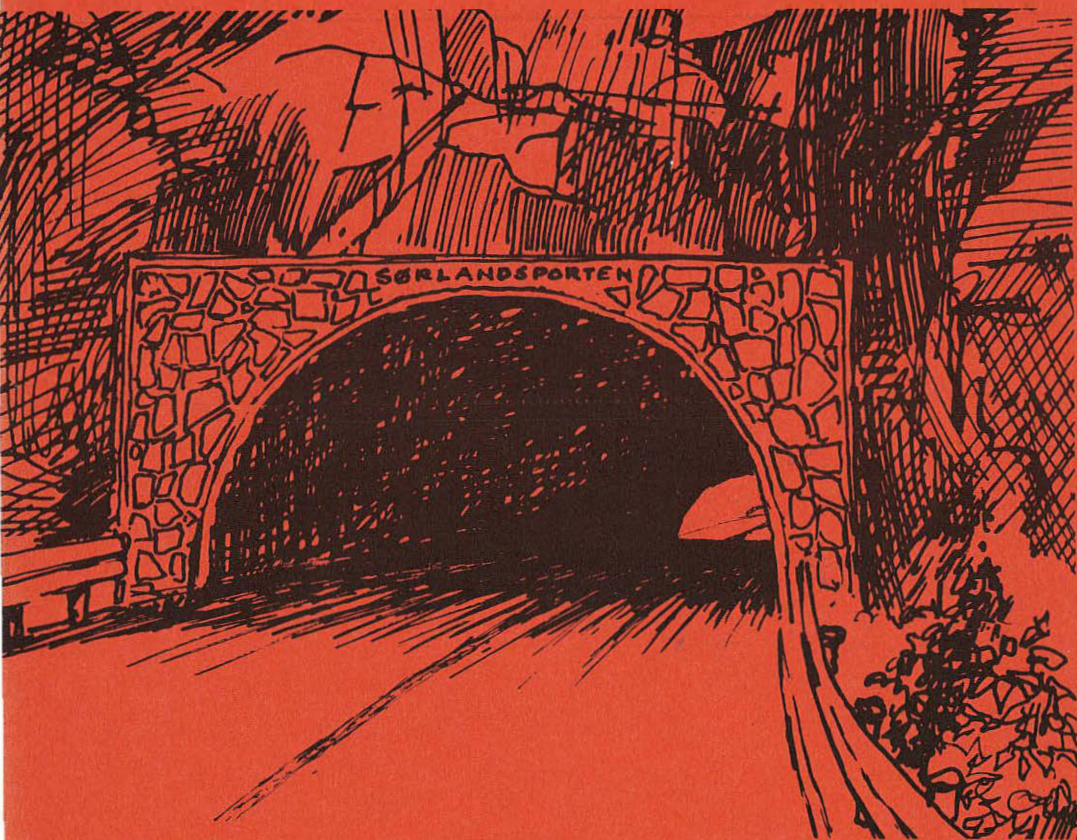


# SØRLANDS-PORTEN

Nr. 3 — 1981 — 9. årgang



KONTAKTORGAN FOR  
STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER



## INNHOOLD:

### SØRLANDSPORTEN

*Bedriftsavis for  
Aust-Agder Vegvesen*

Redaktør:  
Oppsynsmann M. Krogh  
Kontorfullm. J. E. Myhren

Redaksjonsutvalg:  
Vedl.holdssjef K. Nylund  
Sekretær Harald Kirkedam  
Avt.ing. O. G. Røysland  
Hovedtillitsmann P. Løvdal  
Oppsynsmann H. Marcussen

Adresse:  
VEGKONTORET  
Postboks 173,  
4801 Arendal  
Tlf. (041) 25 620

Sats og trykk:

**A&B**  
TRYKK

Myrene,  
4800 Arendal

Opplag: 800

NVP 1982—85	1
Kurs i Arbeidsmiljøloven	5
Sjeldent og farlig materiale	6
Til deg som fyller 60 år	7
Hulromkontroll av asfalt	8
Ubrukte midler til «Aksjon Skoleveg»	9
Arbeidsmiljøundersøkelse i AAV	10
Hvem gjenkjenner noen av disse?	12
Høsten er farligste årstid	13
Aksellastretriksjoner	15
TAKK	15
Jordarten må analyseres	16
Nordisk trafikkikkerhetsår 1983	17
Blir våre anleggsmidler redusert?	18
Opplæring i vegbyggingsnormalene	18
Lov om fagopplæring	19
Hvorfor DU bør bruke reflekser	20
Vis hensynsfullhet overfor skolebarna	21
Farten må ned ved mørkekjøring	22
Skift vindusviskere i tide	23
Fører kort ugyldig uten tilleggskurs	24
Ågre bru åpnet	25
Millionomsetning på auksjon	26
Kystveg tunnelen åpnet	27
E18 utenom Grimstad åpnet	28
Vedlikeholdsdistrikt 1-2	30

# Stortingsmelding om NVP 1982-85

Når tanken om et nytt vegprosjekt er født og registrert, får det sin plass i det som kalles **planleggingsprogrammet**. Dette er i første rekke et prioritert arbeidsprogram som tar sikte på å skaffe fram forskjellig planmateriale for det som kalles **Norsk Vegplan**, og som rett og slett er en Stortingsmelding om prioritering av riksvegbygging i Norge.

Det er vegsjefen i de enkelte fylker som har hånd om planleggingsprogrammet og som i denne sammenheng er ansvarlig for kontakten med de berørte kommuner, med Vegdirektoratet og med de fylkeskommunale styresmaktene.

Dette planleggingsprogrammet blir utarbeidet for 4-årsperioder med ny gjenomarbeidelse hvert år. Derfor kan et vegprosjekt dukke opp i planleggingsprogrammet flere år på rad, men da i stadig mer detaljert form. Her skal vi bare nevne at det er gjennom Norsk Vegplan at prioriteringen av de forskjellige vegprosjekter foregår. Etter at de fylkeskommunale myndigheter har sagt sitt, blir vegsjefens forslag behandlet av Vegdirektoratet, som så avgir sin innstilling til Samferdselsdepartementet. Når departementet har vurdert saken, legger det så fram planen for Stortinget, som foretar den endelige prioritering. Bevilgning av penger til de ulike vegprosjekter skjer i forbindelse med de årlige budsjettvedtak.

Stortingsmeldingen om Norsk Vegplan 1982-85 er den fjerde langtidsplanen for riksvegsektoren som er utarbeidet. Den første melding ble fremlagt i 1970 og det har siden vært en periodisk revisjon tilpasset Regjeringens langtidsprogrammer. Den vegplan som her legges fram, er ikke bare en plan for utbyggingen av vegnettet, men også en plan for vedlikehold og bruk av vegnettet. Selv om dette er en plan for riksvegnettet, så er denne samordnet med planleggingen av fylkesveger og viktige kommunale veger på fylkesplan. Denne Stortingsmeldingen er således en samlet plan for veg- og vegtrafikkpolitikken i 1980-årene.

Vegplanforslagene er utarbeidet ved vegkontorene i fylkene i samarbeid med fylkenes politiske organer. I tillegg har interessegrupper som transportbrukere, trafiksikkerhetsorganisasjoner, etc., fått anledning til å komme med synspunkter i planfasen av arbeidet. I de enkelte fylker er vegplanen behandlet som en del av fylkesplan/samferdselsplan i fylkestingene. Det er således en bred fylkespolitisk behandling forut for den Stortingsmelding som nå legges fram om Norsk Vegplan 1982-85.

Med hilsen  
Samferdselsdepartementet  
og Vegdirektoratet

  
Ronald Bye  
Samferdselsdepartementet

  
Erik Jansen  
Vegdirektoratet

## VEGLENGDER

Lengden av det offentlige vegnett (riksveger, fylkesveger og kommunale veger) er økt med ca. 14% fra 1970 til 1980. Det er særlig lengden av det kommunale vegnett som er blitt større.

## VEGDEKKER

I 1970 hadde halve riksvegnettet grusdekke, mens det i 1980 bare har 16%. Også fylkesvegene og de kommunale veger viser en vesentlig reduksjon i andel grusdekke.

## AKSELTRYKK

I 1970 var 60% av riksvegnettet tillatt for 8 tonns akseltrykk, som også var høyeste tillatte akseltrykk. I 1980 er 99% av riksvegnettet tillatt for 8 tonns akseltrykk. Ca. 20% av riksvegnettet er tillatt for 9 eller 10 tonns akseltrykk.

## GANG- OG SYKKELVEGER

Utbyggingen av gang- og sykkelvegene langs riksvegnettet har hovedsakelig skjedd etter 1970, særlig i de siste 3-4 år. Pr. 1. januar 1978 var det 348 km gang- og sykkelveger langs riksvegnettet. Ved utgangen av 1981 vil det være ca. 900 km.

## VEGER OG FERJESAMBAND

I perioden 1970-80 ble det ialt fullført 28 veganlegg som har gitt ca. 35 000 mennesker i tidligere vegløse strøk riksveg eller riksvegerferjesamband.

En viktig oppgave i perioden har vært å bedre transporttilbudet i områder hvor en er avhengig av ferjesamband. Dette er først og fremst skjedd gjennom en bedring i ferjetilbudet, og ved at en rekke ferjesamband er avløst eller innkortet gjennom bygging av veg- og bruforbindelser. Ialt ble 27 riksvegerferjesamband avløst av veg/bruforbindelse og like mange innkortet i løpet av 10 år.

## PERSONTRANSPORT

Det totale persontransportarbeidet i Norge har det siste 10-året økt med over 70% målt i passasjerkm. Denne økningen er større enn i 60-årene. 90% av økningen har skjedd med

personbiler. Øvrige transportmidler har moderate økninger. Det er bare transport med motorsykel/moped som viser en nedgang.

Vegtransporten utgjorde i 1979 90% av persontransporten. Personbilens rolle i transportavviklingen er stadig blitt mer dominerende.

## GODSTRANSPORT

Den totale godstransporten i Norge er økt med nesten 40% i 1970-årene målt i tonnkm. Sjøtransporten har hatt størst andel av økningen, mens vegtransporten økte sin relative andel med 5% på bekostning av sjø- og jernbanetransportens andel.

Vegtransporten utgjør nå ca. 30% av godstransporten, målt i tonnkm. På korte transportavstander er vegtransporten helt dominerende.

## TRAFIKKEN PÅ VEGNETTET

Den årlige vekst i vegtrafikken var relativt stabil i årene 1970-78 mellom 6 og 7%. Etter 1978 har trafikkveksten avtatt vesentlig, og i 1980 har trafikken gått ned med ca. 1%. For personbiltrafikken har nedgangen i 1980 vært større enn 1%, mens det har vært en viss vekst i tungtrafikken.

Trafikkveksten i årene 1970-1978 var noe større i tettstedene enn utenfor. Vestlandet og Nord-Norge hadde størst prosentvis økning i trafikken.

## KJØRETØYER

Antall kjøretøyer er økt fra 1,1 mill. pr. 1/1 1970 til 1,9 mill. pr. 1/1 1980.

	1/1-1970	1/1-1980
Personbiler	700.300	1.189.800
Busser	7.300	11.400
Varebiler og lastebiler	141.100	151.700
Andre kjøretøyer	273.200	586.400

## ØKONOMISKE RAMMER

For perioden 1982-85 er Norsk Vegplan basert på følgende fordeling av midler til vegformål (alle beløp i 1981-priser):

Administrasjon . . . . .	2.931 mill. kr.
Riksveganlegg . . . . .	8.305 mill. kr
Riksvegvedlikehold . . . . .	6.785 mill. kr.

For *administrasjon* er det lagt opp til en årlig økning på ca. 0,7%. Antall nye stillinger i vegplanperioden vil være 100 eller 25 stillinger pr. år. Alle stillingene forutsettes opprettet ved vegadministrasjonen i distriktene. Bevilgningene til *veganlegg* vil gå ned med ca. 1,8% pr. år.

For *riksvegvedlikeholdet* vil det være en årlig økning i bevilgningene på ca. 3,0% i vegplanperioden.

