

# MEDDELELSER FRA VEIDIREKTØREN

NR. 9

INDHOLD: Trafikberegning og vedlikeholdsopgaver m. v. for Akershus fylke. — Grussortering og stenkusing. — Reklameskilter ved offentlige veier. — Særbestemmelser om motorvognkjøring. — Personalía. — Litteratur.

SEPT. 1926

## TRAFIKBEREGNING OG VEDLIKEHOLDSOPGAVER M. V. FOR AKERSHUS FYLKE.

Utdrag av foredrag for Fylkestinget, Veidirektøren m. fl.

Av overing. N. Saxegaard.

Fylkets veinet

var pr. 1. januar 1925:

Hovedveier ..... 645,7 km.

Bygdeveier ..... 1452,6 »

Tils. 2098,3 km.

Nedlagt anlægskapital pr. 30. juni 1925:

Av staten netto ca. .... 6,5 mill. kr.

Tilsvarende bidrag av distriktet ca. 3,0 —

Tils. i rundt tal ca. 10 mill. kr.

Hertil kommer værdien av det ældre veinet — den allerstørste del av længden — og diverse om-lægninger og forbedringer bekostet av distriktet.

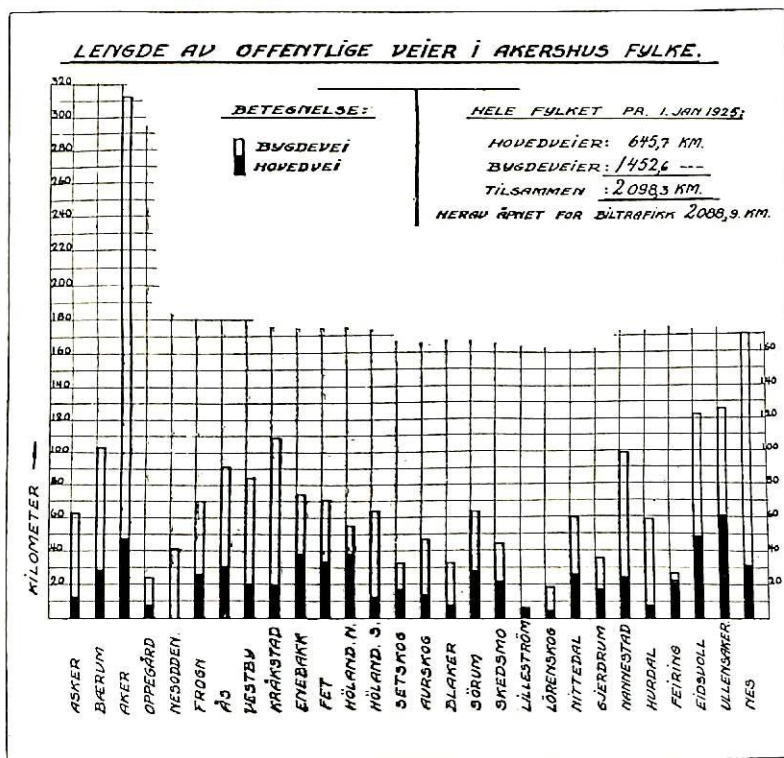


Fig. 1.

Herav var aapnet for biltrafik alle hovedveier og bygdeveier paa 9 km nær. Hele landets veinet er ca. 35 500 km, hvorav altsaa falder paa Akershus fylke ca. 6 pct.

Den samlede anlægskapital i fylkets offentlige veier er skjønsmæssig 20—25 mill. kr. Som nævnt er det allermoste ældre veier, og mange er temmelig ufuldkomne.

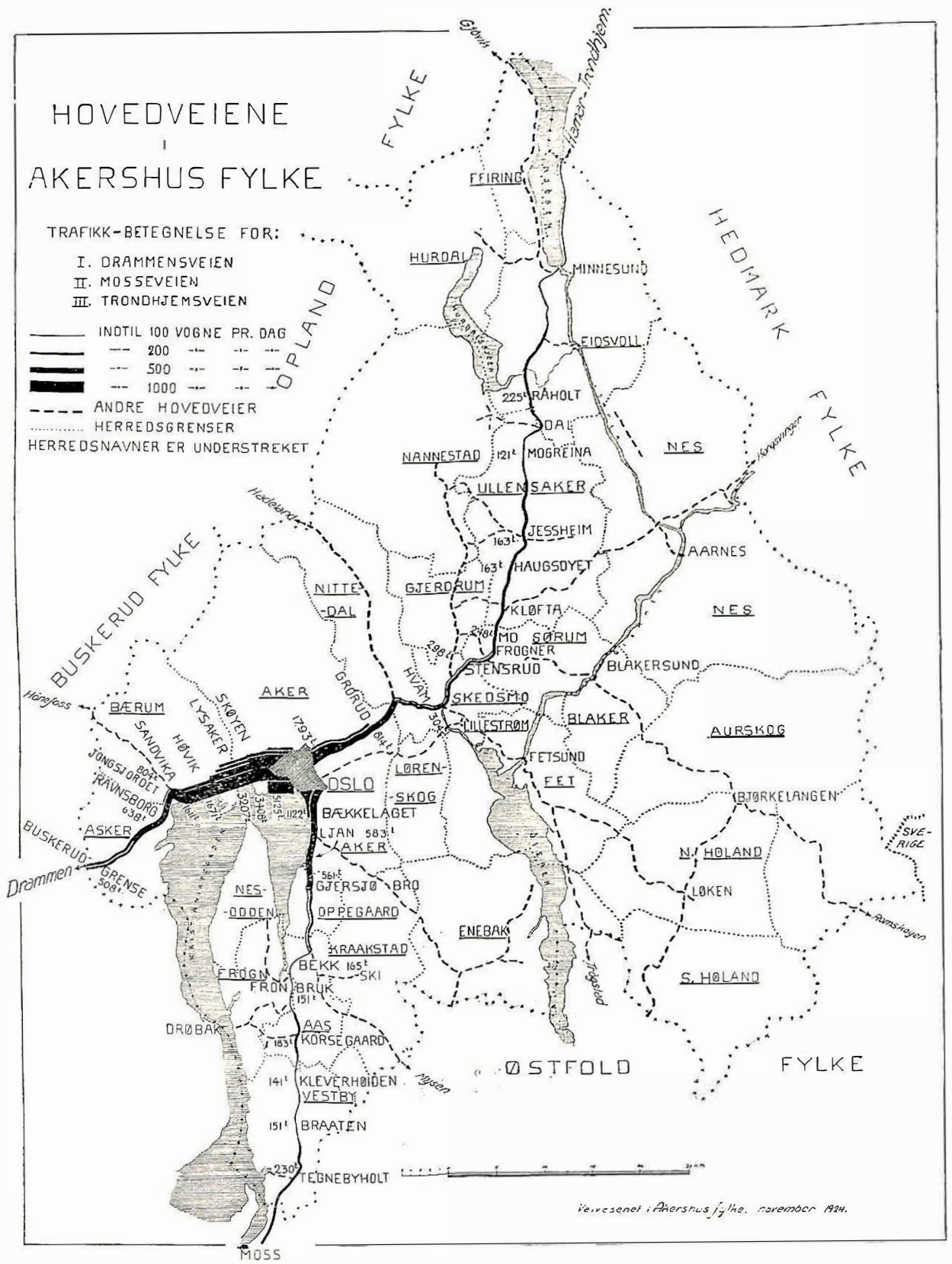


Fig. 2.

