

SØRLANDS-PORTEN

NR. 2 1986



KONTAKTORGAN FOR AUST-AGDER VEGVESEN



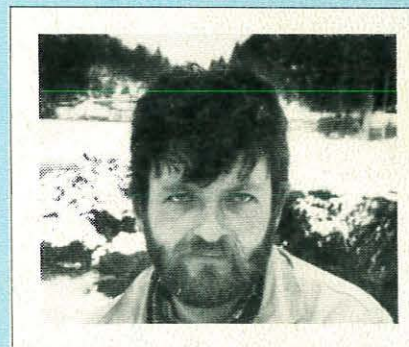
Det raser.... — s. 3, 4, 5, 6, 10



Veidirektøren åpnet
Tveit-Rømyr —
s. 12, 13, 14



52 m langt
vogntog
s. 16, 17



Iskald
maskinfører
s. 7



SØRLANDSPORTEN

*Bedriftsavis for
Aust-Agder Vegvesen*

Redaksjonsutvalg:

Tone Kolbenstvedt
John Einar Myhren
Gunnar Lien
Egill Engesæth
Mads Krogh

Tegner:

John Geir Smeland

Redaksjonsråd:

Ole N. Rydningen
Olav Evensen
Harald Kirkedam
Björg Henriksen
Harbo Colbjørnsen

Adresse:

VEGKONTORET
Postboks 173,
4801 Arendal

Sats, mont., trykk:

MÆLAND OFFSET

Opplag: 900

STOFF TIL

NESTE NUMMER

MÅ VÆRE REDAKSJONEN

IHENDE INNEN

15. SEPTEMBER!

red.

Ettertrykk tillatt,
men oppgi kilde.

INNHOOLD

SIDE

Det raser i Aust-Agder	3
Omlagging av gang- og sykkelveg, E18 v/Longum	4 — 5 — 6
Iskald maskinfører berget Caterpillar	7
5000 m ³ fjell sprengt ut i løpet av en uke	8 — 9
Utfyllingsmasser tok med seg 2 da. dyrket/udyrtet mark	10
Skrens på sommerføre er farlig	10
Tunnel forsvinner	11
Amtmannssvingen ikke lenger på E18	12 — 13 — 14
Lastebiler til en million kroner	15
52 meter langt vogntog i Setesdalen	16 — 17
Fine kursdager på Sørmarka	18
Bilferie i år?	19
EDB-nytt	20 — 21 — 22
Organisering av vedlikeholdsdriften	23
Fotballaget er utslått	23
33% av fylkesvegnettet blir kommunale veger	24
Kommunal veg fra 1.1. 1987?	25
Kjøretøydispensasjoner er ikke av ny dato	25
Telehiv på E18 skal utbedres	26
Motortreff -86	26
Hvor i fylket?	27
Policydokument om opplæring i vegvesenet	28
2 skilt som bør skilles	28
Løst og fast	29
Utforkjøringsulykkene	30
Vegdirektoratet informerer	31



Gjersdølingene er viden kjent for sin slagferdighet. Denne historien går tilbake til den tid da asfalt og oljegrus var nokså ukjente vegdekker.

Som sikkert de «voksne» husker, kunne det om våren være temmelig tett med holler i vegbanen.

En vegfarende ringte derfor til en gjersdøl for å høre hvordan vegen var i forfatning, og fikk dette til svar.

«Ja, blir den verre nå, så blir den bedre».

Det raser i Aust-Agder

Aust-Agder vegvesen har i løpet av noen hektiske våraker blitt hjemsøkt av en rekke mere eller mindre kompliserte ras i forbindelse med vegutbedringer og bygging av gang- og sykkelveger.

Mellom E-18 og Longumvann ved Tufta i Moland var oppfyllingsarbeider for gang- og sykkelveg under utførelse da det første raset gikk.

Selv om det i første omgang var et begrenset område som gled ut, har uhellet senere medført en rekke komplikasjoner.

Omtrent samtidig skjedde et mindre ras ved utbedringsarbeider på riksveg 12 nord for Bygland sentrum.

Ikke før var disse registrert, skjedde en utglidning i forbindelse med planering av masser på utsiden av fylkesvegen til Bjørka i Moland.

Sist ut — foreløpig — er fjellrasen ved Miamberget på riksveg 411 utenfor Tvedestrand, hvor raset tok med seg en del av ytre vegkant ned i Tvedestrandsfjorden.

Det er — eller kan være — mange årsaker til at utglidninger skjer:

- For høy fylling.
- Midlertidig for høy fylling p.g.a. diverse forhold under anleggsperioden.
- Ekstraordinært lavvann for fylling mot elv eller sjø.
- Nedbør etter tørkeperiode (økt poretrykk, lavvann, vanntrykk i skorpesprekk)
- Graving i skråning eller nedent for fyllingsfot.
- Rystelser fra sprengningsarbeid.
- For dyp skjæring, grøft eller grop.
- Erosjon ved skråning/fylling ut i elv eller sjø.

De fleste ras skjer hvor det er leire eller silt i grunnen, og oftest i forbindelse med oppfyllingsarbeider. Utglidningen skjer gjerne i anleggsperioden eller like etter.

Som regel er det begrensede områder som glir ut, spesielt dersom det lokalt er ugunstigere grunnforhold enn for tilstøtende terreng generelt. Selv ved jevn fyl-

lingshøyde på homogen avsetning av leire får utglidningen i de fleste tilfeller en begrenset utstrekning.

«Uventede» utglidninger får en ofte ved veg i fjellterreng langs hav og sjø, hvor det lokalt kan være tykke avsetninger av leire under fyllingen, enten bare på utsiden av fyllingen eller en gjenomgående knusingssone i fjellet krysser vegen og denne er fylt med leire. Disse kan ofte være vanskelige å registrere ved grunnundersøkelser.

Et ras er aldri noen hyggelig affære. Vi må derfor bestrebe oss på å begrense antallet ved å være mere oppmerksomme overfor spesielt ugunstige områder når det utføres grunnundersøkelser. Mange gamle veier ligger imidlertid på svak grunn, og en kan foreløpig ikke regne med å rekke overalt med detaljerte undersøkelser. Omfang av eventuelt utbedrings- og forsterkningsarbeid vil også begrenses av økonomiske årsaker.



Under oppfylling for gang- og sykkelveg langs E-18 ved Tufta i Moland forsvant plutselig hele fyllingen ut i Longumvann på en 11-12 meters strekning. E-18 (til venstre på bildet) ble imidlertid stående igjen.

(foto: MK)

Omlegging av gang- og sykkelveg på grunn av ras på E18 v/Longum

Tirsdag 15. april raste det under utfyllingsarbeider for gang- og sykkelveg langs E-18, ca. 250 meter vest for avkjørslen til Nesheim skole i Moland.

Raset skjedde i en lengde av ca. 15 meter, og anslagsvis 500 m³ stein forsvant ut i Longumvannet.



Maskinfører Eivind Ottersland var kaldblodig nok til å slå av motoren på Cat 215 før han reddet seg i land, maskinen ble liggende på denne måten. Foto: OE

Maskinfører Eivind Ottersland på en Cat 215 holdt på med planeringsarbeider på fyllingen da utglidningen startet. Han hadde ikke mulighet til å kjøre maskinen inn på fast grunn, men fulgte sammen med maskinen nedover mot vannflaten.

Utglijningen stoppet imidlertid lenge nok til at føreren rakk å slå av motoren og komme seg tørrskodd i land. Umiddelbart etter fortsatte utglidningen som ikke stoppet før kun 0,5 meter av maskinen var over vannspeilet.

Anleggsbestyrer John Baasland var selv på Rannekleiv da uhellet

skjedde, men kort etter var han — sammen med oppsynsmann W. Ånonsen og avd.ing. T.K. Fløystad fra vegsentralen på befaring. De tilkalte et lokalt redningsselskap, men avgjorde senere at hevingen av Caterpillaren skulle utstå inntil man fikk nærmere avklart hvor kranbiler m.v. kunne plasseres.

Etter ny befaring med laboratorieleder, oveing. H. Pedersen, ble det vedtatt å lysregulere forbi raset, og stenge av ytre kjørebane mot Longumvann. Det ble umiddelbart gitt beskjed til vegmeldingssentralen og oppsynsmann Guttormsen for å få på plass lys, sperresylindere osv. Trafikklyset

med en kjørebane på innsiden ble igangsatt få timer senere. Veglaboratoriet i Oslo ba om at det hurtigst mulig ble satt i gang grunnundersøkelser, både i rasgropen og på begge sider av denne. Samtidig ble det montert setningsmålere langs ytre vegkant, med beskjed om å nivåere med jevne mellomrom for på den måten å ha kontroll med eventuelle setninger av vegkanten.

Kort før en befaring av Veglaboratoriets representant fredag 18. april skjedde en mindre utglidning. Da forsvant de siste 1,0-1,5 meter som var igjen utenfor asfaltkanten.

Som en midlertidig ordning ble det bestemt å legge vegen så langt



Som med en kniv er raskanten kuttet helt inn til E-18, og en kan «lese» de ulike materialtypene fra asfaltkant og ned til leiren over fjell.



Fjellkontrollboringer med en Roc 311 ble satt i gang umiddelbart etter av gravemaskinen var fjernet.

(Tekst/foto: MK)

inn som mulig, og fortsatt kjøre på lysregulering.

Med bakgrunn i foretatte grunnundersøkelser ble det om kvelden samme dag arbeidet med å legge inn vegen, samtidig som opparbeidelse av kranbilstplasser m.v. ble igangsatt. Caterpillaren ble senere hevet uten større problemer, og var allerede i arbeid igjen få dager senere.

Parallelt med disse arbeidene ble det foretatt en rekke grunnundersøkelser i området. Disse avklarte etter hvert til dels kompliserte grunnforhold med sterkt skrånende fjell under et varierende leirlag, utfyllingsmasser og annet. Fjellkontrollboringer gjennom E-18 avdekket fjellformasjoner varierende fra ca. 1,0 meter-7,0 meter.

For om mulig å «tette igjen» rasgropen, ble det forsøkt å fylle opp denne med sprengstein fra anlegget ved Harebakken. Etter nye utglidninger ved gjentatte forsøk, lyktes en omsider i å få planert en skråning fra ytterkant E-18 og ned i vannet.

Totalt ble rasgropa fylt opp og nedsprenget 4 ganger, mens det i tillegg raste uten sprengning 3 ganger. Totalt medgatte masser anslås å være ca. 3.000 m³.

Konklusjonen må derfor være at det synes å være store problemer med en sikker fremføring av gang- og sykkelvegen på utsiden av E-18.

Følgende fremdriftsplan ble derfor vedtatt fra møte på vegkontoret 16. mai:

1. Grunnboringer i nåværende veg og langs planlagt gang- og sykkelvegstracé, for registrering av dybde til leirlag og fjell, samt helning på fjellet ut mot vannet.

2. Planavdelingen utarbeider ny plan i 2 alternativer der vegen legges inn på sikker grunn forbi rasstedet.

3. Endelig linjevalg m.v. vil bli vurdert og valgt i samarbeide med Veglaboratoriet. En tar imidlertid sikte på å få lagt om vegen forbi det rasfarlige området snarest mulig, og i god tid før fellesferien.



Kraftig utstyr og tunge kraner måtte til for å få hevet catepillaren opp på land igjen.

Iskald maskinfører berget Caterpillar

En meget kaldblodig opptreden av maskinfører Eivind Ottersland har spart vegvesenet for store økonomiske utgifter.

Bakgrunnen er raset på gang- og sykkelvegen ved Nesheim i Moland, der Ottersland med sin Caterpillar fulgte med rasmassene ned i Longumvannet. Selv kom han seg i første omgang tørrskodd på land, men hadde glemmt å

slå av motoren på maskinen, som ville ha resultert i at denne ville ha sugd inn vann i hele systemet.

Kaldt og rolig fikk han krabbet seg ombord, slått av motoren og kom seg på land før maskinen fortsatte å sige ned i vannet.

Men handlingen medførte at da maskinen var berget på land, tok det kun et døgn før den igjen kunne tas i bruk.

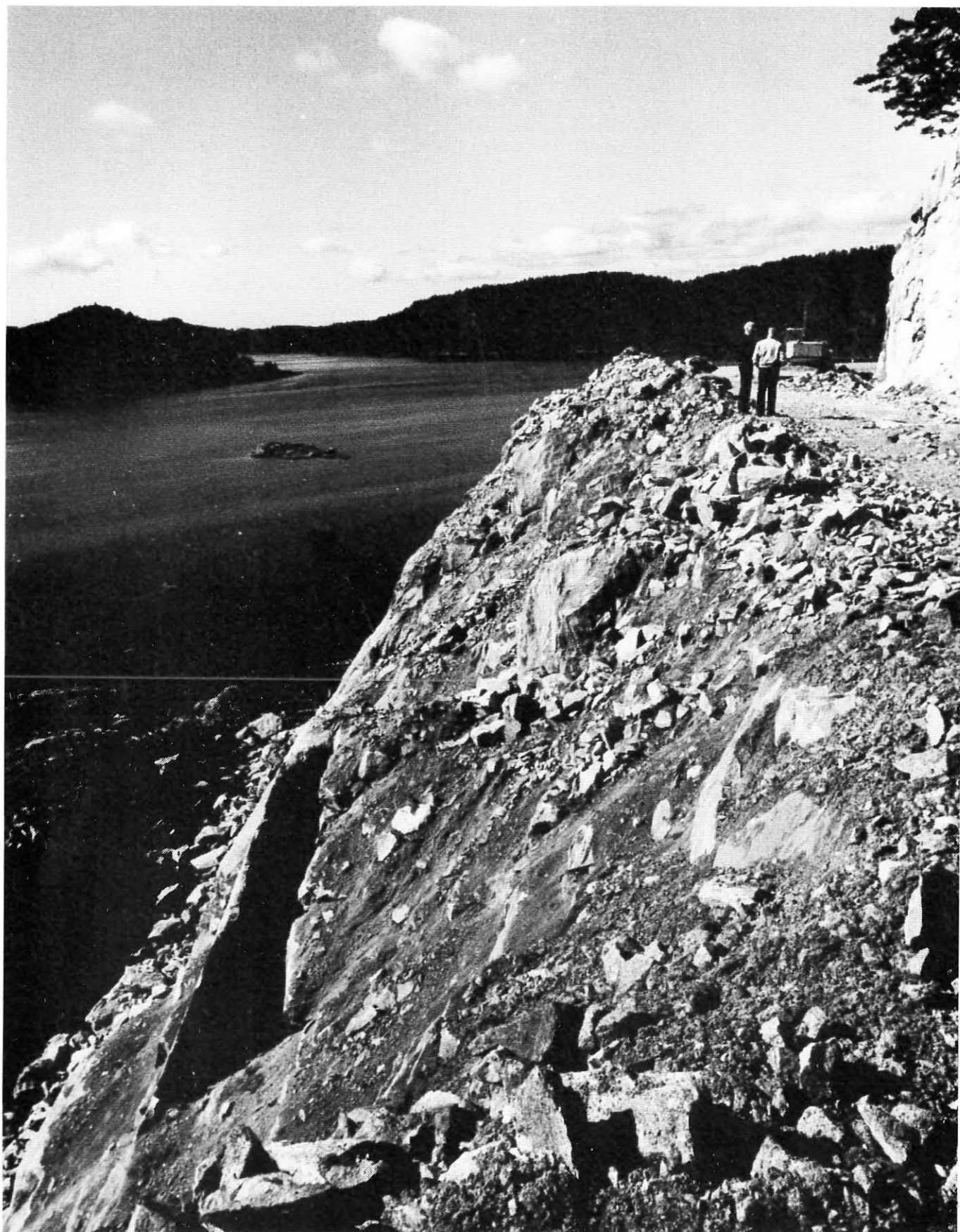
Selv uttalte Ottersland etter raset at han var heldig. — Jeg ble ikke blaut på beina en gang. Men jeg må innrømme at det så noe dramatisk ut da jeg så hvor dypt ned i Longumvannet maskinen kom. Bare armen og hyttetaket kunne ses blant isflakene. —

Synd at ikke vegvesenet har hederstegn til utdeling ved slike anledninger.



