

# SØRLANDS-PORTEN

**Nr. 3 - 1983**





## SØRLANDSPORTEN

Bedriftsavis for  
Aust-Agder Vegvesen

Redaktør:  
Oppsynsmann M. Krogh

Redaksjonsutvalg:  
Vedl.holdssjef K. Nylund  
Oppsynsmann O. Evensen  
Adm.sekr. I. Wehus  
Konsulent H. Kirkedam  
Maskinfører O. N. Rydningen

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

Sats og trykk:

**A&B**  
TRYKKAS  
Myrene,  
4800 Arendal

Opplag: 800

FORSIDEBILDET VISER:

1200 meter av riksveg 12  
mellom Lauvdal og Bygland  
var ferdig i vår

## INNHOOLD:

Fremdriftsplanen holder for E-18, Sørsvann-Rannekleiv .....	1
Rystelsesskader tilknyttet vegvesenets virksomhet .....	3
Asfaltransport med båt forsøkt med hell i år .....	4
Fartsmåling ved bevegelig arbeid .....	5
30 000m <sup>2</sup> tunnelmasser til utbedring av rv. 12 .....	6
Lokalmøte i asfaltforeningen .....	6
Stoa bro erstattet 35 m langt rør .....	7
Detaljplanlegging på deler av rv. 12 .....	7
Taushetsplikt i Arbeidslivets komité mot alkolisme og narkomani (AKAN) .....	8
Vegutvidelse gjennom Bykle .....	10
Vegcupen 1983 .....	11
Tur for pensjonister med ny vri .....	12
Uhøytidlig møte ved biltilsynet .....	13
KM-peler og prøvehuller .....	13
En asfaltkontrollørs arbeidsdag .....	14
Aksjon publikum i statens vegvesen .....	15
Aust Agder vegvesen var vertskap for maskininstruktørkonferansen -83 .....	16
Veginvestering vil løse distriktsproblemer .....	16
Vegoppmerking skaper større trafikksikkerhet .....	17
Med kamera langs riksvegen .....	18
Årets Agdermesse var vist trafikksikkerhet .....	20
Klarer retningslinjer for kontroll av kjøretøy .....	21
Viktig endringer i utkast til de nye trafikreglene .....	22
170 leiligheter berørt av støy mellom Portnerktyset-Vippa bru .....	23
Økt sikkerhet for barn i bil .....	24
Stjålet radar til 70 000,- funnet igjen i Lillesand .....	25





700 meter av i alt 4030 er ferdig bygget

Anleggsparsellen Sørsvann-Rannekleiv er tredje byggetrinn av ialt fire på motorveg E-18 utenom Arendal.

Mens Stølen-Sørsvann ble åpnet 8. november 1977 og Langsælinjen 24. oktober 1980, er 3. byggetrinn beregnet ferdig høsten 1985.

Parsellen er på 4030 meter og bygges etter vegtype A og vegklasse II B, eller samme som for Stølen-Sørsvann. I tillegg kommer lokalveger på ialt 1100 meter og 9 broer/kulverter/underganger.

Kostnadsoverslaget er på 52 millioner kroner, og av disse disponerer anleggsavdelingen 12 millioner kroner i 1983.

I alt skal det tas ut ca. 100 000 m<sup>3</sup> fjell, fjernes 14500 m<sup>3</sup> vegetasjonsmasser og utgraving av dårlige masser utgjør 67 000 m<sup>3</sup>.

Arbeidene startet så vidt opp i 1981 med skjønn, rydding av linje osv., mens ordinær anleggsdrift først startet i fjor.

Innen utgangen av 1983 vil det være sprenget ut og planert ca. 53 000 m<sup>3</sup> fjell, gravd opp ca. 50 000 m<sup>3</sup> vegetasjons- og dårlige masser, støpt ferdig 3 kulverter og lagt ca. 250 stikkrenner.

700 meter av parsellen er planert ferdig og ble asfaltert i dagene før fellesferien.

Anleggsdriften ledes av et team med avd.ing. John Baasland som anleggsbestyrer.

Oppsynet har vært - og vil bli - gjenstand for en del «gjennomtrekk», men består idag av oppsynsmann Olav Evensen, oppsynsmann Eldar Setekleiv og oppsynsmannsassistert Sigmund Baasland.

## Fremdriftsplanen holder for motorveganlegget E-18, Sørsvann-Rannekleiv

De disponerer over en arbeidsstyrke på 8 av vegvesenets egne ansatte, samt 3 innleiemaskiner m/førere. (1 Hitachi gravemaskin, 1 dumper lastebil, 1 dumper).

Egne maskiner på anlegget er:

- 1 Caterpillar 225
- 1 Caterpillar 215
- 2 Dumper
- 1 MB-truck m/vals
- 1 bulldozer

Da Sørlandporten besøkte anlegget i slutten av august pågikk arbeidene på det meste av parsellen. Ca. 4000 m<sup>3</sup> utsprengt fjellmasse ble fraktet fra en skjæring på nordsiden av Selde bro, over ferdig veg og frem til fyllingen ned mot krysset med Løddesølvegen. Her ble en lokalveg lagt om før man fortsetter veglinjen over Løddesølvegen

og krysser Lilleelv. Bak Asdal sentralskole foregikk store utgravingsarbeider av vegetasjons- og dårlige masser som ble benyttet til å bygge støyvoller langs bebyggelsen i området.

3. byggetrinn har sitt utgangspunkt ved avkjørslen til renovasjonsverket ved Sørsvann.

Den går videre parallelt og øst for fylkesvegen mellom Stoa og Bjorbekk, går under Selde bru, krysser Løddesølvegen bak Bjorbekk kirke, fortsetter forbi Mortensplass og bak Asdal sentralskole og munner ut på riksveg 407 ved Rannekleiv søppelplass. Her koples den ferdige vegen til rv. 407, som fortsatt skal fungere som E-18 fram til Vik krysset.

(Tekst/foto: MK)



Kulverten over Løddesølvegen koster kr. 800 000,-



Ferdig veg med avkjørsel til Bjorbekk



Kulvert som fører til nybygget lokalveg



4000 m<sup>3</sup> fjell i skjæringen ved Selde bro



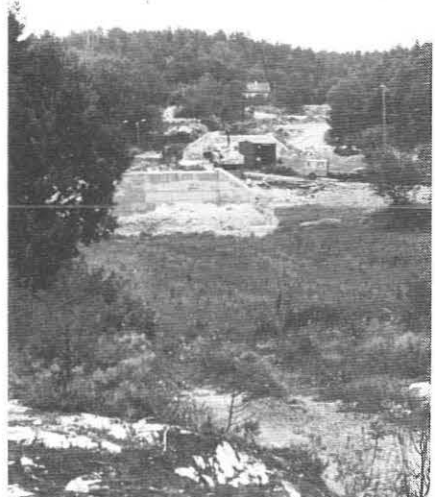
Vegetasjonsmasser fjernes og brukes i støyvoller



13 000 m<sup>3</sup> fjell skal sprenges her



Anlegget byr også på geotekniske problemer



Parti fra Halvors plass mot Sørsvann

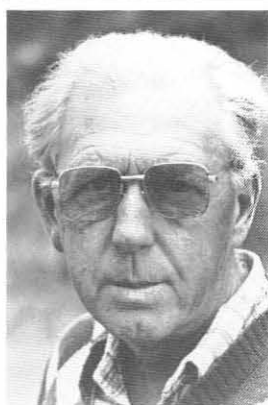


Det blir høy fylling ned mot Løddesølvegen

## Disse sørger for at fremdriftsplanen holder



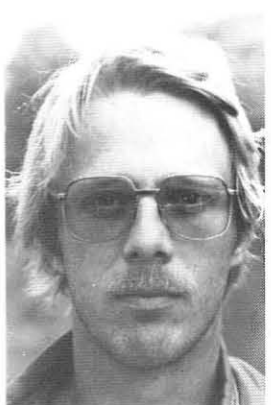
Anleggsbestyrer John Baasland



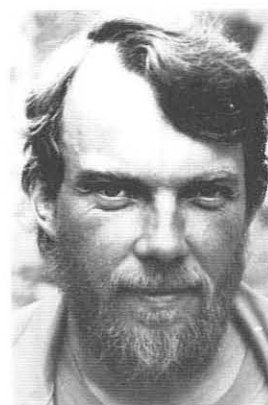
Oppsynsmann Olav Evensen



Oppsynsmann Eldar Setekleiv



Opps.m.ass. Sigmund Baasland



Maskinfører Ole N. Rydningen



Maskinfører Oddvar Aas



Maskinfører Eyvind Nersten



Maskinfører Kjell Å. Heggland



Skytebas/reservefører  
Per Barstad (Nilsen)



Reparatør Oddvar Lindbekk



Maskinfører Anders Berget



Maskinfører  
Leif W. Johannesen

Fra tid til annen får Vegvesenet klage fra folk som bor nær eksisterende vegger eller veganlegg hvor klageren fremholder at bygninger på hans eiendom er skadet på grunn av rystelser med tilknytning til vegen. Rystelsene kan skrive seg fra Vegvesenets virksomhet så som sprengningsarbeider, peleramming eller bruk av vibrerende komprimeringsutstyr. Rystelser fra trafikk på vegen har også vært fremholdt som mulig skadeårsak.

Ofte er det oppsynsmannen i distriktet eller anleggslederen som får de første henvendelser om slike forhold. Gjerne utvikler saken seg slik at den oversendes vegkontoret, idet det reises krav om erstatning. En del saker ender i Vegdirektoratet avhengig av erstatningsbeløpets størrelse. Ofte koples domstolene inn for en rettslig prøvning.

Når påstand om skade dukker opp, blir det i første omgang fra Vegvesenets side alltid spørsmål om en vurdering av sannsynlig sammenheng mellom skadens art og omfang, og eventuelt tilknytning til forhold forbundet med vegen. Hvorledes skal så en slik vurdering foretas og hvilke kriterier skal en følge? Nå vil forholdene fra sak til sak variere såvidt mye at en vanskelig kan gi noen entydig oppskrift på dette. Ut fra den befattning Veglaboratoriet har hatt med en del slike saker, skal jeg imidlertid forsøke å trekke fram en del momenter som kan ha betydning.

#### DIREKTE OG INDIREKTE SKADEÅRSAKER

Selv om en rent tidsmessig kan knytte en skade til en ytre påvirkning for eks. sprekkdannelse i grunnmur og nærliggende sprengningsarbeider, er det ikke sikkert at sprengningen alene er eneste skadeårsak, men at denne kanskje har vært utløsende faktor. Dette kan ha sammenheng med at grunnmuren f.eks. allerede er påført spenninger nær opp mot bruddgrensen på grunn av setninger i fundamentene. Sprekkene ville således ha kommet i alle fall ved fortsatte setninger, men tilleggs-spenningene fra sprengningen har fremskyndet sprekkdannelsen.

I de langt fleste tilfeller vil det derfor være aktuelt å undersøke andre mulige direkte og indirekte skadeårsaker i tillegg til de påståtte vibrasjonsskader. For bygninger går dette på fundamentering, drenering, telepåvirkning, jordtrykk, anvendte byggematerialer og utførelse, forvitring m.m.

#### SKADEKRITERIER

Når det gjelder vibrasjoner har en her i landet ingen generelle retningslinjer som definerer skadelige rystelser. I enkelte andre land synes det å være en tendens i retning av å benytte svingningshastighet som mål for hva byg-

## RYSTELSESSKADER TILKNYTTET VEGVESENETS VIRKSOMHET

Av overing. T.E. Frydenlund Veglaboratoriet

ninger kan tåle av vibrasjoner. Det er imidlertid stor spredning på de kriterier som anbefales, og mens en i USA og Canada snakker om svingningshastighet på inntil 50 mm/sek som en «sikker» grense ved sprengningsarbeider, opererer en i Tyskland med verdier rundt 1/10 av denne verdi avhengig av bygningens tilstand og type. Det skilles også mellom rystelser av forskjellig varighet, så som støt fra sprengninger og vedvarende rystelser fra for eks. komprimeringsutstyr.

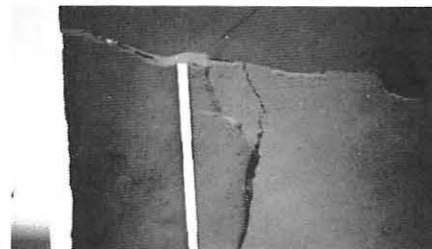
#### SPRENGNING

Den del av Vegvesenets virksomhet hvor spørsmål om rystelseesskader ofte oppstår er i forbindelse med sprengningsarbeider. Viktig er det i denne sammenheng at en sammen med eieren går over hus i nærheten av påtenkte sprengningsarbeider med tanke på registrering av eksisterende skader. Dette er en klar fordel for begge parter idet en da har en kjent utgangssituasjon og senere endringer kan dermed lett dokumenteres.

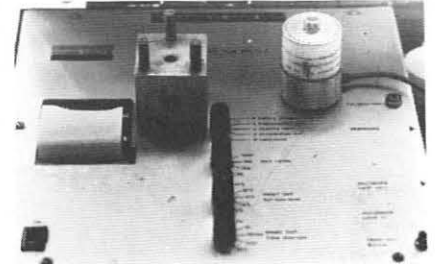
Ellers foreligger det retningslinjer for avpassing av ledningenes størrelse, totalt og ladning pr. tenningsintervall, i relasjon til avstand til nærmeste bebyggelse. Når påstand om skade oppstår i tilfeller der gjennomgåelse av huset ikke har vært foretatt før sprengning ble utført, har en som regel bare denne mulighet til å vurdere rystelsenes størrelse. Det er sjelden aktuelt å foreta en rekonstruksjon i form av ny spesiell prøvesprengning, hvis ikke videre sprengning på anlegget gjenstår. En kan da foreta rystelsesmålinger i og ved huset, og samholde disse verdier med anvendt ladningsmengde ved tidligere sprengning.

