

NORSK VEGTIDSSKRIFT

1959

**BIBLIOTEKET
VEGDIREKTORATET**

OSLO

UTGITT AV TEKNISK UKEBLAD

Innholdsfortegnelse for året 1959

	Side		Side
<i>Administrasjon og lønnsforhold.</i>			
Administrasjonen av det svenske vegvedlikehold. Av vegsjef K. H. Oppegaard	85	Kurs i vegvedlikehold	16, 102, 210
Avdelingsdirektør Axel Rønning tar avskjed	17	Litt om vegar og bruer i Tyskland. Av overingeniør G. A. Frøholm	143
Fortjent utmerkelse for svenske vegfolk	210	Noen knep for å oppnå pene og gode asfaltdekker. Av tekniker Nils Skarra	117
Fortjent utmerkelse til to av Vegdirektoratets funksjonærer	17	Program for kurs i vegplanlegging ved Vegdirektoratet 20.—30. april 1959	81
Kongens fortjenstmedalje til oppsynsmann	225	Rettelse. Kurs ved N. T. H.	16
Kongens reise i Nord-Norge. Anerkjennelse til vegvesenet	175	Sjåføropplæring og førerprøver i Sverige og Danmark. Av bilsakkyndige G. Bie-Larsen og Chr. Fr. Hansteen	90
Ny vegsjef i Nordland fylke	121	Stipendiereise i Sverige. Av geolog Chr. C. Gleditsch	118
Ordensutnevning	189	Vegsjefmøtet 1958	50
Svenske ordener til norske vegsjefer	158	Vintervedlikeholdsmøte på Lillehammer. Av vegsjef O. Benterud	181
Utdeling av stipendier til vegingeniører	17		
Vegsjef Funder tar avskjed	141		
<i>Automobiler og automobiltransport.</i>			
Bilen og sykkelens i U. S. A.	16	<i>Litteratur og tidsskrifter. Kart.</i>	
Bilens levealder stiger	134	Dansk Vejtidsskrift nr. 12 — 1958	18
Bilvask med ultralyd	210	—»— » 1 — 1959	18
Butylringer	185	—»— » 2 — »	102
De største bileiere i U. S. A.	209	—»— » 3 — »	102
Feil på biler	78	—»— » 4 — »	102
Utvalg for kartlegging av kjørekostnader på veg..	158	—»— » 5 — »	142
		—»— » 6 — »	225
		—»— » 7 — »	173
		—»— » 8 — »	173
		—»— » 9 — »	225
		—»— » 10 — »	225
		Klothoiden — Taschenbuch für Entwurf und Absteckung. Av Alfred Krenz og Horst Osterloh. Anmeldt av avdelingsingeniør Arne J. Grotterød ..	173
		Maling mot korrosjon. Redaksjon ved dr. B. Roald. Anmeldt av konstruktør I. Stavang	142
		NS 427 B — Forslag til ny betongstandard	225
		Svenska Vägforeningens Tidsskrift nr. 9 — 1958 ..	18
		—»— » 1 — 1959 ..	102
		—»— » 2 — » ..	121
		—»— » 3 — » ..	142
		—»— » 4 — » ..	158
		—»— » 5 — » ..	173
		—»— » 6 — » ..	173
		—»— » 7 — » ..	225
		Vedlikehold av transportable kompressorer. Atlas Copco A/S	78
		<i>Materialer, maskiner, redskap og materialøving.</i>	
		Elektrisk drift av anleggskompressor. Av avdelingsingeniør Johan Bjørnstad	154
		Soilcement i U. S. A. Av Civil Engineer Miles D. Catton	201, 222
		<i>Personalia.</i>	
		Akerholt, Aksel, oppsynsmann	189
		Akselsen, Einar, fullm. I	226
		Araldsen, Arald, konstruktør III	226
		Asbjørnrød, Anton, bilsakkyndig III	226
		Backer, Thomas, vegdirektør	158
		Bakken, Gunnar, konstr. III	226
		Rang, Oddgeir, oppsynsmann	226
		Berge, Fivind, konstr. II	226
		Bergo, Trvgve, konstr. II	226
		Bergsli, Martinus, konstr. II	226
		Berntsen, Gunnar, konstr. III	226
		Birkeli, Kåre, konstr. III	226
		Riørkli, Georg, oppsynsmann	225
		Bjørnø, Edvår, konstr. III	226
		Bollingmo, Hans, konstr. III	226
<i>Geologi og geoteknikk.</i>			
Dimensjonering av bæreløp ved C B R-metoden. Av avdelingsingeniør Nils Rygg	123		
Geoteknisk kongress i London 1957. Av overingeniør R. S. Nordal	111		
<i>Kongresser, studiereiser, kurs og møter.</i>			
Ambulerende biltekniske kurser	173		
Bilsakkyndigmøte 1958	37		
Geoteknisk kongress i London 1957. Av overingeniør R. S. Nordal	111		
Hospitanter ved N. T. H. Særkurs for tjenestemenn i vegvesenet i veg- og jernbanebygging — vårssemestret 1960	210		
Kurs i vegplanlegging. Referat fra et kurs i Vegdirektoratet 20.—30. april 1959	132		

