegfolk ble imidlertid for-

sinket i nærmere ½ time av den grunn, og på begge sider av ulykkesstedet stod en voksende kø av biler og ventet.

En effektiv sandstrøingstjeneste med stadig vakt hele døgnet rundt, som forøvrig allerede er etablert på enkelte veger i Akershus, tør derfor måtte gjøres til gjenstand for alvorlige overveielser også i andre strøk rundt omkring i landet der vegtrafikken er stor og hvor de hurtig skiftende værforhold kan skape tilsvarende vanskeligheter.

Den svenske førerprøveordningen

Bilsakkyndig Sjur Wergeland

DK 656.09 (485)

Statens bilsakkyndige i Kristiansand S. Sjur Wergeland, har med stipendium fra Vegdirektoratet foretatt en studiereise til Sverige i mai 1955 for å studere hvordan Bilinspeksjonen der er tilrettelagt.

Wergeland har gjort mange verdifulle iakttagelser og avgitt en rapport som sikkert vil bli til nytte her hjemme. Vi hitsetter fra hans rapport avsnittet om førerprøver, og en vil senere gjengi utdrag av andre deler som har interesse.

Skriftlige prøver.

Bilinspeksjonen i Stockholm var den første til å ta i bruk skriftlige prøver til førerprøven. Dette skjedde for ca 3 år siden, og erfaringene var så gode at Väg- og Vattenbyggnadsstyrelsen besluttet å arbeide videre med saken. Det ble nedsett en komité med den oppgave bl. a. å formulere nye spørsmål og lister på grunnlag av de vunne erfaringer. I denne komiteen var også kjøreskolene representert. Det ble nedlagt et stort arbeide for å få spørsmålene så klare og tydelige som mulig, og bl. a. ble Psykoteknisk Institut konsultert.

Våren 1954 var forberedelsene kommet så langt, og erfaringene så gode at det ble besluttet å gjennomføre skriftlige prøver over hele landet.

Fra en skrivelse av 17. mai 1954 fra Kungl. Väg- og Vattenbyggnadsstyrelsen til samtlige bilbesiktningsmenn gjengis et utdrag i oversettelse:

«Hensikten med å innføre skriftlig teoretisk prøve er dels å rasjonalisere arbeidet innen bilkontrollen, dels å oppnå en ensartet og lik bedømmelse av elevens kunnskaper. Selv i de tilfellene de bilsakkyndige utfører rettingen, spares ikke uvesentlig tid, og bør kunne medføre et større antall førerprøver enn ved muntlig eksaminasjon.

Svakheten ved skriftlige prøver antas å ligge i at undervisningen ved kjøreskolene

innrettes på å lære elevene de rette svarene uten noen forklaring til bestemmelsenes bakgrunn. Dette må ikke forekomme og skal motarbeides ved at de bilsakkyndige av og til foretar muntlig eksaminasjon av elevene.

Den skriftlige prøven bør, når anledning gis, kompletteres med en muntlig prøve for å klarlegge en elevs kunnskaper innen et visst område.»

Det står videre i den samme skrivelse at listene på ingen måte er hemmelige og at hver kjøreskole bør få et eksemplar av hver liste.

Fig. 1 viser en av spørrelistene. Samtlige er nummerert, og elevene får utlevert 2 lister — en med ulike tall og en med like tall. Det tillates inntil ett feil svar på de førstnevnte, og 2 på de andre. Det er i alt 200—250 ulike spørsmål.

Fra en dag i mai d. å. gjengis resultatet av prøvene i Stockholm:

Elever fra kjøreskolene ..	82 prøver	—	6 ikke bestått.
Elever privat utdannet ..	13	— —	6 —»—
Offentlig førerkort	5	— —	4 —»—

Sum

100 prøver — 16 ikke bestått.

To andre dager: 119 prøver — 11 ikke bestått, 85 prøver — 18 ikke bestått.

For offentlig personbefordring finnes egne spørrelister hvor kravene er strengere.

Elevene har 15 min. til å besvare spørsmålene, men dette blir ikke tatt nøye. De aller fleste benytter bare fra 5—10 min.