#### PELERAMMING

Resulterende rystelse er her avhengig av anvendt rammeenergi, grunnforhold og peledimensjon. I friksjonsmasser vil en ofte ha relativt hard ramming og store rystelser ved pelen, men på



Gå over hus i nærheten av sprengningsstedet og registrer eksisterende sprekker.



Bildet viser instrumentpanel, fastkloss og geofon på en AVA rystelsesmåler. Geofonen koples på fastklossen, som igjen monteres på målestedet. Apparatet kan brukes bl.a. under sprenging, peling og måling av trafikkvibrasjoner.

grunn av demping i friksjonsmassene avtar rystelsene relativt raskt med økende avstand. I bløt leire forplantes rystelsene over lengre avstand på grunn av mindre demping, men bløte leirmasser gir som regel små vibrasjoner ved pelen. Ved ramming gjennom et fastere friksjonslag over bløt leire kan det imidlertid oppstå vibrasjonsproblemer.

Med de store og til dels meget tunge vibrasjonsvalser som er i bruk idag for komprimering av vegfyllinger og overbygningmaterialer, er det grunn til å utvise en viss forsiktighet ved vibrering i bebygde områder. Hvis en må benytte slikt utstyr relativt nær inntil bygninger (ca. 20 m og mindre), er det grunn til å foreta befarings av bygningen før en setter igang å vibrere. Eksisterende sprekker og lignende bør da markeres på samme måte som ved sprengningsarbeider.

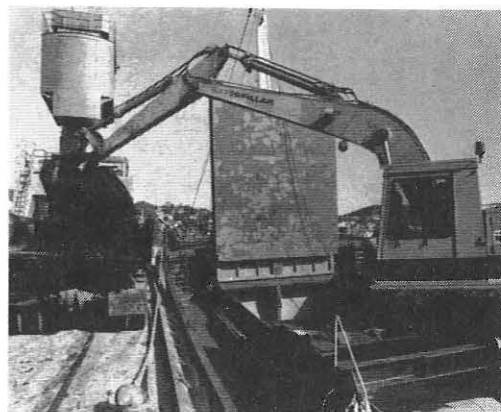
#### TRAFIKKRYSTELSE

Kilden til oppståtte rystelser kan her være anleggstrafikk på veg under anlegg eller vanlig trafikk på ferdig veg.

Utførte rystelsesmålinger tyder på at resulterende rystelser i sistnevnte sammenheng er relativt beskjedne. Her spiller imidlertid vegoverflatens jevnhet en stor rolle. På hullet veg og bløt undergrunn vil tunge kjøretøy gi vesentlige rystelser, noe som også gjelder for anleggstrafikk.

Med normal vegbane og normal overbygning, synes det imidlertid å være liten fare for at skade skal oppstå på grunn av trafikkrystelser i hus i normal bygningsmessig stand og med en avstand fra nærmeste vegkant på mer enn 10 m. Hvis påstand om skade forårsaket av trafikkrystelsene oppstår i slike tilfeller, er det spesielt grunn til å se etter alternative skadeårsaker.

## Asfalttransport med båt forsøkt med hell i år



Bare et lasterom av gangen blir avdekket under lossingen

At asfaltmasser blir fraktet fra blandeverk langs landevegen frem til utlegging på de forskjellige vegparseller er ingen nyhet. Men når det samme skjer i form av frakt med båt langs kysten, er det noe nytt her i fylket.

Hele 5 båtlaster med tilsammen 4000 tonn er losset i henholdsvis Lillesand og Grimstad i løpet av våren. Det fordeler seg med 3 båtlaster og 2000 tonn i Lillesand, og 2 båtlaster med 2000 tonn i Grimstad. Asfalten er lagt ut på E18 Lillesand-Sangereid, i tunnelene og E18 Bie-Øygardsdalen.

Asfalten er produsert ved verk i Rekefjord, mellom Åna-Sira og Eigersund. Direkte fra blandeverket ble den

lastet ombord om kvelden, fraktet til bestemmelsesstedet i løpet av natten, og var klar for levering neste morgen. Massene holder mellom 150-160° i lasterommet, og varmetapet er bare ca. 5° under utkjøringen.

Hvis været umuliggjør utlegging, kan asfaltmassene ligge i lasterommet i 1-2 døgn under forutsetning av at lukene ikke åpnes.

En båt-last på ca. 900 tonn ble losset i løpet av 9 timer. Transportøkonomisk viser det seg at denne fremgangsmåten er billigere enn om man skulle ha fraktet samme antall tonn fra asfaltblandeverket på Klodeborg.



Opplasting fra båt til bil på havna i Lillesand

## Skiltet sa 50 Farten var over 70

De hadde ikke noe skikkelig mål, så de brukte porten. Og plutselig ble en bilfører minnet om en av grunnene til at fartsgrensene er lavere i tettbygde strøk. Det var nær blitt et minne for livet.

Denne gangen ble det bare en liten tragedie. Mest for han som eide ballen. Ungene fikk snart tak i en ny, og fem minutter senere hadde de glemt hele episoden. Alle – bortsett fra han som eide ballen – og bilføreren.

Den vemmelige følelsen av å kjøre over «noe», og glimtet av det forskrekkede gutteansiktet rett ved siden av bilen, ødela mye av middagskosens den dagen. Han kunne selvfølgelig si – og med rette – at unger og fotball ikke har noe i trafikken å gjøre.

Men barn er og blir barn. Det må vi bare akseptere – og ta hensyn til. Så reduser farten og vær våken spesielt når du kjører inn i områder med 30, 50 eller 60 kilometers grenser. De bruker sikkert porten som mål fremdeles. . . .

**Ikke la barna betale for din tankeløshet**

Vegdirektoratet  
Statens informasjonstjeneste

## KR. 398.000,- på auksjon

Fra fjern og nær strømmet interesserte kjøpere til den store auksjon på Skarpnes vegsentral siste tirsdag i juni.

Og av de ca. 180 postene på oversiktslisten fantes det alt fra lastebiler til regnemaskiner.

Auksjonarius, Ole Steenfath, fikk raskt forsamlingen i tale og budene i været da han satte i gang presis kl. 18.00. Selv om vi savnet de helt store budene, resulterte det hele i at kr. 398.000,- kunne tilføres vegvesenets kasse da regnskapet ble gjort opp.

Et nitid forhåndsarbeid av sentrales egne folk, oversiktlig og grei plassering av det salgbare materiell, samt profesjonell gjennomføring av auksjonen, gjorde at det hele ble avviklet på gode 3 timer.

Parallelt med auksjonen var bedriftsidrettslagets fotballgruppe i sving med salg av kaffe og pølser – med eller uten brød – og kunne bokføre en netto inntekt på kr. 1.700,- som i sin helhet skulle gå til Oslo-tur og sluttspillet i vegcupen.



Et kjøpelystent publikum var tilstede



Kontant oppgjør er en forutsetning på auksjon



Bedriftsidrettslagets «stand» på auksjonen

# Fartsmåling ved bevegelig arbeid

I forbindelse med asfaltering på våre veger, blir det foretatt en ganske omfattende skilting for å sikre trafikantene og de som arbeider på veien. Fra arbeidernes side er det oftest hevdet at fartsgrense på 60 km/t forbi arbeidsstedet er for høyt. I Aust-Agder er det størst interesse for å få redusert omfanget av skiltingen da denne medfører relativt mye ekstraarbeid.

Fra Statens vegvesens side er det hevdet at gjeldende system - med fartsgrense på 60 km/t forbi arbeidsstedet - normalt gir tilstrekkelig sikkerhet for både vegarbeidere og trafikanter.

Vegdirektoratet ønsker en undersøkelse for å registrere effekten av forskjellige fartsgrenser ved asfaltarbeider. Foruten Aust-Agder fylke skulle undersøkelsene foretas i Østfold, Buskerud og Akershus.

Representanter fra vegkontorene var samlet til møte i Vegdirektoratet for å diskutere opplegget og den prak-

tiske gjennomføringen av undersøkelsene. For Aust-Agder ble valgt å foreta undersøkelsen på E-18 fra Lillesand til Sangereidkrysset. Fartsmålingene ble foretatt i dagene 6. og 7. juni i år. Automatisk radar ble plassert ca. 250 m foran det første skiltet for asfaltarbeid. På asfaltutleggeren ble montert en manuell radar som da beveget seg med denne og som registrerte hastigheten til trafikken forbi arbeidsstedet. Først ble det registrert 200 kjøretøyer i hver retning med fartsgrenseskilting 60 km/t i begge kjøreretninger. Dette er den normale skiltingen på asfaltarbeid i år.

Ved den andre målingen ble fartsgrensen i arbeidsretning skiltet ned til 30 km/t forbi arbeidsstedet. Forøvrig - og i motsatt kjøreretning - var det skiltet fartsgrense fortsatt 60 km/t.

Ved tredje og siste måling ble det skiltet 50 km/t fartsgrense over hele arbeidsområdet i begge kjøreretninger.

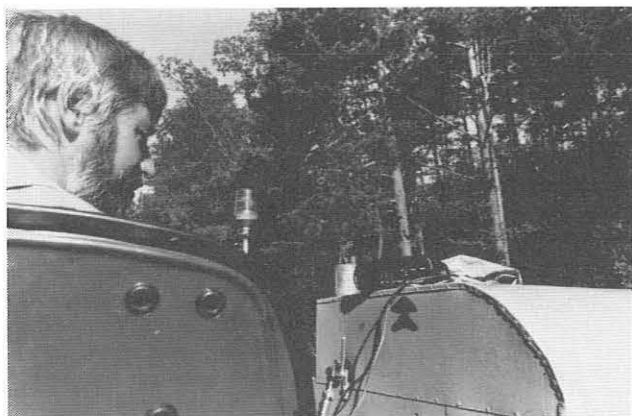
Det var Arne Dalsøren og John Kr.



En manuell radar på utleggeren målte hastighet forbi denne

Stormyr som sto for den praktiske gjennomføringen av undersøkelsene.

Resultatene er sendt Transportøkonomisk institutt (TØI), som vil stå for bearbeidelsen av resultatene. Vi vil komme tilbake med disse når endelig rapport fra TØI foreligger.



Arne Dalsøren leser fortløpende av fartsresultatene



Radar, avlesningskjerm og operatør plassert på utleggeren

## Biltrafikken er en psykisk påkjenning

Mange vegarbeidere er engstelig når de jobber på vegene. Flere sier at det er en psykisk påkjenning, på grunn av den store biltrafikken forbi arbeidsstedene, og den farten enkelte bilister har, når de passerer.

Det er derfor et sterkt ønske at bilistene tar hensyn til skiltene og avpasser farten etter forholdene. Det vil gjøre vegarbeiderne en stor tjeneste, sier overingeniør Sigurd Olsen i Vegdirektoratet.

For å bedre forholdene har Vegdirektoratet innledet et samarbeid med utrykningspolitiet, slik at det i

løpet av sommeren har vært holdt flere fartskontroller i forbindelse med vegarbeid.

Vegdirektoratet vil drive informasjon og opplæring innad i etaten for å gjøre skiltingen bedre. Spesielt vil det bli understreket at det er viktig at skilt som det ikke er behov for, blir tildekket eller fjernet.

Imidlertid må dessverre bilistene finne seg i forsinkelser og ulemper på grunn av vegarbeid på dagtid. Særlig vil dette gjelde asfaltarbeid, der temperaturforholdene spiller en stor rolle, sier Olsen.

## Lek forsiktig - voksne kjører

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

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

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

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

**Ikke la barna betale for din tankeløshet**

## 30 000m<sup>2</sup> tunnelmasser til utbedring av rv. 12

I forbindelse med at I/S Øvre Otra bygger overføringstunnel fra Bastogdalen til Hartevann i Bykle, har vegvesenet fått gratis tunnelmasse på ca. 30 000 m<sup>3</sup>. En forutsetning var at massene måtte fjernes fra tipp innen utgangen av 1983.

En detaljplan for utbedringsarbeider på en 3120 meter lang strekning av rv.12 ved Hartevann ble utført av planleggingsavdelingen i 1982. Planen ble vedtatt av kommunestyret i desember, og er kostnadsberegnet til 2,4 mill. kroner. Denne vegstrekningen har liten bæreevne, spesielt om våren.

Det var ikke satt av midler til dette vegprosjektet i Norsk Vegplan for perioden 1982-85. Men det var klart at hvis man kunne utføre anleggsarbeidet mens tunnelmassene var disponible, ville en spare en god del penger.

Vegsjefen foreslo derfor en omdisponering av midlene for rv.12 for at anleggsarbeidet kunne bli utført i år. Han regnet med at dette ikke vil gå ut over fremdriften av de andre parsellene av rv.12 i Bykle.

Anleggsstarten tok til i månedskiftet juni/juli, og er beregnet ferdig midt i september måned. Da vil den 3120 meter lange strekningen få et dekke av oljegrus. Parsellen blir bygget etter vegtype C, vegklasse II E (6,5 m vegbredde,) dim.hastighet 70 km/t med største stigning 51,7 o/oo.

Opplasting og transport av de ca. 30 000 m<sup>3</sup> tunnelmasse ble satt bort på anbud. Overskuddsmasser som ikke kan brukes til vegbygging er fylt ut vest for rv.12 ved Hartevassbu.



Parti langs Hartevann sett mot Bykle



Oppfylling og utvidelse sett mot Hovden

## Lokalmøte i asfaltforeningen

På Norsk Asfaltforenings lokalmøte i Kristiansand i april var det i alt ca. 55 deltagere fra kommuner, fylkesvegkontor, asfaltentreprenører, konsulentfirmaer, AID og NA.

Et resyme fra møtet er gjengitt i forrige nummer av SP. Av deltagerlisten kan vi finne at en rekke av Aust-Agderkommunene glimret med sitt fravær.

Som kjent representerer kommunenes tekniske etater en stor gruppe vegholdere, og vi finner det merkelig at de ikke var representert på «fagmøte» i Kristiansand.