	Side		Side
Bogen, Odd, konstr. III	226	Kjørstad, Per, ing. I	18
Broen, Konrad, avd.ing. II	121	Klaabungrød, Rudolf, fullm. †	58
Bruland, Magnus, konstr. III	226	Knutsen, Anna, ass. I	189
Brunstad, Grethe, kontorfullm. II	226	Knutsen, Lars, oppsynsmann	189
Byrkjedal, Leiv, oppsynsmann	84	Korsbrekke, Per, konstr. III	226
Christensen, Tor, konstr. III	226	Kval, Kjell, ass. I	189
Christiansen, Hans Walter, konstr. I	226	Kvåle, Olav, overing. II	142
Clementz, Odd, oppsynsmann	189	Langeland, Otto, konstr. III	226
Clømmensen, Ruth, fullm. II	189	Larsen, Harald, konstr. II	226
Colbjørnsen, Harbo, ing. I	18	Lien, Alf, G. maskinbokh.	190
Dahl, Arne, avd.ing. II	226	Lundin, Erik L., vågdirektør	210
Dalevold, Einar, konstr. III	226	Løken, Audun, konstr. III	226
Dalsegg, Odd, oppsynsmann	189	Mack, Martha, fullm. II	190
Dannevig, Peter Andreas, overing. (vegsjef) †	16	Majør, Svend, avd.ing.	17
Dukefoss, Olav, avd.ing. I	84	Matsen, Bjørg, fullm. II	226
Durban Hansen, Odd, velferdsleder i Statens vegvesen	226	Melbye, P. A., vegsjef	84
Dybvik, Aage, bilsakkyndig III	226	Mellum, Olav, bilsakkyndig III	226
Edwardsen, Harald, avd.ing. I	84	Melvold, Lorentz, bilsakkyndig III	226
Eggen, Ivar, ing. I	121	Moe, Harald, fhv. kontorsjef	17
Eide, Audhild, ass. I	189	Moi, Alv, konstr. II	226
Eielsen, Eva L., sekr. II	18, 84	Motland, Jens B., konstr. II	226
Enga, Kaare, konstr. III	226	Mustaparta-Lind, Astrid, kontorass. I	226
Enger, Torleif G., avd.ing. I	174	Nesje, Bjarne, konstr. III	226
Eriksen, Hulda, kontorass.	18	Nestvold, Oddvar, overing. II	226
Eriksen Schøller, Marit, fullm. I	226	Nikolaisen, Arne, konstr. III	142
Estenstad, John, oppsynsmann	189	Nilsen, Ingolf, konstr. II	226
Evjenn, Ingar, kons. II	121	Nordbakk, Albert, konstr. III	18
Feire-Lønmo, Aase Lill, kontorass. I	226	Nordbakk, Albert, konstr. III	226
Fjelde, Gunnvor, fullm. I	84	Normann, Erik, konstr. II	226
Foldal, Hans, avd.ing. II	226	Nvrud, Sverre, konstr. II	226
Fossheim, Jens, avd.ing. II	18	Olimb, Kiell, bilsakkyndig III	226
Fossli, Anders, konstr. III	226	Olsen, Thorvald, avd.ing. I	226
Franksson, Aina, ass. I	189	Omdahl, Kari Lovise, kontorass. I	226
Fredheim, Sigurd, konstr. II	226	Onarheim, Hermod, konstr. III	226
Frøseth, Alf, konstr. II	226	Ousdal, Elsa Tonny, kontorass. I	226
Funder, Jens, vegsjef	141	Paunes, Walter, sekr. I	121
Fure, Kristian, kontorsjef	84	Paus, Hans W., avd.dir.	158
Gierstad, Mildred, kontorass. I	226	Pedersen, John, avd.ing. II	189
Glærum, Sigurd, vegsjef	121	Pedersen, Leif, konstr. II	226
Granås, Aage, ing. I	226	Pettersen, Hans H., overing. II	142
Greve, Thoralf, avd.ing. II	84	Pless, Gunnar, fullm. I	84
Grinaker, Finn, avd.ing. I	121	Presthus, Per, kontorass. I	226
Hall, Gösta, överdirektør	210	Pählman, Gustav, konstr. II	226
Hammeren, Per, konstr. III	226	Riise, Trygve, konstr. III	226
Hansen, Erling K., konstruktør II	226	Ringstad, Trygve, kontorass. I	226
Hansen-Hegølund, H. E., bilsakkyndig III	226	Rognerud, Gudbrand, oppsynsmann	226
Hatlestad, Eilif, bilsakkyndig II	226	Rokseth, Anton, bilsakkyndig II	226
Haugen, Torgeir, tekn. I	189	Rosenlund, Inger Johanne, fullm. I	226
Haukeland, Elias, førstesekr.	226	Ruistuen, Hans, ing. I	189
Heggeli, Sverre, konstr. II	226	Rønning, Axel, avd.dir.	17, 58
Heim, Per, ing. I	226	Røtterud, Astrid, kontorass. I	18
Heimdal, Albert, førstesekr.	226	Sandsmark, Kristian, konstr. III	226
Helle, Arne, konstr. II	226	Schøyen, Odd, overing. I	18
Hennig, Fredrik, leder av bilkontrollen i Oslo	190	Simonsen, Arvid, førstesekr.	226
Hjort, K. G., generaldirektør	210	Skagseth, Helge, vegsjef	158
Holme, Fridtjof, overing. II	18	Skarra, Nils, konstruktør III	226
Hosen, Henrik, konstr. II	226	Skartveit, Reidar, konstr. III	226
Hovland, John, konstr. III	226	Skaugvold, Arnhild, kontorass. I	84
Husby, Erling, konstr. III	226	Skavdal, Ole, konstr. III	226
Hønsi, Jon O., kontorass.	84	Skogmo, Eilif, oppsynsmann	121
Høvik, Bjarne, konstr. II	226	Skogmo, Karl, fullm. I	174
Høvdahl, Bjarne, fhv. førstesekr.	17	Skrede, Margit Astrid, kontorass. I	226
Høvesen, Alfred, konstr. II	226	Skreiberg, Konrad, departementsråd	189
Irgens, Eduard, ing. I	142	Skribeland, Edith, kontorass. I	226
Irgens, Eduard, ing. I	226	Skuggedal, Harald, konstruktør II	226
Innset, Knut, ing. I	226	Solberg, Ellen Marie, kontorass. I	226
Jacobsen, Anne-Lise, kontorass. I	226	Solberg, Olav, kons. II	121
Jacobsen, Tore, ass. II	189	Solhaug, Arne, fullm. I	84
Jensen, Rolf, bilsakkyndig III	226	Soheim, Ståle, oppsynsmann	226
Johansen, Fridtjof, konstr. III	226	Stedje, Jan, avd.ing. II	226
Johansen, Petter, konstr. II	226	Steenmark, Liv, fullm. i særklasse	84
Jørgensen, Jan, konstr. III	226	Stenersen, Ludith, kontorass. I	226
Jørgensen, Jan, oppsynsmann	226	Storløpa, Liv, ass. I	189
Karlsen, Aud, ass. I	189	Sæland, B. E., overing.	17
Kaspersen, Jorunn, ass. I	189	Sønstabø, Johannes, konstr. III	226
Kilhus, Gunnar, maskinbokh.	142	Thomassen, Inger H., ass. I	189
Kjærgaard, amtsveinspektør. †	141	Thomassen, Inger Helene, kontorass. I	226
Kjøk, Synnøve, kontorass. I	84	Thompson, Georg M., avd.ing. II	84