### UTBYGGINGSOPPGAVER

Til tross for at det i løpet av perioden 1970-80 er nyttet vel 22,5 milliarder kroner (1981-priser) til å utbedre riksvegnettet og å bygge nye riksvegforbindelser, gjenstår det ved inngangen til 1980-åra betydelige investeringsoppgaver innen riksvegsektoren.

Ved utarbeidelsen av langtidsplanen for Statens vegvesen for perioden 1982-89 ble utbyggingsbehovet beregnet til ca. 55 milliarder kroner fordelt på følgende hovedoppgaver:

Milliarder kr.  
1981-priser

1. Nye veg- og ferjesamband . . . . . 3,5
2. Bedring av eksisterende vegnetts transportstandard . . . . . 32,0
3. Bedring av trafikksikkerhet og miljø . . . . . 20,0

Bare kostnadene ved å dekke behovet for bygging av gang- og sykkelveger utgjør ca. 2,5 milliarder kroner.

### INVESTERINGSRAMMER 1982-85

Samferdselsdepartementets investeringsprogram for perioden 1982-85 er utarbeidet med utgangspunkt i en investeringsramme på 8.305 mill. kroner.

### UTBYGGINGALTERNATIVER (STRATEGIER)

Setter en behovet for utbygging av riksvegnett opp mot de oppsatte økonomiske rammer, finner en at de utbyggingsoppgaver

som en har oversikt over pr. i dag, ikke kan løses før etter år 2000. Dette medfører at en i mange tilfeller må avvike fra de ideelle løsningene, når et vegprosjekt skal gjennomføres. En må således i større grad foreta enkle tiltak for å nå visse hovedmål m.h.t. trafikksikkerhet, miljø og framkommelighet.

For å kunne føre videre den reduksjon i antall ulykker som har vært de senere år, må en i tida framover i større grad velge utbyggingsalternativer som prioriterer bomiljøet i et område og de myke trafikantene på bekostning av framkommeligheten for bilistene. Dette kan f.eks. bety at kjørebanelene må reduseres ved utvidelse av gang- og sykkelarealene, anlegging av humper og dumper, kryss lyssignalreguleres osv. Dette er rimelige tiltak, men løser ikke både bilistenes og de myke trafikantenes problemer i samme grad som full omlegging av vegsystemet.

For framkommeligheten for biltrafikken, blir det nødvendig å prioritere tungtrafikken, bl.a. ved at en i større grad prioriterer bedring av vegnettets bæreevne, mens utbedring av linjeføring og vegbredde må vente.

### INVESTERINGSRAMMEN

Ved fordeling av rammen på fylker for perioden 1982-85 viser tallene for Aust-Agders vedkommende: (1981-priser mill. kr.) Bevilget 1978-81 212,4. Forslag 1982-85 187.

### RIKSVEGVEDLIKEHOLDET

De samlede årlige utgifter til riksveganlegg og vedlikehold forutsettes å bli de samme som i 1981. Ut fra nødvendigheten av å opprettholde et tilfredsstillende sommer- og vintervedlikehold og å bevare de store verdier som ligger i vegnettet, vil det i perioden 1982-85 være nødvendig å prioritere vedlikeholdet. Det forutsettes at vedlikeholdsutgiftene vil øke med 3% pr. år. I dette skal også dekkes opp at vegvesenet vil få nye oppgaver, bl.a. knyttet til belysning, bygging og vedlikehold av leskur.

Vintervedlikeholdet må i sterkere grad enn tidligere, varieres etter vegens betydning. Trafikantene vil merke lavere standard

i brøyting og strøing utenom ordinær arbeidsstid. Årsaken er de sterkt økte kostnader til å opprettholde et høyt beredskapsnivå.

Den akselrykkpolitikk som Stortinget har vedtatt, vil føre til en større utnyttelse av vegenes bæreevne. Det blir nødvendig med en strengere kontroll av tungtrafikken i teleløsningsperiodene for å unngå for store skader på vegnettet.

Det er i dag 1 500 rasteplasser langs riksvegene av varierende størrelse og kvalitet. Staten har i dag ansvar for planlegging, bygging og bygningsmessig vedlikehold av anleggene. Det er nå foreslått at vegholder skal sørge for oppsetting og drift av nødvendige toaletter. Vegvesenet vil søke samarbeid med bensinstasjoner, vegkroer o.l.

Det forutsettes at staten overtar ansvaret for bygging og drift av leskur på bussholdeplasser langs riksvegnettet fra og med 1982.

### TILTAK MOT TRAFIKKULYKKENE

I perioden 1982-85 foreslås arbeidet for å bedre trafiksikkerheten opptrappet. På denne bakgrunn regner en med fortsatt bedring i ulykkestallene. Denne optimistiske holdning skyldes ikke minst at det i Statens vegvesen er opparbeidet en betydelig innsikt i trafikkulykkesproblemet. Politiet, Trygg Trafikk, kommunale myndigheter, skoler og andre er også blitt dyktige på dette området.

I perioden 1982-85 er foreslått bygd ca. 150 km omkjøringsveger/hovedveger i tettbygde områder. Sammen med tiltak på det eksisterende vegnettet i disse områdene, regnes det med at omkjøringsvegene vil ha god virkning på trafiksikkerheten i områdene.

Det er planlagt bygd ca. 680 km gang- og sykkelveger langs riksvegnettet, slik at det ved utgangen av 1985 vil være ialt ca. 1580 km gang- og sykkelveger langs riksvegene.

Arbeidet med utbedring av ulykkesbelastede punkter vil fortsette. Vegvesenet har gode erfaringer fra dette arbeidet. Flere av tiltakene har redusert ulykkestallet med 50-80% etterat utbedringsarbeidene er utført.

Vegvesenet vil fortsatt prioritere den delen av vedlikeholdet som har størst betydning

for trafiksikkerheten, som f.eks. oppmerking, skiltvedlikehold, siktrydding. Av trafiksikkerhetshensyn er det viktig å opprettholde god standard på vegdekkene. Ved dekkefornyelsen, som også må ses i sammenheng med akselrykkpolitikken, vil det bli lagt vekt på at dekkenes friksjonsegenskaper skal være tilfredsstillende.

### AVKJØRSELSPOLITIKK

Det vil fortsatt bli ført en streng, men nyansert avkjørselspolitikk på de ulike riksveg-ruter, men også innen den enkelte vegrute. Vegnettet deles inn i strekninger med ensartet holdning til behandling av avkjørsels-spørsmål.

### MILJØTILTAK

Biltrafikken fører i mange tilfeller til et lite tilfredsstillende miljø for de som bor eller oppholder seg langs vegene. Dette gjelder særlig byer og tettsteder, men også langs sterkt trafikerte veger utenfor disse områdene kan problemene være betydelige.

Det vil bli lagt betydelig vekt på å bedre miljøet i de områdene som er hardest rammet. De viktigste virkemidler som vil bli tatt i bruk i dette arbeidet er:

- Areal- og transportplanlegging med siktemål å redusere dagens problemer og å hindre at nye problemer oppstår.
- Vegplanlegging med stor vekt på miljøinteresser i et område.

### TRAFIKANT OG KJØRETØY

Målet for vegvesenet vil være trafiksikkerhet ved å bedre trafikantopplæringen for alle grupper trafikanter med spesiell vekt på føreropplæring. Samtidig tas det sikte på å opprettholde det servicenivå som er i biltilsynet i dag: Førerprøver, registrering av nye kjøretøyer, omregistrering av brukte/sann godkjenning av enkeltkjøretøyer kan utføres uten særlig ventetid.

Den periodiske kontroll av kjøretøyene i hallene skal være en sikkerhetskontroll, bare rettet mot de forhold på kjøretøyet som har størst betydning for sikkerheten. Kontrollen

# Kurs i Arbeids- miljøloven

I vegkontorets regi ble det i høst utviklet et 1 ukes kurs i «Opplæring i verne- og miljørebeid» for dem i etaten som ikke tidligere har gjennomgått dette.

Forelesere var inspektør i Arbeidstilsynet K. Karlsson, verneleder Hans H. Markussen

*Gruppemøter var populært, og på to av bildene ser vi deltagerne.*



*Kursledere var J. E. Myhren t.v. og Lars Bakken.*

og de to kurslederne J. E. Myhren og Lars Bakken. 15 av vegvesenets ansatte deltok, og hovedinntrykket etter kurset var at «her var mye å lære».



skal ikke være kvalitetskontroll av kjøretøyene generelt.

Vegvesenet vil ved utekontrollen legge større vekt på kontroll av støy og avgassutslipp. Biltilsynet vil i vinterhalvåret foreta spesielle utekontroller hvor oppmerksomheten konsentreres om lys og dekk.

Utekontroll av tyngre kjøretøyer vil bli prioritert i sterkere grad enn tidligere. Brukskontroll som omfatter vekt, kontroll etter samferdselsloven, transport av farlig gods og sikring av last, utenlandske kjøretøyer m.v. vil også bli prioritert.

Som et supplement til utekontrollen vil samarbeidet mellom vegvesenet og kjøretøyverkstedene bli utvidet. I samråd med Norges bilbransjeforbund vil det innføres en ordning slik at kvittering for kilometerservice ved privat verksted i visse tilfelle kan

opphæve innkalling til periodisk kontroll hos biltilsynet.

Kjøretøysforskriftene vil bli forenklet. Blant de nye tiltak som vil tre i kraft i perioden kan nevnes:

- *Nye bussforskrifter*, som skjerper sikkerhetskravene til bussenes konstruksjon og utrustning.
- Bestemmelser for å *sikre barn i bil*.
- Bestemmelser om at alle nye personbiler før de registreres skal ha *montert bilbelter i bakssetet*.
- Krav om *nakkestøtter*.
- Krav om *underkjøringshindere* bak på lastebiler.
- Nye bestemmelser om *sikring av last*.
- Nye forskrifter om *klassifisering av motorsykler og mopeder*.

# Sjeldent og farlig materiale i brosted på ny E18 i Øyestad

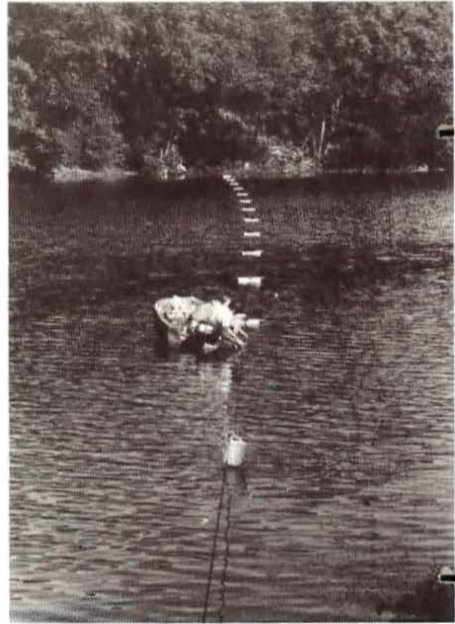
Ny E18-parsell Rannekleiv-Nedenes, krever bl.a. ny bro over Nidelva ved Rannekleiv søppelplass.

De geotekniske forhold ved det planlagte brosted er vanskelige, og skråningen har meget knapp sikkerhet mot utglidning. Løsmassene består hovedsakelig av overkonsolidert leire. Dette er et nokså sjeldent og farlig materiale som er frem til 1976/77 hadde liten erfaring med.

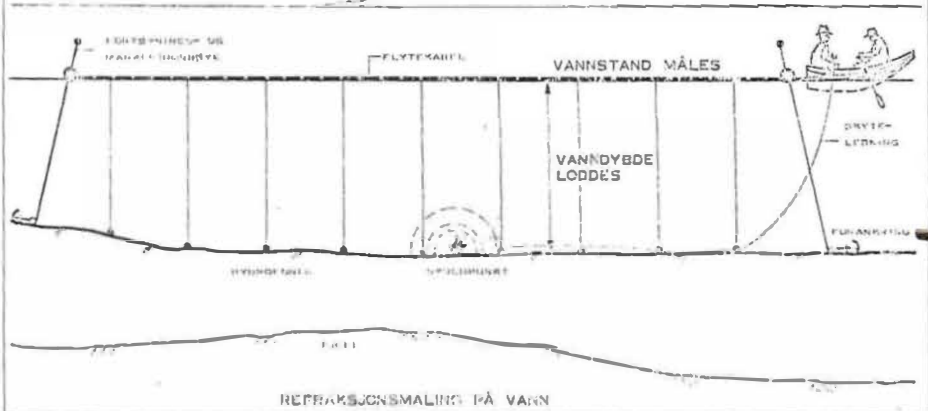
Disse forhold har gjort det nødvendig med mer omfattende undersøkelser enn vanlig, det gjelder både markarbeidet, laboratorieforskene og stabilitetsanalysene.