Akershus Fylkes Veivæsen

Herred: *Aker (Ullern distrikt)*

## TRAFIKTÆLLING 1924—1925 SAMMENDRAG AV TÆLLINGSLISTER

(endelig bearbejdelse)

*Drammensveien (hovedvei)*

Veistrækning fra Skøyen til bygrænsen (1,6 km.) Tællingssted bygrænsen.

Trafikkens art.	Sommersæsong (April—November) Tælling i tidsrummet fra <sup>26-28</sup> / <sub>7</sub> -24 til <sup>22</sup> / <sub>4</sub> - <sup>30</sup> / <sub>7</sub> -25						Vintersæsong (Desember—Mars) Tælling i tidsrummet fra til					
	Maksimum			Gjennemsnit pr.døgn			Maksimum			Gj.snit pr. døgn*)		
	Dag	Nat	Døgn	Antal	à ton	Ton	Dag	Nat	Døgn	Antal	à ton	Ton
1 a Hestekjøretøier for personer	60	6	72	24	0,5	12	Ikke tallet					
b Hestekjøretøier for gods (lasskjøring)	420	36	500	353	1,0	353				420	1,0	420
2 a Motoreykler	410	84	500	340	0,42	143				272	0,42	115
b Personbiler og ganske smaa lastebiler	3000	1171	3772	3070	1,25	3837				2460	1,25	3072
c Lastebiler og større rutebiler	1335	105	1525	1130	3,1	3503				920	3,1	2852
Sum				4917		7848				4097		6472

\*) Antat til ca. 80% av sommertrafik for motorvogner. Hestekjøretøier for *personer* som før, for *gods* øket med ca.  $\frac{1}{6}$  del.

Herred: *Nannestad, (bygdevei)*

Veistrækning fra Sundby meieri til Hurdalsdelet (10,8 km.) Tællingssted Tangen.

Trafikkens art.	Sommersæsong (April—November) Tælling i tidsrummet fra <sup>24</sup> / <sub>7</sub> - <sup>25</sup> / <sub>11</sub> -24 til <sup>4</sup> / <sub>4</sub> - <sup>26</sup> / <sub>10</sub> -25						Vintersæsong (Desember—Mars) Tælling i tidsrummet fra <sup>12</sup> / <sub>12</sub> til <sup>23</sup> / <sub>12</sub> -24.						
	Maksimum			Gjennemsnit pr.døgn			Maksimum			Gj.snit pr. døgn*)			
	Dag	Nat	Døgn	Antal	à ton	Ton	Dag	Nat	Døgn	Antal	à ton	Ton	
1 a Hestekjøretøier for personer	6	—	—	1	0,5	0,5	5	Ikke tallet					
b Hestekjøretøier for gods (lasskjøring)	9	2	10	4	1,0	4	—			3	1,0	3	
2 a Motoreykler	5	1	6	1	0,42	0,5	2			1	0,42	0,5	
b Personbiler og ganske smaa lastebiler	34	19	55	12	1,25	15	6			6	1,25	8	
c Lastebiler og større rutebiler	6	—	—	2	2,6	5	—			1	2,6	3	
Sum				20		25				16		17	

\*) Med 5—10% skjønsmæssig tillæg for nat-trafik,

**Trafikberegning.**

Der foregik en tælling i 1920, dog bare for en begrænset tid av sommeren og høsten.

For aaret juli 1924—juli 1925 iverksattes en almindelig og systematisk trafiktælling, i regelen utført av veivokterne efter instruks utfærdiget av overingeniøren og omdelt gjennom veitilsynsmændene (lensmænd, kommuneingeniører).

Valg av veistrækninger: Nogenlunde kontinuerlig for de større hovedveier, — for bygdeveiene kun enkelte mere typiske. Tællingssted omtrent midt paa (eller i «tyngdepunktet») av vedkom-

melse. Om materialet saaledes er ufuldkomment, saa gir det dog god veiledning for den endelige trafikberegning.

Ved trafikberegningen er i *sammendraget* for vedkommende veistrækning opført maksimum pr. dag, nat og døgn samt *gjennomsnitt* pr. døgn — særskilt for «sommersæsong» april—november (8 mdr.) og «vintersæsong» desember—mars (4 mdr.). Likesaa er utregnet trafikken i *ton* — brutto — efter følgende midlere ansættelser:

1. a. Hestekjøretøier for personer ..... 0,5 t.  
(Hestens vekt er ikke medregnet,

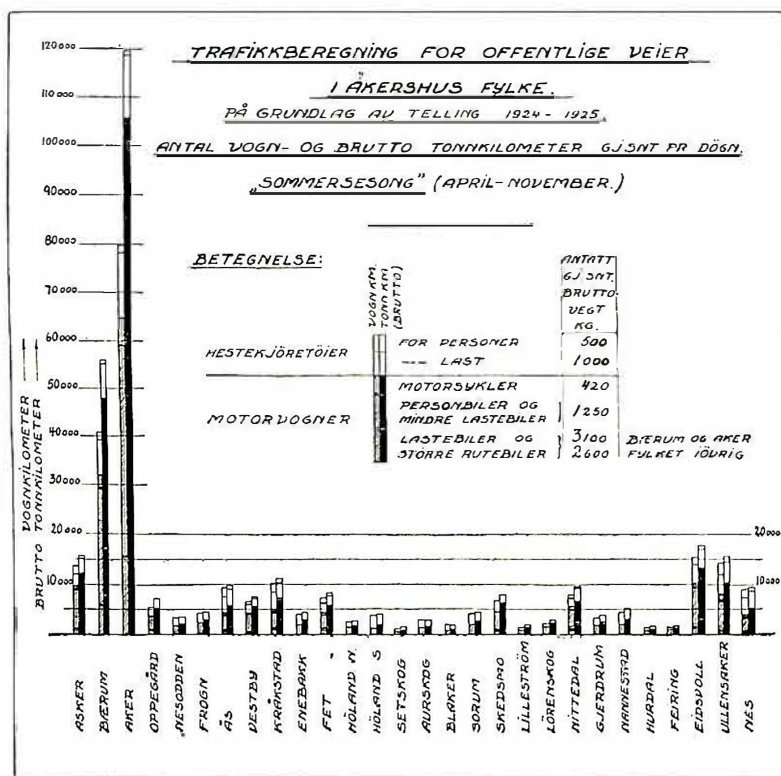


Fig. 3.

mende veistrækning, saa at resultatet gav den *midlere* trafik for hele stykket. Tildels tælling om natten og paa enkelte vinterdager (nattrafikken er ofte stor nærmest Oslo).

**Trafikarter.**

1. a. Hestekjøretøier for personer.  
b. —»— » gods (lasskjøring).
2. a. Motorcykler.  
b. Personbiler og ganske smaa lastebiler.  
c. Lastebiler og større rutebiler.

Ridende, alm. cykler og gaaende er ikke tællt.

Resultatene av tællingen er tildels noksaa ufuldkomne trods omhyggelig instruksjon. Ved bearbejdelsen av listene har man derfor i stor utstrækning maattet ty til skjønsmæssig bedøm-

men burde dog antagelig vært medtat.)

- b. Do. for gods ..... 1,0 »
2. a. Motorcykler ..... 0,42 »
- b. Personbiler m. v. .... 1,25 »
- c. Lastebiler m. v. .... 2,6 »
- Do. i Aker og Bærum ..... 3,1 »

Under den videre utregning er fundet antal vogn- og bruttotonkilometer for vedkommende veistrækning samt mere eller mindre supposisjonsmæssig for vedkommende herred (kommune). Med andre ord: maalene for *transportarbeidet* paa veiene.