	Side		Side
Thomsen, Johannes, konstruktør III	226		
Thorkildsen, Thorleif, overing. II	190		
Torgersen, Lizzie, konstruktør II	226		
Trondstad, Asta, kontorfullm. I	18		
Tverdal, Arne P., konstr. II	226		
Tvinnereim, Kåre, konstr. III	226		
Uggerud, Laila, ass. I	189		
Vié, Torolf, bilsakkyndig III	226		
Viken, Else, fullm. I	226		
Vinsrygg, Dagfinn, oppsynsmann	226		
Von Krogh, Georg, avd.ing. I	18		
Wangen, Erik, leder av vegv. bil- og redskapssentral ved Kjellerbru i Akershus	18		
Wathne, Christian, avd.ing. II	226		
Waage, Sigurd, vegsjef	84		
Zoëga, Geir G. †	57, 224		
Øverås, Kristian, bilsakkyndig III	226		
Åfløydal, Oddvar, konstr. III	226		
Aas, Herman, konstruktør II	226		
Aas, Sigurd, avd.ing. II	142		
<i>Rettsavgjørelser, juridiske spørsmål og lovgivning.</i>			
«Gullkorn i retten»	61		
Rettsavgjørelser	156		
<i>Statistikk.</i>			
Beretning fra Vegdirektoratets innkjøpskontor. Budsjettåret 1958/59	207		
Ferjestatistikk 1958. Av fullmektig Arne Kristoffersen	191		
Lengden av faste vegdekker pr. 1/10-58	83		
Lengden av offentlige veger pr. 30. juni 1959	180		
Oppgave over førerprøver og fornyelser av førerkort i 1958	139		
Rapport fra de bilsakkyndige over undersøkte motor-kjøretøyer i 1958	140		
Registrerte motorkjøretøyer i Norge pr. 31. desember 1958. Sammendrag	122		
Registrerte nye biler i 1958	89		
Registrerte nye biler i 1. kvartal 1959	149		
Registrerte nye biler i første halvår 1959	185		
Riksveggenes vedlikehold 1956—57. Av fullm. Arne Kristoffersen	26		
Riksveggenes vedlikehold 1957—58. Av sekretær Jørgen Rosnes	159		
Rutebilstatistikk 1956	62		
Rutebilstatistikk 1957	211		
Sysselsettings-oversikt	12, 134, 169, 225		
<i>Trafikk, trafikkbestemmelser og oppgaver.</i>			
Amerikanske undersøkelser om kjøring på vinterføre. Av siviling. F. Hennig	73		
Bilkontrollen i Colorado — U. S. A. Kan systemet tilpasses for Norge. Av Alexander Holst jr.	11		
Trafikken over Svinesund	173		
Trafikkoppgaver fra tollstasjoner i Østfold	154		
Trafikkårer i og ved New York City. Av overingeniør Gabriel A. Frøholm	6		
Turisttrafikken 1958	206		
		<i>Vegbygging.</i>	
Cementens plass i veibyggingen. Av sivilingeniør Svend Thaulow	95		
Et halvt tonn dynamitt i én salve	39		
Flyfotogrammetri — speilstereoskop	131		
Litt om vegar og bruer i Tyskland. Av overingeniør G. A. Frøholm	143		
Litt om vegbygging i Storbritannia. Av overingeniør G. A. Frøholm	103		
Nyvegen. Av Ivar Kleiven	79		
Pan American Highway. Av overingeniør G. A. Frøholm	176		
Stamveggruten Sandane—Lote—Nordfjordeid. Linjevalg for parsellen Lote—Nordfjordeid	19, 52		
Stockholms infartsvägar. Av Vægdirektør Nils Bruzelius	1		
		<i>Vegdekker.</i>	
Bituminøse vegdekker. Av siviling. Jens Wisløff 13, 32			
Dimensjonering av bærelag ved C B R-metoden. Av avdelingsingeniør Nils Rygg	123		
Hvilket vegdekke foretrekker trafikanten?	189		
Noen knep for å oppnå pene og gode asfaltdekker. Av tekniker Nils Skarra	117		
Sprekker i faste dekker	155		
		<i>Vegvedlikehold.</i>	
Administrasjonen av det svenske vegvedlikehold. Av vegsjef K. H. Oppegaard	85		
Kurs i vegvedlikehold	16, 102, 210		
Riksveggenes vedlikehold 1956—57. Av fullm. Arne Kristoffersen	26		
Riksveggenes vedlikehold 1957—58. Av sekretær Jørgen Rosnes	159		
Vintervedlikeholdsmøte på Lillehammer. Av vegsjef O. Benterud	181		
		<i>Forfatterregister.</i>	
Benterud, O., vegsjef	181		
Bie-Larsen, G., bilsakkyndig	90		
Bjørnstad, Johan, avdelingsingeniør	154		
Bruzelius, Nils, vægdirektør	1		
Catton, Miles, D., Civil Engineer	201, 222		
Frøholm, Gabriel A., overingeniør	6, 103, 143, 176		
Gleditsch, Chr. C., geolog	118		
Grotterød, Arne J., avdelingsingeniør	173		
Hansteen, Chr. Fr., bilsakkyndig	90		
Hennig, F., sivilingeniør	73		
Holst jr., Alexander	11		
Irgens, Johs., B., vegsjef	106, 170, 186		
Kleiven, Ivar, forfatter	79		
Knudsen, Jon, avd.sjef	41		
Kristoffersen, Arne, fullmektig	26, 191		
Mathisen, John, avdelingsingeniør	150, 165		
Nordal, R. S., overingeniør	111		
Oppegaard, K. H., vegsjef	85		
Rosnes, Jørgen, sekretær	159		
Rygg, Nils, avdelingsingeniør	123		
Skarra, Nils, tekniker	117		
Stavang, Inge, konstruktør	142		
Thaulow, Svend, sivilingeniør	95		
Wisløff, Jens, sivilingeniør	13, 32		

Nummererte rundskriv 1958 og 1959

Nummererte rundskriv 1958

Nr 28. 10. oktober 1958 til vegsjefene ang. tilsagn om hjelpearbeidsmidler til bygdeveganlegg med statsbidrag.