For endelig plassering av brokar og pillarer, ble det i høst utført seismiske målinger. Dette for å få en oversikt over dybdeforholdene langs broaksen.

Helge Berntsen og Ottar Bjørnbakk kobler til en dynamittladning ved et nytt «skuddpunkt». 12 geofoner over elva måler virkningen av detonasjonen.



Prinsipp av målinger på vann. Eneste forskjell fra målingene i Nidelva er at skyteledningen var koblet sammen med flytekabelen og ført til land sammen med denne.

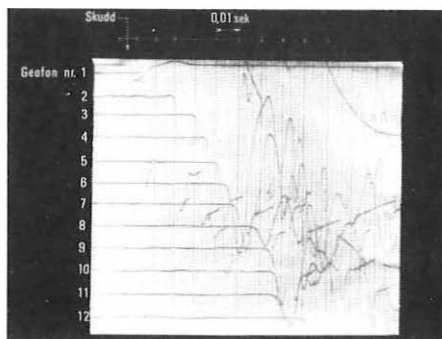




Målemetoden bygger på det forhold at trykkbølger har forskjellig forplantningshastighet i ulike jord- og bergarter. Målingene utføres ved at en spenningspuls genereres ved detonasjon av en mindre sprengladning som plasseres i et grunt borhull eller ved slag direkte på markoverflaten. Tiden det tar for de resulterende bølger å forplante seg fra skuddpunktet til andre punkter langs et måleprofil på terrengoverflaten bestemmes ved hjelp av geofoner. Disse omdanner bølgebevegelser på terrengoverflaten til elektriske signaler som forsterkes og sendes inn i et registreringsapparat hvor geofonenes bevegelser kan sammenholdes med tidsforløpet fra bølgene ble generert.

Ved målingene over Nidelva ble hydrofonkabelen strukket og forankret hvoretter hydrofonene ble koblet til og senket ned på bunnen samtidig som vanndybde og vannflatens nivå ble målt.

Skuddpunktene ble plassert i begge ender



Resultatene fra 12 geofoner kan avleses på en filmstrimmel.

av profilet og mellom geofonene/hydrofonene. For hver detonasjon ble rystelsene overført til en filmstrimmel på land.

Dessverre måtte et par profiler utgå foreløpig, idet flommen i høst umuliggjorde fortsatte målinger. Disse vil — hvis mulig — bli foretatt i løpet av vinteren, på is.

## Til deg som fyller 60 år

Visste du:

- at hvis du har fylt eller fyller 60 år før 1. januar 1982, har du rett til en femte ferieuke.
- at i en melding fra Personaldirektoratet heter det at du kan splitte opp den 5. ferieuken i 6 enkeltdager uansett om du har 5 eller 6 dagers arbeidsuke.
- at hvis du tar 5 feriedager i sammenheng, enten fra mandag til og med fredag, eller slik at en lørdag bli «klemt inn» i ferien, regnes også lørdagen med i ferien.
- at feriegodtgjørelsen skal være den samme enten du splitter opp den 5. ferieuken eller tar den i sammenheng.
- at en ukelønn vil si lønn for 5 virkedager foruten lørdag og søndag.
- at hvis du splitter opp ekstraferien og på den måten får fri 6 virkedager, må du trekkes i lønn for en virkedag.



En kollisjon i «bare» 30 km/t kan kaste forsetepassasjerer hardt mot frontruten eller slenge fører og passasjerer ut av dører som springer opp. Det kan kanskje være interessant å vite at vi bare har armkrekter nok til å stemme imot en eventuell kollisjon når denne skjer i hastigheter under 10 km/t. Så — bruk bilbeltet også i tettbygde strøk.

— Pappa, hvordan staves konjakk?  
— Konjakk staves ikke, det drikkes . . .

# Hulromkontroll av asfalt på fv. Godderstad-Moland

På fylkesvegen mellom Godderstad og Strengereid møtte vi dette utstyret en gang i høst. Det ble betjent av laboratorieleder/-oppsynsmann Knut Hagelia og assistent Bjørn Eide Olsen. Mange andre har sikkert en eller annen gang møtt denne maskinen langs veien, og lurt på hva den gjorde. Vi ba derfor oppsynsmann Hagelia om en forklaring på hva «monsteret» egentlig ble benyttet til:

— For å undersøke om asfaltkvaliteten er innenfor de krav som til enhver tid er gjeldende, er det nødvendig å ta opp et visst antall borkjernepøver.

Borkjernemaskinen skjærer ut asfaltstykker som er 10 cm i diameter. Dersom det er flere lag med asfalt på veien, skjæres topp-

laget løs med steinsag, idet det bare er det nylagte asfaltdekket som er av interesse i denne sammenheng.

Prøvestykkene skal være uten sprekker eller andre skader, og alle snittflater skal være saget.

Kontrollen gjelder hulrommet i det ferdige dekket, det vil si om dekket er tilstrekkelig valset under utlegging.

I dette tilfellet — AG II dekke — skal det ikke være mer enn 10% hulrom. Dersom det er større hulromprosent enn dette, må det bores såkalt etterkontroll. Dersom denne — som er en gjennomsnitt av 5 eller 10 prøver boret etter fastlagte regler i forhold til stikkprøven — også viser for stort hulrom, må

*Oppsynsmann Knut Hagelia (t.v.) og Bjørn Eide Olsen tar opp borkjernepøver for laboratorieanalyse. (Foto: MK)*



# Fortsatt ubrukte midler til «Aksjon Skoleveg»

Av et tildelt beløp for Aust-Agders vedkommende på 1 million kroner til Aksjon Skoleveg 1979/80, er det pr. i dag brukt kr. 700.000,— av midlene.

Som kjent bevilget Stortinget ialt 20 millioner kroner som ekstramidler for tiltak på kommunale- og fylkesveger i forbindelse med aksjonen. Alle fylkets 19 kommuner har sendt inn forslag til trafikksikkerhets-tiltak selv om flere av disse ikke oppfylte de krav som ble stilt.

Av anvendte midler og igangsatte tiltak

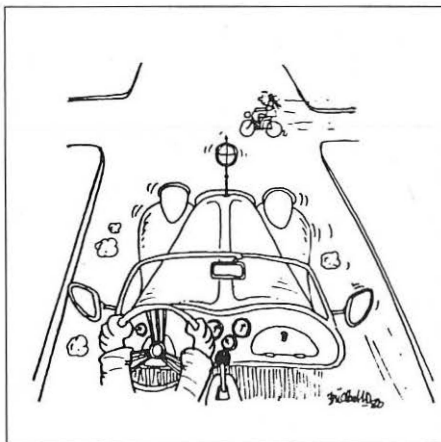
entreprenøren som har lagt dekket betale et beløp avhengig av hvor stor feilen er.

Her kan det bli snakk om beløp fra kr. 4-5000,— eller mer. I verste fall må dekket legges om igjen for entreprenørens regning. På veger med større trafikk legges andre dekker med strengere krav til hulrom.

Et for stort hulrom gjør at dekket blir mer utsatt for bl.a. frost og slitasje, og det vil derfor ikke vare så lenge som et tilsvarende dekke med mindre hulrominnhold.

Laboratoriet på Skarpsnes tar bortimot 100 borkjernepøver pr. år. I tillegg kontrolleres en god del asfalt med såkalt isotopmåler. Dette er et instrument med en innebygget radioaktiv kilde som sender stråler gjennom asfaldtekket, og de reflekterte strålene måles. Ut fra dette regner måleren ut romvekta på dekket. Dette tallet brukes senere, sammen med en del andre opplysninger om dekket, til å regne ut hulrommet. Dette er en mer nøyaktig metode, og krever noe tykkere asfaldtekke, men en slipper å lage hull i dekket.

Borvogna på bildet er svensk og heter Selgen. Den har et hydraulisk system til borutstyret, og er utstyrt med egen motor til å drive dette. I tillegg er det vanntank til kjøling av boret.



kan nevnes: Risør kr. 66.000,— gangveg-system ved sentralskolen - Arendal kr. 57.000,— utbedring vegkryss av Ingeborgdalen-Nygårdsveien - Birkenes kr. 50.000,— gang/sykkelveg Noråsen i Birkeland - Hisøy kr. 60.000,— gangveg Guldsmedenga-Kirkeveien - Bygland kr. 60.000,— gang/sykkelveg Bygland skule - Tvedestrand kr. 23.000,— diverse siktsprengning - Lillesand kr. 60.000,— til busslomme v/Borkedalen - Moland kr. 55.000,— gang/sykkelveg til Moland ungdomsskole - Evje & Hornnes kr. 60.000,— fortau Evje sentrum - Tromøy kr. 60.000,— lysarmatur/grus gangveg Tjennedalen - Grimstad kr. 60.000,— belysning Terje Løvåsveg - Øyestad kr. 71.000,— vegkryss Fosselikleiva, ombygging - Vegårshøi kr. 6.000,— belysning gml. Risørvei-Myra - Iveland kr. 60.000 div. siktsprengning - Åmli kr. 57.000,— belysning Nergardskleiva.

Dette utgjør ialt kr. 805.000,— mens altså kr. 700.000,— av disse er brukt pr. i dag. I tillegg er det satt av kr. 94.500,— til refleksbandolær for skolebarn, og kr. 20.000,— til informasjonsvirksomhet dvs. kursopplegg

# Arbeidsmiljøundersøkelse i Aust-Agder Vegvesen 1981

Ifølge Arbeidsmiljølovens §14 skal arbeidsgiveren sørge for en løpende kartlegging av det eksisterende arbeidsmiljø i virksomheten med hensyn til risikoforhold, helsefarer og velferdsforhold, og iverksette de nødvendige tiltak.

Med bakgrunn i denne bestemmelse ble det i 1979 gjennomført en kartlegging av arbeidsmiljøet i Vegdirektoratet. Undersøkelsen fikk tilfredsstillende oppslutning, og i HVMU ble det samme år gitt uttrykk for at en også burde kartlegge arbeidsmiljøet i noen fylker.

Resultatet ble en beslutning om å gjennomføre en arbeidsmiljøkartlegging i fylkene Aust-Agder, Rogaland og Nordland.

Aust-Agder ble valgt ut som første fylke, og i løpet av mai måned 1981 foretok en arbeidsgruppe fra Aust-Agder i samarbeid med saksbehandlere fra Vegdirektoratet en

spørreskjemaundersøkelse som omfattet alle ansatte ved vegvesenet i fylket.

Av totalt antall ansatte ved Aust-Agder vegvesen var det hele 94% som besvarte spørreskjemaet.

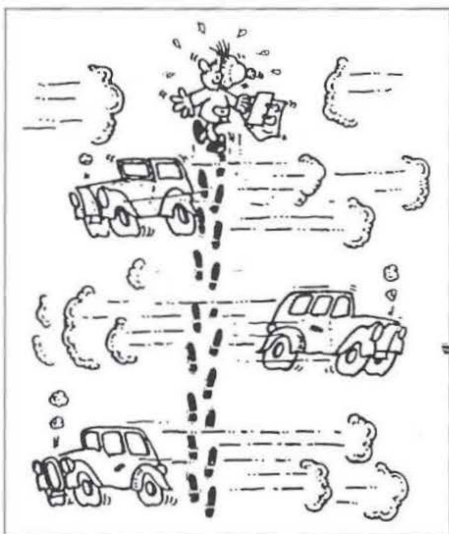
Den samlede svarprosent er dermed fullt ut tilfredsstillende. På konkrete spørsmål som vil bli brukt som bakgrunn for å sammenligne fordelingen på andre spørsmål som angår f.eks. fysisk miljø, helse, psykiske og sosiale forhold har vi likeledes en høy svarprosent. Eksempel på slike bakgrunns- eller kontroll-variabler (variabel = egenskap) er aveling, stillingsgruppe, arbeidssted (f.eks. vegkontor), alder, kjønn osv.