Maskinfører Eivind Ottersland sparte vegvesenet for store utgifter ved kaldblodig opptreden.

5000 m³ fjell sprengt ut i løpet av en uke



Den gamle rv. 411 var «festet» til skråningen med støpte murer som denne.

Under meget kompliserte sprengningsarbeider på rv. 411 ved Miamberget mellom Tvedestrand og Østerå, falt en større steinblokk ned og tok med seg et stykke av riksvegen.

Dette skjedde 20. mai, — og i løpet av 8–10 hektiske dager ble det arbeidet 2 skift for å få vegen åpnet igjen.

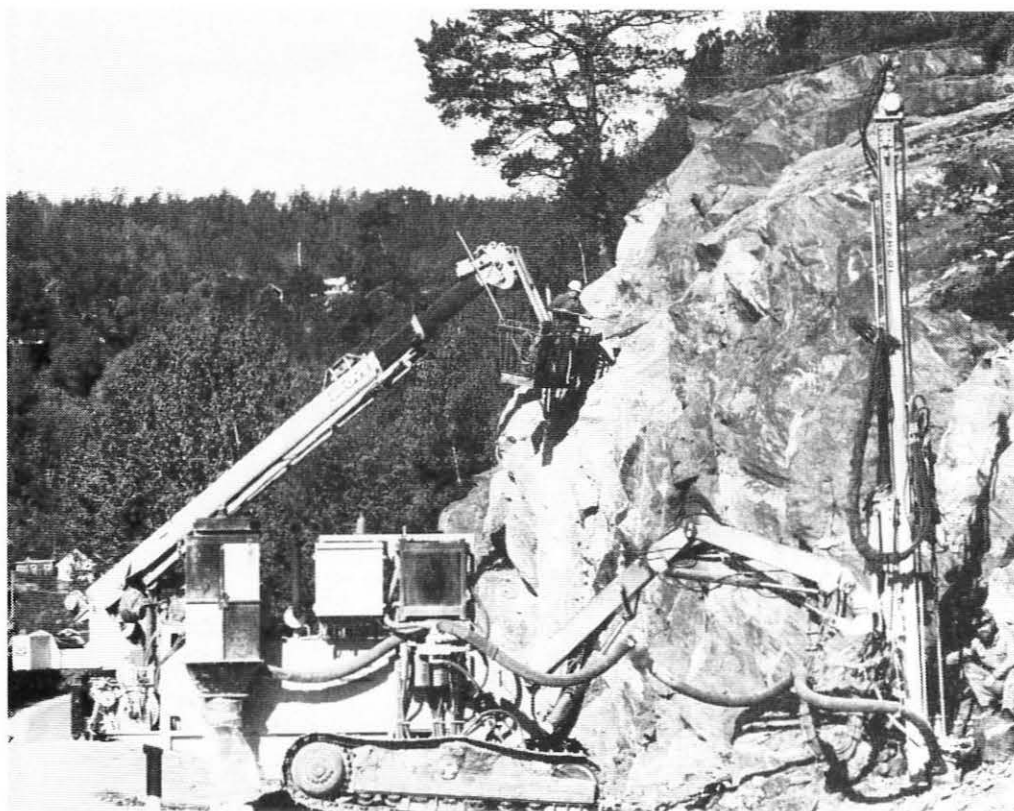
Også lørdagene ble tatt i bruk, og i løpet av ca. 1 uke ble det bort og sprengt ut ca. 5000 m³ fjell, et flott resultat av våre egne arbeidere. Forut for uhellet måtte en på grunn av de vanskelige terrengforholdene med fjell på innsiden — og stupbratt ned mot fjorden på den andre siden forsere fjellskjæringen i små etapper. Det vil si sprengning av raster på ca. 1 meter i lengderetningen.

Etter at vegen måtte stenges, sto en fritt til å forsere sprengningsarbeidene, og etter ca. 10 hektiske dager kunne altså vegen gjenåpnes for alminnelig trafikk.

Regnskapsmessig ser det ikke ut til å bli dyrere ved å gå over til 2 skifts-ordningen, nettopp på grunn av ovennevnte forhold. Parsellen forbi Miamberget ble asfaltert i midten av juni, og vi gratulerer arbeidere og anleggsledelse med vell utført arbeid.

Øverst:

Det er langt — og bratt — fra vegkanten ned til Tvedestrandsfjorden.'



Nederst:

Fjellboring og rensk gikk hånd i hånd under de forserte utbedringsarbeidene.

Utfyllingsmasser tok med seg 2 da. dyrket/udyrket mark



Ca. 2 dekar mark «flyttet» seg ut i Leirholtjenn, som derfor ble vesentlig utvidet.

(Foto: MK)

Torsdag den 15. mai skjedde en større utglidning på en fyllplass ved Leirholtjenn på fylkesvegen til Bjørka i Moland.

Utglidningen tok med seg ca. 1 da dyrket mark og ca. 1 da. udyrket mark.

Det var etter en avtale med grunn-

eieren og anleggsoppsynsman K. Kittelsen fyllingen pågikk, under forutsetning av å ikke fylle så langt mot nabogrensa at en bekk i området skulle forandre seg.

Tipparbeidet startet opp den 12. mai, og utglidningen skjedde altså tre dager senere.

Utglidningen hadde ingen innvirkning på fylkesvegen, men endret ellers terrenget ved Leirholtjenn ganske vesentlig.

Massene som gle ut anslås til å være ca. 300 m³, og forårsaket altså en utglidning som berører 3 grunneiere i området.

SKRENS PÅ SOMMERFØRE ER FARLIG

Skrens på sommerføre er farlig, sier Trygg Trafikk i en pressemelding. Om sommeren er veigrepet bedre enn om vinteren. Du klarer svingen i større hastigheter, men mister du først kontrollen på sommerføre, kjører du også med større fart av veien.

Det er flere faktorer som bestemmer veigrepet, blant annet underlaget du kjører på, avhengig av hvorvidt det for eksempel er fast dekke eller ikke. Dette betyr at friksjonen varierer. Selv om du har kjørt gjennom en sving mange ganger og kjenner den godt kan det li-

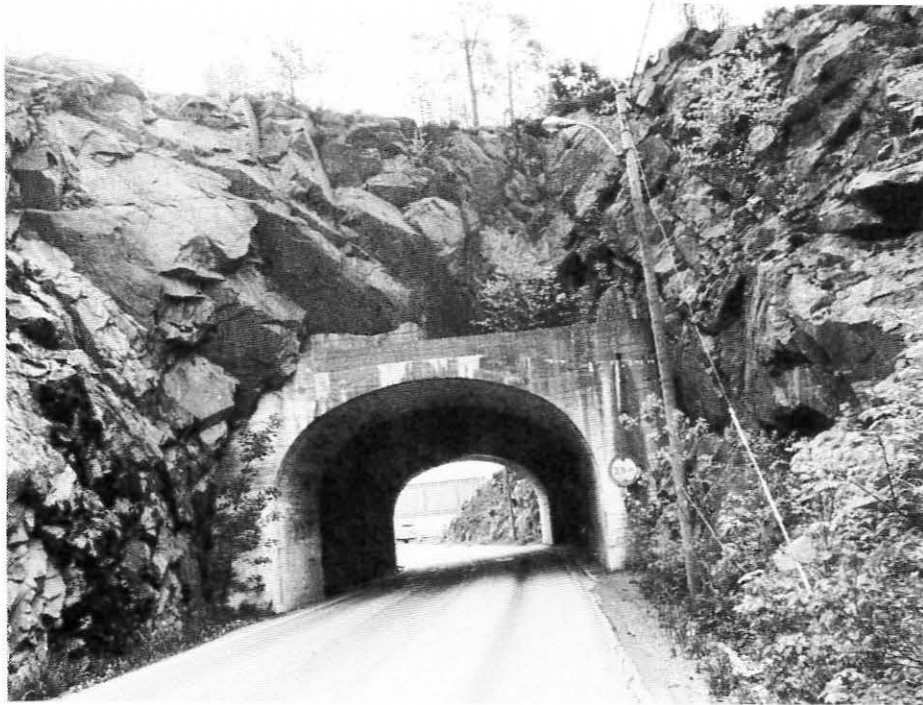
kevel en dag bære utfor fordi forholdene ikke alltid er de samme. Føreforholdene kan for eksempel endre seg fra tørt til vått føre. Eller det kan ha blitt lagt ny asfalt. Bilens kjøreegenskaper er også forskjellige, avhengig av om du kjører med tom eller lastet bil.

Som et ledd i utbedrings- og ombyggingsarbeidene på parsellen Songe—Krøgenes skal tunneltaket fjernes og vegen gjøres bredere. Antatt masser i tunneltaket er 2500 m³, — som det vil bli god plass til i Krøgeneskilen på utsiden av riksvegen.

Lengden på parsellen er 1,33 km og har en total kostnad på 17,8 millioner kroner. Inklusiv i prisen er bygging av gang- og sykkelveg på sjøsiden i hele parsellens lengde. Anlegget er beregnet ferdig i løpet av 1988.

Ved utarbeidelsen av hovedplan har en lagt vegen inn mot heia ved Vindholmen for å få parkeringsareal på samme side som bedriften. Linjeføringen har vært bundet opp av transformatoren på innsiden av vegen. Hensynet til randbebyggelsen har for store deler av traseen ført til forskyvning av riksvegen

Tunnel forsvinner



Ta en titt på dette bildet!
Snart er tunnelen på riksveg 410 mellom Songe Torg og Vindholmen en saga blott.

mens den nye gang- og sykkelvegen stort sett blir liggende på nåværende rv. 410.

Unntatt er et parti i Songebukta og langs Krøgeneskilen hvor det på grunn av de geotekniske undersøkelsene er regnet med lette masser

(Songebukta) og fortrenging av løsmassene (Krøgeneskilen).

Mens fjerning av tunnelen pågår vil trafikken bli lagt på interimsveg på utsiden av fjellet, — altså der hvor den gamle vegen gikk tidligere.

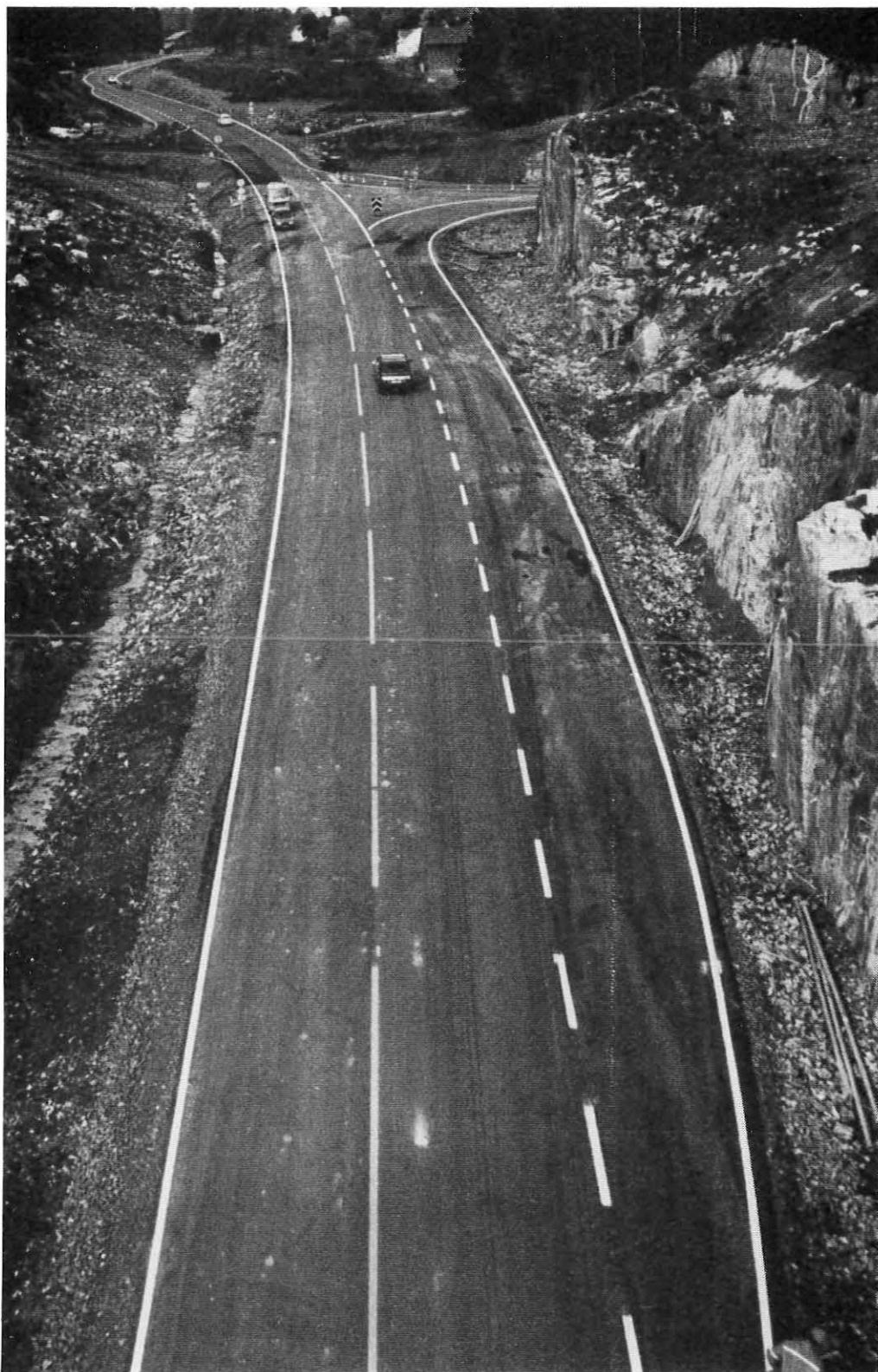


Mellom et av byggene på Vindholmen og fjellet på utsiden av tunnelen er det nå bygget Baileybru m.m. for omkjøring.