Blandt foredragsholderne var bl.a.ingeniør Anders Noddeland, som snakket om vedlikehold av vegdekker på fylkesvegene. Han mente at situasjonen i Aust-Agder er så alvorlig at man innser at det kan bli nødvendig å fjerne eksisterende faste vegdekker og gjenopprette grusvegdekket.



Bildet viser foredragsholderne, fra venstre: avd.ing. Vidar Saga, Vest-Agder vegkontor, direktør Hvistendal, Nodest A/S, avd.ing. A. Noddeland, A.Agder vegkontor, vegsjef O. Ulstad, Oslo vegvesen og distr.leder I. Liland, Nodest A/S.







## STOA BRO ERSTATTET AV 35 m langt rør

Som tidligere nevnt ble rv.9 ved Stoa stengt i nærmere 2 uker i mai måned på grunn av omfattende masseutskiftingsarbeider. Nærmere 10 000 m<sup>3</sup> utsprengt fjell erstattet tidligere masser i området. Det var regnet med en viss setningsperiode før de avsluttende arbeider med legging av rør m.v. kunne foretas.

Dette skjedde i dagene 17.-24. august, da vegen igjen ble stengt. Et 35 meter langt rør var på forhånd montert ferdig av vegsentra-

lens folk og anleggsavdelingens egne snekkere. Vegbanen ble gravd opp, bekkeløpet planert og røret lagt på plass før gjenfyllingen tok til. Røret har en innvendig høyde på 2,80 meter og 3,60 meter bredt.

Samtidig ble det planert for fremtidig kryssutforming i forbindelse med påkopling til E18 og gang/sykkelveg fra Stoa mot Bråstad skole.

Hele anleggsarbeidet er utført av vegvesenets mannskaper, og et



foreløpig kostnadsoverslag viser totalutgifter på ca. kr. 1,4 millioner.

Hensikten med arbeidene har vært å få brua tillatt for 10 tonns akseltrykk, som tilliggende riksveg.

## Detalj- planlegging på deler av rv.12

Planleggingsavdelingen utnytter barmark-sesongen til markarbeid, som bl.a. omfatter stikning, nivellering og profileringsarbeider.

Så også i høst, da ikke mindre enn 8 planleggere har vært i arbeid på riksveg 12 mellom Valle og Hovden.

Av aktuelle arbeider som ble utført, kan nevnes detaljstikning av riksvegen utenom Valle med brualternativer, utsetting av linjen ved Bykil og stikning m.v. av fremtidig riksveg 12 utenom Bykle sentrum.

I løpet av en 14 dagers periode var det meste på papiret. Det som gjenstår er diverse grunnundersøkelser, som avdelingen også håper skal bli utført før vinteren setter inn.



«Uten mat og drikke» - duger heller ikke planfolket. Her ser vi hele gjengen, fra venstre Dagfinn Myhren (med ryggen til), Gunnar Bakken, Lars Espeland, Øystein Tobiassen, Harbo Colbjørnsen, Helge Berntsen, Jon Geir Smeland, Kai Jørgensen og Vrål Kåsi.

## GODE RÅD OM BILLYS

Avdelingsingeniør Finn Larstuen i Vegdirektoratet har følgende gode råd til bileiere når vi nå går inn i de mørke høstkvelder:

Det er viktig å se etter at billyset er i orden, ikke bare for at du selv skal se veien, men også for å bli sett, uten å blende andre trafikanter.

Kontroller at reflektorene ikke er matte eller har begynt å skalle av og lyspærene ikke er sotete. Bytt i tilfelle begge hovedlyspærene. Dette gjelder særlig de tradisjonelle pærene, ikke halogenpærer.

For å få et så godt lysutbytte som mulig må spenningen fram til pæra være tilstrekkelig høy. Dårlige kontaktpunkter/ledninger fører til at mye av spenningen forsvinner underveis før den når pæra, og lysutbyttet blir dårlig. Det er viktig ikke å bruke ulovlige pærer med for stor wattstyrke eller feil sokkel. Slike tilbys nå i enkelte forretninger.

Sørg for at eventuelle ekstra lys er montert og koplet riktig.

Lytene må justeres til riktig høyde. Dette er en enkel jobb som kan utføres av servicestasjoner og verksteder godkjent for dette.

Et godt tilbud i trafikksikkerhetsarbeidet er de synsprøver Motorførerens Avholdsforbund tilbyr. Har du spørsmål om billys, kan du henvende deg til Biltilsynet, godkjente verksteder og teststasjoner.

## Kåre fikk sykkel på seks-årsdagen

Foreldrene visste at han var i yngste laget, så han fikk beskjed om bare å sykle rundt huset. Men det gikk lettere og fortere ute på asfalten. En ettermiddag gikk det galt.

En som bare er seks år, er ikke moden nok til å sykle i trafikken. Hjernens evne til å vurdere og reagere riktig er ikke godt nok utviklet før barna er 10-12 år.

Kåres foreldre skulle ha ventet med sykkel. Når de likevel kjøpte, skulle de ha syklet sammen med gutten. Lært han hvor han kunne sykle, hvordan han skulle sykle og forklart ham hvorfor det måtte være slik. Og sykkel skulle vært bedre tilpasset alderen og størrelsen hans. Kjøp ikke sykkel barna skal vokse med, og aldri en motorsykkel til de minste.

Det gikk bra med Kåre. En uke senere var han hjemme igjen. Med det ene benet i gips - og litt plaster her og der. Men selv det kunne vært unngått - hvis foreldrene hadde tenkt seg om på forhånd.

Har du selv barn som maser om sykkel, så tenk før du handler. Og når du handler: Gi barnet ditt noe mer med på veien enn bare en sykkel.

**Ikke la barna betale  
for din tankeløshet**

1. utgave 1982  
Særtrykk fra «Sørlandsporten»

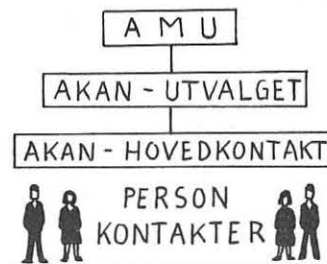
## Taushetsplikt i Arbeidslivets komité mot alkoholisme og narkomani (AKAN)



I svært mange arbeidslag vil det være mennesker som i større eller mindre grad misbruker rusmidler. Dette koster den enkelte, samfunnet og arbeidsgiverne penger i form av fravær og skader. Videre kan misbruket ofte være en belastning for familiesituasjonen og dermed skape økonomiske og sosiale problemer.

# AKAN

ARBEIDSLIVETS KOMITÉ  
MOT ALKOHOLISME  
OG NARKOMANI



AKAN-utvalget er et underutvalg av arbeidsmiljøutvalget - (AMU) som illustrasjonen viser.

AKAN-utvalget skal være et opplysende og rådgivende organ i spørsmål om rusmiddelmissbruk. Viktigste oppgave er å legge forholdene til rette for en effektiv omsorg for etatens ansatte som måtte ha behov for dette.

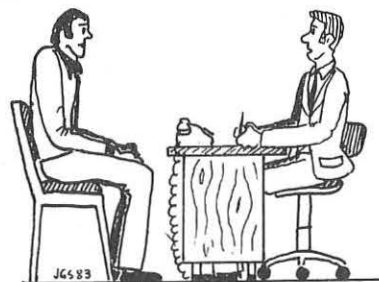
Personalet i opplegget

AKAN-utvalget har følgende medlemmer:

Bedriftshelsetjenesten -	1 representant
Hovedkontakten -	2 representanter
Personalseksjonen -	1 representant
Verneleder -	1 representant

Du kan få nærmere opplysninger om utvalgets medlemmer ved å henvende deg til bedriftslegekontoret eller til personalkontoret.

Taushetsplikt har alle som har tilknytning til AKAN-arbeidet.



### HVORFOR HJELPE?

Det er i alles interesse at arbeidstakerne får beholde sin arbeidsplass. Det gir trygghet å ha arbeid.

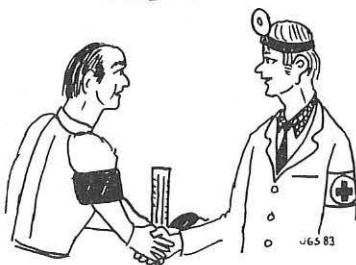
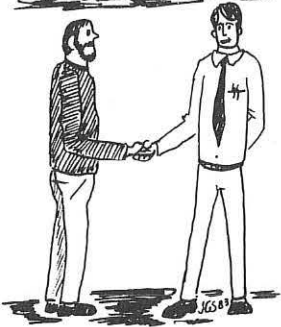
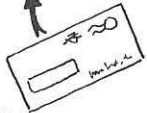
AKAN vil hjelpe. Derfor må vi ha tak i dere som trenger hjelp. Vi hjelper ingen ved å dekke over problemene.

Ansatte som har problemer med rusmidler, men som ikke er kommet i konflikt om rusmidler i tjenesten, tilbys også hjelp gjennom AKAN-opplegget.

Hovedkontakten og bedriftshelsetjenesten har ansvaret for hjelpetilbudet.

Arbeidslivets parter - LO og NAF - har tatt konsekvensen av dette og dannet AKAN - arbeidslivets komité mot alkoholisme og narkomani.

AKAN har idag innpass i de fleste norske bedrifter, og også Aust-Agder Vegvesen har nå opprettet et AKAN-utvalg.



I følge retningslinjer for AKAN-arbeidet i Aust-Agder vegvesen, skal personer som etter pålegg aksepterer behandlingsopplegget, undertegne en behandlingserklæring. Innholdet i denne er som følger:

Jeg erklærer herved at jeg er kjent med bestemmelsene i Aust-Agder vegvesens retningslinjer for behandlingsopplegg.

Jeg godtar at bedriftshelsetjenesten/hovedkontakten skal påse at behandlingen blir gjennomført.

## RETNINGSLINJER FOR AKAN-ARBEIDET I AUST-AGDER VEGVESEN

1. Enhver som møter frem til sitt arbeid påvirket eller nyter rusmiddel i arbeidstiden, skal omgående beordres til å forlate arbeidsplassen. Arbeidstakerens nærmeste overordnede pålegges at dette blir gjort, og sørger for at hendelsen blir registrert.  
Ved første gangs forseelse skal arbeidstakeren gis muntlig advarsel og få en orientering om vegvesenets AKAN-tilbud. Så snart som mulig gis beskjed til hovedkontakten, som orienterer bedriftshelsetjenesten.
2. Ved annen gangs forseelse skal vegsjefen - eller den han bemyndiger - gi skriftlig advarsel med påbud om å søke kontakt med hovedkontakten og bedriftshelsetjenesten. Gjenpart sendes arbeidstakerens tillitsmann.  
Hovedkontakten og representanten for bedriftshelsetjenesten utarbeider et behandlingsopplegg. Dette skjer i samarbeid med arbeidstakeren.
3. Ved tredje gangs forseelse gis nok en skriftlig advarsel. Kopi sendes tillitsmannen, hovedkontakten og bedriftshelsetjenesten. Saken drøftes av hovedkontakten, bedriftshelsetjenesten og nærmeste overordnede. Finner disse at behandlingsopplegget ikke lenger er effektivt - eller ikke har medført bedring i arbeidssituasjonen, blir saken sendt AKAN-utvalget, som vurderer om behandlingen skal fortsette eller om saken skal overlates til ledelsen som personalsak.
4. Personer som etter pålegg aksepterer vegvesenets behandlingsopplegg, må undertegne en behandlingserklæring. Hovedkontakten og bedriftshelsetjenesten skal påse at behandlingsopplegget blir fulgt.

5. Dersom det går mer enn to år etter siste forseelse, ansees samtlige advarsler som bortfalt.

### BEHANDLINGSTILBUD:

1. Samtale og motivering - alle personer i AKAN-opplegget.
2. Etablering av personkontakter.
3. Samarbeid mellom personkontakt, hovedkontakt, AKAN-utvalget og bedriftshelsetjenesten.
4. Kontakt med hjemmet.
5. Medisinsk behandling.  
Denne kan bl.a. omfatte:
  - a) Konsultasjon hos bedriftshelsetjenestens personell.
  - b) Behandling med medisiner.
  - c) Henvielse til privatlegen, spesialist eller behandlingsinstitusjon (klinikk eller kursted).
  - d) Etablere kontakt utenfor vegvesen, f.eks. sosialkontor, trygdekontor, edruskapsnemnd, nærmeste AA-forening.

Jeg godtar at behandlingen også kan omfatte kontakt med hjemmet. Jeg er klar over at det kan få konsekvenser for min fortsatte ansettelse hvis behandlingsopplegget ikke blir fulgt, eller dersom behandlingen ikke fører til tilfredsstillende bedring av mitt rusmiddelproblem.

Jeg er enig i følgende behandlingssopplegg: (avtales i hvert enkelt tilfelle).

Sted, dato, underskrift

(tekst: TK, ill. J.G.S.)



## Alternativ utbedring ga besparelse på 150.000,-

Når ujevnheter og delvis hjulspor på en veg med fast dekke blir så stor at utbedringsarbeidet må foretas, er det som regel en vurderingssak på hvilken måte det er mest lønnsomt å utbedre skadene. Dette har i sommer vært aktuelt på rv.12 mellom Hoslemo og Hovden, og vedlikeholdsavdelingen har sett på alternativer for opprettingsarbeidene:

1. Etterfylle ujevnheter og hjulspor før nytt slitedekke ble lagt ut over hele strekningen.

2. Nedfresing av alle ujevnheter, planering med høvel og valsing før nytt slitedekke ble lagt ut.

Spørsmål som ble stilt i den anledning var bl.a. hvor vidt bæreevnen på vegen ville bli opprettholdt hvis alt. 2 ble valgt, samtidig som det hele var et økonomisk spørsmål.