Når det gjelder en del spørsmål som tar opp fysisk miljøforhold, og helsespørsmål, ser det ut til at svarprosenten varierer en del. Det synes likevel som at svarprosenten er tilstrekkelig høy til at vi kan danne oss et bilde av situasjonen på gjeldende område.

for kommunale trafikksikkerhetsutvalg, trykksaker o.l.

Av de ca. kr. 100.000,— som gjenstår å fordele under forutsetning av at arbeider blir igangsatt, kan nevnes: Lillesand kr. 10.000,— gangfelt v/gang/sykkelveg Solfjell - Birkenes kr. 20.000,— belysning langs Tveitevegen - Hisøy kr. 10.000,— belysning Guldsmedenga-Kirkeveien - Bygland kr. 20.000,— asfalt gang/sykkelveg Bygland skule - Risør kr. 10.500,— fullføring av gangvegssystem (utført) - Grimstad kr. 10.000,— belysning Terje Løvåsveg.

At det for flere prosjekters vedkommende har drøyet ut i tid, skyldes bl.a. problemer med ervervelse av grunn, manglende kostnadsoverslag for belysning m.m.



# Feriegodtgjørelsen øker

*De fleste er vel klar over at Stortinget har vedtatt at ferien skal utvides med 1 virkedag fra 1982.*

*Dette medfører samtidig at feriegodtgjørelsen øker til 9,9%, og at opptjeningen allerede er i gang for opptjeningsåret 1981/82. Dette får først og fremst betydning for arbeidstakere som slutter i sitt arbeid i opptjeningsåret. Disse har nemlig krav på å få den opptjente godtgjørelsen utbetalt ved sin fråtredren. Godtgjørelsen skal derfor allerede nå beregnes etter den nye prosentsets for disse.*

*Utvidelsen med en virkedag gjelder alle arbeidstakere som hittil har hatt vanlig 24 virkedagers ferie, samt arbeidstakere over 60 år som har hatt 6 virkedager i tillegg. Det er ikke gjort endringer når det gjelder avviklingen av ferien.*

---

Opplysningene fra spørreskjemaene er overført til Vegdirektoratets dataanlegg.

Den første delrapport som omhandler arbeidsmiljø- og vernetjeneste er utarbeidet. Rapporten ble lagt fram for arbeidsmiljøutvalget i møte 30.10.81. Rapporten er utarbeidet av Vegdirektoratets saksbehandlere. To fra fylkets arbeidsgruppe har deltatt ved bearbeidelse av rapporten.

Rapporten «Vurdering av arbeidsmiljø- og vernetjeneste» er delt inn i fire hovedavsnitt som omhandler følgende emner:

1. Kunnskap om vernetjenesten
2. Bruk av verneutstyr
3. Ansattes syn på arbeidsmiljøutvalgets, bedriftshelsetjenestens og vernetjenestens arbeid
4. Verneombudenes egenvurdering av verneombudsordningen.

Hele rapporten vil bli lagt ut på vegkontoret, vegstasjoner mv. slik at ansatte som ønsker å gå gjennom denne, får anledning til dette. Utdrag av rapporten vil bli sendt alle ansatte i Aust-Agder vegvesen.

Delrapporter over andre emner vil komme utover i 1982.

# Tilhenger uten brems

Bil med tilhenger uten brems kan kjøre i opptil 80 kilometer i timen dersom totalvekten på tilhengeren er under 300kg. Er den 300kg eller mer er fartsgrensen fremdeles 60km/t.

Fartsgrensen er nå avhengig av faktisk totalvekt, det vil si vekten av tilhenger og lass til sammen. Grensen har det siste året i stedet vært knyttet til den tillatte totalvekten som er angitt i vognkortet. Den ordningen har vakt en del kritikk, noe man nå har tatt konsekvensen av.

# Nytt forbud mot fortausparkering

Et fullstendig forbud i trafikkreglene mot stans og parkering på fortau, gangbane, sykkelbane o.l. ble gjennomført fra 1. november, og dermed vil ordningen med parkeringsgebyr kunne brukes overalt ved overtredelse.

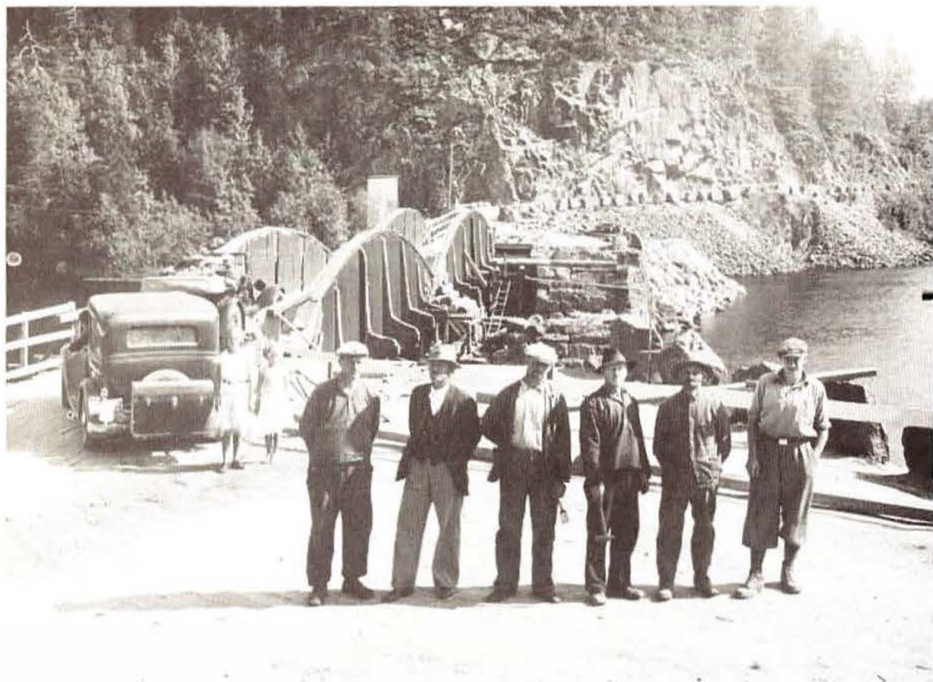
Forbud mot slik parkering har tidligere vært regulert i lokale trafikkbestemmelser for enkelte større byer, men departementet har nå funnet det ønskelig å fjerne bestemmelser om dette i lokale forskrifter og i stedet få ens regler for hele landet.

# Nytt brøytekart

I disse dager foreligger det en ny utgave av «Brøytekart over riksveger i Norge». Kartet gir opplysninger om hvilke riksveger som brøytes gjennom hele vinteren, hvilke strekninger som har kolonnekjøring under ugunstige værforhold samt hvilke vegstrekninger som stenges om vinteren.

Vegdirektoratets kartkontor har utarbeidet dette kartet på grunnlag av opplysninger innhentet fra samtlige fylker.

Brøytekartene er trykket i et opplag på seks tusen og blir sendt samtlige vegkontor, biltilsynsstasjoner, tollstasjoner samt en rekke turist- og transportorganisasjoner.

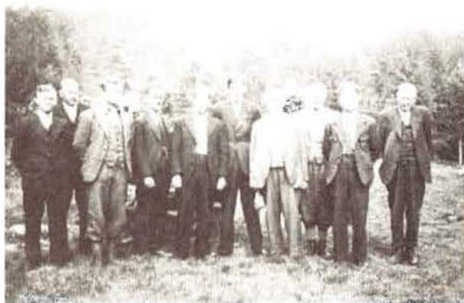


## Hvem gjenkjenner noen av disse?

*Fra overingeniør Eystein Sundby har vi mottatt noen eldre bilder, og er interessert i å få identifisert personene på disse.*

*Det første er fra byggingen av nye Sunde bru hvor 6 staute brubyggere poserer for fotografen. Bildene 2 og 3 er også fra Gjerstad, sannsynligvis fra en vegbefaring eller liknende.*

*Hva vi vet er at personen lengst til høyre heter (?) Vormeli, nr. 3 fra høyre er Sundby og nr. 4 fylkesmann Jonas Pedersen. Stående på det siste bildet gjenkjenner vi Eystein Sundby, men kan vi få hjelp til de øvrige?*





## *-Høsten er farligste årstid*

Sier underdirektør Thurmann-Moe

Hvor ofte blir det ikke i avisreportasjer sagt at glatt vegdekke var årsak til ulykken, når det ikke er andre og helt åpenbare årsaker. — Dette er urettferdig kritikk, sier underdirektør Thurmann-Moe ved Vegdirektoratets veglaboratorium.

— Norge er et av de få land som foretar en særskilt etterbehandling av vegdekkene nettopp for å unngå glatte dekker. Målinger og erfaringer viser da også at norske vegdekker som er i samsvar med forskriftene aldri vil være noen årsak til skliulykker, fortsetter Thurmann-Moe.

— Riktignok er det periodiske endringer i friksjon mellom bilhjulet og vegdekket. Asfalten er svært ru om våren og gir godt feste.

Utover sommeren og høsten poleres den til en viss grad og blir mindre ru. Våt asfalt kan minske veggrepet, og risikoen øker med økende tykkelse på vannhinnen og økende hastighet. Disse forholdene — kombinert med redusert sikt — gjør til sammen at høsten er den farligste årstiden, men selv da er veggrepet meget godt med normal kjøring.

Jeg vil minne om at et godt mønster i bildekkene bidrar til sikkerheten og skaper et tilfredsstillende veggrep selv på våt asfalt fordi mønsteret i bildekket og i vegoverflaten til sammen danner kanaler slik at vannet kan unnslippe, sier underdirektør Thurmann-Moe.

---

### *Et viktig utspill*

Dette er et viktig utspill med tanke på vegetatens effektivitet og kvalitet, skriver Vegen og Vi på lederplass i forbindelse med vegdirektørens varsko om hvor vanskelig det er blitt å holde på kvalifisert arbeidskraft i etaten.

Vegetaten mister stadig dyktige og erfarne fagfolk, og i visse deler av landet får en hel-

ler ikke folk til ledige stillinger. I et brev til Samferdselsdepartementet og Forbruker- og administrasjonsdepartementet nylig, skrev vegdirektør Eskild Jensen at noe må gjøres for å unngå at hele den statlige sektor skal oppleve et faglig forfall.

— Sentralt i denne sammenhengen står bedre lønnsbetingelser, men også bedre tilbud til boligfinansiering og lemping av over-tidsreglene for visse grupper er viktig.



**Arbeidslaget igang med montering  
av telegrensemåler på rv. 12**

1. Med Pionær og fjellbor bores et 2,40m dypt hull. 2. Rundt hullet meisles asfalten bort ca. 30 × 30cm. 3. Telegrensemåleren er på plass i hullet. 4. Kapsel med skrulokk av messing monteres. 5. Stålplate m/slangeklemme holder alt på plass. 6. Asfalt etterfylles og komprimeres. 7. En siste sjekk av telegrensemåleren. 8. Begge målerne er på plass og innmålt.



# Aksellastretriksjoner i teleløsningen av stor betydning

I forbindelse med den nye aksellastpolitikken som i forhold til tidligere i større grad er basert på utnyttelse av vegens faktiske bæreevne, er det nødvendig med en bedre oppfølging av bæreevnen gjennom teleløsningsperioden. Dette er spesielt viktig da bæreevnen i denne perioden i mange tilfeller kan være redusert til ca. 50% av sommerbæreevnen (tillatt aksellast).



Hvert år gjennomføres telerestriksjoner på omlag 25% av riksvegnettet her i landet. Innføring/oppheving og tilrådelig aksellast bestemmes av vegsjefen, bl.a. på grunnlag av erfaring og visuell bedømmelse av vegens tilstand samt værforhold.

I 1975 ble det satt ned et utvalg med målsetting å komme frem til metoder og rutiner som kunne legges til grunn ved innføring og oppheving av telerestriksjonene.