Nr 29. 16. oktober 1958 til vegsjefene ang. prisberegning for maskinplanering utført av private entreprenører etter oppdrag fra Statens utvesen.

Nr 30. 27. oktober 1958 til vegsjefene ang. prosjektering og konstruksjon av bygdevegsbruere.

Nr 31. 29. oktober 1958 til vegsjefene ang. uniformsluer for vegvesenet. Vinterluer.

Nr 32. 11. november 1958 til vegsjefene ang. brann i vegvesenets bygninger og innretninger.

Nr 33. 1. november 1958 til vegsjefene ang. leid bil med sjåfør. Reviderte prisbestemmelser for transport med lastebil.

Nr 34. 26. november 1958 til vegsjefene og de bilsakkyndige ang. melding om tjenesteforhold, pensjons- og trygdeytelser.

Nr 35. 26. november 1958 til vegsjefene og de bilsakkyndige ang. endringer i lov om Statens Pensjonskasse av 28. juli 1949.

Nr 36. 10. desember 1958 til vegsjefene ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Indeksregulering juli 1958.

Nr 37. 22. desember 1958 til vegsjefene ang. gjennomføringen av hjelpearbeidstiltakene vinteren 1958—59.

Nr 38. 3. januar 1959 til vegsjefene ang. nye normaler for plate- og bjelkebruere.

Nr 70 M. 28. oktober 1958 til politimestere, vegsjefer og statens bilsakkyndige angående regulering av Stans eller Parkering i trafikken.

Nr 71 M. 3. november 1958 til statens bilsakkyndige angående totalvekt Volvo.

Nr 72 M. 3. november 1958 til statens bilsakkyndige angående totalvekt Borgward, B-1500/F.

Nr 73 M. 3. november 1958 til politimestere og statens bilsakkyndige angående motorvognforskriftenes § 42, tredje ledd — begrensning av førerkort.

Nr 74 M. 5. november 1958 til politimestere og statens bilsakkyndige angående inndragning av førerkort.

Nr 75 M. 8. november 1958 til vegsjefer, politimestere og statens bilsakkyndige angående buss-stoler.

Nr 76 M. 20. november 1958 til statens bilsakkyndige angående politiets plikt til å etterforske trafikkuhell.

Nr 77 M. 2. desember 1958 til politimestere, vegsjefer og statens bilsakkyndige angående nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

Nr 78 M. 6. desember 1958 til statens bilsakkyndige angående antall sitteplasser i lastebilers førerhus.

Nr 79 M. 6. desember 1958 til statens bilsakkyndige angående kontroll med bilenes elektriske utstyr.

Nr 80 M. 8. desember 1958 til statens bilsakkyndige angående totalvekt Land-Rover 88 og 109, serie II.

Nr 81 M. 8. desember 1958 til statens bilsakkyndige angående totalvekt Ford Fk 1000.

Nr 82 M. 18. desember 1958 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Mercedes-Benz.

Nr. 83 M. 18. desember 1958 til politimestere, statens bilsakkyndige og Statens bilfordelingskontor i Oslo ang. friere omsetning av lagerbiler — (Person- og varebiler) importert før 1. januar 1957.

Nr 84 M. 20. desember 1958 til skattefogder og politimestere ang. søknadsfrist for innsendelse av søknader om nedsettelse/ettergivelse av vegavgift av motorvogner.

Nr 85 M. 22. desember 1958 til statens bilsakkyndige ang. antall sitteplasser i lastebilers førerhus.

S Nr 86 M. 27. desember 1958 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestere, samferdselskonsulenter og statens bilsakkyndige ang. ny hjemmel for fordeling av motorvogner.

Nr 3. 29. januar 1959 til vegsjefene ang. grunnundersøkelser 1959.

Nr 4. 4. februar 1959 til vegsjefene ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Vegarbeideroverenskomsten av 8. mai 1958. § 3. Overtids-, helligdags- og skiftarbeid.

Nr 5. 5. februar 1959 til vegsjefene ang. geologiske undersøkelser i 1959.

Nr 6. 6. februar 1959 til fylkesmenn og vegsjefer ang. Lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Overenskomstens § 2. Ordinær arbeidstid.

Nr 7. 13. februar 1959 til vegsjefene ang. Lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Overenskomstens § 4, punkt 16: Lønn under sykdom og arbeidsulykke.

Nr 8. 19. februar 1959 til vegsjefene ang. stålfagverk til spenn på 90,6 m.

Nr 9. 23. februar 1959 til fylkesmenn og vegsjefer ang. Lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Nytrykking av overenskomsten.

Nr 10. 5. mars 1959 til fylkesmenn og vegsjefer ang. vegoppsynsmennene. Gjennomføring av 45 timers arbeidsuke fra 1. mars 1959.

Nr 11. 6. mars 1959 til vegsjefene ang. veiledende priser pr. effektiv kjøretime (arbeidstime) for hjultraktor med utstyr i anlegg og industri.

Nr 12. 9. mars 1959 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. 1-akslet kabel- og transformatortilhenger (uten fjærer) til lastevogn.

Nr 13. 18. mars 1959 til vegsjefene ang. legeundersøkelse av arbeidere inntatt i hjelpearbeid og innkvartert i brakker.

Nr 14. 20. mars 1959 til fylkesmenn og vegsjefer ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Overenskomstens § 2. Ordinær arbeidstid. Gjennomføring av 45 timers arbeidsuke ved statens vegarbeidsdrift.

Nr 15. 31. mars 1959 til vegsjefene ang. oppmerking på kjørebanen.

Nr 16. 31. mars 1959 til vegsjefene ang. stålbeltepriser.

Nr 17. 14. april 1959 til vegsjefene ang. sprekker i faste dekker.