Store masser må legges ut i Krøgeneskilen.

Amtmannssvingen ikke lenger på E-18



Et gammelt vegkjennemerke langs E-18 er borte. Amtmannssvingen er en saga blott. Etter at den nye parsellen Tveite—Rømyr åpnet 27. mai, har vi sågar fått høre at besøkende østfra til Tvedestrand havner langt borti Moland før de oppdager at de har kjørt for langt. Amtmannssvingen var jo ikke der . . . Den nye parsellen er 1,7 km lang, og inkluderer vi broer og eiendomsrestatninger, er prisen i underkant av 18 millioner kroner. Med dette er en av de mest beryktede og ulykkesbelastede strekninger borte.

Oversiktsbilde fra brua mot Rømyr, med på- og avkjøringsvegene til Tvedestrand øverst på bildet.

Tvedestrand er 150 år. Åpning av ny veg utenom Amtmannssvingen ble da også behørig markert. Noe ikke minst Tvedestrand Skolemusikkorps skal ha æren for. De stilte fulltallig opp og gledet de mange fremmøtte med vegdirektør Eskild Jensen i spissen.

Den høytidelige åpningen ble foretatt av Vegdirektøren. Han gav ros til Aust-Agder vegvesen for godt utført arbeid og la til at han var stolt over at anleggsarbeidene var utført av etatens egne folk, uten overskridelse på budsjettet og ferdig til rett tid.

Vegdirektør Jensen sa også at E-18 er en av de viktigste stamvegene i Norge, og at den i samferdselssammenheng får en stadig større betydning.

Under sammenkomsten på Rådhuset viste Vegdirektøren til at full opprustning av E18 gjennom fylket vårt vil kreve omlag en milliard kroner. Med dagens investeringstakt vil dette ta 40 år, — og det kan vi ikke akseptere, sa han.

Noen løsning på det problemet hadde han ikke med seg, men han viste til at det nå arbeides aktivt over fylkesgrensene for å få til en raskere utbygging av E-18. Og målet er Motorveg Oslo—Stavanger innen år 2000.

Vegdirektøren fant det vanskelig å kunne gå inn for bompengeregulering i Aust-Agder. Vi kan jo ikke sette opp bommer overalt, sa han og viste til bommene i Buskerud, Telemark og Vest-Agder. Derimot håpet



Vegdirektøren klipper snora mens vegsjef H. Gjerstad og fylkeskontorsjef Anne-Kristine Andreassen bistår ved den høytidelige og tradisjonelle handlingen.

han på en finansiering over de ordinære budsjettene.

Vegsjef Harald Gjerstad kunne fortelle at med parsellen Tveite-Rømyr var E-18 blitt 500 meter kortere. For trafikantene betyr dette en årlig besparelse på 4,5 millioner kroner, sa han.

Videre redegjorde han for anlegget og sa at selv om dette var en liten parsell, så er det en viktig del av E-18 og den dekker åpenbart et behov. Han viste til de mange ulykker

som har vært i Tveitehallingene gjennom årenes løp.

Gjerstad pekte også på de nye beslutninger som er fattet når det gjelder fremtidig vegstandard for E-18. Nye parseller vil bli bygget med en vegbredde på 10 meter. Tveite-Rømyr er bygget før disse nye beslutningene, og parsellen har derfor en vegbredde på 8,5 meter, sa han. Men han kunne videre love at vegen her vil bli utvidet i forbindelse med bygging av tilstøtende parseller.

Vegsjefen håper også at en i arbeidet med Norsk Vegplan kunne få med noen av de signaler som også Vegdirektøren gav uttrykk for.

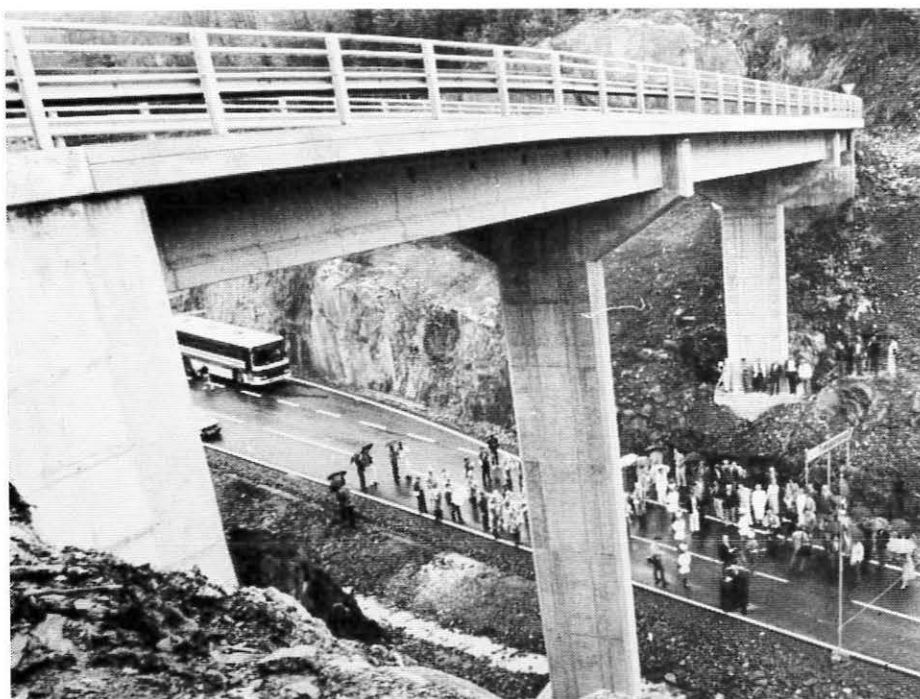
Takk til Kjenndalen

Under sammenkomsten på Rådhuset ble vegmester Kristian Kjenndalen viet spesiell oppmerksomhet. Vegsjefen takket ham for at han gjennom et langt virke i vegvesenet hadde fått trafikken til å gå på et delvis foreldet og sterkt trafikkert vegnett.

Barna var med

Tvedestrand Kommune stilte med Ordfører Karl Løhaugen i spissen og inviterte til lunsj i byens Rådhus. 3dje-klassinger fra Tvedestrand skole gledet gjestene med festlig sang, og spesielt må vi nevne «Trafikkvisa», forøvrig skrevet av vår egen Bjørg Henriksen.

Tore Onsager stilte også opp, med seg hadde han gitaren og en serie rallarviser. Et flott innslag.



Den nye brua ved Rømyr som forbinder Tvedestrand med den nye parsellen fungerte som «tak» i dusjregnet under åpningsseremonien.

I det hele tatt et vellykket arrangement og en flott markering av et nytt veganlegg som forhåpentligvis vil innfri forventningene og innebære større trafikkssikkerhet.

TRAFIKKWISE

Mel.: Bamsefars fødselsdag

Til daglig må vi opp
for vi skal alle gå til skolen —
«men pass deg i trafikken nå»
det er jo blitt parolen!

Refr.: Myke trafikanter små
daglig må i fare gå
vogntog, biler, buss til
tross
er redselen for oss!

I boligfelta har vi fått
no'n «humper» som er rare,
for biler må da bremse ned
med fart det blir ei mare!

Refr.: Disse er så bra å ha
småbarn leker fritt og gla'
dempet fart på bolig vei
er trygt for deg og meg!

Refleks det er vi utstyrt med
på ransel og på klærne —
og sykkelen med ekstra lys
monterer vi så gjerne!

Refr.: For det holder selvsagt
stikk
påbudet fra Trygg Trafikk
bruk refleks — det lønner
seg
ved ferdsel på en vei!

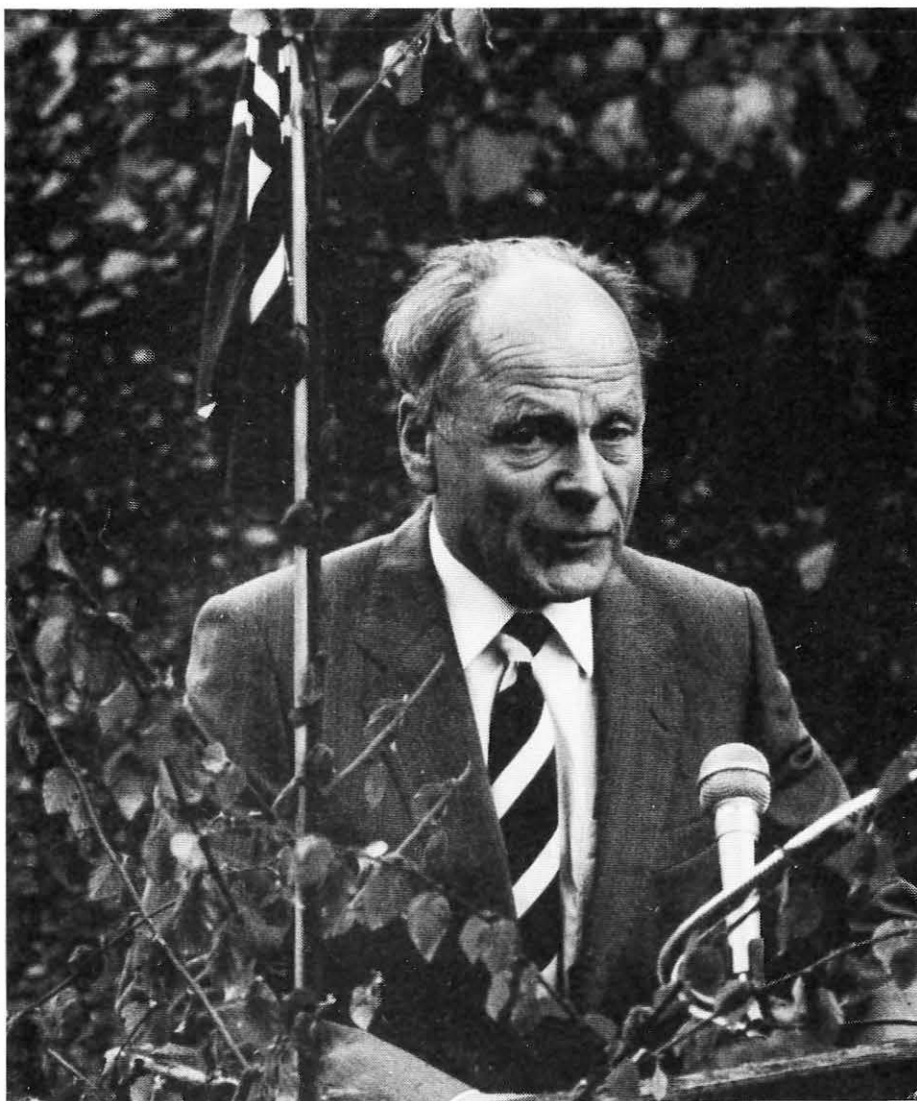
Med sikkerhet så har vi
her i dag fått se bevise'
å slippe «Tveitehallingene»
det vil mange prise!

Refr.: Ny trasé ved Rømyr gjort
farlig skolevei går bort —
vi har ventet mange år
men nå den ferdig står!

Til vegves'net fra alle oss
vi friskt og freidig sier
at bygg nå ut så godt du kan
med gang- og sykkelstier!

Refr.: For vi ønsker at de må
øverst opp på lista stå —
Sikkerhet — så visst og
sant
for hver en trafikant!

Tekst: Bjørg Henriksen



Vegdirektør Eskild Jensen hadde mye positivt å si om vegvesenets arbeidere.



Og så kunne den nye parsellen — utenom Amtmannssvingen tas i bruk.

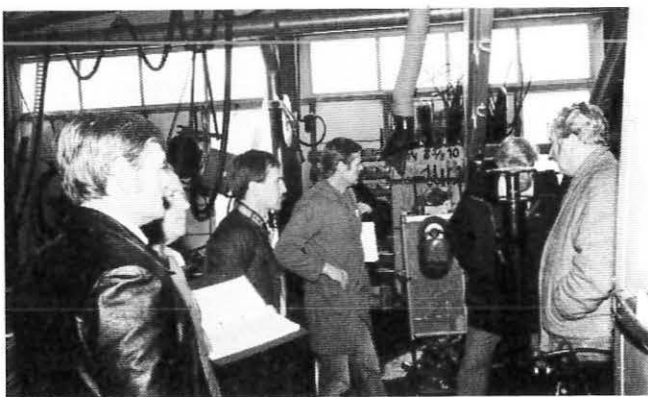
Lastebiler til en million kroner

En Prototype på hydraulisk på- og avkjøringsrampe for grunnboringstraktor er påmontert laboratoriets nye Mercedes 1117. Den har langt førerhus, HIAB kran type 050, lasteplan i aluminium med kjørebanebelegg i vannfast finer, yter 170 HK og har lasteevne på 4525 kg.