For å få svar på dette siste, valgte vedlikeholdet forsøksvis å frese en ca. 3 km lang strekning. Resultatet ble så oppløftende at resten av fresearbeidet ble lyst ut på anbud. I alt skulle 90 000 m<sup>2</sup> eller ca. 15 km veg fresas ned. Dette er blitt utført til den gunstige pris av kr. 2,40 pr. m<sup>2</sup>.

Ved alternativ 1 hadde man en pris på kr. 170,- pr. tonn på tilført masse. Det vil si en km pris på ca. kr. 48.960,-.

Ved alternativ 2 fikk man redusert kilometerprisen med ca. kr. 10 000,- dvs. en besparelse på kr. 150 000,- for hele strekningen.

Det står tilbake å måle vegens bæreevne etter utbedringene. Dette vil bli utført senere i høst.



*Fresemaskinen trenger kun maskinfører og en hjelpemann*

## Vegutvidelse gjennom Bykle

770 meter av riksveg 12 mellom Samvirkelaget og skolen i Bykle sentrum har fått en nødvendig ansiktsløfting i sommer. Samtidig med utvidelse av vegen, er det lagt fortau og montert gatelys på strekningen.

Veglyskabel er lagt i fortauet i fellesgrøft med telefonkabler, og vegvesenet har kostet nødvendig oppgraving og sprenging for veglysfundamentene.

Av andre arbeider kan nevnes tra-

fikkreguleringer, støydemping m.v. Anleggskostnadene er beregnet til 1,1 millioner kroner, og arbeidet er utført i månedene juni-august. Strekningen får fast dekke i september.



*Oppfylling og avretting av fortau før asfaltering*



*Den utvidede parsellen sett mot samvirkelaget*

## Vegcupen 1983: Vi spilte 1-1 mot cupvinnerne!

Som tidligere nevnt kvalifiserte vårt fotballag seg for første gang til sluttspillet i vegcupen, hvor 15 fylker deltok i de innledende runder. Etter 13 forgjeves forsøk lyktes vi på bekostning av Vestfold og Telemark, som vi møtte i innledende runde i vår.

Fra en sped begynnelse med to deltagende lag i 1966, har vegcupen utviklet seg til å bli en turnering hvor omtrent samtlige fylker er engasjert. De innledende runder blir arrangert i grupper, hvor det tas hensyn til reiseavstander osv. Gruppevinnerne går sammen med arrangørlaget til sluttspillet, ialt 6 lag.

Vegdirektoratets bedriftsidrettslag fyller i år 50 år, og sto derfor som arrangør av sluttspillet lørdag 20. august. Foruten oss, deltok følgende: Nordland, Nord-Trøndelag, Rogaland, Østfold og Vegdirektoratet.

Det var tidlig klart at Aust-Agder var utsett til å bli ønskemotstander i sluttspillet. Som første gangs deltager - og fra fotballens mørke fastland - var vi på forhånd «lett match» for de øvrige.

Sluttspillet ble avviklet med 2 puljer à 3 lag, hvor av puljevinnerne gikk til finalen. Sammen med Vegdirektoratet og Østfold havnet vi i gruppe B, og skulle innlede sluttspillet med kamp mot arrangørlaget. Disse var ubeskjedne nok til å ta ledelsen allerede etter vel 1 minutt spill. Denne kaldusjen tok det litt tid å komme over. Men så utliknet Georg Sziraki, og optimismen var igjen på topp.

Uheldigvis skulle det bli nok et mål den gale vegen, og dermed tapte vi 1-2. Østfold var ikke fullt så hensynfulle mot arrangørlaget som oss og slo dem 2-1 i en jevn og morsom kamp.

Foran vårt oppgjør mot Østfold var det klart at med 2-0 seier til oss, ville vi være i finalen. Med 1-0 seier ville arrangørene gå videre, men med 1-1 eller bedre til Østfold, ville de være i finalen. Det startet lovende, i det vi overraskende for de fleste tok ledelsen 1-0 på et herlig frispark av lagkapteinen, Jørgen Lillejord. Vi kjempet som løver for å holde på ledelsen, og det klarte vi til det kun var 3 minutter igjen av kampen. Da scoret Østfold etter corner, og kunne jublende forberede seg på finaleoppgjøret mot den andre puljevinneren, Nordland. Denne kampen vant Østfold fortjent 2-0, men for dem selv noe overraskende.

Vi var stor sett fornøyde med vår egen innsats, og kan rose oss over å ha spilt uavgjort mot vegcupmesterne 1983.



Sluttspillet ble tatt opp på video av arrangørene selv



Vi bodde- og kjørte standsmessig

Østfold - etter at seieren var i havn

Og når bare 1-2 scoringer avgjorde rekkefølgen i puljen spiller det liten rolle om vi ble nr. 3.

Det hører med til historien at hele sluttspillet ble tatt opp på video, og på banketten om kvelden kunne vi studere på TV-skjermen hvorfor det gikk som det gikk. Her fikk også samtlige spillere diplomer og en suvenirgjenstand fra arrangøren, mens vi takket for arrangementet ved å overbringe en tinnvase med inskripsjon.

Det hører også med at vi hadde våre fruer med, at hele turen var vellyk-

ket og at vi satser på å komme til sluttspillet også neste år, denne gang i Stavanger med Rogaland vegvesen som arrangør.

(tekst/foto: MK)

### Resultater:

<b>Gruppe A.</b>	
Rogaland-Nord Trøndelag	0-0
Nordland-Rogaland	2-0
Nord Trøndelag-Nordland	1-1
<b>Gruppe B.</b>	
Vegdirektoratet-Aust-Agder	2-1
Østfold-Vegdirektoratet	2-1
Aust-Agder-Østfold	1-1
<b>Finale:</b>	
Østfold-Nordland	2-0



Det ble tid til avkopling mellom slagene

# Tur for pensjonister med ny vri

I begynnelsen av juni ble det markert at en ny gruppe tjenestemenn hadde gått over i pensjonistenes rekke. Og for første gang var det lagt opp til et arrangement over to dager.

Deltagerne fra den søndre del av fylket møtte frem på Åmli vegstasjon torsdag formiddag 2. juni. Her vanket det kaffe og wienerbrød før kursen ble satt mot Fyresdal turisthotell. Da var deltagerne fra Setesdal allerede kommet, og middagen sto og ventet.

Etter en avkopling på rommene var det avsatt tid til en snarvisitt (i regnvær) på bygdetunet i Fyresdal. Senere på kvelden var det hyggelig samvær med gaveoverrekkelser m.v., - et bedre måltid og hyggelig prat til ut i de små timer.

Etter en lang og god frokost fredag, fortsatte turen videre til Eidsborg stavkirke. Her var det avtalt omvisning i så vel kirken som det nyåpnede bygdemuseet som var nærmeste nabo til kirken. Neste stopp var Morgedal hvor middagen sto dekket. Her ble arrangementet offisielt avsluttet før pensjonister, ektefeller, vegsjef og øvrige inviterte kunne sette kursen hjemover i forskjellige retninger.

JEM



De nye pensjonistene (år i vegvesenet i parentes):

Foran fra v.: Jørgen Johnsen (30), Olga Sørensen (16), Arne Sundtjønn (32), Olav Gjerden (30).

Bak fra v.: Johannes Andersen (31), Aslak Aslaksen (30), Halvard D. Homme (22), Ommund Kløvfjell (31).

Følgende var ikke til stede:

Sverre Nyli (20), Håkon J. Valle (23), Torleiv Løvdal (32), Edvin Th. Flakk (25), Knut Å Trydal (22), Sigbjørn O. Berdalen (28) og Erling Hushovd (32).

Foto: We



...og her foran Eidsborg Stavkirke.



Besøk på bygdetunet og stavkirken i Eidsborg var også med i programmet. Her er noen av deltagerne samlet foran en av bygningene i bygdetunet...

## Slutt på stønad til elementærteknisk skole

På et møte i det sentrale tilsetningsrådet ble det vedtatt at kravet til utdanning for oppsynet skal heves fra elementærteknisk skole til teknisk fagskole. For tilsatte som allerede har utdanning fra elementærteknisk skole, vil denne sammen med tilleggsåret for oppsynsmenn kunne vurderes som likeverdig med teknisk fagskole internt i vegvesenet.

Dette innebærer at stønadsordningen til utdanning ved elementær teknisk skole opphører.

Ut fra etatsens behov for rekruttering til oppsynet, vil Vegdirektoratet vurdere stønadsordninger for tilsatte i vegarbeidsdriften som ønsker å utdanne seg ved teknisk fagskole for å kvalifisere seg for stillinger i oppsynet.

Eventuelle slike stønadsordninger vil ikke være aktuelle før for skoleåret 1984/85, og da bare for dem som begynner sin utdanning på dette tidspunkt. En eventuell stønadsordning vil altså ikke få virkning for dem som begynner på teknisk fagskole i år.



Olga Sørensen, som har vært renholdsbeholdning ved vegkontoret i 16 år, får sin velfortjente gave overrakt av vegsjefen.



## Uhøytidlig møte ved biltilsynet

*Når gravalvoret viker plass for det humoristiske glimtet i øyet, melder vi pass. Som i dette tilfellet, der referat fra et fellesmøte ved biltilsynet, etter utallige oppfordringer fra de medvirkende, gis spalteplass uten tvil.*

*At referatformen skal danne noen norm for møter innen vegetaten skal vi ikke ha noen formening om, men av og til kan det være sundt med litt «oppspriting»:*

### Sak 1. KAFFEKOKING

Håvard Espeland tok seg av saken på eget initiativ.

### Sak 2. INNLEVERING AV DIVERSE PRODUKTER:

Turid - 2 kurver jordbær fra Kåre Karlsens jordbærfelt.  
Gerd - 1 fyrstekake fra dypfryseren (nesten tint)  
Halvorsen - 1 pose Twist (påstått medtatt med konas velsignelse)  
Sissel - 1 boks sjokoladecake fra mamma.  
Ola og Håvard - ingenting for å unngå for mye fråtsing.

### Sak 3. FROKOSTEN STARTER OG PRODUKTENE VURDERES.

### Sak 4. ANNE GRETHE ANKOMMER.

Gasspedalen hoppet av oppe i Kirkeveien og hun måtte skumpe seg fram siste stykket. Hun har imidlertid med en boks kokoskake fra mamma.

### Sak 5. MØLLER-HANSSEN VURDERES INNBUDET.

Vedtatt innbudt, Gerd hentet ham.

### Sak 6. FOTOGRAFERING

Ola gjorde mange mislykkede forsøk. Etter endel trening ble det bilder.

### Sak 7. MER KAFFE KOKES.

### Sak 8. WANGBERG KOMMER.

Han har med to poser Twist. Han spanderer den ene og legger den andre tilside, da han åpenbart synes det allerede er mer enn nok på bordet.

### Sak 9. HVOR ER MARCUSSEN?

Møller-Hanssen antar at han ikke møter opp før på utvidet møte 08.30.

### Sak 10. ELLEN KOMMER,

bare for å si at hun skal gå igjen, men tar seg nå tid til litt kaffe. Hun har vært hos legen. Dersom hun ikke blir helt frisk i løpet av helgen kommer hun på jobb på mandag.

### Sak 11. AVSLUTNING.

Selvom de fleste var gått, ville Wangberg gjerne få gi tilkjenne at dette var det kontormøte det antakelig var kommet mest positivt ut av.

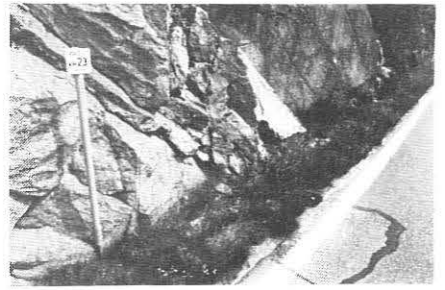
Ref.: OS

## KM-peler og prøvehuller

Langs det ca. 884 kilometer lange riksvegnettet her i fylket vil en for hver 500 meter finne kilometerpeler som vist på bildet.

Riksvegene er inndelt i hovedparseller, og kilometreringen er fortløpende innen hver hovedparsell.

I forbindelse med den omfattende bæreevneregistreringen av landets riksvegnett i 1976/77, ble det her i fylket gravd ca. 1760 hull for opptak av bærelagsprøver. Det vil si et hull pr. 500 meter, og en vil derfor - som på bildet - ennå finne merkbare spor i vegkanten etter gravingene. Disse vil imidlertid forsvinne etter hvert som nyasfaltering foretas.



## TRIM!

### Akseltrykkoppskriving er viktig økonomisk faktor

Under vegdagene '83 uttalte vegdirektør Eskild Jensen at oppskrivning av akseltrykket til 10 tonn trolig er den viktigste faktor for at vegtransporten skal kunne utføres mest mulig økonomisk.

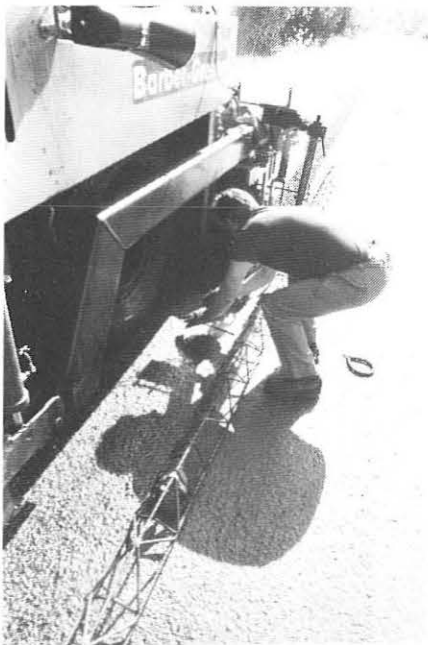
Tidligere har 10 tonns vegnettet vært konsentrert omkring de større byene. Transportnæringen og reiselivsnæringen har vært avhengig av et 8 tonns vegnett landsdelene imellom.