Nr 18. 6. mai 1959 til vegsjefene ang. lønn under permisjon for å utføre offentlige verv (ombud) og organisasjonsmessige oppdrag.

Nr 19. 14. mai 1959 til vegsjefer, bilsakkyndige og driftsutvalgene ang. tjenestefri med lønn for å delta i kurser for medlemmer i drifts- og produksjonsutvalg i staten.

Nr 20. 21. mai 1959 til vegsjefene ang. leid bil med sjåfør. Reviderte prisbestemmelser for transport med lastebil.

Nr 21. 22. mai 1959 til vegsjefene ang. konferanse om administrasjon for høyere offentlige tjenestemenn.

Nr 22. 23. mai 1959 til vegsjefene ang. kontortiden i vegvesenets ytre etat.

Nr 23. 17. juni 1959 til vegsjefene ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Overenskomstens § 14. Ferie. Lov om ferie av 14. november 1947, med endringer av 4. juli 1952, 14. juni 1956 og 19. desember 1958.

Nr 24. 6. juli 1959 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. dispensasjon for lastebiler med tilhengere (en- eller toakslede tilhengere og semitrailere) som utstedes av vegdirektøren og vegsjefene.

Nr 25. 7. juli 1959 til fylkesmenn og vegsjefer ang. pensjonsstrygd for statens arbeidere. Om endring i lov om pensjonsstrygd for statens arbeidere av 30. juni 1950 og i lov av 28. juni 1957 om tillegg til lov om pensjonstrygd for statens arbeidere av 30. juni 1950.

Nr 26. 8. juli 1959 til vegsjefene ang. forsterkningsarbeider, forarbeider for faste vegdekker.

Nr 27. 27. juli 1959 til vegsjefene ang. lønnsjustering for ingeniører og teknikere fra 1/1 1958. Det vises til kontormelding nr. 28/59.

Nummererte rundskriv 1959

Nr 1. 20. januar 1959 til vegsjefene og driftsutvalgene ang. driftsutvalg og velferdsvirksomhet.

Nr 2. 23. januar 1959 til vegsjefene og de bilsakkyndige ang. Arbeidervernloven av 7. desember 1956 — Den offentlige forvaltning.

S Nr 1 M. 5. januar 1959 til politimestere og statens bilsakkyndige ang. registrering av motorkjøretøyer.

Nr 2 M. 6. januar 1959 til politimestere og lensmenn i kystdistriktene ang. kjøpetillatelse på avgiftsfri bensin til fiskere — serie K.

Nr 3 M. 6. januar 1959 til politimestre, skattefogder og lensmenn ang. søknadsskjema vedrørende nedsettelse/ettergivelse av vegavgift av ikke bensindrevne motorkjøretøyer.

S Nr 4 M. 10. januar 1959 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre og statens bilsakkyndige ang. forbudsskiltet II, A. 18 — Begrenset stans eller parkering.

Nr 5 M. 10. januar 1959 til statens bilsakkyndige ang. endring av regler for kjøring med traktor i landbrukets driftsbygninger, fastsatt av Norges Brannkasse, Assuranseskomiteen og Norske Gjensidige Brannkassers Landsforening i 1951.

S Nr 6 M. 10. januar 1959 til politimestre og statens bilsakkyndige ang. endring av Samferdselsdepartementets rundskriv nr. 21/52 M av 14. mars 1952. Bestemmelser om toll og avgifter for motorkjøretøy som første gang registreres her i riket.

Nr 7 M. 12. januar 1959 til politimestre, vegsjefer og statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorvogner i Vest-Agder fylke.

Nr 8 M. 13. januar 1959 til politimestre og statens bilsakkyndige ang. uforsvarlig lessing av lastebiler.

Nr 9 M. 13. januar 1959 til politimestre, statens bilsakkyndige og statens bilfordelingskontor i Oslo ang. salg av registrerte demonstrasjonsbiler.

Nr 10 M. 17. januar 1959 til statens bilsakkyndige og statens bilfordelingskontor i Oslo ang. frigivelse av globalkvoten for biler 1959 — tildeling av kjøpetillatelse i første halvår.

Nr 11 M. 19. januar 1959 til vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter og statens bilsakkyndige ang. oversikt over rundskriv fra Vegdirektoratet, Bilavdelingen i 1958.

Nr 12 M. 19. januar 1959 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Willys.

Nr 13 M. 19. januar 1959 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Matador.

Nr 14 M. 22. januar 1959 til politimestre og statens bilsakkyndige ang. forhåndsgodkjenning av lette motorkjøretøyer og motorsykler på produksjonsstedet.

Nr 15 M. 30. januar 1959 til vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter og statens bilsakkyndige ang. oversikt over rundskriv fra Vegdirektoratet, Bilavdelingen i 1957.

Nr 16 M. 4. februar 1959 til statens bilsakkyndige ang. traktor for innkjøring i landbrukets driftsbygninger.

Nr 17 M. 6. februar 1959 til statens bilsakkyndige og statens bilfordelingskontor i Oslo ang. frigivelse av globalkvoten for biler 1959 — tildeling av kjøpetillatelse for drosjebiler i første halvår.

Nr 18 M. 10. februar 1959 til statens bilsakkyndige ang. godkjenning av traktor for kjøring i landbrukets driftsbygninger.

S Nr 19 M. 14. februar 1959 til politimestre og skattefogder ang. registrering av motorvogner, gaffeltrucks, dumpers, med videre som utelukkende nyttes innenfor privat område.

Nr 20 M. 17. februar 1959 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Studebaker.

Nr 21 M. 5. mars 1959 til fylkesmenn, politimestre, vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

Nr 22 M. 5. mars 1959 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Volvo.

S Nr 23 M. 9. mars 1959 til politimestre ang. barn og traktor-kjøring.

Nr 24 M. 14. mars 1959 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Magirus-Deutz, type Saturn-Allrad.

Nr 25 M. 17. mars 1959 til politimestre ang. garanti for erstatningsansvar etter motorvognloven.

Nr 26 M. 18. mars 1959 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Chevrolet.