Når elevene er ferdige, blir listene straks rettet og resultatet meddelt. Dersom prøven ikke er

Ansvarets: Sitt kryss (x) i rutorne ved de riktige svaren. De rutor siktas. Svare kan med egne ord. Tid for prøven: Måltidsvarende 15 minutter, trafikkontrollende 20 minutter.	Spørsmål				Svar			
	Fråge 1	Fråge 2	Fråge 3	Fråge 4	Fråge 5	Fråge 6	Fråge 7	Fråge 8
1. Om Ni fremfor Er bil på jern tarr-vegbanen med sommar- væglag med en hastighet av 50 km/tim, hur lång ungefär blir 20 bromsströcken (reaktionsvägen räknad) om alla hjul är effektivt bromsade?	Cirka 5 meter	Cirka 15 meter	Cirka 20 meter	Cirka 50 meter				
2. Hur len får Ni bäst föra med lastbil utan störfordon utavför tätbebyggt område?	40 km/tim	50 km/tim	60 km/tim	Ingen begränsning				
3. Vad är största tillåtna vikt för lätt motorvagn?	50 kg	60 kg	75 kg	90 kg				
4. Vilka två av följande prov är lämpliga för kontroll av handbroms?	Stiltestående i bakre	Bromsprov vid 10 km/tim	Bromsprov vid 50 km/tim	Bromsprov vid 75 km/tim				
5. Med vilken eller vilka av följande anordningar måste bil vara försedda?	Ljuddämpare	Körrikt- ningsvisare	Skyllkykta	Baklykta				
6. Bilden föreställer en körning mellan två vägar som visa öns huvudleder. Edern fordon är markerat med E. Bör Ni lömp- ligen lämna fordon med A förestädd?					Ja	Nej		
7. Vilken eller vilka belysningar får Ni ha tända vid körning i mörker inom tätbebyggt område där tillfredsställande belysning finnes?	Hallitus	Höghljus	Förvarnings- ljus	Ingen belysning				

Fig. 1. Eksempel på spørreliste ved den svenske førerprøven.

bestått, får han se hvilke feil han har gjort, og får beskjed om å komme tilbake til ny prøve. Han kan imidlertid avlegge kjøreprøven uten å ha bestått den teoretiske prøven.

Dersom han består den skriftlige prøven, får han også anledning til å se de eventuelle feil han har gjort. Som rimelig kan være er han mindre interessert i dette, og i Stockholm går det hele ganske rutinemessig og hurtig. Besvarelsen legges straks bort, og eventuelle feil blir ikke gjennomgått, hverken av kontorpersonalet eller bilinspektøren. I Karlstad derimot gjennomgår bilinspektøren alle feilene med alle. Både der og i Uppsala foregår nemlig disse prøvene om morgenen for alle som skal kjøre til prøven samme dagen, i motsetning til Stockholm hvor elevene kommer og går hele dagen.

Enkelte lister har ett spørsmål som skal besvares med egne ord. Dette er uvanlig i andre land, men erfaringen av denne form for spørsmål ble sagt å være god. Den kan imidlertid ikke brukes i alle landsdeler, og det er typisk at i spørrelistene på finsk, som nyttes for den finsktalende befolkning i Nord-Sverige, er disse spørsmålene utelatt.

På spørsmål hvordan skriftlige prøver er blitt mottatt, og hvilke erfaringer som er gjort, ble svart omtrent følgende:

Av bilinspektørene:

De har avlastet arbeidsbyrden vesentlig, og det hadde idag — med den voldsomme økning i førerprøver — ikke vært mulig å overkomme alt uten skriftlige prøver. For så vidt var det ingen veg tilbake. De fleste anså prøvene tilfredsstillende, mens enkelte mente at de var for lette. Alle var enige om at det i første rekke var avhengig av hvor nøye kjøreskolene tok oppgaven. Faren lå i at den teoretiske undervisningen ble lagt an på bare å besvare spørsmålene slik som nevnt av Väg- og Vattenbyggnadsstyrelsen i foran nevnte skrivelse.

De fleste mente det var uheldig at listen ble offentliggjort.