I april i år ble den siste strekningen av E18 i Vest-Agder oppskrevet, og forbindelsen Oslo-Stavanger var dermed klar for 10 tonn. Dette åpner også muligheten for å komme f.eks. mellom Kristiansand og Bergen, noe som igjen har betydning for ferjeforbindelsene til kontinentet. Med denne siste oppskrivningen er nesten førti prosent av riksvegnettet åpnet for 10 tonn akseltrykk.

På alle 10-tonns vegene vil det tillatte akseltrykket bli redusert om våren, vanligvis ned til 8 tonn.

# En asfaltkontrollørs arbeidsdag

Kontroll av asfaltarbeider er en viktig og omfattende del av vedlikeholdsavdelingens gjøremål. Kontrollarbeidet skal sikre at det utlagte asfaltdekket er i overensstemmelse med spesifikasjonene, og ved kontraktsarbeider også til å fastlegge eventuelle avvik fra kontrakten.



Det må gjøres klart for å ta ny asfaltprøve

Kontrollomfanget graderes i kontrollkategorier på grunnlag av trafikkmengde, parsellens størrelse, arbeidets art og masstype. Byggherrekontrollen omfatter visuell bedømmelse, stikkprøvekontroll og etterkontroll. Iverksetting av etterkontroll skal bygge på en totalvurdering av kvaliteten ved det utførte arbeid, ut fra stikkprøveresultater, visuell oppfølging og entreprenørens driftskontroll.

Under regionskonferansen om faste dekker tidligere i år, hadde laborant Jens Magnar Lindland et innlegg om «En asfaltkontrollørs arbeidsdag», som av deltagerne fikk konklusjonen «fengende». Vi finner kontrollørens daglige gjøremål så interessante at vi tillater oss å gjengi Lindlands innlegg her:

Arbeidsdagen starter normalt i spisebrakken til utleggergjengen. Utleggerbasen blir her informert om hvordan vi vil ha utført leggingen. Dekktykkelse og masstype står i tempo-planen, slik at dette er kjent for utleg-

gerbasen. Men det kan være en del andre ting som det er greit å informere om på forhånd, f.eks. avkjørsler event. busslommer osv. som skal legges.

## Skilting

Før leggingen tar til skal entreprenørens folk skilte forbi arbeidsstedet. Det er kontrollørens oppgave å påse at skiltingen er i samsvar med skiltinstruks for asfaltarbeider. Hvert skilt blir målt inn og ført på skiltskjema med nøyaktig km angivelse og klokkeslett. Er skiltingen ikke forskriftsmessig, er det kontrollørens oppgave å påpeke dette før arbeidet igangsettes.

Etter som arbeidet skrider frem, er det ofte slik at skiltene må flyttes i løpet av dagen. En må da passe på at dette blir gjort.



Utleggeren er kjørt forbi, prøveplaten kan tas opp

## Prøvetaking

Kontrollørens neste oppgave er å klargjøre for uttaksning av masseprøver. Det er viktig at utstyret til prøvetakingen blir lagt ut før leggingen starter. Spesielt viktig er dette i jobbkategori III, dvs. hvor det tas boksprøver for hver 250 meter i utleggerbredden. Boksen blir derfor merket og lagt ut i vegkant der hvor prøvene skal tas. Blir dekket avstrødd, må en huske å blende av felt til senere uttak

av borkjerneprøver. Det er kontroll av massesammensetningen som base-res på uttak av boksprøver fra utlagt, uvalset dekke.

## Temperatur

av massen er neste kontrollpunkt. Det vanlige er at det blir målt en god del lass om morgenen før leggingen tar til. En kan da på et tidlig tidspunkt få gitt melding til asfaltverket hvis temperaturen ikke er tilfredsstillende etter retningslinjenes krav.

Når en har fått stabilisert temperaturen innenfor kravene, tar en stikkprøver av enkelte lass hele dagen.

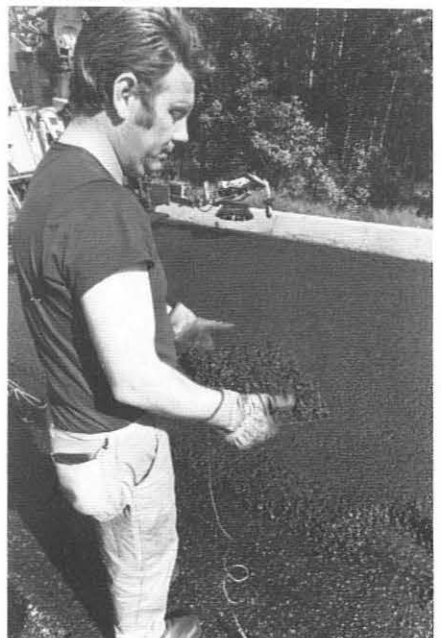
Er massen for kald blir den avvist. Er den for varm blir entreprenøren trukket etter nærmere fastsatte regler.

## Masseforbruk

Før leggingen tar til samler kontrolløren inn vektslippene til lastebilene. Dette må gjøres så fort som mulig, slik at kontrolløren helt fra leggingen tar til kan føre kontroll over masseforbruket. (kg/m<sup>2</sup>). Masseforbruket bør en være kjent med til enhver tid under utleggingen, slik at en tidligst mulig kan informere utleggerbasen om eventuelle feil.

## Klargjøring av vegbanen

Før legging må kontrolløren påse at



Slike prøver tas for hver 250 løpometer



vegbanen ikke er tilgriset, og at all sand og grus er fjernet i vegkantene. Videre skal han påse at klebing (der dette skal gjøres) er forskriftsmessig utført. På nyanlegg skal det også tas bærelagsprøver med gjevne mellomrom, vanligvis for hver 500 meter utleggerbredde.



Prøvene legges i bokser, og det klargjøres for ny prøve

#### Utlegging/valsing

Under utleggingen skal kontrolløren hele tiden holde greie på masseforbruket. Videre skal han påse at vegbanen får den riktige profil. Skjøter, både langsgående og tverrskjøter skal være forskriftsmessige. Videre skal det påses at kantene blir så rette som mulig. Han må også påse at valsing blir utført etter retningslinjene.

#### Flatlapping

Ved flatlapping er det ofte kontrollørens oppgave i samarbeid med oppsynsmannen for faste dekker å merke av på vegbanen hvor legging skal utføres. Under selve leggingen er det da viktig til enhver tid å ha kontroll over masseforbruket på hver «lapp».

Ved flatlapping har en gjerne et bestemt antall tonn masse til disposisjon på parsellen. Hvis en under arbeidets gang finner ut at masseforbruket avviker fra det på forhånd beregnede forbruk, må en justere leggingen etter dette. Kontrolløren må ved slik legging være våken hele tiden, ellers har en lett for å komme ut å kjøre. For å få et godt resultat, er det av avgjørende betydning at det er et godt forhold mellom kontrolløren og utleggerbasen. Får en ikke til et godt samarbeid om arbeidsoppgavene, har det lett for å bli utrivelige forhold på vegen. I Aust-Agder har dette

samarbeidet vært meget godt, og problemer av denne art har ikke forekommet i nevneverdig grad.



Litt av utstyret en kontrollør må ha med



## AKSJON PUBLIKUM I STATENS VEGVESEN

Organisasjonskontoret i Vegdirektoratet har utarbeidet et handlingsprogram for Aksjon publikum i Statens vegvesen. Aksjonen vil være inn i 1985, og handlingsprogrammets mål er:

1. Bedre publikumsbehandling
2. Bedre informasjon til publikum
3. Raskere og bedre saksbehandling overfor publikum.

Vegvesenet i hvert fylke utarbeider egne handlingsplaner, og skal i løpet av september måned legge opp konkrete planer for hvordan aksjonen skal gjennomføres. Det er videre lagt opp til et samarbeid med fagavdelingene i direktoratet om tiltak der det er aktuelt.

Det forutsettes årlig rapportering fra vegvesenet i fylkene om fremdrift, resultater og erfaringer.

Når aksjonen avsluttes ved utgangen av 1985 skal det utarbeides en oppsummering. Det forutsettes at arbeidet med tiltak som går ut på å bedre forholdet til publikum blir videreført.

Et viktig ledd i Aksjon publikum er utadrettet informasjon (ekstern informasjon). Det skal derfor utarbeides et informasjonsopplegg til bruk i vegvesenet i fylkene.

Innenfor tidsrammen inntil utgangen av 1985 vil følgende tidsfrister gjelde:

Del 1 «Vurdering» og del 2 «Utarbeidelse av handlingsplaner» skal være gjennomført innen utgangen av 1983.

Del 3 «Gjennomføring av handlingsplaner» skal være avsluttet 1. september 1985.

Del 4 «Resultatvurdering og oppfølging» skal for resultatvurderin-

gens del gjennomføres første gang august 1984, og deretter august 1985. En samlet oppsummering og vurdering av aksjonen skal være ferdig innen årsskiftet 1985/1986.

Aksjonen i Statens vegvesen blir en god anledning til å innarbeide en klarere oppfatning av de oppgaver vi har overfor publikum. Det er derfor viktig at etaten fortsetter å forbedre sin publikumsrettede virksomhet innenfor rammen av aksjonsprogrammet.

Målet med aksjonen er å gjøre all offentlig virksomhet mer rettet mot publikums rettigheter, ønsker og behov. Offentlige ytelser må rekke fram til dem de er beregnet på. Publikum bør være tilfreds med den behandlingen de får i offentlige organer, enten det dreier seg om tjenester, økonomiske ytelser eller kontrolltiltak.

God kontakt og et tilfreds publikum gjør også arbeidsmiljøet triveligere!



«Kjære funksjonær - her på mine ønsker!»

# Aust-Agder vegvesen var vertskap for maskininstruktørkonferansen -83

I tiden 7.-9. juni arrangerte Vegdirektoratet en konferanse for fylkenes maskininstruktører.

Aust-Agder hadde gleden av å være vertsfylke, og konferansen var lagt til Helmershus i Grimstad.

Konferansen samlet i alt 22 deltakere fra Finnmark i nord til Agder i sør. Foreleserne kom fra Vegdirektoratet, Dynapac og fra fylkenes egne vegkontorer.

Maskinføreropplæringen var blant de mest sentrale emner på konferansen. Her ble en rekke opplæringsmetoder berørt, og i denne forbindelse også maskininstruktørens rolle i opplæringsammenheng. Deltakerne fikk dessuten besøke Blakstad Yrkeskoles Anleggsmaskinavdeling på Skarsbru. Der fikk de en grundig innføring i skolens undervisningstilbud ved avdelingens leder, Bernt Finchenhagen, som også tok dem med på en befaring i området. Etter besøket på Blakstad, fikk deltakerne oppleve den sørlandske skjærgård fra sin aller beste side. Ved Langbryggen i Arendal ventet «Pelle Pan» for å bringe dem sjøveien tilbake til Grimstad. Den delen av opplegget var, ifølge deltakernes egne utsegn, - «en virkelig fulltreffer».

Utviklingen innen vegvesenets egen maskinpark stod også på programmet. Videre tok man for seg ut-

leggere og valser. Anskaffelsespolitikk og økonomi ble berørt, samt noen betraktninger om det fremtidige behov.

Representanter fra Dynapac tok for seg diverse sider vedr. komprimering og asfalt og oljegrusutleggere. Teknisk gjennomgåelse av valser og demonstrasjon av Dynapac's vals CC 21 ble viet stor oppmerksomhet fra deltakernes side.

Ved konferansens slutt, var det



Traktement av ferske reker ble mektig populært

blant deltakerne stor enighet om at en slik samling var verdifull. Ikke minst fordi den gir dem anledning til å drøfte ulike sider ved det daglige arbeidet med kolleger i mer eller mindre samme arbeidssituasjon. Man kan hente ideer og inspirasjon, og sist, men ikke minst, verdifull er den motivasjon og det fornyede pågangsmot man tar med seg hjem etter en slik konferanse.



Storfornøyd med opplegget var denne deltageren

Vegdirektør Eskild Jensen

## Veginvesteringer vil løse distriktsproblemer

Vegbevilgningene har på få år latt seg redusere sterkere enn andre statsutgifter uten at det har skapt store akutte problemer. Men på noe lengre sikt skyver man viktige problemer foran seg.

Veginvesteringer bidrar sterkt til å løse mange distriktsproblemer, problemer knyttet til trafikksikkerheten og miljøet langs vegene, og tilfredsstillende dessuten næringslivets behov for lavere transportkostnader. Med det reduserte nivå som veginvesteringene nå har fått, vil disse viktige interessene etter hvert komme merkbart dårligere ut også i forhold til andre statsoppgaver, fremholder vegdirektør Eskild Jensen i årsberetningen for 1982.

Også i fjor ble bevilgningene til Statens vegvesen redusert sterkere enn statens øvrige utgifter til varer og tjenester. Bevilgningene til vedlikehold, biltilsynet og administrasjon ble i faste

priser holdt nesten uforandret fra 1981. Hele nedgangen her var rundt 3% i faste priser. Dette innebærer at nedgangen i anleggsvirksomheten på riksvegene fra toppåret 1978 til 1982 har vært hele 21%.

Nedgang i den samlede anleggs- og vedlikeholdsvirksomhet på riks- og fylkesveger var i 1982 vel 1% målt i faste priser. Antall utførte årsverk gikk ned med snaut 7%.

Det var nedgang både for egne arbeidere, entrepriser og innleide maskinførere. Nedgangen i egen arbeidsstyrke skjedde ved naturlig avgang. Ingen av våre fast ansatte ble sagt opp i 1982, og departementet har uttalt at dette heller ikke vil skje i 1983, sier vegdirektøren videre.

Vegtrafikken i Norge gikk opp med hele 5% i 1982 etter 2 år med nesten stillstand. Dette var uventet i et år med

økonomisk tilbakegang. En del av forklaringene synes å ligge i at drivstoffprisene for bil i 1982 var stabile mens takstene i den rutegående trafikk økte sterkt.

Trafikkøkningen har trolig påvirket ulykkestallene oppover. Mens utviklingen i trafikksikkerheten i mange år har vist stadig framgang, gir tallene for 1982 et mer variert bilde. Det var meget liten nedgang i antall ulykker med personskade. Antall skadde personer gikk ned med 520 eller 5%.