Endelig er utregnet «*trafikintensiteten*» for vedkommende herred, d. v. s. antal vogn- eller tonkm delt med veikængden, særskilt for hoved-

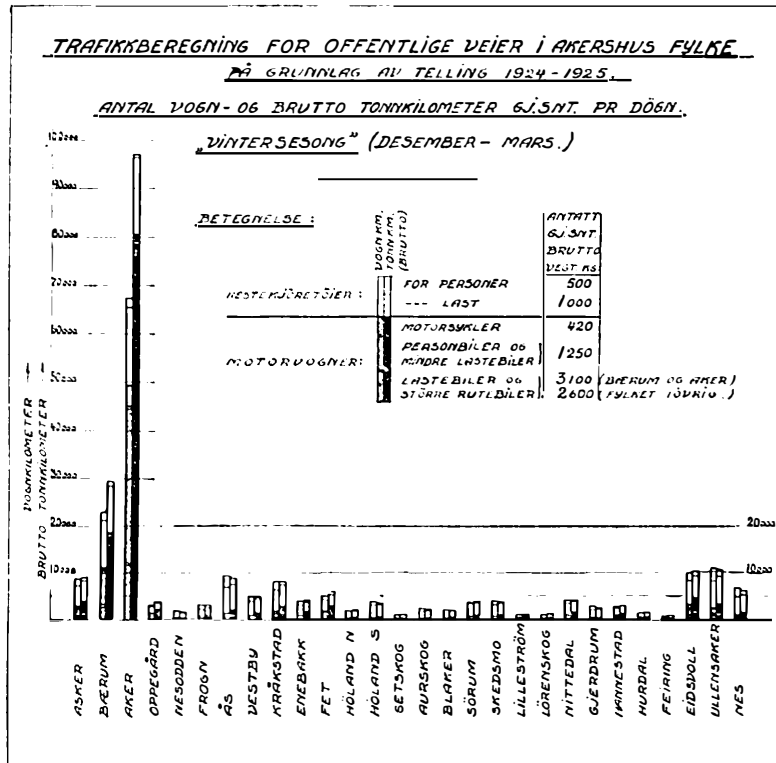


Fig. 4.

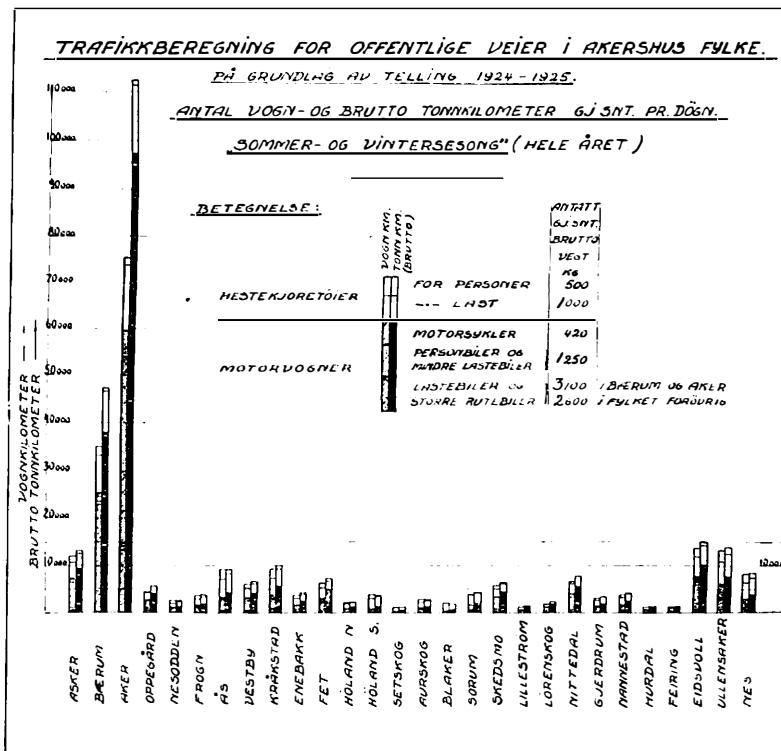


Fig. 5.

og bygdeveier og i gjennomsnit for begge veiklasser. (Her skal bemerkes, at naar *Aker* herred, som omgir Oslo og optar ca. 40 pct. av fylkets samlede veitrafik, har noget lavere intensitet end Bærum, kommer det fra den store mængde forholdsvis lite trafikerte veier i villastrøkene i Aker.)

Den samlede trafik i aaret juli 1924—juli 1925 for hele fylket er beregnet til 88 599 800 vognkm, derav hovedveier 45 242 600, bygdeveier 43 357 200. 111 093 000 brutto tonkm, derav hovedveier 58 977 200, bygdeveier 52 115 800. Paa hoved-

Særskilt interesse knytter sig til trafikberegningen for fylkets tre største hovedveier, som utgaar fra Oslo:

1. Drammensveien,
2. Mosseveien,
3. Trondhjemsveien.

Av billedene sees hvorledes trafikken avtar med økende avstand fra Oslo. Tilsammen besørger disse 3 veier ca. 30 pct. av fylkets samlede veitrafik i vogn- og tonkm, endda deres sumerte længde utgjør bare 8 pct. av fylkets veinete.

Talopgavene paa kartet refererer sig til fore-

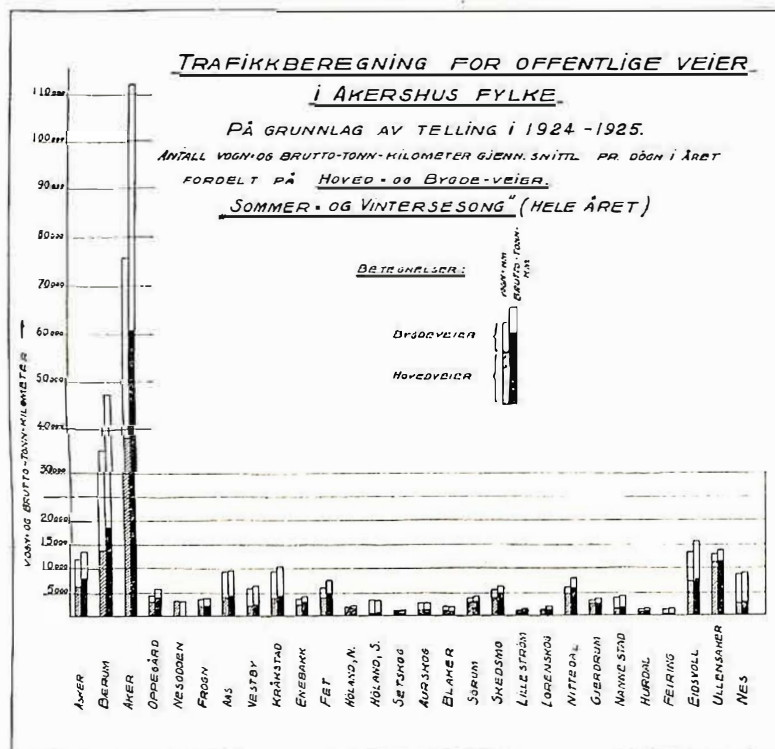


Fig. 6.

veiene falder saaledes noget over halvdelens av trafikken, og da deres længde kun er 32 pct. av fylkets totale veilængde, blir deres trafikintensitet i gjennomsnit ca.  $2\frac{1}{2}$  ganger bygdeveienes.

Av den samlede trafik besørger bilene en meget stor procentandel, fra 50—60 optil 95 pct. Til sammenligning kan nævnes at Veidirektøren for det hele land har regnet ut at biltrafikken i 1915 var 7 pct. og i 1925 50 pct. av den samlede trafik.