Kort fortalt kan en si at for å få en tilfredsstillende oppfølging av bæreevnen, må følgende foretas:

1. Måling av bæreevnen fra teleløsningen begynner til vegen igjen har oppnådd sommerbæreevne.
2. Måling av teledybden fra et tidspunkt som ligger 2-3 uker før forventet teleløsning og inntil frosten er gått ut av vegkroppen.

Til måling av bæreevnen vil det i Aust-Agder bli benyttet Dynaflect, mens opptining i vegkroppen vil bli målt med monterte

telegrensemålere. Disse er plassert på ulike riksvegstrekninger rundt i fylket, ialt 12 stykker.

Tidspunktet for innføring av restriksjoner er av stor betydning for dekkets levealder og vedlikeholdskostnader, spesielt for veger med vannfølsomme materialer like under dekket.

Tidspunktet for oppheving av aksellastretriksjonene kan bestemmes på grunnlag av bæreevne målinger. Da dette er en omstendelig og tidkrevende metode, har en forsøkt å finne en sammenheng mellom telegrensemåling (tinedybde) og tidspunkt når sommerbæreevne er oppnådd.

Tilrådelig aksellast i teleløsningen kan også i en viss grad vurderes på grunnlag av bæreevne registeret som ble utført i 1976/77, men det må også utføres systematiske nedbøyningsmålinger gjennom flere teleløsningsperioder.

I Aust-Agder har vi i løpet av året fått utstyr til å foreta de nødvendige målerutiner, slik at vi allerede i kommende teleløsningsperiode forhåpentligvis skal stå bedre rustet til å ta de riktige avgjørelser.



**TAKK**



*Jeg vil på denne måte gjennom «Sørlandsportem» få takke alle mine medarbeidere ved Aust-Agder Vegvesen for godt samarbeid i de 15 år jeg har vært vedlikeholdssjef. Takk for gaver, hilsner og gode ord ved min avskjed.*

*Hjertlig hilsen fra pensjonisten*

Olav Sørbotten



# Viktig for vegbyggingen: Jordarten må analyseres

Av oppsynsmann Hallvard Nordhagen, Hedmark

Vi vet at det stilles bestemte krav til de materialer vi skal benytte til vegbygging. For å bestemme de byggetekniske egenskaper trenger vi å foreta enkelte laboratorieanalyser av materialene.

Den mest vanlige analysen er bestemmelse av korngradering. Dette foregår på den måten at en sikt (rister) ut en prøve på ca. ¼ kg gjennom en siktesats med avtagende masketørrelse på de underliggende sikt.

Ved å regne ut hvor mange prosent som ligger igjen på hvert enkelt sikt kan en tegne opp en siktekurve, denne tegnes opp på et spesielt skjema.

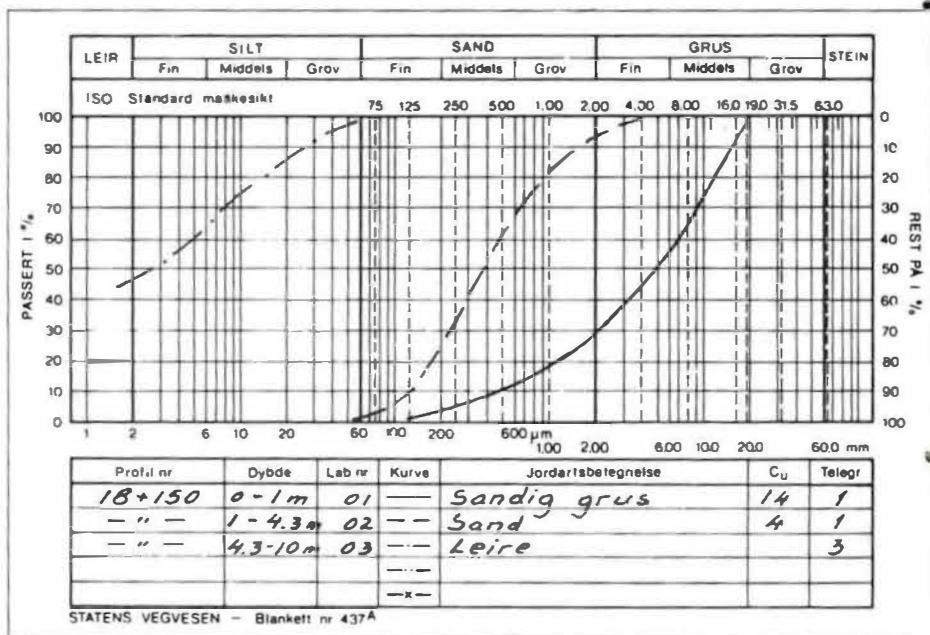
## Eksempel på siktekurver

Sikteanalysen kan bare utføres på materialer ned til fin sand. For å få fram en siktekurve

på materialer av silt (kvabb) og leire må vi blande ut en liten prøve (50-100g) i vann. Ved å måle hvor lang tid de enkelte korn holder seg svevende i oppløsningen, kan mengdeforholdet av kornene bestemmes. Dette kalles slemmeanalyse.

Ut fra kravene som er stilt til de enkelte lag i vegoverbyggingen forteller resultatet av siktekurven oss hva materialet best kan nyttes til. Av størst betydning er materialets bæreevne og telefarlighet. Telefarlighet vil si materialets evne til å suge opp vann. Som kjent utvider vannet seg når det fryser, og vi får telehiv.

For å oppnå tilstrekkelig bæreevne på vegkroppen er det ikke nok at korngradering og telefarlighet tilfredsstiller kravene. Materialene må også pakkes godt sammen (komprimeres). Prøve på dette gjøres ved at materialet stampes sammen etter en fastsatt ruti-



---

# Norge forbereder det nordiske trafikksikkerhetsåret 1983

Statsråd Astrid Gjertsen er med i komitéen

---

— Vi samarbeider i trafikken — har blitt slagordet for det nordiske trafikksikkerhetsåret i 1983. Tanken er et samarbeid på nordisk plan og et samarbeid mellom de enkelte trafikantgrupper. Hovedtema for året blir holdninger i trafikken. Det igjen viser til bilistenes forhold til de myke trafikanter og deres medvirkning til at ulykker kan unngås.

Det var på et møte i København i vår at tanken om et nordisk trafikksikkerhetsår endelig ble vedtatt. Det var de nordiske samferdselsministrene som sto bak tanken og realiserte den.

Samferdselsdepartementet har nå oppnevnt en komité som skal stå for opplegget her i landet. Stortingsrepresentant Bjarne Mørk Eidem er formann. De øvrige i komi-

téen er følgende: Nestformann, direktør Leif Agnar Ellevset i Trygg Trafikk, videre trafikkdirktor Olav Søfteland i Vegdirektoratet, overingeniør Magne Flenssæter, fylkestrafikksikkerhetsutvalget i Møre og Romsdal, statsråd Astrid Gjertsen og direktør Gunnar Apeland, Motorførernes Avholdsforbund på vegne av motororganisasjonene.

Trygg Trafikk, som har representert myndighetene i det forberedende nordiske arbeidet, skal være sekretariat for det nasjonale opplegget.

Den nasjonale komitéen holdt den 9. november en kontaktkonferanse der interesserte og berørte parter diskuterte aktuelle oppgaver i trafikksikkerhetsåret her i landet.

---

ne. Ved å måle vekt og volum av den ferdigstampede prøven finner en ut hvor mye det lar seg gjøre å komprimere materialet. Dette kalles Proctorprøve, og er grunnlag for komprimeringsmålinger ute på veggen.

## Fallprøver

Jo høyere oppover i vegkroppen en kommer, jo strengere krav stilles det til materialene. Til dekkmaterialer stilles det f.eks. krav til steinmaterialenes styrke. Analysen går ut på å påføre steinmaterialet belastning ved hjelp av et fallodd, herav kommer navnet fallprøve. Styrken på steinmaterialet finnes ved å måle hvor mye det nedkneses.

## Dekkeprøver

For asfaltdekker stilles det bestemte krav til mengdesammensetting av bindemiddel (asfalt) og steinmaterialer.

Analysemetoden går ut på å skille bindemiddelet fra steinmaterialet (Metylenklorid).

Deretter foretas det en sikteprøve av steinmaterialet, for å se om denne tilfredsstiller kravet. Likeså blir mengden av bindemiddelet kontrollert. Ved analyse av ferdig utlagt asfaltdekker blir også mengde av hulrom bestemt.

## Betongprøver

I forbindelse med støpearbeider blir det utstøpt prøveterninger på 10 × 10 cm. Prøveterningene lagres under vann. Etter 28 døgn har betongen oppnådd max. fasthet. Det blir så foretatt måling av romvekt og trykkfasthet av prøveterningene. Trykkfastheten måles ved at prøvene trykkes til brudd i en trykkpresse.

---

# Blir våre anleggsmidler redusert med 118 mill. kr.?

Det er vel få av oss som er klar over at hvis en forlengelse av Nord-Norgebanen blir vedtatt, skal byggekostnadene dekket innenfor budsjettet av riksveganleggene.

Dette vil bl.a. føre til en reduksjon for Aust-Agders vedkommende på 118 millioner kroner over en 10-årsperiode. Sysselsettingen i vegvesenet totalt vil bli redusert med ca. 1200 mann. Dette er en større reduksjon enn den øking i sysselsettingen som kan ventes ved at jernbaneanleggene i Nordland og Troms settes i gang.

- Større prosjekter må skyves ut i tid.
- Flere trafikkulykker.
- Redusert fremkommelighet, spesielt med hensyn til tillatt akseltrykk.

Dette er konsekvensene hvis det såkalte, Ribu-utvalgets forutsetning for videre utbygging av Nord-Norgebanen blir vedtatt. Dersom pengene til utbygging av Nord-Norgebanen skaffes på bekostning av landets vegbudsjett, vil dette bety en reduksjon på 25-30% av anleggsbevilgningene i samtlige av landets fylker. Noe å tenke på?

---

## *Opplæring i vegbyggingsnormaler:*

# Stor interesse ved vegkontorene

Vegvesenet er igang med en omfattende opplæring for å informere om hvilke krav som stilles til moderne vegbygging, krav som kommer til uttrykk i de såkalte vegbyggingsnormalene. Etter at de nye vegnormaler lå ferdige i bokform i fjor, har man foretatt en rundspørring ved landets vegkontorer og et stort antall av det tekniske personell innen planleggings-, anleggs-, vedlikeholds- og laboratoriedriften, var interessert i opplæring.

— I første omgang tar vi sikte på kurs for ca. 800 personer. I 1982 vil vi holde kurs for anslagsvis 500 personer. Dessuten mangfoldiggjør vi kursoppleggene med lysbilder og foredrag, slik at de enkelte vegkontor selv kan gå videre med opplæringen, sier overingeniør Reidar Sætersdal i Vegdirektoratets veglaboratorium.

— At vegbyggingsnormalene blir fulgt er en forutsetning for en skikkelig vegbygging, og såvel ingeniører som vegarbeidere trenger opplæring fordi vi går ut fra at med større innsikt vil alle utføre en bedre jobb, sier Sætersdal.

Tidligere var kjennskapet til normalene ofte mangelfull, men situasjonen har bedret

seg noe etter at de ble samlet og trykt i en egen bok i 1977, og deretter revidert og utgitt i en over 400 siders trykksak i fjor.

— Det fins normaler for en rekke felt innen vegsektoren, i denne omgang er det normalene for selve vegbyggingen en vil øke kunnskapen til. Det kan nevnes stikkord som kjennskap til undergrunnen, overbygning og vegdekke, skråninger, tunneler, snøsikring og gang- og sykkelveger.

— I tillegg til nybygging gjelder normalene også utbedring av eksisterende veger. Det vil bli en større oppgave i årene som kommer, mens nybyggingen vil avta. En veg kan bygges og utbedres på en rekke forskjellige måter. Ved utarbeiding av de retningslinjer som er nedfelt i normalene har vi tatt utgangspunkt i trafikken og vurdert forholdene mellom anleggsutgifter, vedlikeholdsutgifter og kjørekostnader, sier overingeniør Sætersdal og understreker at vegnormalene selvsagt ikke er fastslått en gang for alle.