Antallet omkomne gikk imidlertid opp med 64 fra 338 til 402, og de samlede resultater tyder på at det finner sted en viss utflating i den gunstige ulykkesutviklingen i Norge. Vi ligger imidlertid fortsatt i teten blant industrilandene når det gjelder trafikksikkerhet, understreker vegdirektøren.

Radarmålinger av fartsnivået på vegene som vegvesenet foretar tyder ikke på at fartsnivået på vegnettet har øket det siste året. Dette er basert på en registrering av 10 millioner passeringer av radarapparatene på en representativ del av vegnettet.

Vegoppmerking er et viktig hjelpemiddel for å oppnå økt trafikksikkerhet og ordnet trafikkavvikling. For å oppnå dette er det viktig at den enkelte trafikant har tilstrekkelig kjennskap til oppmerkingssystemet, hvilken betydning det ligger i bruken av tofargesystem (gult/hvitt), de forskjellige linjer, piler og annen oppmerking.

**GUL** farge angir skille mellom trafikk i motsatte kjøreretninger. En trafikant som har oppmerking med gul farge til venstre for seg, vil med andre ord vite at den del av kjørebanelen som ligger på den andre siden av oppmerkingen (midt-linjen) er bestemt for trafikk i motsatt kjøreretning.

**HVIT** farge anvendes bl.a. for kantlinjer, stopplinj, viketrekant, gangfelt, piler osv.

Ikke så rent skjelden får en forespørsel fra trafikanter om hva de forskjellige bokstaver/bokstavkombinasjoner - malt i vegbanen - står for.

Kort fortalt kan man si at disse gir opplysninger til mannskapet på malebilen om hvilke type, kombinasjon av striper som skal males i bilens kjøreretning. De har derfor ingen interesse for den vanlige trafikant, mens derimot selve oppmerkingen og de kombinasjoner for oppmerking som finnes, bør læres av de som kjører på vegene.

**Sperrelinje(S)** må ikke krysses. Den skiller mellom trafikk i motsatte retninger og har en absolutt forbudskarakter. Den forbyr ikke bare å påbegynne en forbi kjøring, men enhver kjøring med noe hjul på venstre side eller på selve sperrelinjen. En sperrelinje er heltrukket, uten mellomrom.



Varsellinje (V) består av 9 meter lange gule striper med 3 meters mellomrom.

Varsellinje (V) setter linjen i klar forbindelse med et vilkår for forbi kjøring. Den som vil kjøre på venstre side av varsellinjen, har en særlig plikt til å forvise seg om at det ikke kan medføre

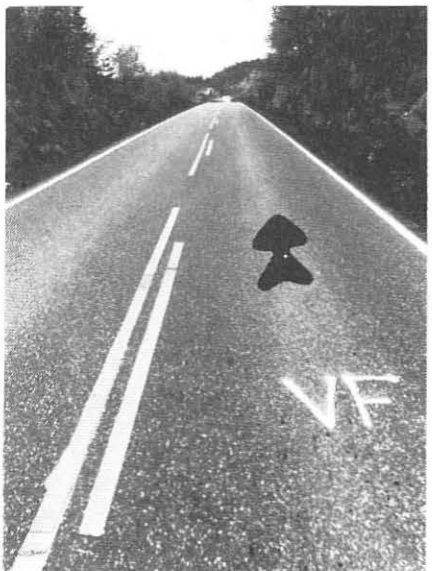
## Vegoppmerking skaper større trafikksikkerhet

fare, og hvis formålet er å kjøre forbi en bil i normal fart vil det nesten alltid innebære et brudd på reglene om forbi kjøring. Varsellinjen er merket med 9 meter lange striper med 3 meters mellomrom.

**Stopplinje (S)** pålegger hver enkelt fører å stanse umiddelbart foran stopplinjen. Det er ikke tilstrekkelig å stanse bak et annet kjøretøy som overholder reglene, og så følge etter denne over linjen.



Kjørefeltlinje (F) betyr sikt til forbi kjøring i begge kjøreretninger og er merket med striper à 3 meter med 9 meters mellomrom.



VF betyr at du har sikt til forbi kjøring i kjøreretningen

Av de vanligste bokstavkombinasjonene man vil finne på vegene er FV og VF. VF betyr at du her har sikt til forbi



FV betyr at motgående trafikk har sikt til forbi kjøring

kjøring i din egen kjøreretning, mens FV betyr at motgående trafikk har sikt til forbi kjøring i hans kjøreretning. Slike strekninger er merket med 9 m lange striper og 3 m lange striper på innsiden av disse i forbi kjøringsetningen.

**Tettstedlinje (T)** er en varsellinje og vanligvis brukt i 50 km soner. Den er merket med 3 meter lange striper med 1 meters mellomrom.

## Kåre fikk sykkel på seks-årsdagen

Foreldrene visste at han var i yngste laget, så han fikk beskjed om bare å sykle rundt huset. Men det gikk lettere og fortore ute på asfalten. En ettermiddag gikk det galt.

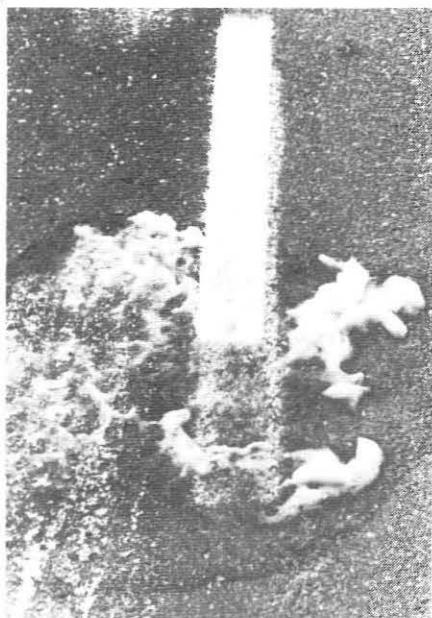
En som bare er seks år, er ikke moden nok til å sykle i trafikken. Hjemens evne til å vurdere og reagere riktig er ikke godt nok utviklet for barna er 10-12 år.

Kåres foreldre skulle ha ventet med sykkelen. Når de likevel kjøpte, skulle de ha syklet sammen med gutten. Lært han hvor han kunne sykle, hvordan han skulle sykle og forklart ham hvorfor det måtte være slik. Og sykkelen skulle vært bedre tilpasset alderen og størrelsen hans. Kjøp ikke sykkel barna skal vokse med, og aldri en racersykkel til de minste.

Det gikk bra med Kåre. En uke senere var han hjemme igjen. Med det ene benet i gips - og litt plåster her og der. Men selv det kunne vært unngått - hvis foreldrene hadde tenkt seg om på forhånd.

Har du selv barn som muser om sykkel, så tenk for du handler. Og når du handler: Gi barnet ditt noe mer med på veien enn bare en sykkel.

**Ikke la barna betale for din tankeløshet**



Stripemaling med skumplast?

# MED KAMERA LANGS RIKSVEGEN

tekst/foto:MK



Melkevegen?



Selv stolpene krympet i vårregnet



Livsfarlig rekkverk?



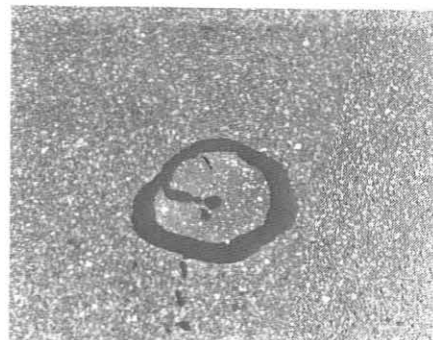
Fotgjengerfelt for elg



Veglaboratoriets definisjon: Bark i veg!



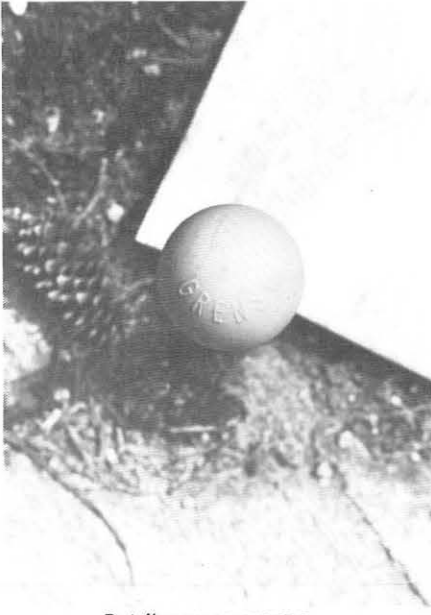
Høyre har julebord



Oring i vegen



Et høydepunkt langs vegen



Det finnes en grense



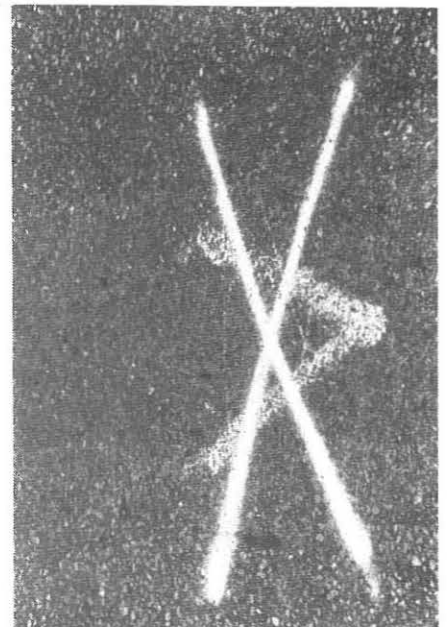
Skilt for lenge siden



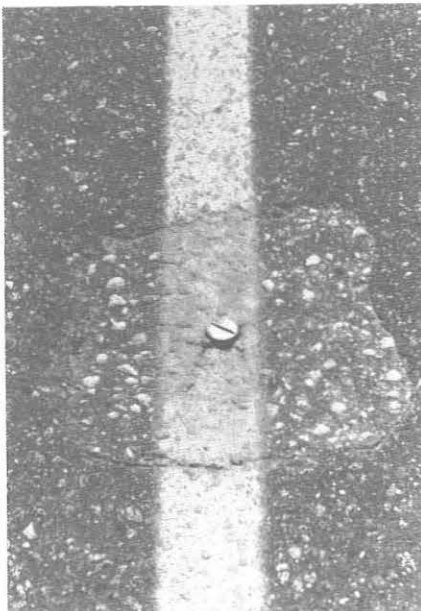
Det nyeste innen asfalt: Mosaikkdekke



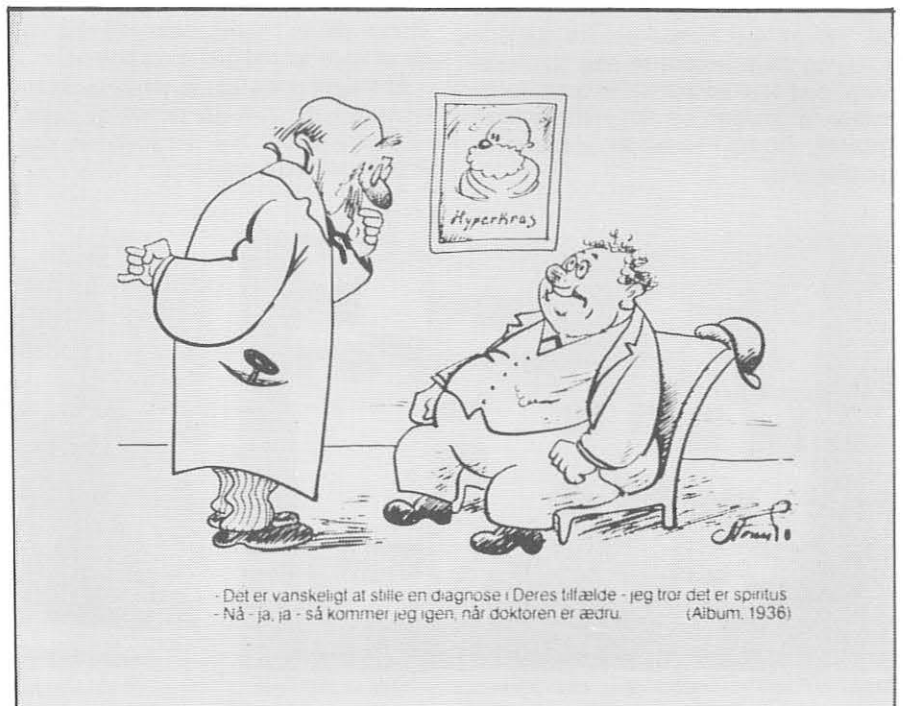
Så hvitt at det holder

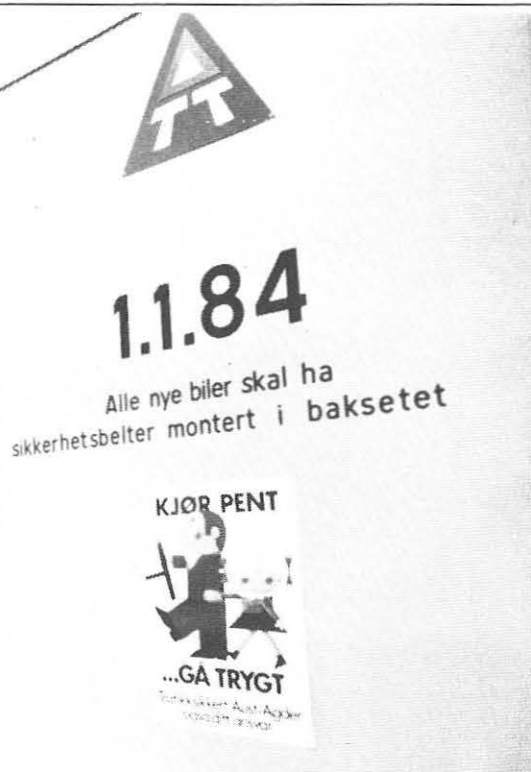


Noen har ombestemt seg



Skru-driver?