Ved at sammenholde trafiktellingen i Akershus fylke i 1920 med resultatene fra 1924—25 faar man det indtryk, at

- Hestetrafikken har avtatt betydelig,
- Motorcykler er gaat endel tilbake,
- Personbiler er øket noget, og
- Lastebiler er tiltatt betraktelig.

løbige tællingsresultater fra 1924 og stemmer ikke nøiaktig med de nyeste grafiske tabeller.

Værdien av transportarbeidet paa fylkets samtlige veier i et aar (1924—25) blir, naar man lavt anslaar brutto-tonkilometeren til 30 øre, ca. 33 mill. kr.

Medtaes renter (6 pct.) av den i veiene nedlagte kapital (20 à 25 mill. kr.) samt de aarlige vedlikeholdsutgifter (3,6 mill. kr.), blir landeveistransportens beregnede kostende ca. 38 mill. kr.

For det hele land har Veidirektøren tidligere anslaat landeveistransporten (iberegnet renter og vedlikehold) til 170 mill. kr. Forutsatt ensartet værdsættelse i begge tilfælder skulde der altsaa paa Akershus fylke falde ca. 22 pct. (mellem  $\frac{1}{4}$  og  $\frac{1}{5}$ ), endda fylkets veinete som før nævnt kun utgjør ca. 6 pct. av landets.

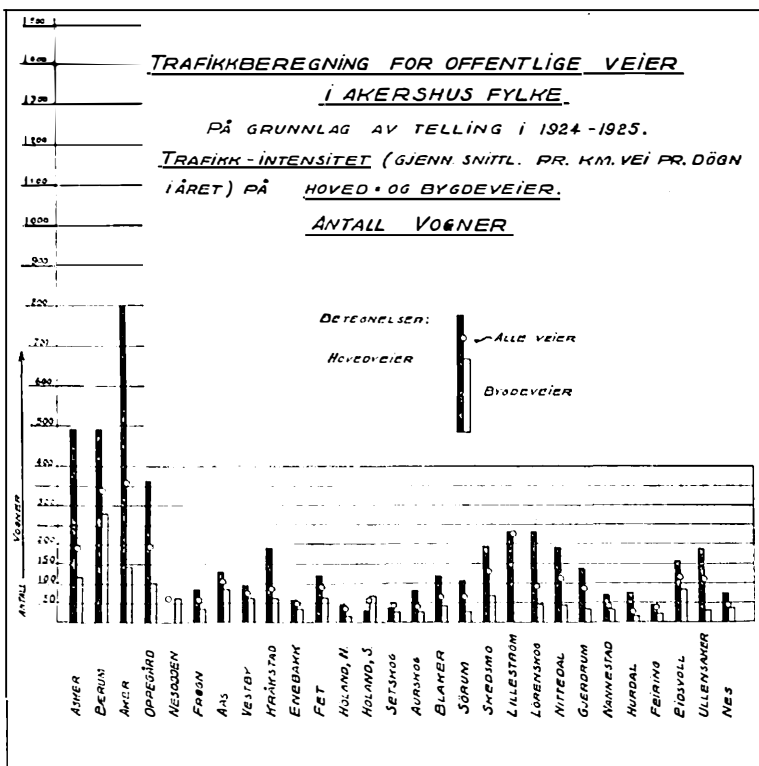


Fig. 7.

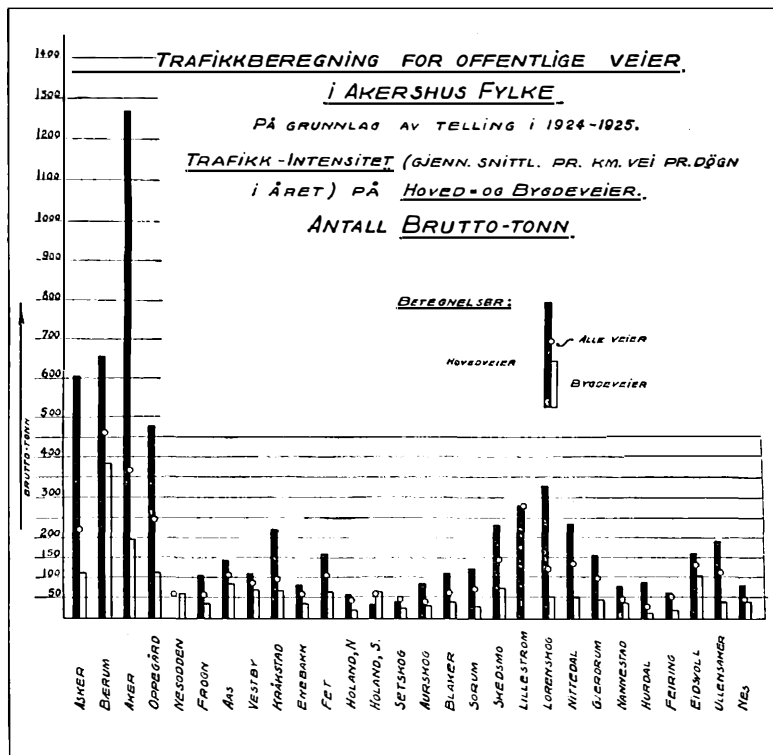


Fig. 8.





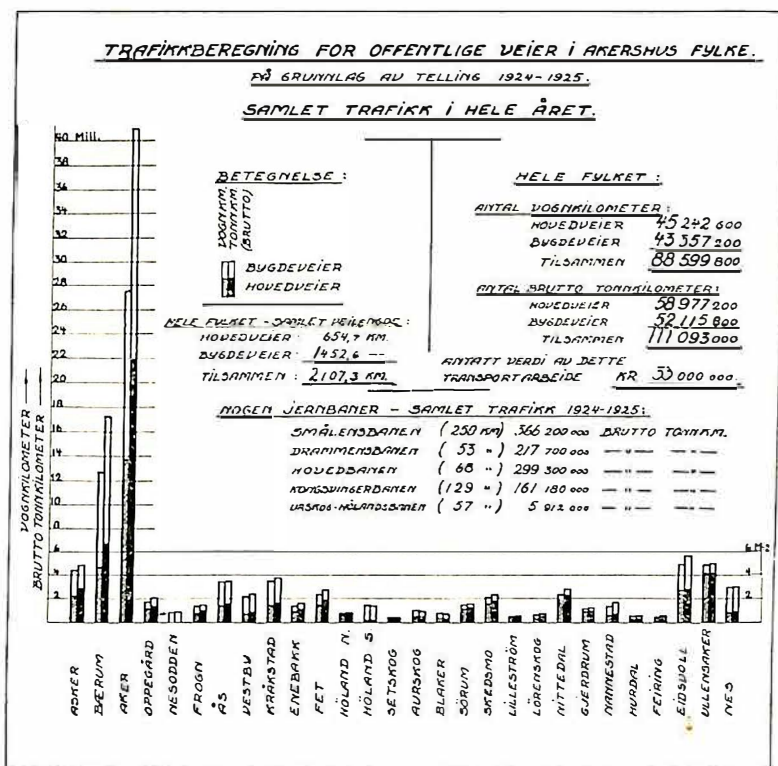


Fig. 10.