Akselavstand = 4,2 meter med verktøykasser montert under lasteplan, eksosanlegg med utblåsing over tak og kraftuttak for direkte montert pumpe på gear samt tilhengerfeste.



Birger Viki fra vedlikeholdsdistrikt VI i Valle var tydeligvis fornøyd med bilen han skulle overta. Det er en Mercedes, type 814K, påmontert HIAB kran 030. Bilen har kort førerhus, hydraulisk tipp på 7 tonn, lasteplanlengde 4,0 meter med lasteevne 2365 kg.



Fra venstre ser vi Dagfinn Myhren, Magnfred Aslaksen, Tore Osmundsen, en representant fra Ulefoss, samt overing. H. Cappelen Aas og Birger Viki.

Når man i løpet av våren i år gikk til innkjøp av bl.a. 2 stk. lastebiler til den nette sum av rundt en million kroner, er det fornuftig å ikke kjøpe «katta i sekken».

Sammen med leverandøren dro derfor en delegasjon fra maskinavdelingen og brukerne av bilene til Ulefoss for å følge med i oppbyggingen av de to bilene. Selv om dette skjedde under lock-outen i april, var representantene fra karosserifabrikken behjelpelige under omvisningen.

At dette var et både fornuftig og nødvendig møte, gikk frem av de mange ønsker om diverse større og mindre endringer på biler og utstyr. De to sjåførene, Dagfinn Myhren og Birger Viki, kunne da også etter besøket bekrefte at det hadde vært en meget nyttig anvendt dag.

Tross streik og lock-out kunne leverandøren, Bjørn Osmundsen A/S levere de to bilene uten større forsinkelser, og de er begge tatt i bruk, henholdsvis i Valle og på laboratoriseksjonen.

52 meter langt vogntog i Setesdalen



Trekkbil, tilhenger og skuwogn utgjorde tilsammen et vogntog på 52 meter.

Med en lengde på 52 meter, og en vekt på 150 tonn beveget den seg i en hastighet på 5 kilometer i timen.

Vi snakker om en gedigen transport som fant sted på riksveg 12 i slutten av april.

Vogntoget fraktet transformatorutstyr mellom Dalane og Holen kraftstasjon i Bykle.

Den store doningen fikk ingen problemer underveis, — takket være dyktige sjåfører, tålmodige trafikanter og politieskorte.

Den 70 tonn tunge lasten utgjorde sammen med trekkvogn, tilhenger og ekstra skuvogn, den største last som noensinne har kjørt på riksveg 12.

En forutsetning for at den ekstraordinært tunge transporten kunne tillates var at det måtte utføres bæreevnmålinger i Vest- og Aust-Agder, både før og etter transporten. Disse ble utført av mannskaper fra vegkontorene for om mulig å registrere eventuelle skader på vegen grunnet den store belastningen.

Det var i alt tatt ut 5 strekninger på 0,5 — 1,0 km's lengde, og med unntak av en kort strekning ga alle målinger som resultat 10 tonn eller bedre i bæreevne.

Selv med forskjell i målingene for de to dagene kunne det ikke trekkes noen konklusjon om tungtransportens virkning på vegen. Måleresultatene indikerer at teløsningen på det tidspunktet var i en tidlig fase.

Senere oppfølging — med målinger tidlig i mai — konkluderer med at en fortsatt ikke hadde

nådd den svakeste perioden. Vegkontoret regner med at senere målinger vil bekrefte dette.

Ytterligere en forutsetning for transporten var at det ikke skulle tillates annen belastning på bruene. Tilhengeren måtte vinsjes over Fennefoss, Storstraumen, Flåren og Bykle bruer. Trekkbilen måtte ikke belaste bruene samtidig med tilhengeren eller skuvognen.

For å kontrollere at så ikke skjedde, ble transporten gjennom Aust-Agders del av riksveg 12 fulgt av oppsynsmann Svein Røysland.



Transporten ruvet godt, og måtte ta begge kjørebanner i bruk underveis.



Vogntoget hadde foruten sjåfør på trekkvognen, også ekstra sjåfør som styrte den bakerste delen.

Fine kursdager på Sørmarka

I tiden 15.–20. juni 1986 var det bransjekurs for ansatte i vegarbeidsdriften på LO-skolen, Sørmarka.

Deltagerne fra Aust-Agder vegvesen var Paul Løvdal, Per Barstad, Paul Løvaasen, Torleif Åkre og Ivar Bollmann Pedersen.

Representanter fra vegkontoret var Kirsten Lindeberg fra mandag til og med tirsdag, og John Einar Myhren fra tirsdag til torsdag lunsj. Jeg må jo i den anledning rose Kirsten og John Einar for deres iver og interesse den tiden de var sammen med oss. Det videre samarbeidet vil bare bli styrket etter dette.

Så litt om programmet:

Mandag

Status for vernetjenesten, v/A. Solhaug, Vegdirektoratet, og utviklingen av bedriftshelsetjenesten med samme mann.

Mandag ettermiddag

gikk T. Auberg, Vegdirektoratet, igjennom vegvesenets ansettelses-

reglement. Videre samme ettermiddag ble det gjort opp status for bygg og anlegg samt maskinførerfaget. Dette var ved Fiske, Vegdirektoratet.

Tirsdag formiddag

Egenregikalkyle i anleggsdriften v/Tord Edelsvard og Gisle A. Fossberg, Vegdirektoratet.

Tirsdag ettermiddag

gikk Even Monsrud, Vegdirektoratet og Arnfinn Nilsen, Norsk arbeidsmannsforbund igjennom særavtalen.

Onsdag formiddag

Vegvesenets maskinpark og konkurranseedyktighet v/A. Ingulstad, Vegdirektoratet.

Onsdag ettermiddag

var det økonomistyring i vedlikeholdet på programmet v/representanter fra Vegdirektoratet og Forbundet.

Torsdag formiddag

Gjennomgang av avtalen om spi-

se/hvilebuer og beredskapsordningen i vegvesenet v/Arnfinn Nilsen, Forbundet.

Torsdag ettermiddag

Lønnsoppgjøret 1. mai 1986 v/Hans Øverbye fra Statstjenestemannskartellet.

Fredag formiddag

Justering/normeringsoppgjøret/ september 1986. Og gjennomføring av arbeidstidsreduksjonen pr. 1. januar 1987 v/A. Nilsen, Forbundet.

Jeg skal ved en annen anledning komme mer detaljert tilbake til de enkelte programpostene.

Til slutt vil jeg bare si at alle våre representanter var svært godt fornøyd med kurset, både om dagen og utover kvelden i mer sosialt sammenheng.

Ivar Bollmann Pedersen
ref.



Aust-Agder vegvesens representanter for ansatte i vegarbeidsdriften på bransjekurs på LO-skolen: Fra venstre foran: Torleif Åkre og Paul Løvdal. Bak fra venstre: Ivar Bollmann Pedersen, Paul Løvaasen og Per Barstad.

BILFERIE I ÅR?

God planlegging gir god ferie.

Gi deg god tid.

Det gir en enda bedre ferie.

Begynn ferien hjemme før du setter nøkkelen i låsen.

Det minst heldige utgangspunkt er å regne med at ferien først starter når du er framme ved målet for kjøreturen. Da blir det mye mas og stress. Du er blitt hissig og sur og alle de andre du har med deg i bilen er minst like sure. De er mye verre, sier du. Da er det bare en ting du trenger med en slik start: At alle gode makter må være med deg og dine medtrafikanter.

Første knurren begynner når dere lur på om komforten er slått av, naboen har fått nøkkel eller avisene omadressert.

Første kilometrene trøstes

du av at det er sikkert i orden. Men hva med passene? Knurringen eksploderer i et lettere skrik. Det dempes noe av hvinene gummi-hjul når du snur bilen på femøringen og nesa peker hjemover. Men ferja må du rekke. Passene? De ligger i hanskerommet.

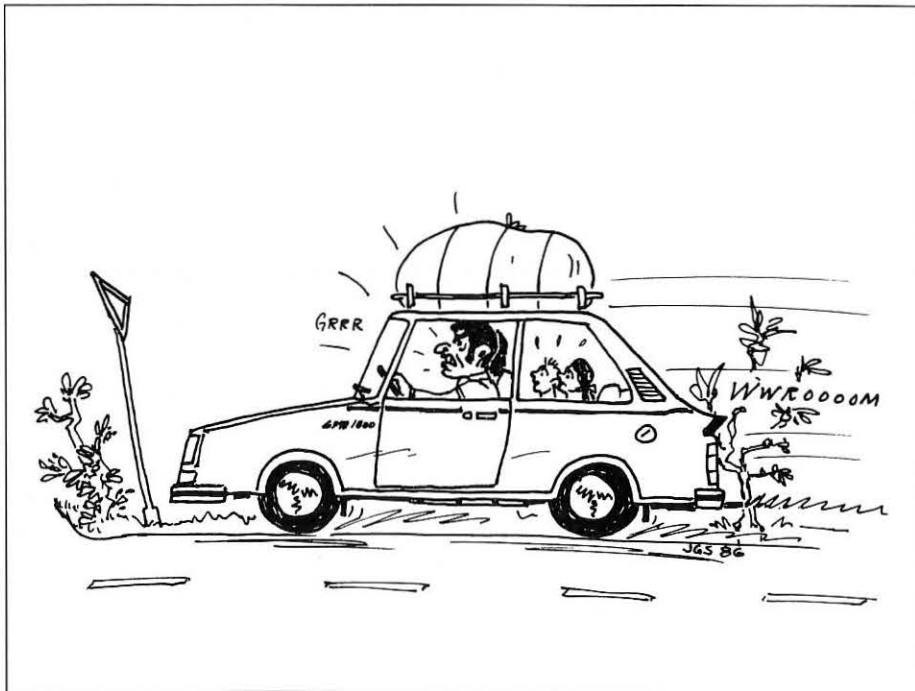
Men hvor ble det av alle pausene, alle avstikkerne og alt det dere skulle oppleve i lag. Bildene fra turen viser et svært begrenset utvalg av rasteplasser. Maten slukes mest i stående stilling. Og så er du alltid så heldig at du skal gjennom de største byene når køene der er på sitt sendrektigste. Da får en selvsagt et godt innblikk i de innfødtes gjøremål, når de står i bilkø.

Er det rart at ferien er kjernefamiliens største utfordring og belastning?

Hvordan skal en så unngå de største fallgruvene?

Planlegging er et nøkkelord. Men planlegg sammen med resten av familien. Det er viktig at alle er enig om hva dere vil ha ut av ferien.

Lag lister over hva som skal gjøres før dere drar. Fordel oppgavene. Kryss ut etter hvert som det er gjort.



Skal du til utlandet bør du vite om førerkortet ditt er gyldig, trenger du pass, visum, internasjonalt førerkort eller grønt kort fra forsikrings-selskapet ditt?

Reisebyrå og turistkontorer for de enkelte land kan gi god informasjon om parkeringsbestemmelser, hastighetsgrenser for personbil med og uten tilhenger etc.

Finland og Sverige påbyr bruk av sikkerhetsseler og kjøreløys. Skal du til Vest-Tyskland er du nødt til å ha førstehjelpsutstyr i bilen.

De enkelte tollstasjoner vil selvsagt kunne gi beskjed om gjeldende trafikkbestemmelser.

Men det vil ofte være lurt å kontakte bilorganisasjonene og caravanclubbene om nærmere informasjon. Et trangt feriebudsjett tåler ikke alltid utgifter til bøter. Dessuten er det unødvendig.

Husk å spise god og næringsrik mat. Unngå fett og sukker. Ikke bare på grunn av overlast, men mye karbohydrater og fett virker søvndyssende og beroligende. Det er ikke bra bak rattet. Sommertid er heldigvis grønnssakenes årstid. Mosjon reduserer også trøttheten. Et badmin-

tonsett tar ikke mye plass.

Selv om bilen er stuert full og vel så det bør du ha plass til en del ting til bilen. Litt olje og kjølevæske er ikke dumt.

Verktøy:

Stor og liten skrutrekker (vanlig type), stjernetrekker — vanlig størrelse, skiftenøkkel — vanlig størrelse (6": ca. 15 cm lang) eller kombinasjonsnøkkelsett, pluggpipe med håndtak og jekk og hjulnøkkel (originalutstyr).

Deler og utstyr:

Et sett stifter til fordelere, fordelerlokk, rotor, vifterem, tape (isolasjonsbånd) og slepetau.

Har du alt under kontroll nå

tror du?

Hva med reisevaluta? I Skandinavia kommer du langt med norske kroner og postsparebankbok. Men husk: **Ikke** større sedler enn 100 kr. Tusenlappen er til innenlands bruk.

Har du nå tegnet en god reiseforsikring, og både bilen og dere er i god form, vil Sørlandsporten uten forbehold ønske dere alle en god ferietur!

Kanskje vi møtes. Jeg kommer ikke til å lese dette som har stått overfor. Nå skal jeg hjem å stappe kjerring og unger i bilen så skal vi se om jeg slår rekorden fra i fjor. Bikkja og kanarifuglen klarte seg godt alene ei uke i fjor. Vi måtte riktignok nok fornye en del av potteplantene. Jeg har skifta «rednings-selskap». De som kjørte oss hjem i fjor, somla fælt.

Vi treffes i neste swing!!

EDB-NYTT

«EDB-kunnskap skal bli allemannseie!» Dette er i korthet målet for mye av arbeidet som skjer på EDB-siden for tiden. Vegkontoret har fått minidatamaskin og utbredelsen av mikrodatamaskiner i driften øker. God utnyttelse av dette ut-

styret kan hjelpe oss i arbeidet med rasjonalisering og effektivisering. Vi må imidlertid igjennom en litt tung opplærings- og innføringsprosess først. Sørlandssporten beretter her om det som er skjedd «siden sist».