En ingeniør hevdet som sin oppfatning at prøvene var fullt ut tilfredsstillende og viste meg som eksempel en spørreliste fra staten New York. Den hadde bare 10 spørsmål hvor man skulle sette kryss for galt eller riktig. I Sverige er det altså til sammen 15 spørsmål, og de fleste har mer enn 2, som oftest 4 varianter i svaret.

Av kjøreskolene:

De var alle fornøyd med ordningen, og alle de kjøreskolene jeg besøkte hevdet bestemt at undervisningen var den samme som før og meget grundig. Jeg overvar også et par timer ved et par skoler, og kan bekrefte at det er riktig. Spørrelistene ble overhodet ikke nevnt under forelesningen.

Det er imidlertid et faktum at enkelte kjøreskoler har misbrukt tilliten på dette område, men de er i søkelyset, og det vil utvilsomt før eller senere få konsekvenser.

Alle elevene får anledning til å prøve seg på forhånd ved kjøreskolen med utfylling av listene. De er således kjent med alle spørsmålene før de går opp til prøven. Dette går også tydelig frem av den foran gjengitte statistikk for en dag i mai.

Av elevene:

Jeg tror etter de samtaler jeg hadde med elevene, at de aller fleste var fornøyd med skriftlige prøver. De kunne her i ro og fred besvare spørsmålene, og de visste at alle ble bedømt likt.

Elever fra kjøreskolene hadde nok særlig grunn til å foretrekke skriftlig prøve. Annerledes kunne det være med de privat utdannede. Som nevnt foran var det her en langt større prosent som ikke bestod prøven. Dette kan imidlertid ikke bare tas som tegn på at de var uvant med prøvens form, men jeg tror det i vesentlig grad henger sammen med det enkle faktum at de ikke hadde satt seg grundig nok inn i trafikkbestemmelsene.

Egne erfaringer om skriftlige prøver.

Det viktigste mål for studiereisen var å lære av de erfaringer bilinspeksjonen i Sverige hadde høstet vedrørende skriftlige prøver. Jeg finner det derfor på sin plass her samtidig å redegjøre for de erfaringer som jeg har høstet i Kristiansand, og vurdere våre forskjellige erfaringer, synsmåter og praksis.

Jeg begynte i februar 1953 med skriftlige prøver til fornyelsene. Med de erfaringer jeg høstet av

Spørsmål.	Svar.
1. Hvor gammel må man være for at det er tillatt å lære å kjøre bil?	<input type="checkbox"/> ingen aldersgrense. <input type="checkbox"/> 16 år. <input type="checkbox"/> 17 år. <input type="checkbox"/> 18 år.
2. Er det forbudt for føreren av motorvogn å røke under kjøring i by og tettbygd strøk?	<input type="checkbox"/> Ja. <input type="checkbox"/> Nei.
3. En lastebil skal kjøre noen lange stokker som stikker utenfor lastepplanet bak. Er det forbudt å kjøre med disse uten tillatelse fra politiet?	<input type="checkbox"/> Ja. <input type="checkbox"/> Nei.
4. Er det påbudt å registrere en bil som bare skal brukes på privat område f. eks. på et gårdsbruk?	<input type="checkbox"/> Ja. <input type="checkbox"/> Nei.
5. Hvilken eller hvilke av disse anordningene må en bil være forsynt med i henhold til gjeldende forskrifter?	<input type="checkbox"/> innretning så den kan låses. <input type="checkbox"/> vinduspusser. <input type="checkbox"/> reservehjul. <input type="checkbox"/> lys på instrumentbordet.
6. Kan lekasje i ekshausrøret eller lyddemperen medføre fare for forgiftning under kjøring?	<input type="checkbox"/> Ja. <input type="checkbox"/> Nei.
7. I forlyktene skal det være skjermede lamper. Hvilken halvpart av lykten skal være <i>belyst</i> på nærløst?	<input type="checkbox"/> den nedre halvpart. <input type="checkbox"/> den venstre halvpart. <input type="checkbox"/> den høyre halvpart. <input type="checkbox"/> den øvre halvpart.
8. De innhenter en annen bil som kjører med en fart av 50 km/time. Hvis De kjører forbi den med 60 km/time, hvor lang strekning tar forbikjøringen?	<input type="checkbox"/> ca 50 meter. <input type="checkbox"/> ca 80 meter. <input type="checkbox"/> ca 100 meter. <input type="checkbox"/> ca 150 meter.
9. Hvorledes er korrekt kjøring i en kurve?	<input type="checkbox"/> bremse før kurven og deretter gi gass. <input type="checkbox"/> bremse i kurven. <input type="checkbox"/> trå inn clutchen og la bilen rulle gjennom kurven.