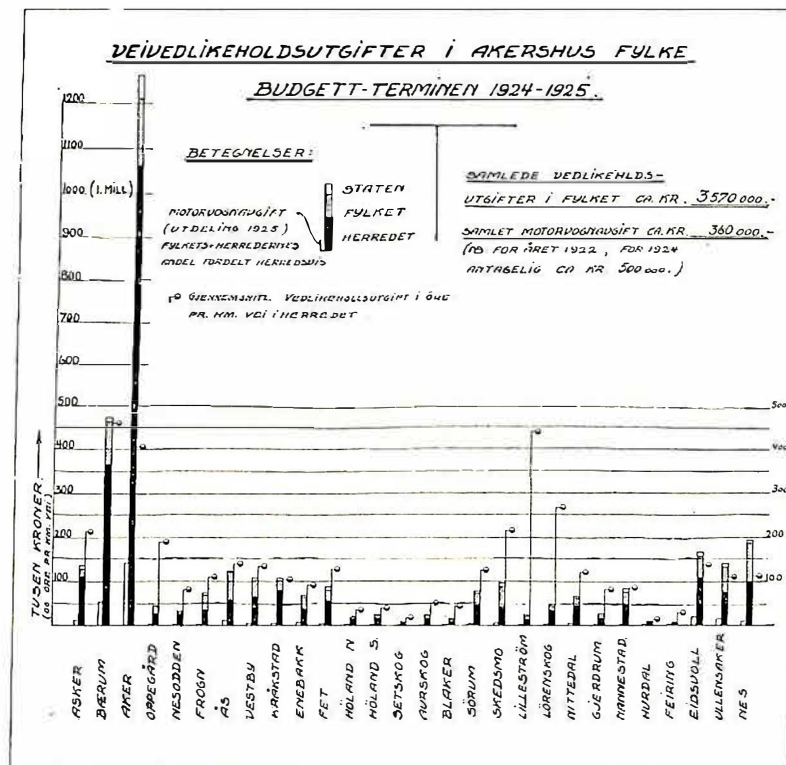


Fig. 11.



kombinasjon med elevator viste sig mindre hensiktsmessig, mens haandaapparatet har vist sig meget tjenlig, spesielt for anlægsdrift, hvor man direkte kunde nyttiggjøre sig ogsaa den utsorterte grove sten. Med dette apparat kunde man lægge op til 25 l. m. veidække pr. dag med en utgift av kr. 4,00—5,00 pr. l. m. Det ved omhandlede veianlæg utførte veidække av utsorterte grusmaterialer har efter 20 aars forløp vist sig at være aldeles fortrinlig med glat veibanen og let vedlikehold. Der maatte dog anvendes et bindstof — helst av lere — mellem kultstenen, singelen og grusen.

Hvorvidt disse apparater egner sig for fremstilling av grus til veivedlikeholdet avhænger i høi

i hauger, hvorfra materialet senere maatte oplastes i kjærrerne. Ved nyanlæg blev materialet fra lommene lastet direkte op i kjærrer. Dette er selvfølgelig tungvint og kostbart. Hvor man har tilstrækkelig høide paa grustaket bør man derfor helst anbringe sorterapparatet saa høit at man faar plas til et siloanlæg, hvis bund ligger i høide med en automobils lasteplan.

Hertil kræves imidlertid en høide av ca. 8—10 m fra grustakets bund til sorterapparatets indlastningsplan, og da siloanlæggets «lommer» for en hensiktsmessig og kontinuerlig drift av grustaket bør være indrettet for et magasin av fra 20—30 m<sup>3</sup>, kræves der stor, rummelig plas. Der forutsættes ogsaa i dette tilfælde at den utsor-

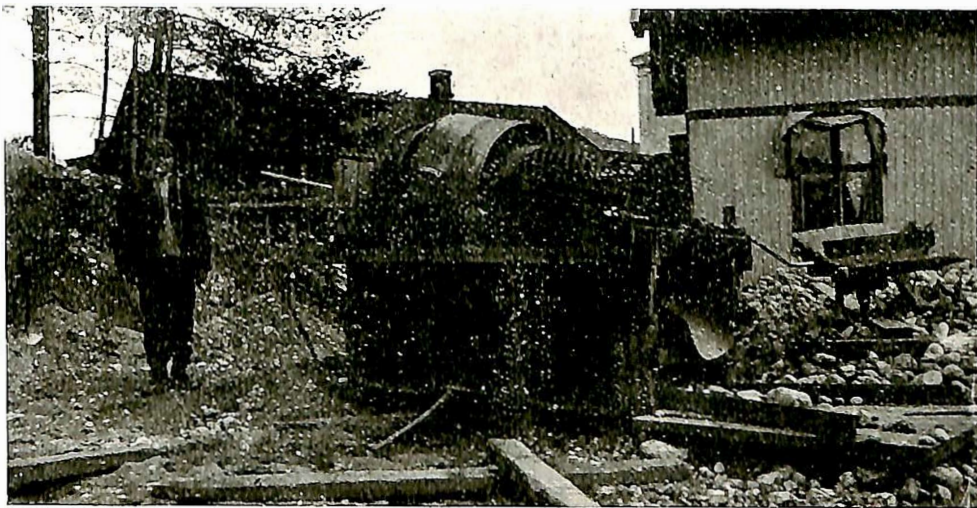


Fig. 1.

grad av grustakets beskaffenhet. Indeholder grustaket meget sten og endog sand, der jo maa fraskilles, er apparatets bruk berettiget og formaals-tjenlig, mens dette maa ansees mere tvilsomt hvor grustaket bestaar av mere jevn grus, hvis sortering lettere og billigere vil kunne ske ved at kaste grusen paa haug eller over sorteringsduk.

Ved en senere anledning blev der ved nævnte veianlæg anvendt pukmaskin til knusning av den naturlig forekommende rundkamp i forbindelse med sorterapparat, hvortil den knuste sten blev transportert ved elevator. Sortertromlen blev dengang anbragt paa en i 3 rum avdelt jernkasse med forskyvbare «lommer», og denne jernramme var opstillet paa saa høie ben at en almindelig gruskjærre kunde skyves ind under lommene og lastes direkte fra lommen ved hjelp av en skyvemekanisme med hævarm; se fig. 2.

Som det vil sees av fotografiene blev sorterapparatene opstillet i bunden av grustaket, og det utgravede material blev kastet med spaden op paa det paa apparatet anbragte indlastningsplan og fra lommene som nævnt transportert i trillebør op

terte grove sten oplægges i særskilte hauger for senere knusning i pukmaskin.

Har man tilstrækkelig høide av grustaket over grusapparatet, vil der intet være til hinder for at lede grusen i trærender foret med jernblik ned til gruslastningsplanen for at gjøre transporten til sorterapparatet lettere og billigere. Fra siloanlæggets lommer forutsættes grusen tømt direkte i en lastebil. Naar denne er indrettet med tip-anordning og muligens grusspreder, vil man ha opnaad en billigst mulig transport av grusen fra grustaket til veibanen.

Istedenfor at la grusen passere et grussorteringsapparat kan man ogsaa la grusen samfængt passere en stenknuser, hvorved man opnaar med engang at fremstille et for veivedlikeholdet tjenlig grus- og singelmaterial, efterat det knuste material fra stenknuseren har passert en sortertrommel. Saaledes har man f. eks. ordnet sig i Vestfold fylke, hvor der anvendes en Max. Friedrichs knuser.

Spørsmålet om man bør anvende grussorterapparat og senere la den utskilte sten knuse sær-

Ved vurdering av de forskjellige apparater.  
Tilførsel med kjærrer eller andre midler — se senere.  
med handleg og andre apparater.

skilt i en pukmaskin, eller som nævnt la alt material fra grustaket direkte passere pukmaskinen, vil avhænge av grustakets beskaffenhet. Indeholder saaledes grustaket en forholdsvis større del grus og singel (med sand) og en mindre del

kan drive grusutvindingen i stor stil, men da bør man indrette grussorteringsapparatet for maskindrift. Denne ordning vil især være heldig hvor der er adgang til billig elektrisk kraft for drift saavel av sorterapparatet som pukmaskinen.