## Årets Agdermesse var viet trafikksikkerhet

For annet år på rad deltok Aust-Agder vegvesen, i samarbeid med Trygg Trafikk og fylkets trafikksikkerhetsutvalg, på Agdermessen.

Hovedtema for årets stand var «TRAFIKKSikkerhet, og de forberedende arbeider startet allerede opp i januar måned.

På en 18 m<sup>2</sup> stand innendørs var det lagt opp til informasjon om «Sikring av barn og voksne i baksetet» og «Trafikksikkerhet i nærmiljøet». En utestand på 100 m<sup>2</sup> sto til biltilsynets disposisjon, og de presenterte seg for publikum med bl.a. en kollisjonsbenk, fartsmåler for moped og lett motorsykkel, lysutstyr på bil, skadet bil og forskjellige plansjer.

Også biltilsynets kollisjonsbenk ble flittig brukt, og sammen med video, dataspill og en publikumskonkurranse i tillegg må en ha lov til å konkludere med at også årets messe ble en suksess for den flittige komiteen og dens mange trofaste medhjelpere.

Desverre resulterte de dårlige værforholdene i at oppslutningen om årets messe ikke kunne sammenliknes med fjorårets. Men vi har inntrykk av at de aller fleste fremmøtte også la turen innom en av vegvesenets stands, - og da er mye av hensikten oppnådd.

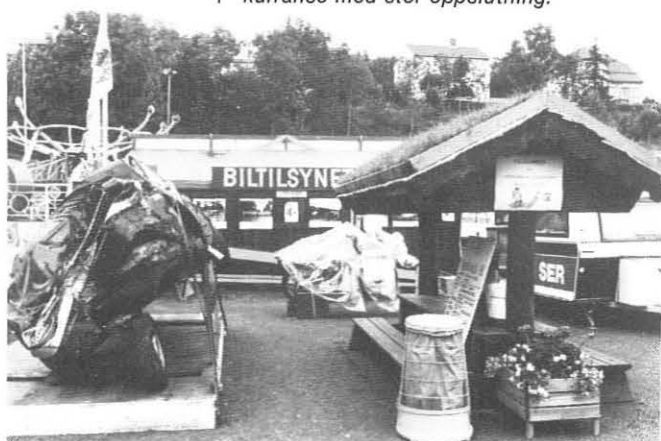
Et meget populært innslag var MA's syntestbuss, som på grunn av publikumsinteressen ble værende en dag lenger enn først bestemt.



«Vegvesenets 10 rette», en publikumskonkurranse med stor oppslutning.



Trafikksikkerhet i nærmiljøet, bl.a. presentert i form av plansjer.



Et glimt av utestanden - med bilvrak og vegvesenets rasteplass modell «Valle»

# Klarere retningslinjer for kontroll av kjøretøy



**RAPPORT**  
om transport av farlig gods (ADR)

STATENS VEGVESEN  
BILTILSYNET

Sted	Veg	Dato	Kl.
Kjennemerke motorvogn	Eier Adr.		
Kjøretøytype	<input type="checkbox"/> Trakkvogn <input type="checkbox"/> Fast tank <input type="checkbox"/> Avmonterbar tank <input type="checkbox"/> Åpent kjøretøy <input type="checkbox"/> Lukket kjøretøy <input type="checkbox"/>		
Kjennemerke semi/tilh.	Eier Adr.		
Kjøretøytype	<input type="checkbox"/> Åpent kjøretøy <input type="checkbox"/> Fast tank <input type="checkbox"/> Avmonterbar tank <input type="checkbox"/> Lukket kjøretøy <input type="checkbox"/>		
Fører	Fører kortnr.		
Adr.	Fødested *		
Fra	Til		
Stoffnavn	Fareklasse	UN-nr.	Mengde pr. kolli
			Totalt
Feil/Mangler ved:	5. <input type="checkbox"/> Godkjennelsesattest	10. <input type="checkbox"/> Verktøysett	
1. <input type="checkbox"/> Fraktdokument	6. <input type="checkbox"/> Kjøretøyskilt	11. <input type="checkbox"/> Oransje lys	
2. <input type="checkbox"/> ADR-sertifikat	7. <input type="checkbox"/> Faresymbol	12. <input type="checkbox"/> Parkeringskloss	
3. <input type="checkbox"/> Transportuhellskort	8. <input type="checkbox"/> Samlastning	13. <input type="checkbox"/> Verneutstyr	
4. <input type="checkbox"/> Emballasje	9. <input type="checkbox"/> Brannslukker/-e	14. <input type="checkbox"/> Andre mangler	
<input type="checkbox"/> Kjøreforbud	<input type="checkbox"/> Feil/Mangler rettes for videre kjøring	<input type="checkbox"/> Andre reaksjoner	
Merknader			
Fører	Kontrollør		

Det har i lang tid vært behov for klarere retningslinjer og oppfølgingsrutiner når det gjelder biltilsynets oppgaver ved kontroll av kjøretøy som transporterer farlig gods.

Vegdirektoratet har derfor fått laget et skjema: «Rapport om transport av farlig gods på veg», som skal innføres som en prøveordning og distribueres til ansatte som driver brukskontroll.

Rapportskjemaet har 3 gjenparter, bl.a. fordi Vegdirektoratet ønsker kopi av alle skrevne rapporter for å få et bedre inntrykk av hvilke mangler/feil som forekommer på slike kjøretøyer, og omfanget av dem.

Etter en prøveperiode på 1/2 år skal Vegdirektoratet vurdere om det

fortsatt skal sendes inn kopi av rapportene. Erfaringer kan vise at det er nødvendig med endringer i utformingen av skjemaet, avhengig av vegkontorenes ønsker om slike.

Det har hittil vært tvil om hvilke reaksjoner biltilsynet kan bruke i.h.t. gjeldende lover og forskrifter overfor de som overtrer de ulike deler av bestemmelsene. Vegdirektoratet har derfor tatt et initiativ overfor Samferdselsdepartementet med sikte på å få klare hjemler for biltilsynets arbeid.

I tilfeller som omfattes av vegtrafikklovens § 36 nr. 1 bokstav c (kjøretøy er i uforsvarlig stand eller farlig last ikke er forsvarlig plassert eller sikret), kan kjøreforbud nedlegges og

skiltene eventuelt inndras. Bruksforbud er et enkeltvedtak og biltilsynet må følge saksbehandlingsreglene i forvaltningsloven - herunder opplyse om klageordningen m.v. Ved slike brudd på forskriftene bør forholdet anmeldes til politiet. Ved andre overtredelser hvor kjøre-/bruksforbud er uaktuelt, bør også anmeldelse vurderes. I så fall må man nøyaktig angi hvilke rettsregler som anses overtrådt.

Vegdirektoratet er kjent med at det fremdeles er stor mangel på kunnskaper om dette emnet. Det er derfor viktig at biltilsynet bidrar til å gjøre bestemmelsene kjent og spesielt gir informasjon i de tilfeller hvor bestemmelsene er overtrådt.

Det må også gjøres klart i de tilfeller hvor biltilsynet ikke går til politianmeldelse at praksis er i ferd med å bli strengere og at politianmeldelse må påregnes ved eventuelle senere brudd.

## Gry satt i baksetet uten bilbelte

Foreldrene visste at hun burde vært sikret. De hadde bare ikke fått ordnet det ennå. Penger kostet det også. Men neste gang de skulle på langtur - da skulle både sittepute og belte være på plass.

Men ulykker skjer ikke bare på langturer.

Ved en bråstopp i 50 km/t vil et usikret barn som veier 20 kg. representere et trykk på 1,5 tonn mot forseteryggen eller frontuta. Sikrede barn blir nesten aldri alvorlig skadet i trafikulykker.

Fra 1. juli i år er det innført en godkjenningsordning for barnesikringsutstyr. Utstyr som tilfredsstiller kravene har Vegdirektoratets godkjenningsmerke. Når du kjøper merket utstyr, som er tilpasset barnets størrelse, kan du redusere risikoen for skader til det minimale. Prisen ligger godt under det du må betale for et rimelig bilstereoanlegg.

### Barnevognbag eller bærebag

De aller minste ligger tryggest i barnevognbagen - eller i en bærebag - om den er festet med belter.

### Barnestoler

I forsetet gir en bakovervendt stol meget god beskyttelse ved frontkollisjoner. I baksetet er de godkjente barnestolene beregnet for montering forovervendt. Seteryggene i forsetet er ofte ikke sterke nok til å tåle påkjenningen fra en bakovervendt stol ved en kollisjon.

### Sittepute

Når barna vokser fra barnestolen, er de fremdeles for små til å bruke de voksnes bilbelter. Plasser du barnet på en spesialpute som gir høyere sittestilling, vil det være godt sikret med et vanlig bilbelte - eller et generasjonsbelte.

### Bilbelte

Når barnet er stort nok, har det god skadebeskyttelse i et riktig justert bilbelte.

Skaff barnet ditt godkjent og merket sikkerhetsutstyr så fort du kan. Alle argumentene om at du ikke har råd, ikke har tid til å ordne det og at det sikkert ikke er så farlig, vil bare virke meningsløse - etterpå.

**Ikke la barna betale for din tankeløshet**

Vegdirektoratet  
Statens informasjonstjeneste



— Jeg er redd for at det er noe alvorlig, doktor, han har aldri for blitt syk på en lordag.

# VIKTIGE ENDRINGER I UTKAST TIL DE NYE TRAFIKKREGLENE

Viktige bestemmelser som er tatt ut av trafikreglene, gjelder bruken av kjøretøy, vegoppmerking og trafikklyssignaler. Slike bestemmelser vil bli overført til andre forskriftsverk der de naturligere hører hjemme.

Om enkelthetene vil en peke på følgende:

1. Militær kjøretøykolonne og sivilforsvarskolonne skal ha fri veg. I definisjonen av slike kolonner gjøres det klart hvordan de er merket med egne varslingsflagg og lys.
2. I likhet med hva som gjelder ved gangfelt og på gatetun, får kjørende vikeplikt for gående på gågate. Det samme gjelder ved all slags kryssing av fortau, gangveg eller gangbane.
3. Motorsykel som ikke kjøres saktere enn den øvrige trafikk, kan kjøres til venstre i kjørefeltet. Motorsykkelen må dog holdes godt innenfor feltet.
4. Fører av motorvogn som er lengre enn 7 meter, skal utenfor tettbygd strøk holde slik avstand til forankjørende at forbikjørende uten fare kan komme inn mellom kjøretøyene. Det samme gjelder ved kjøring med motorvogn med tilhenger og under sleping av annen motorvogn.
5. Når antallet kjørefelt i samme retning reduseres, vil ikke kjørende i noen av feltene lenger ha prioritet, hvis ikke det er særskilt skiltet. Meningen er at de kjørende skal komme inn i det nye felles kjørefelt annen hver gang.
6. I likhet med hva som gjelder ved kjøring ut fra gatetun, får den som kjører ut fra gågate, vikeplikt for andre trafikanter.
7. Den særlige fartsgrense 80 km/t for motorvogn med tillatt totalvekt 3500 kg eller mer og for motorvogn med tilhenger oppheves. Førere av slike kjøretøyer likestilles dermed med andre kjørende på 90 km-vegene.
8. Så vel utenfor som i tettbygd strøk blir regelen at stans eller parkering ikke tillates nærmere enn 5 meter foran gangfelt eller fra vegkryss.
9. Parkering blir forbudt på gågate (Uten særskilt skilting).
10. Parkeringsforbudet på forkjørsvegs kjørebane endres fra å gjelde «utenfor tettbygd strøk» til der fartsgrensen er høyere enn 60 km/t.
11. Motorvogns lydsignal tillates bare brukt for å hindre fare som er overhengende. Hittil har dette vært regelen for bruk av lydsignal i mørke.
12. Under forhold der det ellers er påbudt å bruke fjern- eller nærllys, tillates parkeringslys brukt under rygging.
13. Stor venstresving for syklende blir ikke lenger obligatorisk. Det kan velges mellom stor og vanlig venstresving. Ved sving får syklende samme vikeplikt som enhver annen kjørende.
14. De vikeplikter som gjelder for syklende som kommer fra sykkelveg eller gang- og sykkelveg, skulder eller sykkelbane opprettholdes, men blir gjort klarere i regelteksten. Syklende fra fortau eller gangbane likestilles med syklende som kommer fra skulder eller sykkelbane.  
Den absolutte vikeplikt som syklende har for andre trafikanter på kryssende vegs kjørebane når han kommer fra sykkelveg eller gangog sykkelveg, utvides til å gjelde overfor enhver trafikanter på hele den kryssende veg.
15. Det blir ikke lenger påbudt for syklende å rekke armen i været ved stans eller brå fartsreduksjon. Grunnen til dette er at mange sykler er laget slik at begge bremsere må betjenes med hendene.
16. Syklende kan velge mellom å bruke sykkelveg o.l., sykkelbane, vegens skulder eller kjørebane.
17. Påbudene om hvilken side av kjørebane gående skal benytte, utgår.
18. Påbudet om at gående om nødvendig skal bruke armen for å vise at han vil gå ut i gangfelt, utgår.



# 170 leiligheter berørt av støy mellom Portnerkrysset-Vippa bru

Etter oppdrag fra vegsjefen har et konsulentfirma utarbeidet en hovedplan for støyskjerming av rv. 420 fra Portnerkrysset i Arendal til Vippa bru. Planen inneholder støyvurdering før og etter tiltak, støytiltak (herunder også fasadetiltak), foto med påtegnet skjerm/voll, tverrprofiler ved skjermingstiltak og støytiltakenes kostnad og vurdering. Kontaktperson ved vegkontoret har vært avd.ing. F.O. Jørgensen.