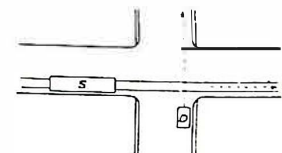
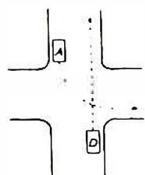
Fig. 2.

dette, ble etter et grundig og langvarig forarbeide stensilert 40 spørrelister til førerprøver som ble tatt i bruk februar 1954.

Elevene får utlevert ett skjema av listene 1—20 og ett av listene 51—70, tilsammen 18 spørsmål. Hvert spørsmål har forskjellig prikkbelastning, alt etter hvor viktig det er. Minste prikkbelastning er 2 og de viktigste har 24. Det tillates inntil 36 prikker.

Hvis eleven ikke består prøven, blir han kort meddelt dette, men får ikke vite hvilke feil han har gjort. Jeg mener dette er riktig fremgangsmåte, idet han da må fordype seg mer i trafikkreglene både for på den måten å finne de feilene han gjorde, og for å dyktiggjøre seg til neste prøve. Neste gang får han utlevert skjemaer av andre nummere.

Spørsmål.	Svar.
1. Farten i by og tettbygd strøk skal til enhver tid være avpasset slik at De kan stanse på høyst	<input type="checkbox"/> 4 meter. <input type="checkbox"/> 10 meter. <input type="checkbox"/> 12 meter. <input type="checkbox"/> 14 meter.
2. Hva er største tillatte hastighet i by og tettbygd strøk?	<input type="checkbox"/> km/time.
3. Hvor nær et vegkryss ute på landeveg er det tillatt å parkere?	<input type="checkbox"/> meter.
4. De skal parkere vognen Deres på en offentlig veg og det er tykk tåke. Er det påbudt å sette på lyset?	<input type="checkbox"/> Ja. <input type="checkbox"/> Nei.
5. Figuren forestiller et gatekryss hvor det ikke er fastsatt forkjørsrett. Deres bil er merket D. Har De stoppeplikt for den andre bilen som er merket A?	<input type="checkbox"/> Ja. <input type="checkbox"/> Nei.



6. Figuren forestiller et gatekryss hvor den dobbeltstreckede gaten har forkjørsrett. Deres bil er merket D. Har De stoppeplikt for spurvognen som er merket S?	<input type="checkbox"/> Ja. <input type="checkbox"/> Nei.
7. På hvilket eller hvilke steder er forbikjøring tillatt?	<input type="checkbox"/> straks foran en bakketopp <input type="checkbox"/> straks etter en skarp kurve. <input type="checkbox"/> straks foran en skarp kurve. <input type="checkbox"/> på en bakketopp.
8. Hvis De ikke har stopplys (bremselys) på bilen, skal De da gi tegn med retningviserne når De skal stanse?	<input type="checkbox"/> Ja. <input type="checkbox"/> Nei.
9. Figuren forestiller et gatekryss hvor trafikken blir regulert av en konstabel A. De skal svinge til venstre. Hvilke spor skal De følge?	<input type="checkbox"/> sporene X. <input type="checkbox"/> sporene Y.

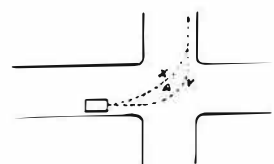


Fig. 2 og 3. Eksempel på norske spørrelister.

Hvis eleven består prøven, får han vite hvor mange spørsmål som er feil besvart, og kanskje antall prikker, og blir anmodet om å forsøke å finne ut hvilke feil det var til han kommer tilbake

til kjøreprøven. Dette bringer inn et konkurranse-moment og stimulerer eleven til på nytt å ta for seg trafikreglene.

Etter kjøreprøven blir feilene kort gjennomgått, og som regel har eleven funnet ut hvilke spørsmål det gjaldt.