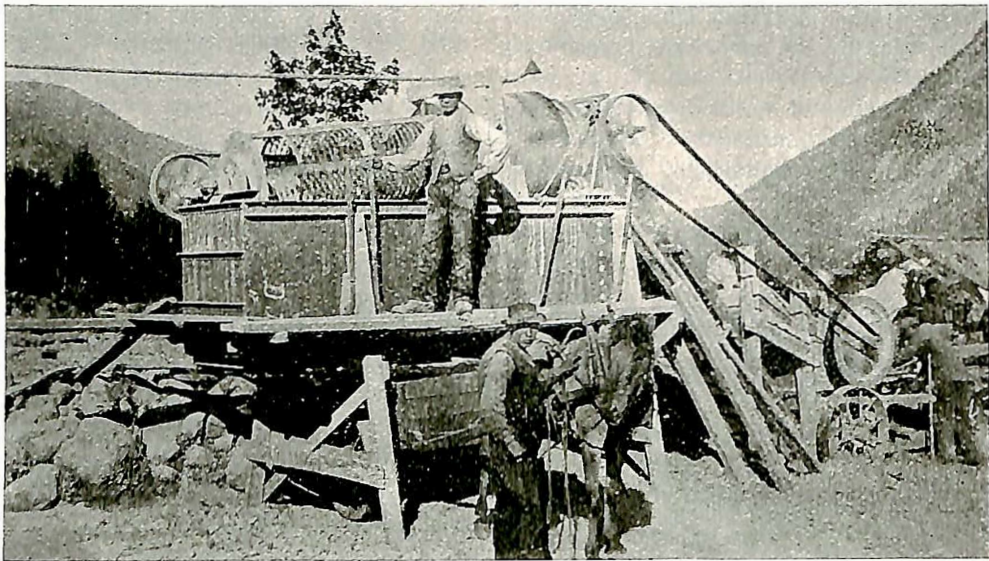


Fig. 2.

grov sten, maa det ansees fordelaktig paa forhaand at fraskille stenen — med et grussorterapparat eller muligens ved sorteringsduker av forskjellig maskestørrelse, anbragt over hinanden, mens det i et grustak med rik forekomst av grov

Istedenfor at opmagasinere den utsorterte grove kultsten for senere knusning, vil man ogsaa kunne lede denne kultsten ved en rende fra grussorterapparatet direkte bort til en stenkners kjestaa-pning og gjennom en sortertrommel videre føre



Fig. 3.

sten maa ansees fordelaktig at anvende omhandlede pukmaskin i forbindelse med sortertrommel.

Saadan grussortering og stenkusning maa som nævnt ansees hensiktsmessig i store grustak av tilstrækkelig høide for siloanlægget, hvor man

det knuste material ned i et andet siloanlæg. Størrelsen av stenkuseren og dens siloanlæg maatte da avpasses efter den større eller mindre forekomst av grov sten.

Her i Telemark fylke har man kun i et par

distrikter anvendt omhandlede haandsorterapparater for grus, idet man som regel har benyttet grustak med forholdsvis lite stenindhold, hvor sortering ved kastning av grusen paa haug med fordel har kunnet finde sted. Grustak av saadan størrelse og høide at der er adgang til at anordne siloanlæg m. v. forefindes i dette fylke kun rent undtagelsesvis, og man har endnu ikke fundet anledning til at iverksætte nogen større stasjonær drift med maskinelt utstyr, saaledes som ovenfor antydnet. I et enkelt tilfælde har man latt den gjennom flere aar opmagasinerte sten knuse i pukmaskin. Etterhvert som den med automobiltrafikken forbundne større anvendelse av vedlikeholdsmaterialer, og da særlig grus eller finknust sten, kræver en bedre utnyttelse av grustakene, er man nu begyndt at opmagasinere den grove sten for senere knusning i pukmaskin.

Fig. 3 viser stenknuuserens oppstilling i Kreppalia, beliggende under den høie fjeldsprængning dersteds paa hovedveien Skien—Siljan. Der blir her benyttet en stenur, dannet dels fra sprængningen ved veianlægget — den nordlige del — og dels naturlig stenforekomst, hvorav den søndre

stenur væsentlig bestaar ved siden av noget sten fra omhandlede fjeldsprængning.

Stenknuuseren — en Svedala nr. 2½ — er oppstillet paa et 5 m høit betongfundament og indlastningsplanet — utført av træverk og plankebane — i høide med overkant av knuuserens kjefteaapning. Der anvendes en paa betongfundamentet oppstillet 20 HK elektrisk motor. Den knuste sten passerer en sortertrommel med 3 og 5 cm hullstørrelse. Den grove sten, der gaar over denne trommel, blir av en elevator paany matet op i knuuseren og knust paany. Man faar derfor tilslut kun samfængt singel av optil 3 cm størrelse og finpuk.

Der er siden vinteren 1925 opknust ca. 2000 m<sup>3</sup> sten med en gjennomsnittlig utgift av ca. kr. 8,00 pr. m<sup>3</sup>. Transporten der hittil har vært meget kort, har foregaaet med trillebør, men nu er det hensikten at benytte skinnegang fra det nordlige stenoplag, naar transportlængden blir ca. 100 m. Veien under stenknuuseranlægget er en bygdevei, der i nordlig retning er tilknyttet hovedveien Skien—Siljan. Fotografiet er tatt fra nord og sydover.

#### REKLAMESKILTER VED OFFENTLIGE VEIER

Overingeniøren for veivæsenet i Akershus fylke meddeler at der flere ganger er kommet henvendelser fra private om tilladelse til opsætning av reklameskilter paa offentlige veiens omraade, delvis i forbindelse med anordning av veivisere eller lignende, som i tilfælde skulde skaffes billig eller helt gratis. Paa slike henvendelser har overingeniøren svaret at der ikke kan ventes tilladelse av fylkesveistyret til saadanne foranstaltninger, da

veiomraadet maa være ubeskaaret til raadighet for veivæsenets egne merker av forskjellig slags, likesom private reklameskilter — med eller uten kombinasjon med veivæsenets merker — vil virke forstyrrende og uskjønt. Veienes eiendomsgrænser er ogsaa ofte saa knappe at alt av nævnte art vilde komme ganske nær veibanen. Paa foranledning av overingeniøren har derfor Akershus fylkesveistyre i møte den 25. august d. a. fattet følgende beslutning: «Private reklameskilter tillates ikke anbragt paa eller over de offentlige veiens eiendomsomraade.»

#### SÆRBESTEMMELSER OM MOTOR- VOGNKJØRING

##### Vestfold fylke.

Fylkesveistyret har i møte den 29. juli 1926 besluttet at nedsætte kjørehastigheten for motorvogn og motorcykler til 25 km i timen paa bygdeveistrækningen Presterød skole—Løveid landhandleri i Sem.

##### Vest-Agder fylke.

Arbeidsdepartementet har ved skrivelse av 16. juni 1926 til fylkesmanden bestemt:

«Den største tilladte hastighet for motorvogn-

kjøring paa den bymæssig bebyggede strækning Lunden—Vennesla kirke i Vennesla herred forhøies indtil videre fra 15 til 25 km. i timen.»

Fylkesveistyret har i møte den 4. juni 1926 besluttet at aapne veien fra Kilen til Leipsland samt Hauglandsveien—Hægeland grænse i Finsland for biltrafik paa følgende betingelser:

1) Automobilene maa ikke stanse hestetrafikken eller i større utstrækning hindre den.

2) Eventuel skade paa veien foraarsaket av automobilene maa repareres av eierne.

3) Akseltrykket paa bakakslen maa ikke overstige 1500 kg som er det almindelige tillatte paa bygdeveier og som for almindelige biler omtrent vil svare til 1 ton lasteevne.