ND 530CX PÅ Plass

I begynnelsen av februar kom den, minidatamaskinen fra Norsk Data. Med alt tilleggsutstyret var forsendelsen på over 30 kolli! Installasjon i datarommet i kjelleren på vegkontoret gikk etter måten greit. Ved hjelp av personell fra ND og Vegdirektoratet ble all programvare installert og testet. Jobben tok bortimot 2 uker og de driftsansvarlige hadde en stri tårn i denne fasen. Til maskinen er det nå koplet 18 terminaler pluss skrivere etc. I mai måned ble nødvendig kommunikasjonsutstyr og -program installert slik at vi nå har forbindelse med datamaskinene på de andre vegkontorene og i Vegdirektoratet.

OPPLÆRING

Opplæringen i forbindelse med minimaskinen har vært omfattende. Det begynte med driftsgruppen som var på kurs i 2 uker i Oslo. Kurset var som antatt på forhånd, meget omfattende og følgelig hardt. Men driftsgruppen lot seg øyensynlig ikke knekke av dette. Umiddel-

bart etter at maskinen var ferdig installert, gjennomførte 15 brukere et 5-dagers kurs i operativsystem, tekstbehandling og regneark. Kurset ble holdt på vegkontoret med instruktør fra Norsk Data. Engasjerte deltakere, men mye nytt stoff.

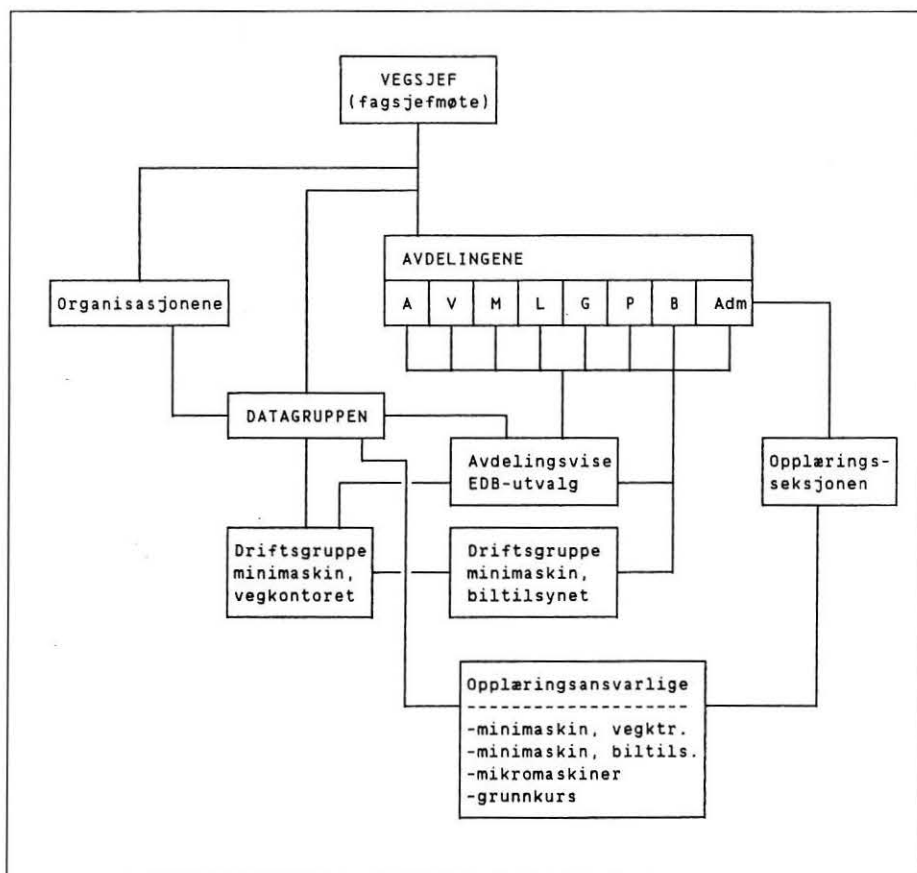
Fase 2 i opplæringen er igang og det er foreløpig holdt fire 2-dagerskurs med tilsammen over 50 deltagere fra vegkontoret, biltilsynet og vegsentralen. Tekstbehandling er hovedtema på disse kursene. Instruktørjobben er delt mellom driftsgruppen og skrivevua. Instruktørene har lagt ned et stort arbeid i forberedelse og gjennomføring. Til høsten skal det holdes flere slike brukerkurs.

MINIMASKIN BILTILSYNET

Biltilsynet fikk maskin i fjor sommer. På grunn av manglende støtte fra Vegdirektoratet har avdelingen hatt mye innkjøringsproblemer og vært henvist til å finne løsninger på egen hånd. En sterkt medvirkende årsak til problemene var for liten kapasitet ved det opprinnelige utstyret. I år er maskinen bygget ut noe slik at den nå fungerer bedre. Et annet problem har vært bemanningssituasjonen. Det er velkjent at avdelingen har hatt stort arbeidspress, blant annet som følge av stor omsetning av biler. Innføring av EDB i en slik situasjon må gi problemer. Omlegging av førerkrutrutinene til EDB har en derfor foreløpig ikke gjennomført.



Dag Iversen og Arne Dalsøren opp-tatt med utpakking av kollo nr. «orten» av minimaskinforsendelsen.



Organisasjonskart for EDB-virksomheten ved Aust-Agder Vegvesen.

MIKRODATA-MASKINER TIL DRIFTEN

I år er det innkjøpt mikrodatamaskiner til vegstasjonene på Akland, Birkeland, Åmli og Valle slik at alle områdene nå har utstyr. Anleggsavdelingen har anskaffet 2 maskiner til bruk i driften. Både anleggs- og vedlikeholdsavdelingen har gjennomført kurs i bruk av maskinene. Det er etter hvert blitt en god del spesialprogrammer for disse maskinene (forbruksplanlegging, driftsoppfølging m.v.) foruten at verktøy som tekstbehandling (World Star) og regneark (Lotus 1-2-3) er tilgjengelige. Fra før er laboratoriet og vegsentralen godt igang med bruk av mikromaskin. Vegsentralen skal forøvrig få terminal tilknyttet minimaskinen på vegkontoret med tanke på kjøring av det såkalte PDU-systemet; planlegging, drift og utnyttelse av maskinparken. En del av mikrodatamaskinene skal senere koples opp som terminaler mot minimaskinen.

BREV TIL VEGDIREKTORATET

Vegdirektoratet ba i slutten av mai om vegkontorets svar på en rekke spørsmål om EDB-virksomheten og organiseringen av denne. Fra vegkontorets svarbrev har vi saksatt organisasjonskartet som er gjengitt her.

Om organiser-



Eva Noksum Knutsen, instruktør fra Norsk Data, gav oss nyttig opplæring i tekstbehandling og regneark.

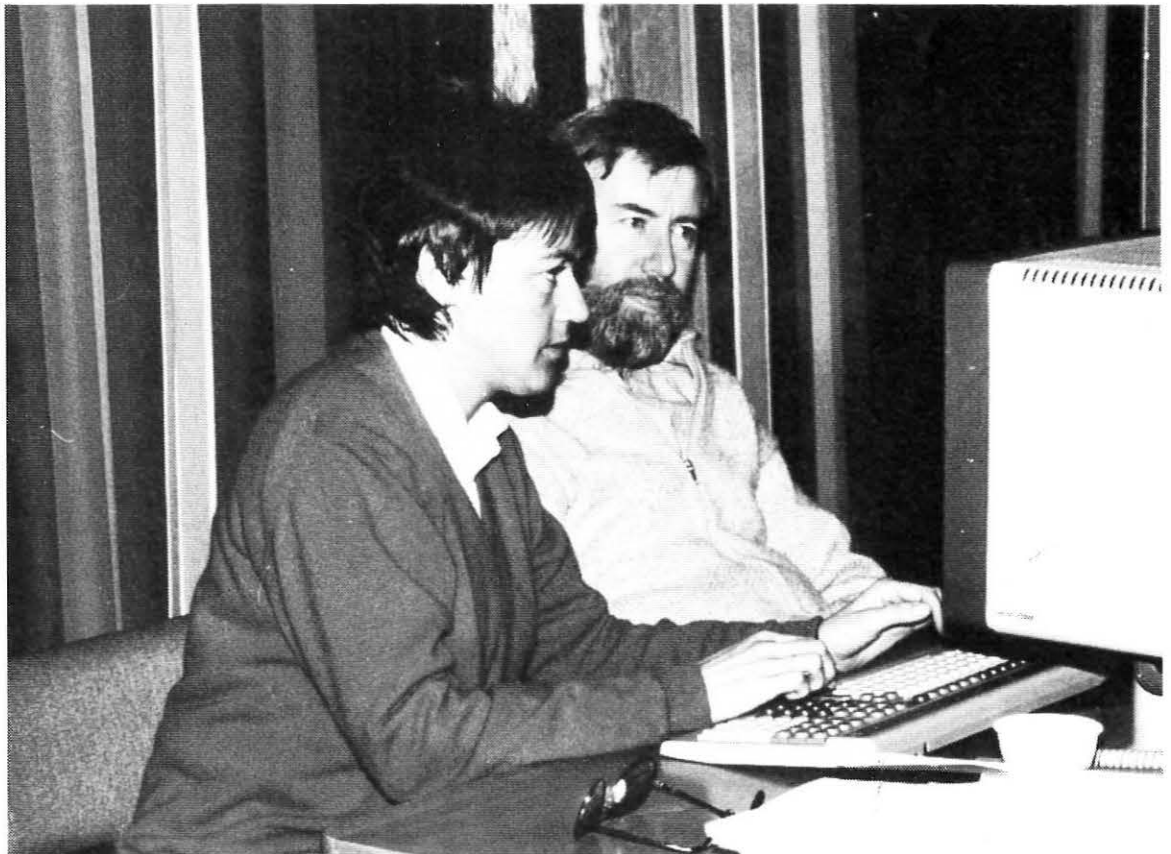
ingen heter det ellers: «Vi mener at den organisasjonsform vi har valgt fungerer godt.

Vurdering av fremtidig organisering ser vi et behov for økt kompetanse og arbeidskapasitet når det gjelder systemarbeid eller arbeid med de større linjer samt økonomi-

personell slutter.

Forøvrig ønsker vi å styrke arbeidet/initiativet i de avdelingsvise EDB-utvalg. Disse utvalgene er etter vårt syn viktige idet de «ligger i linjen» og samtidig har brukere representert slik at hensynet til avtaleverket blir ivaretatt. Erfaringer fra

ske aspekter ved EDB-virksomheten. Opprettelse av en egen stilling med EDB som arbeidsfelt kan være en måte å få dette til på. Det er imidlertid ikke ønskelig å bygge opp en egen EDB-avdeling. Etter vårt syn må kompetansen på dette området bygges opp bredest mulig i alle avdelinger og ikke samles i en enkelt avdeling/seksjon. Derved kan EDB bli «allemannseie», og vi vil ved dette også forebygge sårbarhet ved at



Bjørghenriksen og Arne Dalsøren i arbeid med «gresk modus» under brukerkurset.

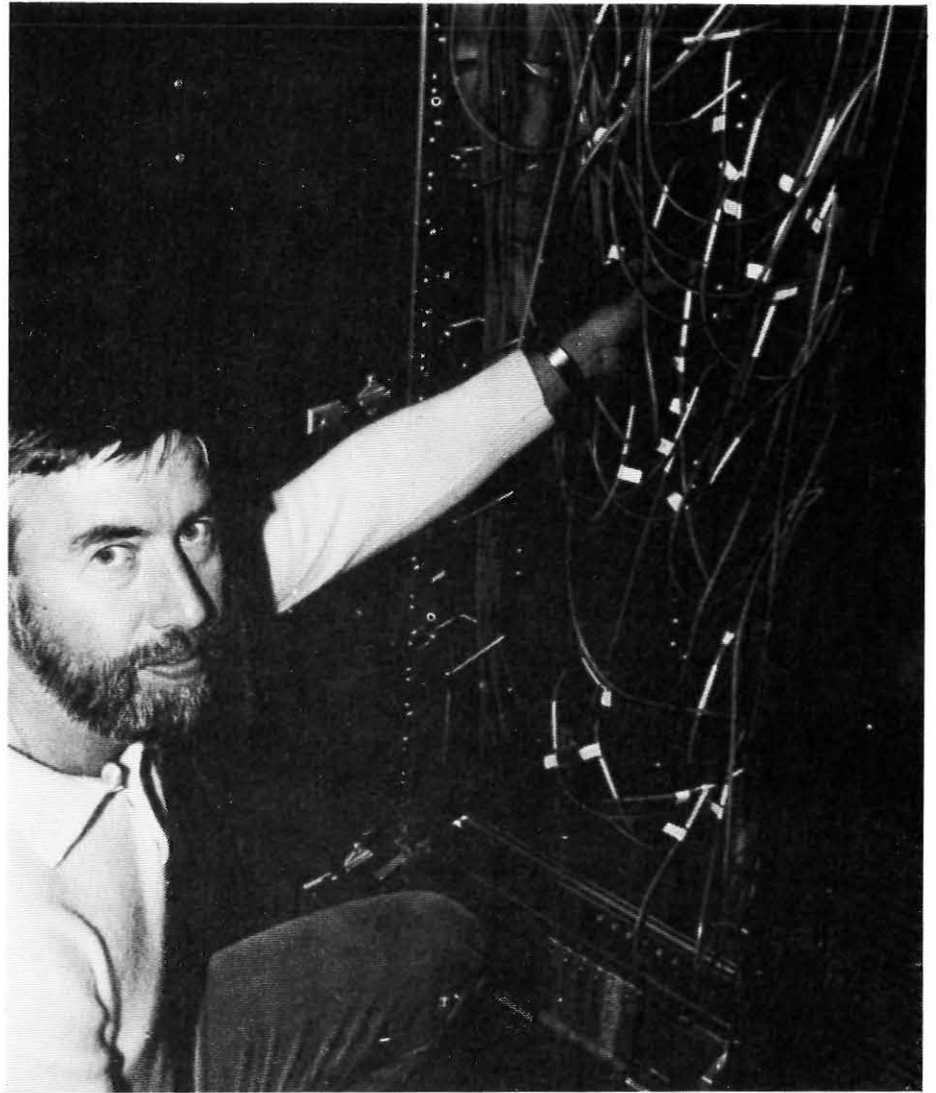
biltilsynet viser at beslutnings- og gjennomføringsprosessen er raske og mer fleksibel når også den faglige diskusjon og informasjon er knyttet til linjeansvaret.»