Nr 27 M. 2. april 1959 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. Matador 1,5 tons lastebil (den typen som i h. t. rundskriv nr 13/59 M av 19. januar 1959 til Statens bilsakkyndige har en største tillatte belastning av 1 400 kg på foraksel og 1 830 kg på bakaksel og en totalvekt på 3 000 kg).

Nr 28 M. 7. april 1959 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Commer og Karrier.

Nr 29 M. 9. april 1959 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. forhåndsgodkjenning av lette motorkjøretøyer og motorsykler.

Nr 30 M. 10. april 1959 til politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. garanti for utenlandske motorvogner.

Nr 31 M. 15. april 1959 til importører og forhandlere av

automobil- og landbruks gummi ang. refusjon av avgift av gummi til ikke registreringspliktige kjøretøyer.

Nr 32 M. 16. april 1959 til statens bilsakkyndige og statens bilfordelingskontor i Oslo ang. tildeling av person- og varebiler - 2. kvartal 1959.

Nr 33 M. 18. april 1959 til politimestre, samferdselskonsulenter og statens bilsakkyndige ang. godkjenning av motorvogner til drosjebruk.

Nr 34 M. 18. april 1959 til politimestre, vegsjefer og statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

Nr 35 M. 18. april 1959 til politimestre, vegsjefer og statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

Nr 36 M. 20. april 1959 til fylkesmenn, politimestre, vegsjefer og statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

Nr 37 M. 21. april 1959 til vegsjefer og statens bilsakkyndige ang. belastning av luftgummiringer for busser, lastebiler, varebiler og tilhengere.

Nr 38 M. 22. april 1959 til politimestre og statens bilsakkyndige ang. lette motorkjøretøyer.

Nr 39 M. 30. april 1959 til fylkesmenn, politimestre, vegsjefer og statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

Nr 40 M. 5. mai 1959 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Volvo.

Nr 41 M. 6. mai 1959 til statens bilsakkyndige ang. Vauxhall Victor Serie II.

S. Nr 42 M. 9. mai 1959 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, landbrukssjefer, skattefogder, skatteinspektører, lensmenn, samferdselskonsulenter og statens bilsakkyndige. Landbruks-selskaper og jordstyrer ang. refusjon av avgift på bensin nytt til jordbrukstraktorer m. v. i kalenderåret 1959.

Nr 43 M. 11. mai 1959 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Scania-Vabis.

Nr 44 M. 16. mai 1959 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Mercedes-Benz.

Nr 45 M. 21. mai 1959 til statens bilsakkyndige og statens bilfordelingskontor i Oslo ang. ekstra tildeling av 1000 stk. kjøpetillatelse for personbiler for 2. kvartal 1959. Tildeling P-III/59.

Nr 46 M. 22. mai 1959 til statens bilsakkyndige ang. registrering av personbiler.

Nr 47 M. 22. mai 1959 til politimestre og statens bilsakkyndige ang. lette motorkjøretøyer.

Nr 48 M. 26. mai 1959 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. førerkort for personer som ikke fyller kravene i «Rettleiingen» for legen når han skal utstede attest.

Nr 49 M. 28. mai 1959 til politimestre, vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

Nr 50 M. 1. juni 1959 til vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. register over rundskriv fra Vegdirektoratet, Bilavdelingen, for tiden 1945—1958.

Nr 51 M. 1. juni 1959 til Statens bilsakkyndige ang. antall sitteplasser i lastebilers førerhus.

Nr 52 M. 3. juni 1959 til Statens bilsakkyndige ang. traktor for innkjøring i landbrukets driftsbygninger. — Utvidet godkjenning av gnistfanger.

Nr 53 M. 4. juni 1959 til politimestre, Statens bilsakkyndige og Statens bilfordelingskontor i Oslo ang. bilforhandlerens adgang til å registrere personbiler til demonstrasjonsbruk.

Nr 54 M. 10. juni 1959 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Dodge.

S Nr 55 M. 11. juni 1959 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter, Statens bilsakkyndige og Statens bilfordelingskontor i Oslo ang. omsetning av 3- og 4-hjulerte lukkede motorsykler.

Nr 56 M. 24. juni 1959 til vegsjefer, politimestre og Statens bilsakkyndige ang. anordninger for markering av kjøretøyer som er blitt hensatt på veg p.g.a. motorstopp, punkteringer, kollisjonsskade eller annet.

S Nr 57 M. 25. juni 1959 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, landbrukssjefer, skattefogder, skatteinspektører, lensmenn, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige, landbruks-selskaper og jordstyrer ang. refusjon av avgift på bensin nytt til jordbrukstraktorer m. v. i kalenderåret 1959.

Nr 58 M. 30. juni 1959 til vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. belastning av luftgummiringer for busser, lastebiler, varebiler og tilhengere.

Nr 59 M. 30. juni 1959 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Nysa N 58.

S Nr 60 M. 1. juli 1959 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, skattefogder, lensmenn, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. avgifter på bensin for budsjetterminen 1. juli 1959 — 30. juni 1960.

S Nr 61 M. 9. juli 1959 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre og Statens bilsakkyndige ang. forskrifter vedr. støy fra motorsykler.

Nr 62 M. 16. juli 1959 til politimestre, vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

Nr 63 M. 20. juli 1959 til Statens bilsakkyndige ang. godkjenning av gnistfanger for traktor til innkjøring i landbrukets driftsbygninger.

Nr 64 M. 21. juli 1959 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Henschel, type H. S. 95.

Nr 65 M. 21. juli 1959 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Volvo

Nr 66 M. 21. juli 1959 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt International.

Nr 67 M. 22. juli 1959 til Statens bilsakkyndige ang. godkjenning av gnistfanger for traktor til innkjøring i landbrukets driftsbygninger.

Nr 68 M. 22. juli 1959 til Statens bilsakkyndige ang. godkjenning av gnistfanger for traktor til innkjøring i landbrukets driftsbygninger.

S Nr 69 M. 30. juli 1959 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter, Statens bilsakkyndige og Statens bilfordelingskontor i Oslo ang. endring i rundskriv nr. 86/58 M., pkt. III, av 27. desember 1958 ang. bestemmelser om årgang og prisgrense vedr. import av brukte motorvogner mot kjøpetillatelse, eller til lager for salg mot kjøpetillatelse.