*Rogaland fylke.*

Fylkesveistyre har vedtatt at aapne bygdeveien i Ogn fra Ogn til Sirevaag samt bygdeveien i Vats fra Velde til Kaarhus for almindelig biltrafik for den sistes vedkommende dog bare i tiden 15. april til 1. oktober.

*Hordaland fylke.*

Arbeidsdepartementet har i skrivelse av 10. juli 1926 til fylkesmanden bestemt følgende:

Regjeringens resolusjon av 14. oktober 1913 angaaende bestemmelser for motorvognkjøring paa forskjellige hovedveier i Hordaland fylke ophæves forsaavidt angaar det under post I utfærdigede forbud mot motorvognkjøring i Eksingedalen paa en ca. 200 m lang strækning fra Eidslandet til Jakob Eides grustak i Bruvik herred.

Arbeidsdepartementet har i skrivelse av 10. juli 1926 til fylkesmanden bestemt følgende:

Regjeringens resolusjon av 14. oktober 1913 angaaende bestemmelse for motorvognkjøring paa forskjellige hovedveier i Hordaland fylke ophæves forsaavidt angaar den under post II fastsatte indskrænkning for motorvognkjøring paa hovedveien Vetaasviken—Kolaaseidet i Sæbø herred.

Ved regjeringens resolusjon av 9. juli 1926 er i medhold av lov om bruk av motorvogner av 21. juni 1912 § 27, jfr. tillægslov av 6. juli 1923 for erhvervsmæssig befordring av motorvogn uten fast rute paa nedennævnte veistrækninger i Fana herred fastsat følgende bestemmelser som gjældende indtil videre:

I. Paa veistrækningene Fjøsanger—Milde—Hjellestad med sideveier til Flesland, Aadland og Sælensminde i Fana herred maa erhvervsmæssig skyssing med store personbiler (mere end 7-sæters) eller med lastebiler utstyrt for personbefordring ikke finde sted uten fylkesveistyrets tilladelse.

Fylkesveistyre kan sætte nærmere vilkaar for denne kjøring.

II. Disse bestemmelser trær i kraft straks.

*Sogn og Fjordane fylke.*

Ved regjeringens resolusjon av 9. juli 1926 er i medhold av lov om bruk av motorvogner av 21. juni 1912 § 27; jfr. tillægslov av 6. juli 1923 fastsat følgende som gjældende indtil videre:

I. Paa veistrækningene Lærdal—Opland fylkesgrænse paa Filefjell og Borlang—Buskerud fylkesgrænse paa Hemsedalsfjeld og videre til Gol maa erhvervsmæssig befordring av personer og gods med motorvogn uten fast rute ikke foretaes av andre end dem som faar fylkesveistyrets bevilgning dertil. Til bevillingen kan fylkesveistyre knytte nærmere betingelser om takster, største passagerantal, godkjendelse av vognene m. m.

Undtat fra disse bestemmelser er befordring av offentlige tjenestemænd, læger, dyrleger, jordmødre, Gol—Lærdal—Maristubilenes befordring av utfluktreisende fra turistskibene (flytende hoteller) paa strækningen Lærdal—Opland fylkesgrænse, veivæsenets transporter og saadan befordring som for enkelt gang efter forhaandsbestilling og uten forutgaaende bekjendtgjørelse utføres fra sted beliggende utenfor ruteområdet og minst 60 km fra rutenes endepunkter. For strækningen inden Buskerud fylke er derhos undtat hotellers befordring av egne gjæster samt skyssstasjoners befordring av reisende.

II. Disse bestemmelser trær i kraft straks.

*Møre fylke.*

Ved fylkesveistyrets beslutning av 29. april 1926 er samtlige bygdeveier i Surnadal herred aapnet for almindelig kjørsel med motorvogner av vekt indtil 1500 kg i lastet stand paa betingelse av at der ikke kjøres med større hastighet end 18 km pr. time samt at der ikke kjøres i teleløsningen og under det almindelige sommerveiarbeide.

Videre er bygdeveien paa Rovdestranda i Rovde herred aapnet for almindelig kjørsel med motorsykel.

Fylkesveistyre har under 9. juni 1926 besluttet aapnet følgende bygdeveier i Ørsta herred for almindelig trafik med motorvogn av vekt indtil 2000 kg i lastet stand indtil utgangen av 1926:

Ørstavik—Høgebru .....	5 145 km.
Høgebru—Kolaas .....	8 217 »
Kolaas—Øie—Høgebru .....	7 403 »
Bro ved Myklebust med tilstøtende vei	400 »
Høgebru—Vatne .....	6 280 »
Bjordalsveien .....	1 300 »
Vasenden—Volda grænse .....	3 049 »
Haddalsbakken—Ytre Hovde .....	3 000 »

samtliges paa betingelse av at der ikke kjøres i tiden mellem kl. 11 aften og 5 morgen samt at der ikke kjøres i tæleløsningen og under det almindelige sommerveiarbeide.

Fylkesveistyre har under 9. juni 1926 besluttet at bygdeveistrækningen Krokdalsveien i Har Eid i medhold av motorvognlovens § 2 aapnes for almindelig færdsel med motorvogner paa betingelse av at vekten av vogn med last ikke overstiger 2000 kg. samt at der ikke kjøres i tæleløsningen og under det almindelige sommerveiarbeide. Overingeniøren for veivæsenet er bemyndiget til nærmere at fastsætte tidspunktet for aapningens iverksættelse efterat Krokdalskloppen er sat i forsvarelig stand.

Fylkesveistyre har under 9. juni 1926 besluttet, at samtlige bygdeveier i Ørskog, med undtagelse av strækningen mellom veiskillet ved Sviut-

set bro og Spvikskar, aapnes for almindelig kjørsel med motorvogn av vekt indtil 1500 kg. i lastet stand paa betingelse av at hastigheten ikke overstiger 24 km pr. time, samt at der ikke kjøres i teletøsningen og mens det almindelige sommerveiarbeide foregaar.

#### *Sor-Trøndelag fylke.*

Fylkesveistyret har ved beslutning av 15. ds. aapnet bygdeveiene Staldvik—Dueskar og Karidal—Varghi i Stjorna herred for almindelig motorvogntrafik med hastighetsbegrænsning 20 km pr. time.

#### *Nord-Trøndelag fylke.*

Arbeidsdepartementet har i skrivelse av 12. juli 1926 til fylkesmanden bestemt følgende:

I. Den største tilladte hastighet for motorvognkjøring paa strækningen fra veikrysset ved Veduløstre til Skarphausen av hovedveien i Aasen herred, Nord-Trøndelag fylke skal indtil videre være 20 km i timen.

II. Denne bestemmelse trær i kraft straks.

#### *Troms fylke.*

Ved kgl. res. av 18. juni 1926 er i medhold av lov om bruk av motorvogner av 21. juni 1912 § 27 jfr. tillægslov av 6. juli 1923 fastsat følgende som gjældende indtil videre.

I. Paa veistrækningene Nordland fylkesgrænse—Storfossen—Kollen—Brandvold—Sætermoen—Fredriksberg—Fjeldfroskryggen—Storstennes—Kvesmenes med armene: Storfossen—Gratangsbotten—Foldvik, Brandvold—Sjøveien, Sætermoen—Søngaard, Andselv bro—Sørreisa—Finsnes og Rossfordness samt Karlstad, Fredriksberg—Maalsnes, Fjeldfroskryggen—Solvang og Storstennes—Mestervik maa erhvervsmæssig befordring av personer og gods med motorvogn uten fast rute ikke foretaes av andre end dem som faar fylkesveistyreets bevilling dertil. Til bevillingen kan fylkesveistyret knytte nærmere betingelser om takster, største passagerantal, godkjendelse av vogner m. m.