Spørrelistene er ikke sendt kjøreskolene. Jeg mener avgjort at det er galt å gjøre det. Sjøfør-lærerne har imidlertid sett listene på mitt kontor i møter jeg har hatt med dem, og de er blitt råds-purt og har hatt anledning til å uttale seg, både om prinsippet og de enkelte spørsmål.

Listene har ingen spørsmål i trafikkskiltene. Dette har 2 årsaker:

1. Listene måtte da trykkes og ville bli meget dyrere enn de nåværende som er stensilert.

2. Jeg foretrekker å spørre eleven i skiltene før kjøreprøven tar til. Jeg kan da ta med flere spørsmål, og ved å legge an på å være høflig og vennlig, skjer en avspenning hos eleven.

Jeg har ikke våget å stille spørsmål i listene som skal besvares med egne ord. Det stiller straks et lite krav til skrivekyndighet som bør unngås. Det er kontorpersonelets og min egen erfaring, slik spørsmålene nå er formet, at de intellektuelle ikke har noe fortrinn eller greier prøven bedre enn de ulærde.

Etter en statistikk av skriftlige prøver som ble tatt opp en gang ifjor gjengis:

Kjøreskole

1.	36 prøver, herav ikke bestått	2 eller	5 %
2.	36 —»— —»—	6 »	16 %
3.	47 —»— —»—	10 »	21 %
4.	14 —»— —»—	3 »	21 %
5.	23 —»— —»—	6 »	26 %
6.	24 —»— —»—	8 »	33 %

Militære

kjøresk.	148 —»— —»—	48 »	32 %
Private	121 —»— —»—	32 »	26 %

De listene som benyttes i Kristiansand har hatt de første svenske listene som forbilde. Den vesentlige forskjellen ligger i de åpne 4-kantede rutene hvor eleven skal sette inn det riktige tallet. Denne form har vist seg meget hensiktsmessig, og bør kunne utvides til også å gjelde spørsmål hvor eleven skal anslå et visst middeltall, f. eks. sannsynlig bremselengde etter en nærmere fastsatt hastighet.

Jeg gjør oppmerksom på at enkelte av spørsmålene har vist seg mindre gode og bør sløyfes, mens andre må omredigeres noe. Jeg akter imidlertid å vente med dette til de nye trafikreglene kommer, da listene da likevel må gjøres om.

Til fornyelser benyttes andre skjemaer, nr 1—15, og til motorsykel-førerprøver skjemaer nr 16—20. Noen distrikter har fått overta disse listene til bruk ved førerprøven.

Til fornyelser hører også skriftlig prøve i 9 trafikkskilt. Prøven foregår ved at søkeren skal føye til det riktige nummer ut fra en plansje hvor de forskjellige trafikkskiltene er nummerert.

Kjøreprøven.

Antall førerprøver i Sverige har steget sterkt i de senere årene.

1952: 129 731 prøver, hvorav fra kjøreskolene 17 %, privat utdannet 42 %, off. personbefordring 53 %. Ikke bestått: 20 %.

1953: 139 858 prøver. Ikke bestått: 19 %.

1954: ca 180 000 prøver.

Som det sees steg antallet meget sterkt i 1954, hvilket vesentlig tilskrives overgangen til skriftlige prøver. (Antall prøver i 1954 oversteg antall fødsler i samme året.)

Det brukes gjennomgående mindre tid på hver kjøreprøve i Sverige enn her i landet, i Stockholm 10—15 min., Uppsala 9—10 min., Karlstad 15—20 min.

I Uppsala hvor det er 2 bilinspektører og 1 kontordame er det vanlige dagsprogram:

Førerprøver for motorvogn	22
— » motorsykel	6
Sum førerprøver	28
Kontroll av kjøretøyer	10
Sum ekspedisjoner på 2 mann	38

I Karlstad hvor det er 3 bilinspektører og 1 kontordame ble det i 1954 foretatt i alt 7075 prøver. De har kontordager på 4 andre steder utenfor Karlstad, hvorav Arvika ligger lengst borte, ca 80 km.