— Dagens normaler er resultat av den kunnskap vi hittil har høstet. Erfaringene framover vil påvirke den løpende revisjon av normalene.

# Lov om fagopplæring i arbeidslivet

I forbindelse med utstedelse av yrkesbevis i fagene grunnarbeid, forskaling, armering og betongarbeid, foretok vegkontoret en registrering i fagene. Vi ser imidlertid ikke bort fra at det etter denne registreringen fant sted kan ha kommet til ytterligere arbeidstakere som pr. 31.12.81 er 53 år eller eldre og som har nok praksis til å få fagarbeiderstatus. Vi gjør oppmerksom på at ordningen ikke gjelder faget grunnarbeid.

De arbeidstakere som den vesentligste delen av året utfører fagarbeid og ellers fyller vilkårene, vil med virkning fra 1.2.81 bli overført til yrkesgruppe 56 — fagarbeider.

De arbeidstakere som bare leilighetsvis utfører slikt arbeid, skal ha fagarbeiderlønn for de periodene de arbeider i fagene. I slike tilfelle må det føres egen arbeiderrapport i yrkeskode 56. Eventuelle tvilstilfelle kan tas opp med vegkontoret.

I forhandlingsmøte mellom Staten og tjenestemannsorganisasjonene den 20. januar 1981, fremgår det av møteprotokollen at partene kom fram til følgende resultat:

*«1. Arbeidstakere i staten som før 1. januar 1982 er 53 år eller eldre og som har minst 3 år og 9 måneders praksis innenfor ett av fagene forskaling, armering og betongarbeid, gis lønn som fagarbeider i vedkom-*

*mende fag uten å måtte gå opp til fagprøve, jfr. lov om fagopplæring §20. Arbeidstakere som i tillegg har minst 18 måneders praksis i ett av de øvrige fag som er nevnt ovenfor, gis samme status også i dette faget.*

*2. Arbeidstakere fra det private arbeidsliv som før 1. januar 1982 tilsettes i statlig stilling hvor det kreves fagutdanning innenfor fag som nevnt ovenfor under pkt. 1, og som har yrkesbevis i vedkommende fag etter avtalen mellom Norsk Arbeidsgiverforening, Entreprenørenes Landssammenslutning, Norsk Arbeidsmandsforbund og Norsk Bygningsindustriarbeiderforbund, gis lønn som fagarbeider i vedkommende fag uten å måtte gå opp til fagprøve, forutsatt at de før 1. januar 1982 har fylt 53 år.*

*3. Ordningen gjøres gjeldende fra 1. februar 1981, og gjelder i den grad de respektive fag utøves i den enkelte etat.»*

Overfor egne ansatte, har vegvesenet som arbeidsgiver plikt til å legge forholdene best mulig til rette for dem som ønsker å fremstille seg til fagprøven etter lovens §20. Dette innebærer at de skal gis nødvendig fri med lønn for den tid som går med til prøveavleggelsen. Det forutsettes også at vegkontorene er behjelpelig med nødvendig påmelding til prøvene, utfylling av skjemaer m.v.

På fotteyet skal som kjent storfolk kjennes. At vernelederen vil godkjenne dette utstyret som fullgodt verneutstyr skal betviles, men slik kan man se ut etter småarbeider med asfalt langs sterkt trafikkerte vegger.

Hvem undersåttene tilhører får ellers være en høyt bevart hemmelighet, men de hører hjemme i vedlikeholdsdistrikt I-2.

MK.



# Hvorfor DU bør bruke refleks

En undersøkelse på Ullevål sykehus viste at av 103 skadde fotgjengere som var brakt inn, var det bare en som hadde brukt refleks! Derfor bør fotgjengeren gi seg selv en sjanse og bruke refleks. Fotgjengerens trafikansvar er selv å sørge for å bli sett, sier Klaus Borch i Vegdirektoratet.

— At fotgjengeren tar sin del av fellesansvaret for trafikksikkerheten, og sørger for å bruke refleks slik at han kan bli sett i mørket, vil være et viktig bidrag til trafikksikkerheten i den mørketid vi nå har begynt på. For foreldre som stadig fortviles over at barna mister de løsthengende refleksbrikkene når de leker, finnes det i dag refleksbånd som kan sys på klær, ransler o.l., og som holder seg på plass selv på aktive unger.

— Fotgjengere ville sikkert vært flinkere til å bruke refleks dersom de fullt ut var klar over hvor dårlig de blir sett av bilistene. Det er en farlig misforståelse hos mange fotgjengere at de tror seg sett av bilisten når de merker at billysene faller på dem. En fotgjenger kan for eksempel lese en avis i nattemørket ved hjelp av fjernlyset fra billyktene på en bil 300 meter unna. Men bilisten kan i beste fall oppdage fotgjengeren uten refleks først når vedkommende er 100 meter unna, når fjernlyset er på. Bruker bilen nærlys, blir fotgjengeren synlig først på 25-30 meters avstand! Det tar bare ca. 2 sekunder å kjøre 30 meter når farten er 50 km/t. Bilføreren vil

neppe klare å stoppe i tide. Ved bruk av refleks vil fotgjengeren bli synlig på ca. 70 meters avstand når nærlys benyttes.

— Hvor er det blitt av Norges vel 16 millioner refleksbrikker?

## *En brikke ikke nok*

— En del er mistet og mange ligger i skuffene rundt omkring. La meg nevne at mange av de første brikkene vi fikk her i landet ikke oppfyller dagens krav til reflekterende evne. Skift gjerne til nye, godkjente brikker. For øvrig bør fotgjengere bære to brikker, en på hver side. Mange fotgjengerulykker skjer nemlig ved kryssing av veg, og da vil man hvis man bare bærer en brikke, være uten refleks på den ene siden. Refleksbrikken bør også bæres lavt slik at billysene tidlig treffer dem.

— Hva med refleks i opplyste bygater?

## *Bruk refleks også i opplyste bygater*

— Mange fotgjengere blir påkjørt i opplyst gatemiljø. Årsaker til dette kan være at lys fra andre biler, butikkvinduer etc. «maskeer» fotgjengeren som blir lite synlig i omgivelsene. Dessuten kan bilføreren overvurdere siktforholdene og kjøre for fort, eller den gående er uaktsom fordi han tror han blir sett. I hvert fall forekommer slike ulykker altfor hyppig, og mange av dem kunne ha vært avverget dersom fotgjengeren hadde brukt refleks.

# Vis hensynsfullhet overfor skolebarna

Rundt 60 000 sjuåringar begynte på skolevei for første gang i høst. For disse finnes det ikke enkle trafikk situasjoner. I hvert fall ikke i den grad at barn opp til 10-årsalderen evner å tilpasse seg trafikkmiljøets krav. Det er viktig å huske at barn ikke har de samme forutsetninger som voksne i trafikken.

Sammenliknet med voksne mangler barn evnen til å forstå abstrakte begrep som hensynsfullhet. De reagerer etter sinnsstemninger og plutselige impulser. Dette kan være nyttig å vite for sjåføren som daglig møter barn på skoleveien eller i lekemiljøet. Det kreves mye hensyn fra bilistens side.

Trafikkulykkene har gått ned, men fremdeles er det altfor mange barn som skades eller blir drept i trafikken. Statistikken forteller at de fleste ulykkene der barn er innblandet, skjer mellom kl. 16.00 og 17.00 på ettermiddagen. Føler barn seg usikre i trafikken, redde f.eks., tror de vanligvis at den beste måten å komme over kjørebanelen på er å løpe så fort som mulig. Hvem kjenner ikke til situasjonen der barn løper rett ut i veien foran eller bak en bil. Derfor — vis hensynsfullhet i trafikken, spesielt overfor barn på skolevei — og særdeles nå i mørke vinterdager.



Altfor mange barn blir drept i trafikkulykker. (Foto: Samfoto A/S)

Fra vegmester Nygård kom i høst en alarmerende melding om at det foregikk ulovlig bygging på riksveg 9 mellom Vegusdal og Evje.

Ifølge Nygård var det heller ikke tatt hensyn til strandloven, så . . . var ikke det en sak vegkontoret burde se nærmere på?

Selvfølgelig var det det, og ved selvsyn kunne vi bare konstatere fakta. En lokal tømmerhogger med sin familie hadde allerede flyttet inn, men var ikke å få i tale under vårt besøk.



Vi var bare glade til, så slapp vi å bli bitt av under munnhuggeri med eiendomsbesitteren som visstnok skal være en munnrapp herre.

# Farten må ned ved kjøring i mørket

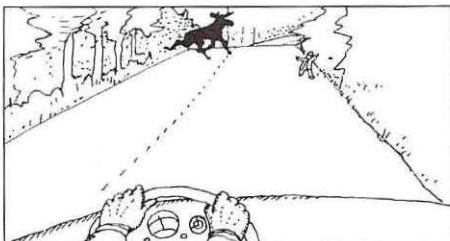
— En svensk undersøkelse som nylig er utkommet, sier at faren for ulykker øker 2-3 ganger når mørket faller på. Ved mørkekjøring på veier som samtidig er glatte eller isete, øker ulykkesrisikoen 12-16 ganger i forhold til kjøring i dagslys og på tørre veier. Mørkekjøring og glatte veier er kjennetegnet for den årstid vi går inn i, og det er derfor all grunn til å minne om hvordan man skal innrette sin kjøring på denne årstiden, sier avdelingsingeniør Trygve Ingjær og konsulent Klaus Borch i Vegdirektoratet.

Ingjær og Borch mener at bedre kunnskap om kjøring i mørke, og et best mulig vedlikehold av bilens lysutstyr, vindusviskere og vindu, kan bidra til at man unngår ulykker. Men først og fremst må det meisles inn i alle

*Tegningene viser hva bilføreren i realiteten ser ved mørkekjøring, og hva som kan være skjult i nattemørket.*



*Dette ser du med nærlys.*



*Og dette er skjult av mørket.*

bilisters bevissthet at ved kjøring i mørke ser man svært lite i forhold til ved kjøring i dagslys, og at det er farlig å tro noe annet. Nyutdannede bilførere får denne informasjonen i fase 2-opplæringen, som har en egen mørkekjøringsdel. Men hoveddelen av norske bilister har ikke fått denne opplæringen, og gjør mange feil ved kjøring i mørke.

— Hvilke feil er det bilisten gjør?

— Svært mange kjører for fort etter forholdene. Undersøkelser antyder at nærlyset er mest i bruk under mørkekjøring. Ved nærlys er ikke sikten mer enn 30-40 meter — og da under gunstige forhold — og farten må innrettes deretter. Ikke på langt nær alle bilister setter ned farten når de slår over på nærlys.

## For høflige i lysbruken

— Videre er bilistene for hensynsfulle mot hverandre. Ingen bør skifte fra fjernlys til nærlys før bilenes fjernlys møtes og belyser hele strekningen mellom bilene. Fjernlyset blir ikke irriterende før avstanden er 200 meter mellom bilene, dersom lysene er korrekt innstilt. Nærlyset må brukes minst mulig på mørk veg. Normalt er høyeste sikre nærlyshastighet 40 km/t, under gunstige forhold 50 km/t. Omtrent 10 meter før bilene møtes, kan de skifte til fjernlys igjen. Da sjeneres ikke bilføreren, og man får da informasjon om hva som befinner seg på veien ved siden av og bak den møtende bilen.

## Ikke stirr inn i møtende lys

— Bilister må unngå å se rett på lysene til møtende biler. Da irriterer lysene mindre. Se heller på den hvite kantstripa til høyre så langt frem som mulig. Da sjeneres øynene



mindre og bilisten vil dessuten kunne oppdage fotgjengere tidligere. En god regel er for øvrig at bilisten ikke må kjøre like nær vegkanten i mørke som i dagslys. Mange fotgjengere blir påkjørt mens de går langs vegen i mørke. Bilistens sikt er svært begrenset og han bør derfor kjøre lenger inn i vegbanen enn han pleier å gjøre i dagslys. Han bør gjerne forestille seg en strøm av fotgjengere langs vegkanten. Da blir det lettere å holde tilstrekkelig avstand.