I svarbrevet fremkommer det også en del kritikk av Vegdirektorets styring av EDB-utviklingen. Dette gjelder spesielt på biltilsynsiden hvor sentrale opplegg har manglet helt.

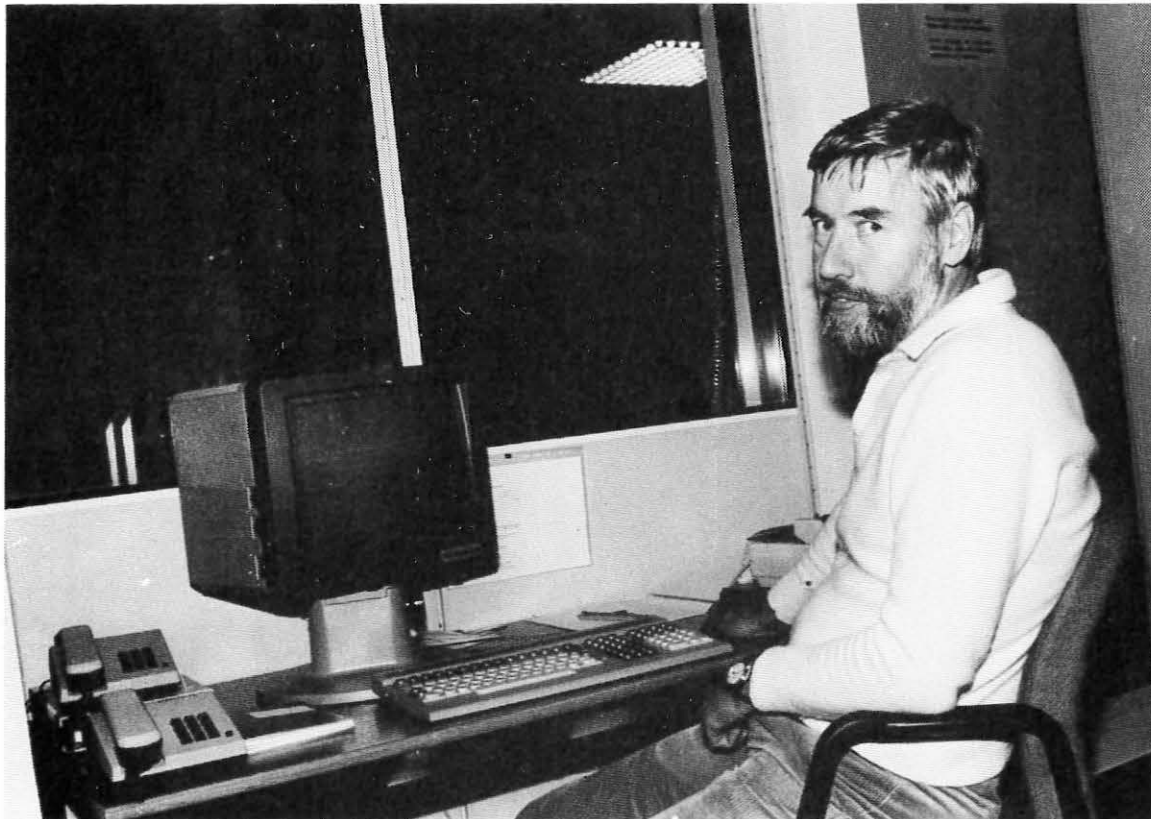
Forøvrig berømmes ansatte i vegvesenet for engasjement og stor innsats.

ELLERS

Fra datagruppen får Sørlandsposten gjentatt at det er et viktig mål å bygge opp bred EDB-kompetanse i etaten. Alle ansatte oppfordres til å vise personlig initiativ med tanke på å skaffe seg EDB-kunnskap og bruke det utstyret vi har anskaffet.



Her viser Dalsøren krysskoplingskapet hvor alle terminaltilkoplingene skjer. Dette er enkelt sagt minimaskinens sentralbord.



Arne Dalsøren fra driftsgruppen ved konsollet i datarommet på vegkontoret. Deler av minimaskinen skimtes i bakgrunnen.

Organisering av vedlikeholdsdriften

I Sørlandssporten nr. 3/85 gav vedlikeholdssjef K. Nylund en orientering om arbeidet med organisering av vedlikeholdsdriften. Som kjent foreslo vegsjefen at antall vedlikeholdsområder skulle reduseres fra 6 til 4 områder. Forslaget går ut på at Åmli og Valle skal nedlegges, men dog slik at eksisterende bygninger beholdes og at en oppsynsmann får plass på hver av de nevnte steder.

Forslaget ble sendt Vegdirektoratet som har gitt svar ved brev av 19. februar i år. I brevet heter det blant annet.

- På grunn av den langstrakte Setesdalen blir det lang avstand fra vegstasjonen på Evje til øvre deler av området (ca. 15 mil) med de ulemper dette fører med seg.
- Rv. 12 over Hovden er en høyfjellsstrekning som krever beredskap både av mannskap

og oppsyn. Det vil være en ulempe med vegstasjon på Evje.

- Det er foreslått utestasjonering av oppsyn og verkstedformenn i Valle og Åmli. Dette kan bety at områdene i praksis er for store.

Det sies videre at Vegdirektoratet ønsker å opprettholde Valle som fremtidig vegstasjon og at permanent «satellittstasjon» i Åmli ikke kan godkjennes. Vegsjefen er derfor bedt om å vurdere et alternativ med 5 områder.

Vi bemerker til det ovenstående at direktoratet øyensynlig ikke er klar over at vintervedlikeholdet på høyfjellsstrekningen ved Hovden utføres av Telemark vegvesen. Dette inkluderer beredskap.

Det som har med områdeinndelingen å gjøre hører inn under fase 1 i den såkalte «Organisering av vedlikeholdsdriften». Omtrent

samtidig med det tidligere omtalte brev kom det også brev om å sette igang fase 2, som går på organisering og bemanning ved vedlikeholdsavdelingen ved vegkontoret. Frist var satt til sommeren 1986, men er nå endret til «i løpet av 1. halvår 1987».

På grunn av Vegdirektoratets svar må store deler av fase 1-arbeidet tas opp igjen. Dette sammen med at fase 2 også skal gjennomføres betyr tidsnød. Vegsjefen har derfor funnet det nødvendig å engasjere en konsulent til å forestå arbeidet i forbindelse med fase 1 og fase 2. Oppdraget er gitt til «Bruer» i Drammen som har hatt tilsvarende oppdrag for andre vegkontor. Firmaet skal legge frem sin sluttrapport innen januar 1987. Den tidligere oppnevnte gruppen skal fortsatt bestå og vil arbeide med de resultater og vurderinger som konsulentfirmaet etter hver legger frem.

Fotballaget er utslått

Så skulle det ikke bli oss forundt å bli med i sluttspillet i vegcupen i år. På Bjønnes stadion møttes vi til dyst med Akershus og Telemark den 14. juni, og bare vinneren ville gå videre.

Fra tidligere innledningskamper i cupen visste vi at Akershus var en vanskelig motstander, og etter en jevnspilt kamp kunne vi protokollere 0-1 som resultat og 2 poeng til gjestene.

Alt kunne vært avgjort i neste kamp der Akershus møtte Tele-

mark. Med ny seier ville Akershus gått videre. Men telemarkingene overrasket både oss og sine motstandere ved å ta ledelsen, — både 1-0 og 2-0 ble det før reduksjon til 2-1 var et faktum langt ut i 2. omgang. Dette ble også sluttresultatet og altså to lag med to poeng hver.

Skulle vi fortsatt kunne gå videre, måtte vi slå Telemark minst 3-0 i siste kamp. Gjestene ville det imidlertid annerledes, og tok ledelsen 1-0. Vi utliknet til 1-1 og tok

ledelsen 2-1 før Telemark satt inn sluttspurten. Først 2-2 — og så vinnermålet som resulterte i at laget for første gang i cupens historie hadde kvalifisert seg til sluttspillet.

Under hele arrangementet hadde vi sørget for at alle kunne innta mineralvann, kaffe og rundstykker, — takket være fruene Løvåsen og Berntsen som sørget for at alle ble storfornøyde med arrangementet, — tross tap!

Kjør i skritt

Bildet fra en bruåpning i forrige nummer av bedriftsavisen er identifisert. Det er fra åpningen av gamle Mollestad bru, som ligger syd for Birkeland sentrum v/rv. 39.

Brua ble åpnet i 1909, og fremdeles kan vi av skiltene på brua lese anmodningen om at vi må «kjøre i skritt».

Ny Mollestad bru ble åpnet for noen år siden og ligger oppstrøms for den gamle, som fremdeles er i bruk som lokalveg.



33% AV FYLKESVEGNETTET BLIR KOMMUNALE VEGER

33% av fylkesvegene våre vil fra 1. januar 1987 være kommunale veger. Dette betyr at de enkelte kommuner vil ha ansvar for vedlikehold av disse. På landsbasis er 17% av fylkesvegnettet omklassifisert.

Under behandling av saken i Fylkestinget forleden, kom det klart fram at dette var diktat fra Staten, og politikerne følte seg tvungen til å vedta.

Andre mente at saken var tredd nedover hodet på lokalpolitikere, og at tiltakene var distriktsfiendtlige og ville få store konsekvenser, — særlig for gravgrendte strøk.

Mange mente også at ettersom de kriterier som legges til grunn for omklassifiseringen, vil det neppe bli bygget nye fylkesveger i innlandskommunene i overskuelig fremtid.

Til tross for mye misnøye, falt det da også noen positive uttalelser. Et par av høyrerepresentantene mente at nyordningen kunne bli en fordel for kommunene. Mange av fylkesvegene er nå i så dårlig forfatning på grunn av manglende vedlikehold, at kommunene ved hjelp av overførte midler til vegformål vil være bedre i stand til å vedlikeholde disse vegene.

I forbindelse med innføring av et nytt inntektssystem for kommunene og fylkeskommunen har Samferdselsdepartementet utarbeidet forslag til reviderte kriterier for

klassifisering av fylkesvegnettet.

Forslaget går i grove trekk ut på at grensen mellom fylkesveger og kommunale veger i byene trekkes mellom samleveger og atkomstveger.

Fylkesveger inn i tettsteder opprettholder sin klassifisering i selve tettstedet fram til kryss med riksveg eller fylkesveg eller kontakt med kommunikasjonsentra.

I spredtbygde områder skal fylkesvegen ha et befolkningsunderlag på minst 50 personer.

Et slikt regelverk medførte en nedklassifisering på 17% på landsbasis, mens Aust-Agder var det fylket som ville få den største nedklassifiseringsprosenten, nemlig om lag 33%.

Fylkesutvalget oppnevnte i 1985 et utvalg som skulle fremme forslag til nedklassifiseringen.

Utvalget har hatt denne sammensetning:

Fylkesordfører Erik Mørck, formann, Fylkesvaraordfører Karl Johan Tveiten, Formann i samferdselsutvalget Kristen K. Flaa, Medlem av samferdselsutvalget Gunnar Halvorsen, Kontorsjef Eivind Hil-

deskor og vegsjef Harald Gjerstad.

Driftssjef Olav Dukefoss, vegkontoret, har vært sekretær for utvalget.

Et utarbeidet forslag til klassifisering ble sendt kommunene 12. april 1985. Utvalget har deretter møtt hver enkelt kommune og blitt kjent med kommunens syn på forslaget. Dette forslaget endte på 32% nedklassifisering.

Utvalget har, innenfor kriteriene, forsøkt en best mulig utjevning mellom kommunene. På grunn av bosettingsmønsteret er det lite utvalget har kunnet gjøre i så måte. I en viss grad har utvalget foreslått kutting av veger hvor bosettingen på den siste delen er liten (under 50 personer).

I byene er gjennomgående samleveger beholdt som fylkesveger, mens ikke gjennomgående samleveger er nedklassifisert. Det må her bemerkes at grensen mellom samleveger og atkomstveger i byene i praksis har vist seg å være nokså flytende.

Veger til skisentra og viktige utfartsområder blir beholdt som fylkesveger.

Tabellen nedenfor viser en kommunevis oversikt over omklassifiseringen

Kommune	Fylkesvegnettet, km 1.12.85	Nedklassifisering i km	Nedklassifisering i %	Rest fylkesveger
Risør	61,452	23,224	37,8	38,228
Arendal	22,745	15,355	67,5	7,390
Grimstad	119,303	20,025	16,8	99,278
Gjerstad	52,503	16,630	31,7	35,873
Vegårshei	105,651	51,205	48,5	54,446
Tvedestrand	70,139	10,585	15,1	59,554
Moland	73,472	11,264	15,3	62,208
Froland	127,412	47,576	37,3	79,836
Øyestad	46,396	7,570	16,3	38,826
Tromøy	31,871	4,658	14,6	27,213
Hisøy	15,896	1,395	8,8	14,501
Lillesand	82,245	27,710	33,7	54,535
Birkenes	161,018	66,539	41,3	94,479
Åmli	135,917	38,229	28,1	97,688
Iveland	70,903	43,173	60,9	27,730
Evje og Hornnes	102,961	16,472	16,0	86,489
Bygland	70,222	18,676	26,6	51,546
Valle	38,180	19,985	52,3	18,195
Bykle	19,985	19,066	95,4	0,919
Sum	1408,271	459,337	32,6	948,934

Det er tatt hensyn til at en del kommuner nok ikke er teknisk rustet til å ta ansvar for så mye vegvedlikehold av aktuelle veger i en overgangstid på 3 år.

Kommunal veg fra 1.1. 1987?

Innføring av nytt inntektssystem for kommunene/fylkeskommunene med nedklassifisering av 33% av fylkesvegnettet for Aust-Agders vedkommende, gjør at kommunene skal overta de nedklassifiserte veger til vedlikehold, — sannsynligvis fra 1.1. 1987.