Den korte tiden for førerprøven blir gjort mest mulig effektiv ved at eleven må nytte en stor hastighet i den sterkeste trafikken. De viktigste prøvene består i:

1. At eleven alltid kjører i riktig vognbane. 2. Liten bue ved sving til venstre. 3. Snu i en gate med bredde ca 1½—2 ganger bilens akselavstand uten å berøre fortaukanten. 4. Parkering langs fortaukanten i en trang luke mellom 2 andre vogner. 5. Bakkestart. 6. Ryggeprøve rundt gatehjørne.

Prøvene 3—5 måtte foregå hurtig og greit. Særlig prøve nr 4 var effektiv. Å kunne parkere riktig og hurtig er helt nødvendig i svenske byer.

Til offentlige prøver ble også følgende prøvet:

1. Start i oppoverbakke uten å benytte håndbremsen. 2. Geare ned fra høygear til 1. eller 2. gear i en utforbakke.

Jeg merket meg at bilinspektøren satt vendt halvvegs mot eleven for å holde øye med hans bevegelser. Eleven måtte se seg meget godt for og vri hodet. Ved start fra en parkering måtte han se bakover gjennom bakruten om det var klart. I tillegg måtte han benytte speilet flittig. På en lærevogn var det et spill i frontrutens øverste høyre hjørne hvor læreren eller bilinspektøren kunne følge elevens oppmerksomhet.

Under rygging fulgte bilinspektøren mere elevens bevegelser og oppmerksomhet enn hvordan selve ryggingen foregikk.

Bilinspektørene var strenge i sin bedømmelse, hvilket også fremgår av strykprosenten. På den annen side var de vennlige og høflige, og forsøkte mest mulig å fjerne nervøsiteten hos eleven. Som et lite eksempel kan nevnes:

Det var 2 elever i bilen, og en dame kjørte først. Hun gjorde straks noen feil og stryk var uunngåelig. Likevel fortsatte bilinspektøren prøven og det gikk bedre mot slutten. Så overtok herren som til da hadde sittet i baksetet, og det gikk godt. Til slutt fikk begge vite resultatet. Bilinspektøren sa til meg etterpå: «Hvis jeg hadde avsluttet prøven like etter de feilene damen gjorde, ville det gjort herren nervøs. Derfor fortsatte jeg prøven til tross for at hennes skjebne var avgjort.»

Dokumenter til førerprøven.

Hver elev som fremstiller seg til førerprøve (eller skriftlig prøve) må ha med seg sine dokumenter som er de vanlige som hos oss. I tillegg til disse må han ha en erklæring fra vedkommende som har stått for opplæringen. På denne krysses av resultatet av prøvene, og blir deretter arkivert. På en enkel måte blir den således hans protokoll for førerprøver.

Hvis det gjelder offentlig førerkort, skal søkeren ha en erklæring på fastsatt skjema angående hans kjøretid.

Samtlige bilinspektører har fått et lite, hensiktsmessig stempel med pute til å ha med seg i lommen under førerprøven. Dette har teksten:

Kompetensbetyg.

I åldersbetyget angiven person har avlagt godkjent forarprov för bil motorcykel traktor
den / 19

Så snart en elev er ferdig med prøven, og bestått den, bruker bilinspektøren sitt stempel og eleven får utlevert sine dokumenter og slipper således å gå vegen om bilinspeksjonen på nytt.

Kjøreskolene.

Jeg fikk anledning til å besøke flere kjøreskoler, og ble imponert over deres utstyr og undervisningsmetoder. I et lyst og rent lokale med sitteplass fra 20 til 80 mennesker — alt etter skolens størrelse — fantes følgende minimumsutstyr:

1. Magnetisk tavle med tilhørende materiell.
2. Komplet sett løse trafikkskilt.
3. Et miniatyr understell og motor som drives elektrisk.
4. En hydraulisk brems gjennomskåret.
5. Diverse plansjer, trafikkllys m. v.

Flere kjøreskoler hadde også filmapparat. De drev sin undervisning vesentlig om kveldene, og lokalet var som regel stappfullt. Undervisningen foregikk over en serie på 9 forelesninger. Det ble ført protokoll over fremmøtet. Elevene kunne delta i så mange forelesninger som de ville, men hvis de hadde deltatt få ganger, måtte de få særskilt undervisning. Før de ble sloppet opp til førerprøven, måtte de avlegge en prøve på kjøreskolen, både i teori og kjøring.