### Korrekt forbikjøring

— En annen feil som bilister hyppig gjør, er å vente for lenge med å slå på fjernlyset ved forbikjøring. Bilføreren kan skifte til fjernlys 5-10 meter før han tar igjen bilen som han skal kjøre forbi. Da ser den som kjører forbi om veien er klar. Den forbikjørt på sin side skal beholde fjernlyset til han er forbikjørt og så slå over til nærlys. Først når avstanden mellom bilene er blitt 150 meter kan han sette på fjernlysene igjen.

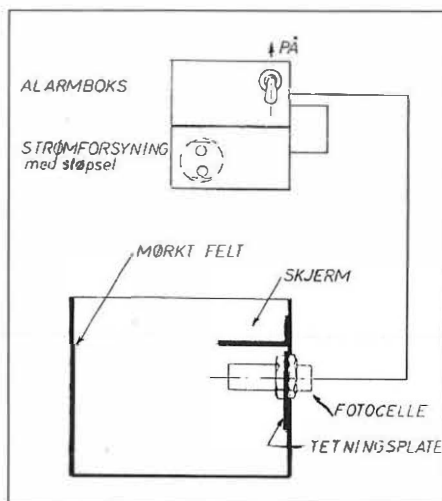
### Nærlys som parklys

— En farlig feil er å bruke nærlys som parklys. Det er dessuten forbudt. Når vi stopper langs vegen skal vi bruke parklys slik at andre forstår at vi står stille. Forbudt er det også å bruke parklys som kjørelys.

Bare nærlys, fjernlys eller tilsvarende er tillatt kjørelys. Mange bilister har dessuten uvanen å kjøre med nærlys i tettbygd strøk, selv når det er dårlig veglys. Dette er en farlig uvane. Med nærlys vil bilisten først oppdage fotgjengere i mørke klær når de er 25-30 meter foran bilen. Derfor bør fjernlys også brukes når vegen er mørk i tettbygd strøk og forholdene tillater dette.

### Sjekk lysene

— Høsttiden er tiden for å sjekke lysene slik at disse er riktig justert, og ikke har pærer som går mot slutten av sin levetid. Vanlige lyspærer vil da lyse med mindre styrke enn nye. Dette gjelder imidlertid ikke halogenpærer. Kontroller også at det ikke er spenningsstap til lysene på grunn av dårlige kontakter e.l. Og sørg for rene frontvinduer, bå-



## SNØVARSLER

For å lette beredskapen for brøytesjåfører og vaktmannskap ved snøfall, lanserer et trafikkproduktfirma en nyutviklet snøvarsler.

Utstyret består av fotocellestyrt måleapparat som plasseres ute. Dette er, via kabel, tilknyttet et instrument med strømbryter, elektronisk summer og batterieliminatør. Dette instrumentet plasseres inne f.eks. på soveværelset. Utstyret arbeider med 12V likestrøm.

Når snøen ved snøfall når et forhåndsinnstilt nivå i måleapparatet, brytes lysstrålen fra fotocellen og summeren i instrumentet inne starter automatisk.

Utstyret er et resultat av den nye arbeidsmiljøloven. Mannskap i beredskap kan dermed sove tryggere, selv ved snøfall.

de på utsiden og innsiden. Vindusviskerne må virke godt. Under kjøring på veg der frontvinduene stadig tilgrises, bør bilisten også regelmessig sørge for å tørke av frontlyktene. Ved riktige kjørevaner, avpasset fart etter forholdene og godt vedlikehold, bør kjøring i mørketiden bli mindre farefull, mener Klaus Borch og Trygve Ingjær i Vegdirektoratet.



*Du kjører med dårlig sikt gjennom frontruten og oppdager en person to sekunder senere enn normalt. Bilen holder en hastighet på 60 km/t. Da vil bilen ha kjørt en strekning på 33 meter før du begynner å reagere. Det kan være en farlig distanse. Skift pusseblader, så ser du bedre!*

## Skift vindusviskere i tide

Et pusserblad beveger seg gjennomsnittlig 250 000 ganger over frontruten i løpet av et år. På vinterstid slites bladene ytterligere av isbelagte ruter. Sommertiden er også en stor påkjenning på vinduspuserne. Det kan bli opptil 80 grader på frontruten i solskinn, og i tillegg gnis bladene over sand, støv og steinharde insekter.

### Viskernes levetid

Stort sett regner man med at pusserbladene har en levetid på omlag 10 000 km eller noe mer. — det vil stort sett si at man bør skifte vindusviskere en gang i året. Begge bladene bør skiftes samtidig. Da får du større siktfelt

og unngår at et slitt blad forårsaker riper i frontruten.

### Test bladene selv

Du kan selv teste viskerbladene dine: Rens frontruten for silikon- og oljefilm. Sprut vann på ruten og la pusserne slå ett slag. Blir det liggende vanndråper eller striper igjen på ruten, er bladene modne for utskifting. Ved selve skiftet bør du påse følgende: Få bladene med riktig lengde. Hvis du ikke gjør det, får du et mindre siktfelt. Velg sorte, mattlakkerte blader og unngå dermed reflekser. Endelig er det viktig å rense frontruten både utvendig og innvendig.

# Førerkort ugyldig uten tilleggskurs

15. september var en merkedag for føreropplæring i Norge. Ordningen med føreropplæring i to faser trådte nemlig i kraft for fullt den dagen. Nye førerkort i klasse B som er utstedt etter 15. september 1979, har bare to års gyldighet. For å få ordinært førerkort må en ta tilleggsoplæring innen en frist på to år.

I Vegdirektoratet regner man med at mange med midlertidig førerkort som løper ut med det aller første, ikke har sørget for å gjennomgå tilleggskursene som er nødvendige for å få ordinært førerkort. Med andre ord vil disse bilførerene stå med ugyldig førerkort etter at toårsfristen er utløpt.

## Nyskapning

Ordningen med føreropplæring i to faser er en nyskapning som blir fulgt med stor interesse i mange land. Bakgrunnen for det nye systemet er det faktum at trafikksikkerhetsforskning viser at man utvikler seg til en sikker bilfører både gjennom teoretisk kunnskap og praktisk erfaring.

Praktisk øving er svært viktig. Ulykkestatistikken viser at man er farligst som bilist de 6-7 første årene etter å ha tatt førerkort, og den nye to-trinns opplæringen er et forsøk på å senke ulykkeshyppigheten for nye bilførere.

— Med dette nye opplegget har vi i den første toårsperioden mulighet for å komme inn med korrigerende og motiverende trafikkopplæring som kandidaten selv kan sammenholde med sine egne erfaringer i trafikken. Totalt bør dette gi et godt grunnlag for å utvikle bedre trafikkdømmekraft og riktige holdninger, sier kontorsjef Christian Boe ved Vegdirektoratets Opplæringskontor.

## Kravene til kurs

Betingelsen for å få ordinært førerkort er at man gjennomgår et fire timers teorikurs,

samt kurs i glattkjøring og mørkekjøring. Mørkekjøringskurset gjelder bare dem som ikke har gjennomgått dette i løpet av første gangsopplæringen.

For å øke effekten av kursene kan en i allminnelighet først ta denne opplæringen når en har hatt førerkort i ett år og forutsetningsvis har tilegnet seg en viss kjøreefaring.

Alle kandidater som tar førerkort for første gang får utlevert en brosjyre om den nye ordningen. Under opplæringen orienterer også kjøreskolen om dette, og mange skoler vil dessuten gi sine tidligere elever en påminnelse når det begynner å bli på tide å ta fase 2-kursene.

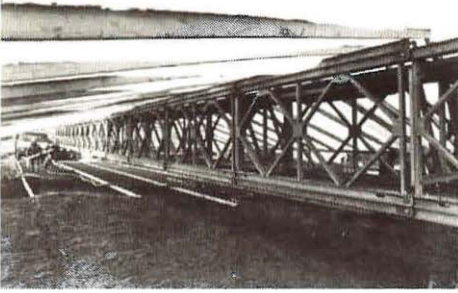
For mange førerkortinnehavere er dette imidlertid ikke nok, og Vegdirektoratet frykter at litt for mange har utsatt tilleggskursene til i siste liten. Dermed kan det bli problemer med kapasiteten på øvingsbanene.

## Hva med dem som kommer for sent?

Fører kortet er som nevnt ugyldig dersom en ikke har gjennomgått tilleggskursene innen to år, og dersom det går så mye som et halvt år over denne fristen, må det avlegges helt ny førerprøve.

Hvis innehaveren av førerkortet ikke har hatt mulighet til å gjennomgå tilleggsoplæringen innen fristens utløp, f.eks. grunnet lengre tids sykdom, utenlandsreiser e.l., kan Biltilsynet utstede nytt midlertidig førerkort for inntil ett år.

Det er ikke alle steder i landet som har fått



## *Brua over Reddalskanalen åpnet 3. desember*

Mandag den 9. november var en noe spesiell dag for arbeiderne på den nye brua ved Ågre. Da ble siste bruspennet støpt, og de to bildene ovenfor er fra denne begivenheten. Årningen av parsellen foregikk den 3. desember, og den begivenheten får vi komme tilbake til i neste nummer av Sørlandsporten.

## Millionomsetning på maskinauksjon

Budene falt tett som hagl under den store maskinauksjonen på Skarpnes i slutten av november. Ca. 200 mer eller mindre interesserte kjøpelystne og nysgjerrige hadde funnet veien, og lensmannen i Øyestad villa ha tjent seg rik på feilparkerte biler.

Og auksjonarius O. Grønlund kunne la klubba falle på alt fra tilslag på kr. 105.000,— og ned til fattige kr. 80,—. Totalt utbytte for 4 timers auksjon ble kr. 765.270,— og da er ikke tatt med 30% salær og moms.

Hele 112 gjenstander sto på oversiktslisten, bare et defekt kjøleskap ble vi sittende igjen med. Her fantes alt fra veghøvel og lastebiler til traktorer, slepevals, kompressorer, Volkswagen, transportbelter, vegskraper, motorsager, ploger og skjær ned til kopiering-, skrive- og regnemaskiner.

glattkjøringsbane ennå, og Vegdirektoratet krever ikke at folk skal reise urimelig langt for å gjennomgå glattkjøringskurs. Grensen er blitt satt ved om lag to og en halv times reiseavstand. Vegsjefene i fylkene bestemmer hvor de nøyaktige grenser skal gå.

Det på forhånd oppsatte budsjett regnet med salg på kr. 500.000,— i år, som i sin helhet går til maskinanskaffelser. Overskuddet (differansen på innkommet + budsjettet) går inn i driftsregnskapet og vil dermed bedre beredskapen mellom vedlikeholdet og maskinavdelingen. Men at det skal være nødvendig med autorisert auksjonarius til å ro det hele i land (som for sitt arbeid får 8% av salgssummen), forundret mange av oss.

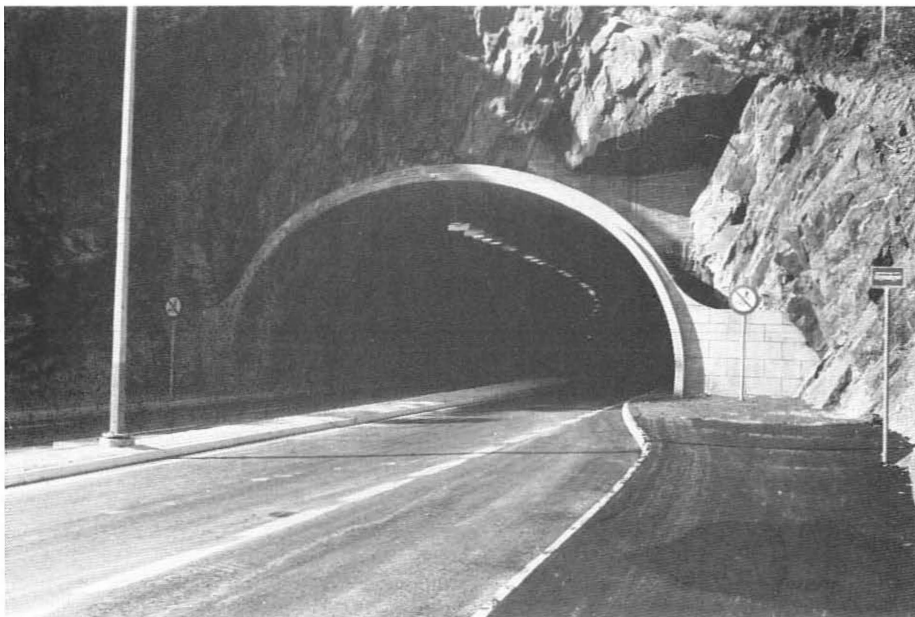
*MK.*

## Sett av 10. januar

For da er det bestemt at juletreffesten på Skarpnes Vegsentral skal avvikles i bedriftsidrettslagets regi.