NORSK VEGTIDSSKRIFT

NR 1

ORGAN FOR STATENS VEGVESEN

JANUAR 1959

Stockholms infartsvägar

Vägdirektör Nils Bruzelius

DK 625.711.3 (487.1)

De stora infartsvägarna til Stockholm (fig. 1) är sju stycken, nämligen riksväg 1: Stockholm—Södertälje — länsgrän-

Foredrag av vägdirektör Nils Bruzelius på fellesmotet den 28. februar 1958 i Den Norske Ingeniørforening og Opplysningsrådet for Biltrafikken.

sen—(Nyköping—Norrköping—Jönköping—Hälsingborg), (Södertäljevägen), riksväg 12: Stockholm—Stäket—länsgränsen—(Enköping—Falun), (Enköpingsvägen), riksväg 13: Stockholm—länsgränsen—(Uppsala

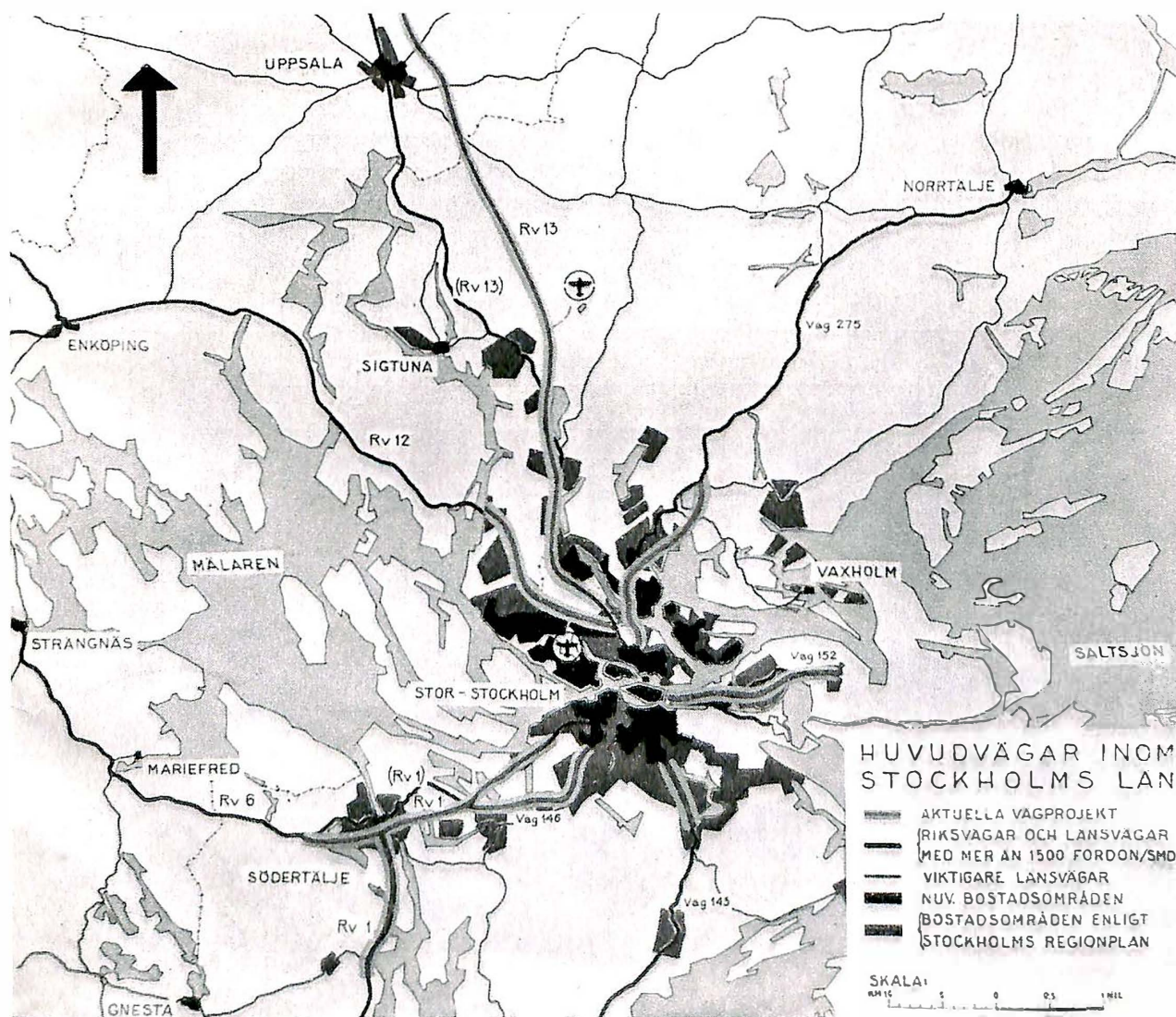


Fig. 1. Infartsvägarna till Stockholm.

—Gävle—Sundsvall—Luleå—Haparanda), (Uppsalavägen),

länsväg 143: Stockholm—Västerhaninge—Nynäshamn, (Nynäsvägen),

länsväg 146: Stockholm—Huddinge—Salem (Huddingevägen och Brännkyrkaleden),

länsväg 152: Stockholm—Gustavsberg, (Värmdövägen), samt

länsväg 275: Stockholm—Norrälje—Östhammar — länsgränsen — (Älvkarleby), (Norräljevägen).

Trafiken på riksvägarna och länsväg 275 utgöres av dels långdistant trafik till och från huvudstaden, dels lokaltrafik. På övriga vägar förekommer i huvudsak lokaltrafik.

Lokaltrafiken är mycket stor. Orsaken härtil är att infartsvägarna på delarna närmast Stockholm går genom tätbyggelse. Inom Storstockholmsområdet, som omfattar Stockholm och de närmast liggande förortskommunerna bor sammanlagt 1,0 milj. människor. Då antalet bilar inom detta område uppgår till ca. 122 000, är biltätheten 122 bilar per 1000 innevånare. Lokaltrafiken ökar avsevärt på somrarna genom att befolkningen i Storstockholmsområdet då flyttar ut till sina sommarbostäder, som ofta ligga långt utanför detta område.