Kjørelæreren som foreleste, var vant til å stå foran en forsamling og kunne sitt fag inngående. Skolens bilmateriell var også meget godt, og bestod i alt vesentlig av Volvo PV 444.

Vegtrafikkulykker i annet kvartal 1955

Statistisk Sentralbyrås statistikk viser at det i annet kvartal 1955 skjedde i alt 2 575 vegtrafikkulykker i Norge. Av disse førte 937 ulykker til skade på mennesker, mens det ved 1 638 ulykker bare var materiell skade.

Sammenlignet med annet kvartal 1954 økte tallet på ulykker i alt med 7 prosent. Ulykker med personskade økte med 1 prosent og ulykker med bare materiell skade med 11 prosent.

Ved vegtrafikkulykkene i annet kvartal 1955 kom i alt 1 136 mennesker til skade. Av disse ble 51 drept, 378 alvorlig skadet og 707 lettere skadet.

Både tallet på drepte og tallet på alvorlig skadede var i annet kvartal i år 2 prosent lavere enn tilsvarende tall i 1954. Derimot økte tallet på lettere skadede med 5 prosent, slik at tallet på drepte og skadede i alt viste en øking på 2 prosent.

I løpet av første halvår 1955 skjedde i alt 6 344 vegtrafikkulykker eller 15 prosent flere enn i tilsvarende periode året før. Tallet på mennesker som ble drept eller skadet i alt var 1 969 eller 11 prosent høyere enn i 1954.

Tabell 1. Vegtrafikkulykker og drepte og skadede mennesker i første halvår 1954 og 1955.

	Vegtrafikkulykker ¹			Mennesker drept eller skadet			
	I alt	Av dette ulykker		I alt	Av dette		
		med personska- de	med bare materielle skade		Drept ²	Alvorlig skadet	Lettere skadet
1954							
1. kvartal ..	3 128	549	2 579	663	17	228	418
2. kvartal ..	2 403	925	1 478	1 115	52	387	676
jan.—juni ..	5 531	1 474	4 057	1 778	69	615	1 094
1955							
1. kvartal ..	3 769	711	3 058	833	35	292	506
2. kvartal ..	2 575	937	1 638	1 136	51	378	707
jan.—juni ..	6 344	1 648	4 696	1 969	86	670	1 213
Januar ³	1 258	229	1 029	264	11	101	152
Februar ³ ...	1 384	244	1 140	289	10	100	179
Mars ³	1 127	238	889	280	14	91	175
April	774	229	545	273	17	97	159
Mai	840	317	523	385	14	125	246
Juni	961	391	570	478	20	156	302

¹Tallene omfatter alle ulykker med personska-
de og dessuten ulykker med materielle skade til en verdi av minst kr 300,—.

²Død innen 30 dager etter ulykken.

³Noen av tallene er rettet.

Tabell 2. Vegtrafikkulykker i annet kvartal og i første halvår 1955.

	Ulykker i alt ¹		Ulykker med personska- de	
	2. kvartal	Januar— juni	2. kvartal	Januar— juni
Østfold	101	282	38	68
Akershus	189	494	74	127
Oslo	724	1 571	267	436
Hedmark	99	345	37	67
Oppland	60	209	15	35
Buskerud	147	396	57	100
Vestfold	165	440	44	91
Telemark	106	274	37	54
Aust-Agder	43	106	15	33
Vest-Agder	93	187	41	58
Rogaland	223	489	80	150
Hordaland	74	209	36	63
Bergen	121	233	48	79
SognogFjordane	32	72	10	15
MøreogRomsdal	86	242	32	66
Sør-Trøndelag ..	124	295	54	90
Nord-Trøndelag	44	147	14	32
Nordland	69	192	18	42
Troms	61	129	15	31
Finnmark	14	32	5	11
Hele landet	2 575	6 344	937	1 648
Av dette: Bygder	1 224	3 363	414	804
„ „ Byer ..	1 351	2 981	523	844

¹Tallene omfatter alle ulykker med personska-
de og dessuten ulykker med materielle skade til en verdi av minst kr 300,—.