Med sine 300-350 deltagere er det i særklasse det største arrangementet innen vegvesenet, og et meget populært høydepunkt for både barn og voksne.

I skrivende stund er ikke programmet klart, men det vil gå i tradisjonelle former med bespisning, gang rundt juletreet, pakker til barna og et lotteri som skal gjøre det lettere for bedriftsidrettslaget å få endene til å møtes.



*Den nye tunnelen, sett fra Havstad. (Foto: OBR)*

## *Kystveggtunnelen åpnet*

Ved en enkel høytidelighet ble den nye tunnelen mellom Kuviga og Havstad på Kystvegen i Arendal åpnet fredag 28. august.

Åpningsseremonien fant sted i nærvær av storparten av vegkontorets funksjonærer, lokal presse og radio og noen interesserte na-

boer til anlegget, og det hele foregikk i vegkontorets noe utvidede lunsjpause.

Vegsjef Haugmoen holdt en kort tale før han ba førstesekretær Sara Thomassen fra vegkontorets bokholderiseksjon om å klippe over den nasjonalfargede snora, og derved markere at tunnelen var åpen for trafikk.



*Sara Thomassen klipper snora, assistert av vegsjef Bjarne Haugmoen og Sørlandssendingas Lodin Aukland. (Foto: OBR)*

Stor dag i Grimstad:

# E18 utenom sentrum åpnet

Grimstad sentrum er nå kvitt et stort problem — gjennomgangstrafikken på E18 er borte fra sentrum. Dette skjedde tirsdag 6. oktober da den nye parsellen av E18 utenom Grimstad ble åpnet for trafikk.

**Ordfører Reidar Akselsen** smilte bredt da han på vegne av kommunen kunne ønske alle de fremmøtte, med daværende samferdselsminister Ronald Bye og vegdirektør Eskild Jensen i spissen, velkommen til åpningshøytideligheten. — Vi står foran et vegskille i lokalmiljøet, uttalte han. — Inngrepene i lokalmiljøet har ført til at enkeltmennesker må bære ulempene for fellesgodene som synes oppnådd, og vi håper nå bare

på de positive ringvirkningene som alle har sett fram til, fortsatte han.

**Vegsjef Bjarne Haugmoen** fikk deretter ordet og orienterte om selve arbeidet som lå bak den ferdige vegen. — Anlegget har satt store krav til planleggere og arbeidere, og når trafikken har gått en tid, vil vi se om vi har lyktes, sa han bl.a. Han takket videre for det spesielt gode samarbeidet som hadde vært mellom kommunens ansatte, private entreprenører og vegvesenet.

**Samferdselsminister Ronald Bye** innledet sin hilsen med å peke på at de som skapte samfunnet ikke har forutsett trafikkpro-

*Det var møtt fram mye folk, og orkesteret fra Agder Distrikts- og Ingeniørskole, «Ohmp & Blæds» bidro sterkt til å skape den rette stemningen.*





*Statsråd Ronald Bye  
foresto selve åpnings-  
handlingen.*

blemene. Dette er sørlandsbyene gode eksempler på. Nå er imidlertid disse problemene borte for det siste av tettstedene i Aust-Agder, og han håpte at dette ville bety en bedre by miljømessig og en stor gevinst for byen og næringslivet som helhet.

Etter at statsråd Bye hadde klippet over snora, kunne han sammen med fylkesmann, vegdirektør, vegsjef, politimester, ordfører og andre prominente gjester ta plass i to ekipasjer som kjørte dem gjennom den 3 km lange nye vegstrekningen. En av grunnene for å bruke hest som skyssmiddel i dette tilfellet var også, som ordføreren sa, for å markere at den nye vegen ikke var noen motorveg.

Etter selve åpningshøytideligheten var ca. 60 gjester invitert av Grimstad kommune og vegvesenet til lunsj på den forholdsvis nye Grimstad Vertshus & Kro, forøvrig nabo til den nye vegen. Her var det hilsningstaler fra vegdirektør Eskild Jensen, fylkesvaraordfører A. Vollan, teknisk sjef i Grimstad, A. Gunnerud og fylkesmann Ebba Lodden. Gjennomgangstenen hos alle var glede og stor tilfredshet over den nye vegen.

*Hestene fikk æren av å være de første trafikantene på den nyåpnede parsellen, og det ble dermed markert at dette ikke var noen motorveg.*



# Vedlikeholdsdistrikt I-2

Vedlikeholdsdistrikt I-2 er når det gjelder antall vedlikeholdskilometere fylkets største med sine 147 km riksveg og 330,8 km fylkesveg. Til disposisjon for 1982 har de henholdsvis kr. 25.185,— og kr. 9.415,— pr. kilometer veg.

Distriktet har sine yttergrenser ved Grimstad i vest, Svenes-Moripen i nord og Tvedestrand — inklusive rv. 410 — i øst.

Av strekninger som vedlikeholdes av bykommunene kan nevnes Arendal med 13,15 km riksveg og 22,9 km fylkesveg, og Grimstad med henholdsvis 2,44 km og 6,14 km.

I-2 har sine kontorer på Skarpnes vegsentral, og blir ledet av vegmester Kåre Karlsen og oppsynsmann Gudmund Mjåvatn. Oppsynsmannsassistente Øystein Lien og spesialarbeider Gerald Stebekk utgjør resten av «administrasjonen». I utedriften arbeider 13 tjenestemenn, som disponerer over 1 veghøvel, 1 hjullaster, 1 lastebil m/kran, 3 pickup varevogner og 2 stk. 1½ tonns Mercedes-er.

Ellers kan vegmester Karlsen berette at av større problemer bør nevnes stor trafikk under brøyting og snørydding, en ting som vanskeliggjør og fordyrer arbeidet, samtidig som det blir mindre effektivt. Randbebyggelse like inntil vegbanen er også et problem som tas hensyn til under snøbrøytingen, og uforsiktighet kan medføre krav om erstatninger etter småskader o.l. Store snøfall som krever bortkjøring av snø flere ganger i løpet av en vinter er en kostbar arbeidsoperasjon, men nødvendig for trafikksikkerheten.

I det hele tatt har vi inntrykk av at det er vinteren som skaper problemene i I-2, og at det på sommerføre er små eller ingen problemer. Men 30 brøytekontraktører inklusive 2 egne reserver gjør sitt til at distriktet blir ryddet for snø så langt midlene rekker. I

tillegg er det gjort avtale med 15 private snøryddere, hvis arbeid består i å rydde snuplasser, vegkryss og fortau m.v.

Når det gjelder sandstrøing er 13 stykker i beredskap. 4 har vakt en uke av gangen, fordelt på Tromøy, Moland/Tvedestrand, Froland/Øyestad og Grimstad/Hisøy-distriktet. I tillegg kommer egen beredskapsvakt for salting, høvling og vanlig vedlikehold. La meg også nevne at vi har en stor snøfreser disponibel, og med den forholdsvis store reduksjon av brøytere må en være forberedt på å bruke freseren bl.a. til å gjenåpne nedsnødde fylkesveger, sier Karlsen.

En meget god hjelp i vinterberedskapsarbeidet er samarbeidet med hovedvakt-sentralen for værmelding ved Kjellerbru vegstasjon i Akershus. Kjellerbru gir meldinger 2 ganger om dagen til Skarpnes, og i tillegg en værmelding til vakthavende oppsynsmann hver aften.

Som våre øvrige vegmestere har også Karlsen sine spesielle ønsker. Det vesentligste er at det blir satt av flere midler til fylkesvegene. Det er ønskelig at det kunne settes av en pott på hvert budsjett som kunne benyttes til meningsfylt vedlikehold, så som spretting av grøfter, små vegutbedringer på smale partier osv. Midlene kunne benyttes under stabile vinterforhold med godt vær og skape jevnere arbeidsforhold for vedlikeholdsarbeiderne.

Da ville man bl.a. unngå skader som under høstens flom, der vannet tar med seg vegdekkene, ofte på grunn av manglende grøfter, drenering.

— Ellers er det å ønske at en større del av fylkesvegene vil få fast dekke, idet dette vil redusere vedlikeholdsutgiftene vesentlig, selv om trafikantene klager lite over grusvegene akkurat i vårt distrikt, sier Karlsen til sist.

*tekst/fotos: MK.*

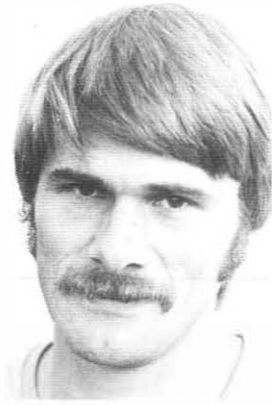




Vegmester Kåre Karlsen



Oppsynsmann Gudmund Mjåvatn



Oppsynsmannsass. Øystein Lien



Spesialarbeider Gerald Stebekk



Formann/skytebas Peder Bentsen



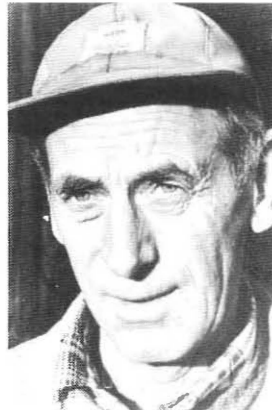
Sjøtør Leif Sveen



Høvellfører Olav Aas



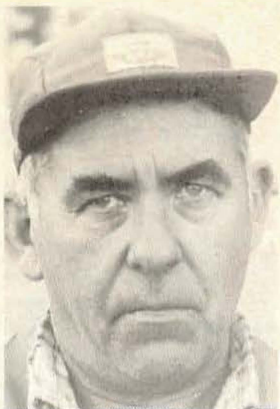
Vedlikeholdsarb. Anders Anonsen



Formann Kåre Nyli



Vedlikeholdsarb. Sverre Nyli



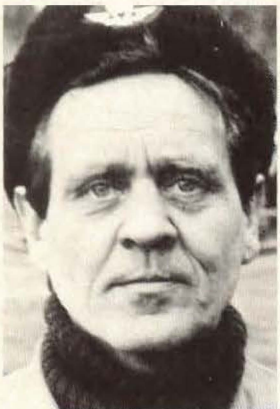
Høvelfører Oddmund Lyngmyr



Formann/skytebas Kolbjørn Riste



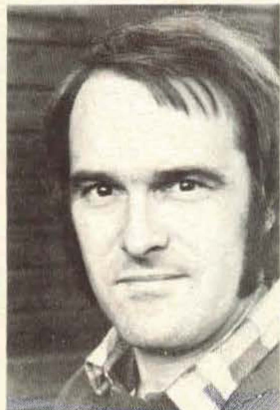
Vedlikeholdsarb. Reidar Birkenes



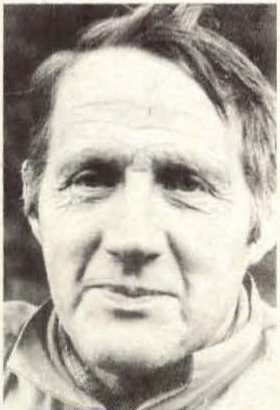
Formann Bjørn Andreassen



Gartner/formann Jon Furre



Maskinfører/snekker Cay Hausland



Maskinfører Ole Helleland

*I neste  
nummer  
presenterer vi  
det siste  
vedlikeholds-  
distriktet I-1.*

*Vi ønsker  
alle våre ansatte  
med familier  
riktig god jul og  
godt nytt år!*