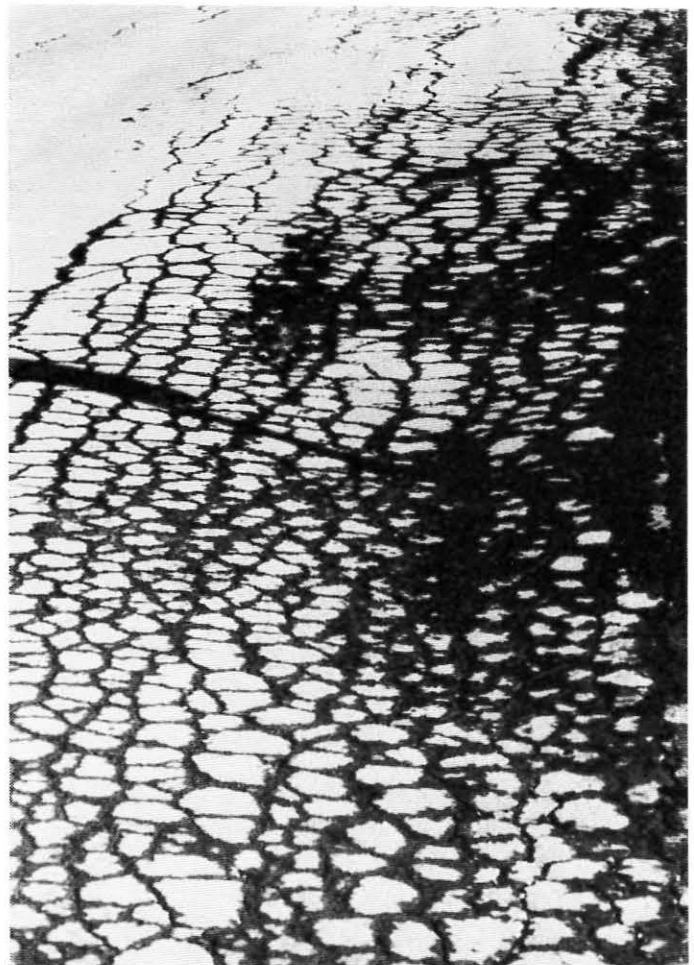
Hvis en av vegvesenets hovedoppgaver består i å bidra til at både kommunene og fylkeskommunene kommer best mulig ut av det økonomiske oppgjøret, kan vi forstå den kommunen som kanskje må overta denne fylkesvegen (bildet) til vedlikehold.

Vegvesenet selv stiller selvfølgelig visse krav til kommunene ved søknader om omprioritering fra kommunale veger til fylkesveger.

Er det ikke naturlig at kommunene vil stille samme krav til oss?



I veger på leirgrunn må selv store stein opp å trekke pusten



En av våre lokale fylkesveger som blir kommunal i 1987?

KJØRETØYDISPENSASJONER ER IKKE AV NY DATO

Fra vegmester J. Svendsen har vi fått overbrakt kopier av gamle kjøretøydispensasjoner. Vi viser her to av dem, utstedt 3. oktober 1934 for Chevrolet H-773 tilhørende Tormod og Jon Felle. Som det fremgår gis det dispensasjon for bredde 1,84 meter og akseltrykk 2978 kg «svarende til 2258 kgs vekt av lass + 2 personer».

OVERINGENIØREN FOR VEGVESENET
I AUST-AGDER

3939/34.

Kolbjørnsvik pr. Arendal
den 3. oktober 1934.

Herrer Tormod og John Felle,

51 st.

I anledning Deres søknad av 21de september d.å. meddeles herved inntil videre dispensasjon for bredden 1.84 m. for bil H. 773, Chevrolet, understells nr. X.B.P.O. 4500.

I overingeniørens fravær

FRA
OVERINGENIØREN FOR VEGVESENET
I AUST-AGDER

KOLBJØRNSVIK PR. ARENDAL DEN 3. oktober 1934.

Jr.nr. 3939/34.

HERRER Tormod og John Felle, 51 st.

Dispensasjon for akseltrykk på rute- og lastebiler.

I henhold til forskrifter utferdiget av Arbeidsdepartementet 20/11-1926 angående lov om motorvogner av 20/11-1926, gis De herved i anledning Deres søknad av 21. september d.å. dispensasjon inntil videre for bil H. 773 Chevrolet, understells nr. X.B.P.O. 4500 på følgende betingelser:

1. Akseltrykket må ikke overstige 2978 kg., svarende til ~~vekt~~ 2258 kgs. vekt av lass + 2 personer.

Dispensasjonen gjelder: Sørlandske hovedvei (begge linjer Arendal-Vik og begge linjer Arendal-Evedsstrand samt indre linje gjennom Holt), Arendal-Evje-Byelandafjord, Varpetveien (Vegsdal-Skjerkedalén)-Mikvatton-Hæres-Egdalen, Piana-Vegårshei-Akian Risør-Tundebu-Egdalen. På Setevælsveien forøvrig må akseltrykket ikke overstige 2600 kgs uten særskilt tillatelse og på de svrige hovedveier i fylket ikke over 2400 kg. Broer med skilt for mindre belastning undtatt.

Der kan dog ikke på grunn av den gitte dispensasjon påføres det offentlige akede utgifter av nogen art.

2. Kjøringen må ordnes overensstemmende med de nye trafikregler, kap. 1. Broer må passeres med mest mulig central kjøring og med særlig forsikklighet så større statvirkning undgås. Hastigheten over broer må under ingen omstendighet være større enn 10 km. i timen. Der må ikke kjøres i telelæsningen. Overingeniøren kan forby kjøring når det på grunn av fareforholdene eller veiarbeider anses nødvendig.
3. Tillatelsen gjelder inntil videre og kan når som helst tilbakekaldes, hvis forholdene gjør det påkrevet, eller ovenstående betingelser ikke strengt overholdes, likesom forbeholdt tak om adgang til å gjøre tillegg eller forandringer i disse betingelser.
4. Nærværende dispensasjon, der kun gjelder for nærværende eier, må alltid medtas under kjøringen.

AUST-AGDER VEIKONTOR

I overingeniørens fravær

Telehiv på E-18 skal utbedres

Vinteren 1985/86 var lang og kald og resulterte for vegnettets del i betydelige telehiv. På grunn av stor trafikkbelastning voldte spesielt telehivene på E-18 problemer. Som følge av dette oppnevnte fagsjefmøtet en gruppe til å foreslå omfang og metoder for utbedring av de dårligste strekningene på E-18.

Gruppen, som består av representanter fra flere avdelinger, har hatt kort tid på seg, men har nå lagt frem og fått godkjent et forslag.

I 1986 skal ialt 6 strekninger på E-18 utbedres for tilsammen nær 1,6 millioner kroner. Dette gjelder i prioritert rekkefølge (kostnadsoverslag i parentes):

- 1. Vikbakken (kr. 600.000)
- 2. Fianesletta (kr. 640.000)
- 3. v/Akland vegkryss (kr. 200.000)
- 4. v/Skjulestad (kr. 25.000)
- 5. v/Vatnevegen (kr. 50.000)
- 6. v/Nørholmen (kr. 50.000)

På de tre første strekningene skal utbedringene skje ved hjelp av isolering. Fordi en ikke kan heve vegbanen i forhold til nåværende nivå, må den øverste delen av overbygningen fjernes først. I henhold til «resepten» vil det si 50–60 cm. Deretter legges det 5 cm tykke isolasjonsplater, forsterkningslag, bærelag og dekke. Metoden er relativt kostbar, men det er gode erfaringer med den når det gjelder å forhindre telehiv.

På de tre siste strekningene skal det foretas vanlig masseutskiftning uten isolering.

Det er også foreslått å utbedre et parti på Østerholtheia, men av budsjettmessige årsaker må dette arbeidet utsettes. Videre er det registrert problemer ved Spiremyr. Strekingen skal imidlertid asfalteres i år og en regner med at dette sammen med opprettingen vil gi nødvendig forbedring. Et lokalt hiv ved Svennevig er også påpekt, men det skal foreløpig ikke gjøres noe her fordi en vil avvente virkningen av grøfting som skal foretas i forbindelse med bæreevneprogrammet.

I kampen mot utforkjøringsulykkene:

MOTORTREFF -86

Trygg Trafikk, NAF og MC-importørene står bak sommerens MOTORTREFF-TURNE. Tiltaket er et ledd i kampen mot utforkjøringsulykkene, og et team med representanter fra Trygg Trafikk, NAF og

MC-importørene vil i løpet av sommeren besøke ialt 21 steder over hele landet. Starten gikk i Alta 1. juni, og turneen vil bli sluttet i Oslo i begynnelsen av september.

Informasjonssjef Stein Jaksjø i Trygg Trafikk sier at hensikten med MOTORTREFF -86, som tiltaket er blitt kalt, er å få kontakt med motorinteressert ungdom i deres eget miljø og vise i praksis hva som skjer ved for stor fart inn i en sving.

Andre samarbeidspartnere i dette opplegget er Motorførernes Avholdsforbund, Motorførernes Avholdsforbunds Ungdomsavdeling, Kongelig Norsk Automobilklub, Norsk Motor Cykkel Union og Norges Motorsykkelforbund.

Motortreffet inneholder en rekke aktiviteter. Her er noen av dem:

For motorsyklister:

- Ferdighetskjøring/gullhjelmenpremiering
- Visning av sikker MC og kjøretøy
- Mekkestand — råd og stell og reparasjoner
- Demonstrasjonskjøring — sikker bremsing
- Video med diskusjonsopplegg

For bilister

- Svingkjøring
- Mini-bilslalåm
- Mekkestand — råd og stell og reparasjoner
- Visning av rallybil — hvilke ombygninger og forsterkninger er nødvendig?

For alle

- Konkurrans (finne feil på bil)
- stand utstilling — utforkjøring

På utstillingen presenteres lokale aktiviteter av motororganisasjonene

- Touring-MC (NMCU)
- MC-sport (NMK)
- Trial og annen mc-sport (MAU)
- Bilcross (MA/MAU)
- Rally (KNA)
- PO-løp (NAF)

I Arendal vil dette arrangementet finne sted 26. august.



Med blant annet dette utstyret vil et team reise Norge rundt og demonstrere kurvekjøring. Informasjonssjef Stein Jaksjø på bildet vil følge med på turen nordfra.

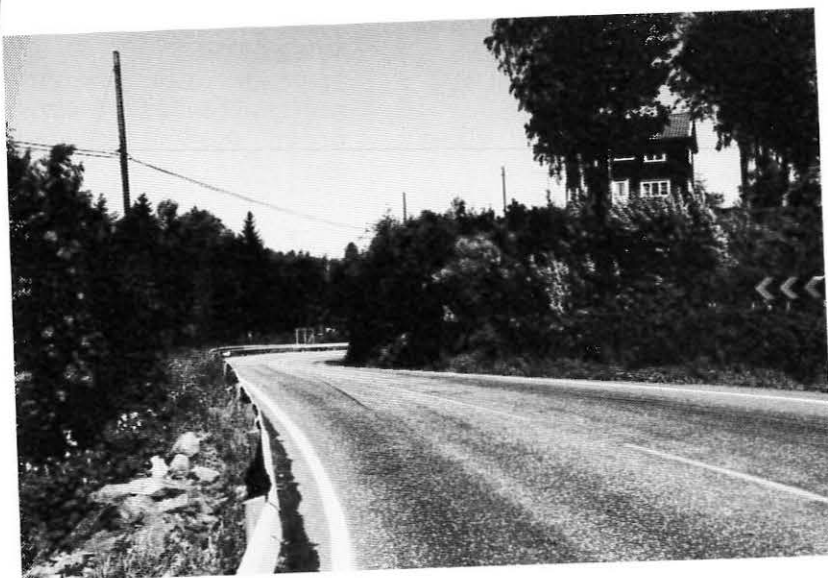
HVOR I FYLKET?

Nedenfor ser du 4 bilder fra steder langs riksveger i Aust-Agder fylke.

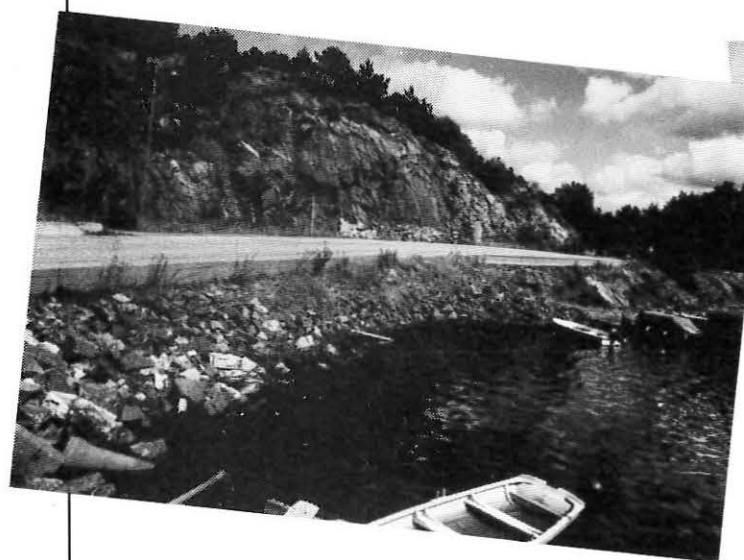
Kjenner du deg igjen. Forsøk å finne det ut før du titter på løsningen på side 29.



BILDE D _____



BILDE A _____



BILDE C _____



BILDE B _____

Policydokument om opplæring i vegvesenet

På temamøtet for vegsjefene høsten 1981 ble personalpolitikk i Statens vegvesen drøftet. Etter møtet ble det utarbeidet et dokument om opplæringspolicy i vegvesenet. Dette ble behandlet i Vegdirektoratets Fagsjefmøte. Arbeidsdelingsutvalget, Rådgivende ledergruppe og ble lagt fram for fagforbundene våren 1985.