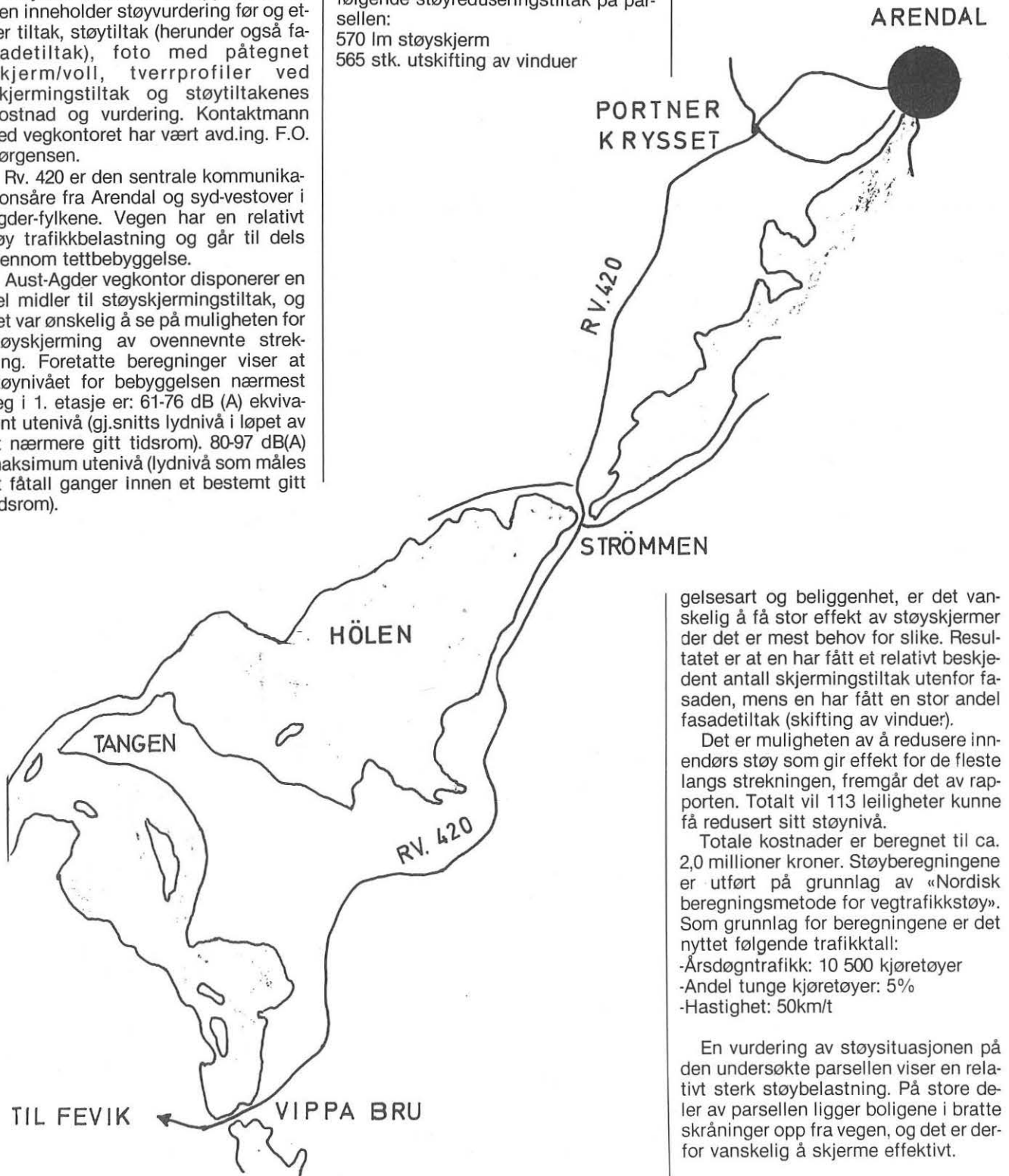
Rv. 420 er den sentrale kommunikasjonsåre fra Arendal og syd-vestover i Agder-fylkene. Vegen har en relativt høy trafikkbelastning og går til dels gjennom tettbebyggelse.

Aust-Agder vegkontor disponerer en del midler til støyskjermingstiltak, og det var ønskelig å se på muligheten for støyskjerming av ovennevnte strekning. Foretatte beregninger viser at støyenivået for bebyggelsen nærmest veg i 1. etasje er: 61-76 dB (A) ekvivalent utenivå (gj.snitts lydnivå i løpet av et nærmere gitt tidsrom). 80-97 dB(A) maksimum utenivå (lydnivå som måles et fåtall ganger innen et bestemt gitt tidsrom).

Ca. 170 leiligheter er utsatt for støy over definerte grenseverdier. For å skjerme bebyggelsen er det foreslått følgende støyredueringstiltak på parsellen:

570 lm støyskjerm  
565 stk. utskifting av vinduer

En vesentlig del av støyskjermene vil bli relativt lave (under 1,2 m). På grunn av områdets topografi, bebyg-



gelsesart og beliggenhet, er det vanskelig å få stor effekt av støyskjermer der det er mest behov for slike. Resultatet er at en har fått et relativt beskjedent antall skjermingstiltak utenfor fasaden, mens en har fått en stor andel fasadetiltak (skifting av vinduer).

Det er muligheten av å redusere innendørs støy som gir effekt for de fleste langs strekningen, fremgår det av rapporten. Totalt vil 113 leiligheter kunne få redusert sitt støyenivå.

Totale kostnader er beregnet til ca. 2,0 millioner kroner. Støyberegningene er utført på grunnlag av «Nordisk beregningsmetode for vegtrafikkstøy». Som grunnlag for beregningene er det nyttet følgende trafikk tall:

- Årsdøgntrafikk: 10 500 kjøretøyer
- Andel tunge kjøretøyer: 5%
- Hastighet: 50km/t

En vurdering av støysituasjonen på den undersøkte parsellen viser en relativt sterk støybelastning. På store deler av parsellen ligger boligene i bratte skråninger opp fra vegen, og det er derfor vanskelig å skjerme effektivt.



Mange av de mest støybelastede boligene ligger også slik til at det er meget vanskelig å skjerme for støyen. De foreslåtte skjermingstiltak går fra 4-11 dB(A) i effekt for utenivå i 1. etasje. Skifte av vinduer antas å bedre forholdene med 10 dB(A). Total kostnad pr. leilighet med tiltak vil bli ca. kr. 17.400,-.

Situasjonen etter tiltak er kort oppsummert som følger:

— 108 leiligheter har uakseptabelt ekvivalent utenivå i første etasje, 1-13 dB(A) høyere enn anbefalt grense.

— 121 leiligheter har uakseptabelt ekvivalent innenivå, 1-4 dB(A) høyere enn anbefalt grense.

Årsaken til at så mange leiligheter ikke er skjermet tilstrekkelig mot innendørs støy er:

— Grense for fasadetiltak satt 5 dB(A) over anbefalt grense. (40 dB(A) ekv. innendørs støy).

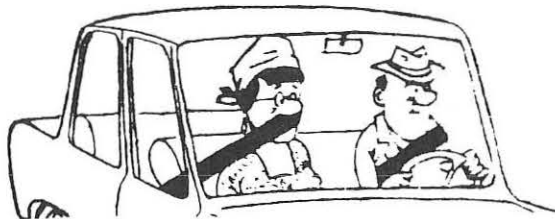
— Støyen så høy at nye vinduer ikke reduserer tilstrekkelig til å oppnå anbefalt grense.

# Bruk bilbeltet

Etter at bilbeltebruken har vært forholdsvis stabil her i landet de siste årene, viste tellingen i november ifjor en nedgang. Bruken ble redusert fra 75% i november 1981 til 66,5% i november 1982 i tettsteder. Utenfor tettsteder har det vært en svak nedgang fra 88% i 1981 til 84,9% i fjor.

Vegdirektoratets gebyrsentral behandlet 6 092 gebyr for unnlatt bruk av bilbelte/styrthjelm ifjor, mot 5 009 gebyr i 1981, en økning på 1 083 gebyr.

71% av gebyrileggelsene gjaldt unnlatt bruk av bilbelte, og 29% unnlatt bruk av styrthjelm.



## Økt sikkerhet for barn i bil

Usikrede barn i bilen er en fare ikke bare for barnet selv, men like mye for de andre i bilen ved et sammenstøt. Et barn på 30 kilo vil ha en bevegelsesenergi forover som gjør at det vil ha en «kollisjonsvekt» på omkring to tonn ved en bråstopp i 50 km/t, sier direktør Leif Agnar Ellevset i Trygg Trafikk.

Bilimportørene har i forbindelse med Nordisk Trafikksikkerhetsår også engasjert seg aktivt i Trygg Trafikks arbeid for å øke barnas sikkerhet i bilen, uttaler direktør Hel-

mut Øen i Bilimportørenes Landsforening.

Vår bransje ser dette som en viktig sak og vil på sin måte bidra til at det godkjente utstyret blir lettest mulig tilgjengelig for publikum. Det er nok av godt utstyr å velge mellom, så det viktigste blir nå å få folk til å kjøpe og bruke dette utstyret.

På bildet er 5-åringen Christian plassert mellom direktør Øen (t.v.) og direktør Leif Agnar Ellevset i en av de godkjente barneputene.



## Gry satt i baksetet uten bilbelte

Foreldrene visste at hun burde vært sikret. De hadde bare ikke fått ordnet det ennå. Penger kostet det også. Men neste gang de skulle på langtur – da skulle både sittepute og belte være på plass.

Men ulykker skjer ikke bare på langturer.

Ved en bråstopp i 50 km/t vil et usikret barn som veier 20 kg, representere et trykk på 1,5 tonn mot forseteryggen eller frontruta. Sikrede barn blir nesten aldri alvorlig skadet i trafikkuulykker.

Fra 1. juli i år er det innført en godkjenningsordning for barnesikringsutstyr. Utstyr som tilfredsstiller kravene har Vegdirektoratets godkjenningsmerke. Når du kjøper merket utstyr, som er tilpasset barnets størrelse, kan du redusere risikoen for skader til det minimale. Prisen ligger godt under det du må betale for et rimelig bilstereoanlegg.

### Barnevognbagg eller bærebagg

De aller minste ligger tryggest i barnevognbagen – eller i en bærebagg – om den er festet med belter.

### Barnestoler

I forsetet gir en bakovervendt stol meget god beskyttelse ved frontkollisjoner. I baksetet er de godkjente barnestolene beregnet for montering forovervendt. Seteryggene i forsetet er ofte ikke sterke nok til å tåle påkjenningen fra en bakovervendt stol ved en kollisjon.

### Sittepute

Når barna vokser fra barnestolen, er de fremdeles for små til å bruke de voksnes bilbelter. Plasserer du barnet på en spesialpute som gir høyere sittestilling, vil det være godt sikret med et vanlig bilbelte – eller et generasjonsbelte.

### Bilbelte

Når barnet er stort nok, har det god skadebeskyttelse i et riktig justert bilbelte.

Skaff barnet ditt godkjent og merket sikkerhetsutstyr så fort du kan. Alle argumentene om at du ikke har råd, ikke har tid til å ordne det og at det sikkert ikke er så fartlig, vil bare virke meningsløse – etterpå.

## Ikke la barna betale for din tankeløshet

Vegdirektoratet  
Situens informasjonstjeneste.

### Hvorfor?

- Hvorfor kan du aldri være av samme oppfatning som jeg?
- Nei, da ville vi hatt feil begge to.

## Stjålet radar til 70 000,- funnet igjen ved Lillesand



*Tekniker Arne Dalsøren viser hvor utstyret ble funnet*

Natt til lørdag 23. juli i år, mellom kl. 01.00 og 02.00, ble radarutstyr til en verdi av kr. 70.000,- stjålet på motorveg E-18 ved Råna. Utstyret tilhører vegvesenet, og var montert i et stålskap som var brutt opp.

At man kan tidfeste det så nøyaktig,

skyldes at utstyret nå er funnet igjen, - og ikke minst - at det fungerer fullt ut.

Mandag 5. september ringte Alfred Skaar fra Nyland, vest for Lillesand, til lensmannskontoret og fortalte at hans kone, Hilda, hadde funnet en del

ukjent utstyr på en gammel veg mellom E-18 og hans eiendom.

Folk fra lensmannskontoret fant fort ut at det var det stjålne radarutstyret, og varslet vegkontoret.

Sammen med tekniker Arne Dalsøren dro vi neste dag til Lillesand og hentet utstyret. Dalsøren var meget spent på om utstyret fungerte, hvilket det altså gjorde.

Radarens funksjon er å måle hastigheten, telle kjøretøyer og registrere klokkeslett for hver enkelt forbikjøring. Opplysningene apparatet gir, brukes kun internt innen vegvesenet, og har ingen funksjon ut over dette. Registreringene koples til en skriver inne på kontoret, som så skriver ut alle dataene i løpet av tidsbegrensede perioder.

Fru Hilda Skaar, som først oppdaget utstyret, fortalte under vårt besøk at hun allerede onsdag 31. august hadde sett utstyret i skogkanten. Hun trodde imidlertid det kunne tilhøre tele- eller kraftverket, og reagerte ikke så mye på det. Imidlertid nevnte hun det for mannen, som altså noen dager senere gikk ned for å undersøke nærmere. Han skjønnte det ikke kunne tilhøre noen av de nevnte etater, og varslet altså lensmannen i Lillesand. Ved lensmannskontoret fikk vi opplyst at utstyret var undersøkt for om mulig å finne fingeravtrykk, men uten resultat.

At utstyret er kommet til rette, og at det etter kontroll fungerer som før, sparer vegvesenet for utgiftene til en ny radar.

Tekniker Arne Dalsøren forteller at utstyret forlengst er på plass igjen, og at det nå forhåpentligvis kan stå i fred. For - som sagt resultatene som registreres på radaren har betydning kun for vegvesenet selv.



*Fru Skaar var glad for at utstyret kom i de rette hender*



*På lensmannskontoret sjekkes det at ingenting mangler*

# MASSEKORSBÅND

Asfaltkjøring på rv. 12