Personalia

Ansettelse i vegvesenet.

Som fullmektig I i Vest-Agder fylke er ansatt Paul Kri-
stiansen.

Som tekniker I i Finnmark fylke er ansatt Andreas Gaski.

Som bokholder og kasserer I i Telemark fylke er ansatt
Kyrre Hegle.

Som avdelingsingeniør I i Vegdirektoratet er ansatt Rasmus
Nordal.

Nummererte rundskriv 1955

Nr 50 M. 11. juli 1955 til Statens bilsakkyndige ang. total-
vekt Chevrolet.

Nr 51 M. 9. august 1955 til Statens bilsakkyndige ang. total-
vekt G.M.C.

Nr 52 M. 10. august 1955 til Statens bilsakkyndige ang. total-
vekt «Austin».

Nr 25. 7. september 1955 til vegsjefene ang. lønn under
militærtjeneste, heimeverntjeneste og tjeneste i sivilforsvaret
m. v. Daggodtgjørelse.

Nr 26. 29. september 1955 til fylkesmenn og vegsjefer ang.
pensjonstrygd for statens arbeidere.

Nr 53 M. 18. august 1955 til Statens bilsakkyndige ang.
totalvekt Chevrolet.

Nr 54 M. 16. august 1955 til politimestre og Statens bil-
sakkyndige ang. B.M.W — Isetta. Registrering og førerkort.

Nr 55 M. 16. august 1955 til fylkesmenn, politimestre, veg-
sjefer, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang.
endring i motorvognlovens §§ 10, 11, 15, 20 og 23.

Nr 56 M. 26. august 1955 til politimestre, vegsjefer og
Statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av
motorkjøretøyer.

Nr 57 M. 26. august 1955 til politimestre, vegsjefer og Statens
bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motor-
kjøretøyer.

Nr 58 M. 27. august 1955 til importører og forhandlere av
landbruksgummi ang. refusjon av avgift for landbruksgummi.

Nr 59 M. 27. august 1955 til Statens bilsakkyndige ang.
totalvekt Morris Commercial

Nr 60 M. 27. august 1955 til vegsjefer, politimestre, Statens
bilsakkyndige og samferdselskonsulenter ang. melding om
flytting av Vegdirektoratets bilfordelingskontor.

Nr 61 M. 31. august 1955 til politimestre, vegsjefer og
Statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av
motorkjøretøyer.

S Nr 62 M. 27. oktober 1955 til politimestre og skattefogder
ang. innføring av veg- og kontrollavgift av ikke bensin-
drevne motorkjøretøyer.

Nr 63 M. 9. september 1955 til politimestre og Statens bil-
sakkyndige ang. overføring av skadede motorkjøretøyer.

Nr 64 M. 16. september 1955 til Statens bilsakkyndige ang.
totalvekt «Commer» og «Karrier».

Nr 65 M. 17. september 1955 til Statens bilsakkyndige ang.
traktor for innkjøring i landbrukets driftsbygninger.

Nr 66 M. 12. oktober 1955 til vegsjefene ang. trafikkskilt
«Parkering forbudt».

Nr 67 M. 1. oktober 1955 til Statens bilsakkyndige ang.
totalvekt Opel L 56.

Nr 68 M. 10. oktober 1955 til Statens bilsakkyndige ang.
totalvekt Ford FK 1000.

Nr 69 M. 18. oktober 1955 til politimestre, vegsjefer og
Statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av
motorkjøretøyer.

Nr 70 M. 22. oktober 1955 til politimestre, vegsjefer og Sta-
tens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av
motorkjøretøyer.

S Nr 71 M. 1. november 1955 til fylkesmenn og politimestre
ang. trafikkskilt «Parkering forbudt».

REDAKSJON: Vegdirektoratet, Schwensensgt. 3—5, Oslo. — UTGIVER: Teknisk Ukeblad.

Abonnementspris kr 15,— pr år. Vegvesenfunksjonærer kr 5,— pr år.

Abonnement- og annonseavdeling, Ingeniørenes Hus, Oslo. Tlf. 41 71 35.