Undtat fra denne bestemmelse er befordring av offentlige tjenestemænd, læger, dyrlæger, jordmødre, befordring som utføres av skyssstasjonsholdere inden eget skyssomraade og befordring som efter forhaandsbestilling og for enkelt gang uten forutgaaende kundgjørelse utføres fra sted beliggende utenfor ruteomraadet og minst 20 km fra endepunktene.

II. Disse bestemmelser trær i kraft straks.

## PERSONALIA

Avdelingsingeniør ved Veidirektørkontoret, **Einar Aarskog** er ansat som avdelingsingeniør av klasse B ved veiadministrasjonen i Hedmark fylke.

## LITTERATUR.

### *Oversigten ved ubevogtede Niveauskæringer.*

I Danmark har man i færdselslovens § 21 nogen bestemmelser som gaar ut paa at tilveiebringe den fornødne sikkerhet ved ubevogtede kryssninger av jernbaner og veier. Loven forlanger at der i saadanne kryssningspunkter skal skaffes fri oversikt til begge sider av jernbanelinjen, men den indeholder ingen bestemmelser om hvor stor denne oversikt skal være. Dette spørmaal har «Forenede Danske Motorejere» tat op til behandling og har nylig utsendt en liten brosjyre, som heter: «Oversigten ved ubevogtede Niveauskæringer». Direktør **Kyhl** uttaler i et forord, at der til grund for brosjyren ligger en række overveielser og undersøkelser som tidligere er foretat av den kjendte motorekspert i Kjøbenhavn, vicebrandchef **A. E. Friis**, og som er ført videre av **F. D. M.s** tekniske konsulent, ingeniør, cand. polyt. **Wittig**.

Gjennem rent videnskabelige beregninger paa-vises, hvor stor oversikten skal være, d. v. s. hvor meget av banelinjen en automobilkjører som kommer med en viss hastighet skal kunne overse for at det skal være mulig for ham at bremse sin vogn og stanse i rette tid foran banen. Eksempelvis kan nævnes at hvis automobilen kjører med 20 km hastighet paa flat vei, skal føreren, naar han er ca. 30 m fra kryssningspunktet, kunne overse jernbanen til begge sider i en ca. 110 m længde under forutsætning av at toget kjører med 45 km hastighet. Stiger automobilens og togets hastighet, stiger naturligvis ogsaa kravet til oversiktsforholdene. Saaledes paa-vises at hvis kjøretøiet kjører med 30 km hastighet og toget med 70 km hastighet i timen, skal kjørereren naar han er ca. 60 m fra kryssningspunktet, kunne overse banen i ca. 245 m længde fra kryssningspunktet.

### *Rogalands fylkes veivæsen, en fremstilling av utviklingen i tidsrummet 1838—1924*

er utkommet. Fremstillingen er utarbeidet ved Rogaland veikontor og gir en meget god oversikt over veivæsenets utvikling og nuværende standpunkt i fylket. Foruten hoved- og bygdeveibyggingen samt veiforholdene i de enkelte herreder

indeholder boken særskilte avsnit om drifteveier og rideveier, vedlikehold, broer, brygger, færger, administrasjon, maskiner og valser, fælgbreddebestemmelser, færdselsoptællinger, fylkets veifond, veitilsynet, instruksjer og regler samt gjenstaaende veibygning. Boken er paa 174 sider og indeholder mange illustrasjoner og grafiske plancher. Saadanne historiske oversikter over de enkelte fylkers veivæsen er meget nyttige baade for de lokale myndigheter og for centraladministrasjonen og danner et værdifuldt supplement til veidirektør Skouggaards verk: «Det norske veivæsens historie». Det vilde være ønskelig om ogsaa de andre fylker vilde følge det av Rogaland fylkesting gitte eksempel og bevilge de nødvendige midler til utgivelse av lignende oversikter. Saadanne er allerede tidligere utgit for Buskerud og Hordaland fylker.

*Kgl. Norsk Automobilklubs nye rutebok og aarbok 1926.*

I 1915 utkom K. N. A.s første haandbok bl. a. indeholdende beskrivelse av de viktigste automobilveier i Norge, og i 1920 utkom en særskilt «rutebok». Denne er utsolgt og klubben har derfor iaar utgit en ny rutebok, som samtidig er klubbens aarbok for 1926. Rutebeskrivelsene i boken fremtræder nu tildels i en noget anden skikkelse end før, idet der ved siden av den beskrivende tekst er git plas for en kartskisse i vilkaarlig maalestok av den tilsvarende veistrækning. Dette betegner en meget væsentlig forbedring, og rutebokens redaksjon bebuder at etterhaanden vil alle rutebeskrivelser bli forsynt med en saadan kartskisse. Det er de viktigste gjennomgangsveier som er kommet med i ruteboken denne gang. De øvrige ruter maa foreløpig søkes i ruteboken av 1920, men det sees at være meningen efterhvert at faa med flere og flere av vore automobilveier.

Foruten rutebeskrivelsene indeholder boken mange andre nyttige opplysninger bl. a. om lover og reglementer, skatter og avgifter, forbud og indskrænkninger for biltrafikken, fortegnelse over

hoteller, garager og bensinstasjoner, kjendings-tegn, nummer og sakyndige, statistikk m. v. — alt opplysninger som er av interesse for alle automobilkjørende. Saafremt disse følger de i ruteboken indtatte bestemmelser og de gitte raad og veiledninger vil sikkert de øvrige veifarende saavel som veivæsenet bli tilfreds med automobilistene. At disse ikke altid er tilfreds med veiene vet vi jo, men ogsaa i saa henseende antaes situasjonen at ville forandres, efterhvert som nye og forbedrede vedlikeholdsmetoder gjennomføres.

*Meddelelser fra Norges Statsbaner, hefte 3 — 1926* indeholder:

Akselbrud. — Bro over Østeraaen ved Tempelen. — Bergsundtunnelen. — Fra redaksjonen.

Hefte 4 indeholder:

Impregnering av trævirke i Norge. — Kontroll med lokomotivenes kulforbruk. — Jernbanebygningen i Norden den 1. januar 1926. — Mindre meddelelser.

*Svenska vägföreningens tidsskrift, hefte 2 — 1926*, indeholder:

Vägveteraner. — Sjätte året under vägkassan. — Sulfitluten och vägunderhållet. — Andre året under vägkassan. — Den ekonomiska betydelsen av lastningsmaskiner och sorteringsverk samt några typer härav. — Säkerhetsåtgärder vid plankorsning mellan järnvägslinjer och vägar. — Om tjälproblemet. — Vägbyggnadsentreprenader, lämpliga entreprenadhandlingar och därmed sammanhängande frågor. — Prov med ett nytt gatubeläggningssämne. — Nomenklaturen inom den bituminösa beläggningstekniken. — Underhållskostnad och trafikintensitet. — Ett nytt redskap i vägbyggnadens tjänst. — Några tekniska synpunkter på snöplogningsproblemet. — Motoriserad vinterväghållning. — Konstarbeten å vägar. — Vintervägdagarna i Sundsvall och Ludvika. — Vintervägdagarna i Jämtland. — Utkomna förordningar i vägärenden. — Väg litteratur. — Föreningsmeddelanden. — Notiser. — Vägflugan IX.

---

UTGIT AV TEKNISK UKEBLAD, OSLO.

Abonnementspris: kr. 10,00 pr. aar — Annonsepris: 1/1 side kr. 80,00, 1/2 side kr. 40,00  
1/4 side kr. 20,00.

Ekspedisjon: Akersgaten 7IV. Telefoner: 20701, 23465.