Dokumentet som har fått navnet «Hovedmål» og viktige arbeidsoppgaver i Vegvesenets opplæringsvirksomhet» har et innhold som er bygd opp slik:

- 1) Opplæring som en del av vegvesenets styringssystem.
 - 2) Utviklingstrekk som virker inn på opplæringen.
 - 3) Hovedmål i Vegvesenets opplæringsvirksomhet.
 - 4) Viktige arbeidsområder i Vegvesenets opplæringsvirksomhet.
 - 5) Arbeidsdelingen i opplæringsaker
 - 6) Forholdet til Hovedavtalen.
 - 7) Økonomisk dekning av opplæringsutgifter.
1. OPPLÆRING SOM DEL AV VEGVESENETS STYRINGSSYSTEM
Grunnlag og hovedmål (GOH), Vegvesenets langtidsplan/Norsk Vegplan og Vegvesenets styringssystem.
 2. UTVIKLINGSTREKK SOM VIRKER INN PÅ OPPLÆRINGEN
Utvikling av teknologi, nye arbeidsoppgaver, rekrutteringssituasjonen, nye lover, regler m.v. er utviklingstrekk som gjør det stadig aktuelt å utvikle etatens opplæringsvirksomhet.
 3. HOVEDMÅL I VEGVESENETS OPPLÆRINGSVIRKSOMHET.
Hovedmålet med opplæringen i Statens vegvesen skal være at opplæringen gir de tilsatte nødvendig kompetanse, dvs. kunnskaper, ferdigheter og holdninger, til å løse etatens arbeidsoppgaver. Opplæringen skal innenfor rammen av dette legges opp slik at de tilsatte gis muligheter for utvikling i arbeidet.
 4. VIKTIGE ARBEIDSOMRÅDER I VEGVESENETS OPPLÆRINGSVIRKSOMHET
Følgende arbeidsområder er særlig aktuelle for å utvikle/forbedre opplæringsvirksomheten:
 - * Få til en bedre registrering av opplæringsbehov.
 - * Utvikle og bedre opplærings samarbeidet regionalt og sentralt.
 - * Utvikle andre former for opplæring enn kursformen.
 - * Samarbeid med skoleverket og andre aktuelle fagfora.
 - * Arbeide for at læring i arbeidet mer systematisk kan benyttes til å utvikle kompetanse.
 - * Utvikle og bedre lederopplæring/lederutvikling på alle nivå.
 5. ARBEIDSDELINGEN I OPPLÆRINGSSAKER.
Som sentralorgan i Vegvesenet vil Vegdirektoratet ha et hovedansvar for opplæringen i eta-

ten, både faglig og administrativt.

Vegkontoret har et selvstendig ansvar for å drive den utførende opplæringsvirksomheten i fylket på bakgrunn av den policy og innenfor de rammer som trekkes opp av Vegdirektoratet, og på bakgrunn av lokale forhandlinger/drøftinger om fylkets opplæringsvirksomhet.

6. FORHOLDET TIL HOVEDAVTALEN
Hovedavtalens del 4, med eventuell Særavtale for Statens vegvesen, er overordnet dette dokumentet.

I Vegvesenets særavtale til Hovedavtalens del 2 står det at bedriftsintern opplæring unnatt arbeidsmiljøopplegg er forhandlingstema.

7. ØKONOMISK DEKNING AV OPPLÆRINGSUTGIFTER
Det er nødvendig å arbeide for en best mulig begrunnelse for behov for opplæring, og at opplæringsoppgavene prioriteres som en del av arbeidsoppgavene i personalplanleggingen.
Det er en nødvendig forutsetning for at ledere på ulike nivå skal kunne ta et kompetansebyggende opplæringsystem på alvor, at det finnes virkemidler til å realisere de opplæringsplaner som utarbeides.

Dersom du ønsker flere opplysninger, eventuelt et eksemplar av policydokumentet, henvend deg til Tone Kolbenstvedt.



2 skilt som bør skilles

Er det fortsatt nedskjæringer på vegbudsjettet — eller andre gode grunner til at skilt blir satt opp på denne måten?

Kommer en utenfor vegbanen — og det bør helst ikke skje med bil, — finner vi at det er på høy tid å stoppe foran fotgjengerfelt.

Konstellasjonen er å skue på en av våre mest trafikkerte riksveger, og bør vel snarest få en bedre løsning?



LØST & FAST

*Vi ønsker
å informere om:*

128-INNLEIEREGLER

Retningslinjer — 46 sider.
Retningslinjer med standard tilbudsgrunnlag for tilbudsinnhenting ved innleie av private maskiner og lastebiler.

129-BRUREGISTER

Veiledning — 85 sider.
Inneholder koder og kodesystemer som skal brukes i brudateregisteret.

056-DRIFTSREGNSKAP- DRIFTSSTAT

Vegdata — 267 sider.
Regnskap- og driftsresultater fra det interne regnskap i bearbeidet og hendig format.

*Vegdirektoratet
Håndboksekretariatet*

127 - KAPASITET I KRYSS

Veiledning - 52 sider.
Håndboken viser et samlet sett metoder for beregning av kapasitet og trafikkavviklingsforhold i ikke signalregulerte kryss.

108 - PLABE

versj. 86. Veiledning - 43 sider.
Hensikten med programmet er å beregne krefter i en ettpenns rett platebru med eller uten understøttelse av bjelker. Brukerne bør ha tilstrekkelig kunnskap og erfaring til å gi fornuftige inngangsdata til programmet og til å vurdere om resultatene er sannsynlige. Programmet er tilgjengelig på ND 100/500 og Prime datamaskiner. Det kan kjøres fra terminal som interaktiv kjøring eller som satsvis behandling. Programmet er skrevet i Fortran 77.

113 - PREBET

versj. 86. Veiledning — 49 sider.
Hensikten med programmet er å beregne nødvendig armering for en prefabrikkert spennbetongbjelke. Brukerne bør ha tilstrekkelig kunnskap og erfaring til å gi fornuftige inngangsdata til programmet og til å vurdere om resultatene er sannsynlige. Programmet er tilgjengelig på ND 100/500 og Prime datamaskiner. Det kan kjøres fra term. som interaktiv kjøring eller osm satsvis behandling. Progr. er skrevet i Fortran 77.

Sørlandsporten gratulerer

65 år:

26. august — Jens Riiber
8. september — Kåre Nyli
25. september — Arne E. Svendsen

60 år:

24. juli — Jon Høgevold
30. august — Anders Berget
27. september — Peder O. Gundersdal

50 år:

16. august — Ivar Vist

Vinner av kryssord nr. 1 - 86:

Gerd Bjerkenes, Vegkontoret.

Løsning på Hvor i fylket fra side 27

Bilde A: E-18 Tveitehallingene
Bilde B: Rv 9 Skåre bru
Bilde C: Rv 410 Neskil (Eydehavn)
Bilde D: Rv 12 Reiårsfossen



Kommer du ikke til orde?
Ta kontakt med
redaksjonen og si
din mening i
Sørlandsporten.

UTFORKJØRINGSULYKKENE...

300 færre utforkjøringsulykker i år enn i fjor.
Dette er målsettingen med de tiltak som nå settes i verk
for å redusere utforkjøringsulykkene.

Utforkjøringsulykker er ofte betegnet som «den norske nasjonalulykke», — og ungdom blir hardest rammet. Derfor er også denne gruppen utpekt som hovemålgruppe når det rustes til kamp mot utforkjøringsulykkene.

De siste fem årene er det registrert en markant økning i antall utforkjøringer, — og 25–30% av alle dødsfall i trafikken, skyldes utforkjøring, — ofte i eller like etter en sving.




Særtrekk ved ulykkene er manglende kjøreerfaring, stor fart og promille. Men feil ved kjøretøyet, uheldig utforming av kurvene og dårlig merking kan også være medvirkende årsaker.

Halvparten av førerne som rammes er mellom 18 og 24 år.

LANGTIDSPLAN FOR TRAFIKKSikkerhets- Informasjon

Tiltak mot utforkjøringsulykker er et led i Regjeringens handlingsprogram for trafikksikkerhet. Planen innbefatter også tiltak mot møte, — og fotgjengerulykker som vil bli satt i verk i 1987 og 88.

Handlingsplanen bygger på en ulykkesanalyse med utgangspunkt i de ulykkestyper og aldersgrupper som er sterkt representert i ulykkesstatistikken. Til grunn for vurderingen har en lagt antall personskadeulykker i tidsrommet 1980–84, — og med spesiell vekt på dødsulykkene.

Langtids-plan					
	86	87	88	89	90
Utforkjøringsulykker Ungdom, MC og bil. Sommer (uørefarenhet, fart, promille, dekk, skilting, oppmerking, kurver) 	X			X	
Fotgjengerulykker Barn og eldre. Høst. Kryssing av veg. Gäende langs veg. (Promille, lang reaksjonstid, gang- og sykkelveger, lekeplasser, uoppmerksomhet, bli sett, barnas reaksjonsmønster). 		X			X
Møteulykker Alle bilførere. Vinter. (mestrिंग, oppfattelse, vedlikehold, skilting, oppmerking). 			X		

Bak planen står:

- Samferdselsdepartementet
- Justisdepartementet

— Vegdirektoratet

— Trygg Trafikk

— Statens Edruskapsdirektorat

— Statens informasjonstjeneste

HVA GJØR VI I AUST-AGDER?

Vegdirektoratet har overfor fylkene pekt på noen tiltak som det bør arbeides med. Dette gjelder bl.a.

- bakgrunnsoppmerking i farlige kurver
- større vekt på landevegskjøring i føreropplæringen

- utbedring av vegskuldre
- ulike informasjonstiltak

Det er nedsatt et arbeidsutvalg som skal vurdere muligheter for gjennomføring av enkelte tiltak. I første rekke ønsker en å se nærmere på mulighetene for å utbedre farlige kurver og for bak-

grunnsoppmerking der forholdene tilsier det.

I tillegg er det etablert en samarbeidsgruppe mellom kjørskolene og biltilsynet for å arbeide mot en bedre føreropplæring, — bl.a. med større vekt på landeveiskjøring.

Vegdirektoratet informerer:

STILLINGER OG PENGER

TIL EKSTRAHJELP

I BILTILSYNET

I forbindelse med Stortingets behandling av vegbudsjettet for 86 ble det bestemt at det antall stillinger som skulle dras inn på vegkontorene og i Vegdirektoratet, skulle gis til biltilsynet. Etter drøftinger med fagforbundene er tildelingen av disse femten hjemlene nå gjennomført. De fylker som har fått tildeling skal nå gjennomføre en drøfting lokalt for å ta stilling til hvor hjemlen skal plasseres og hva den skal brukes til.

Stortinget ga oss en tilleggsbevilgning på 3 millioner øremerket for biltilsynet. Ca. halvparten av dette beløpet vil gå til dekning av de 15 stillingshjemlene. Resten av pengene er nå fordelt til vegkontorene og er ment til dekning av utgifter til ekstrahjelp. Selv om disse midlene er prioritert hardhendt, har alle vegkontorene i hvert fall fått noe.

SAMORDNING AV

INFORMASJONSREGISTRE

Det er nedsatt en forprosjektgruppe for å vurdere en samordning av informasjonsregistre i etaten. Deltakere er:

Biltilsynsjef J. T. Odd, Sogn og Fjordane, Driftsjef A. Setsaa, Vestfold, Plansjef L. Skorpa, Ro-

galand, Kontorsjef Thj. Wilberg, Vegdir., 1. kons. E. Smidt, (leder) vegdir.

Gruppen har avholdt to møter. Arbeidet har så langt vært konsentrert om rundskrivene (krav til standard, sanering av udaterte rundskriv), og om å kartlegge eksisterende dateregistre.

Forprosjektet antas å være ferdig i løpet av høsten 1986.

PERSONLIG

VERNEUTSTYR

En arbeidsgruppe har tatt for seg forskjellige typer av personlig verneutstyr som brukes i vegvesenet. Erfaringsmessig er det en del verneutstyr som er uhensiktsmessige i enkelte spesielle arbeidssituasjoner. Dette fører ofte til at utstyret ikke blir brukt.

Arbeidsgruppen vil sammenfalle opplysninger fra fylkene og på dette grunnlag søke å utforme bedre kravspesifikasjoner til produsenter/leverandører. Forhåpentlig vil dette føre til at vi får bedre verneutstyr og at vi kanskje også kan spare utgifter ved å kjøpe riktigere verneutstyr.

VIS KJØREVETT

NRK melder i en reportasje at ulykkene langs E-6 Svinesund — Göteborg økes til det mangedobbelte om sommeren. I de fleste ulykkene er nordmenn innblandet.

Nyere trafikkforskning viser:

Senket støtfanger vil gi færre skader

Ved å senke støtfangerens høyde med 10 cm, ville skadeomfanget bli langt mindre og ukomplisert enn i dag. Det er fagtidsskriftet Trafikken & Vi som opplyser dette i siste nummer. Trafikken & Vi's medarbeidere har vært til stede på Statens väg- och trafikinstitut og Transportforskningsberedningens forskerdager i Sverige der blant annet dette temaet ble drøftet.

Et annet forhold som ble tatt opp var motorhusets lengde. For fotgjengere og syklister er det katastrofalt å få slått hodet mot rammen rundt frontglassen. Den er stiv og hard og fører til store hodeskader. Å treffe vinduet er langt ufarligere. Mye kan her vinnes ved å endre på personbilens konstruksjon, men det er vanskelig å få de forskjellige produsentland til å godta en felles norm.

TRANSPORT AV FARLIG GODS SKAL BLI SIKRERE

Vegdirektoratet ønsker å gjøre transport av farlig gods enda sikrere. Et forslag til endrede forskrifter er nå sendt ut på høring; her blir det blant annet foreslått at kravet om særskilt kompetansebevis for fører av tankvogn med farlig innhold blir gjort gjeldende i innenlands trafikk.

Av flere årsaker er det ulike

myndigheter som fører tilsyn med vegtransport av farlige varer. Først og fremst gjelder dette Vegdirektoratet for brann- og eksplosjonsvern. Og kontorsjef Jørgen Aall Myhre i Vegdirektoratet understreker at det er en klar målsetting å utforme forskriftene slik at de forskjellige regelverk er tilpasset hverandre.

Det forslaget som er sendt på høring, gjelder all vegtransport av farlig gods mellom Norge og andre land og dessuten innenlandsk transport av visse varer. Hovedhensikten med de foreslåtte forandringene er å styrke kontrollen med det som kalles farlige varer. Slike varer får stadig større utbredelse her i landet.

ENDE - LIG

har vi funnet det rette bildet til denne siden.



Motivet er fanget inn vest for Otta på rv. 15 i Oppland.

(Foto: JEM)