I tabell 1 har gjorts en sammanställning av trafikuppgifter från de viktigaste infartsvägarna till Stockholm, Göteborg och Malmö. Uppgiftarna är icke direkt jämförbara, bl. a. beroende på att räknepunkterna ligga på olika avstånd från städernas centrala delar m. m., men de ger dock en viss uppfattning av trafikens storlek på infartsvägarna. Av årsmedeldygnssiffrorna för år 1955 framgår, att tre infartsvägar till Stockholm hade en trafik mellan 18 000 och 8900 fordon, medan en infartsväg till Göteborg hade en trafik av 9000 fordon och en infartsväg till Malmö hade en trafik av 7200 fordon.

Vilken trafik kan man då vänta sig i framtiden på infartsvägarna till Stockholm? Att den kommer att öka beroende på den allmänna ökningen av bilantalet är fullt klart. Dessutom är Stockholm stads mark snart helt utnyttjad, varför den fortsatta bebyggelsen inom Storstockholmsområdet måste ske i förortskommunerna. De här bosatta kommer till övervägande delen att ha sitt arbete i Stockholm, varigenom trafiken på infartsvägarna kommer att öka ytterligare.

I samband med upprättandet av arbetsplan för delen Ålkistan—Danderyds kyrka av Norräljevägen har ingenjörsfirman Kjessler & Mannerstråle uppgjort en trafikprognos, som bl. a. grundar sig

Tabell 1. Trafik på infartsvägar till Stockholm, Göteborg och Malmö

Väg nr	Årsmedeldygn		Somarmedeldygn		Anm.
	1953	1955	1953	1955	
<i>Stockholm</i>					
1	5.650	7.400	7.000	9.100	Norr om Fittja bro
12	3.250	4.200	3.750	4.900	Vid Barkarby torg
13	6.800	8.900	7.800	10.100	Söder om Tureberg
143	2.900	3.800	3.300	4.300	Vid Handen
146	1.500	2.000	1.700	2.200	Söder om Stuvsta
152	13.800	18.000	16.300	21.200	Vid Danviksbron
275	10.000	13.000	12.000	15.600	Vid Ålkistan
800	3.500	4.500	5.000	6.500	Vid Nockebybron
<i>Göteborg</i>					
2 söderut	3.750	4.800	5.250	6.800	Söder om Mölndal
2 norrut	3.100	4.000	4.500	5.900	
5	2.650	3.400	3.050	4.000	
6	6.900	9.000	7.900	10.300	
7	3.550	4.600	4.250	5.600	
110	3.200	4.200	4.500	5.900	
<i>Malmö</i>					
2 norrut	4.600	6.000	5.500	7.200	
2 söderrut	2.650	3.500	4.100	5.400	
4	5.500	7.200	6.200	8.100	
33	2.000	2.600	2.200	2.900	Vid Jägersro
34	1.200	1.600	1.400	1.800	Vid Oxie

på Stockholms regionplaneutrednings förslag till bebyggelse inom regionplanområdet. Vid t. ex. Danderyds trafikplats uppgick årmedeldygnstrafiken 1953 till 5300 fordon. 1970 beräknas trafiken uppgå till 22 000 fordon och 1990 till 45 000 fordon.

Enligt de normer, som f.n. tillämpas vid vägprojektering skall en väg utbyggas med dubbla körbanor, om somarmedeldygnstrafiken inom överskådlig framtid beräknas överstiga 9000 fordon. På samtliga ovannemda infartsvägar torde trafiken komma att överstiga denna siffra, varför dessa kommer att utbyggas med dubbla körbanor. Den normalsektion, som numera brukar användas vid vägar med dubbla körbanor framgår av fig. 2.

I det följande lämnas en kort redogörelse för de olika infartsvägarna till Stockholm, som alla skola utbyggas till motorvägsstandard. Vägarna är sålunda endast avsedda för motorfordonstrafik. De sakna plankorsningar, och in- och utfart får endast ske vid ändpunkterna samt vid särskilda trafikplatser.

Riksväg 1, Södertäljevägen.

Av Södertäljevägen äro delarna Stockholms stadsgräns—Vårby, samt Eriksberg—Salem utbyggda, medan delen Vårby—Eriksberg inom kort kommer att öppnas för trafik. Delen Salem—Södertälje kommer att påbörjas i höst och delen Södertälje—Pilkrog 1959. Genomfarten genom Södertälje torde komma att påbörjas 1960. Kostnaden för utbyggnad till motorväg av Södertäljevägen uppgår till 84 mkr.

För att vid projekteringen inpassa vägen på det bästa sättet i terrängen har gjorts perspektivskisser samt modeller av trafikplatser. Vidare har utförts modeller av broar över motorvägen för att

undersöka, om de skall utbildas med 2 eller 4 spann. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen har numera bestämt, att broarna skall byggas med 4 spann. Vid bergskärningar skall emellertid broarna byggas i 2 spann med frontmurarna i linje med bergskärningen.

Riksväg 12. Enköpingsvägen.

Denna väg, som f.n. ansluter till riksväg 13 vid Ulriksdal, går genom städerna Solna och Sundbyberg och Stockholm fram till Barkarby vid gränsen mellan Stockholm och länet. På denna del planeras en ny sträckning med tunnel under Hagalund. En ny förbindelseväg med Uppsalavägen skall byggas vid St. Frösunda.

Från Barkarby erhåller vägen en ny sträckning förbi Barbarby flygplats och följer därefter i huvudsak den nuvarande vägen upp till gränsen mot Uppsala län vid Stäket. Delen Barkarby—Tånglöt skall påbörjas 1959 och delen Tånglöt—Stäket 1961. Trafikplatser byggas vid Barkarby, Säbysjön och Stäket. Kostnaden för utbyggnad till motorväg av Enköpingsvägen uppgår till 14 mkr.

Riksväg 13. Uppsalavägen.

Utbyggnaden av riksväg 13 kommer att forceras på grund av att Stockholms storflygplats skall förläggas till Halmsjön ca. 50 km norr om Stockholm. Vagarbetet, som beräknas kosta ca. 70 mkr. kommer sannolikt att uppdelas på fyra entreprenader. Den första entreprenaden skall omfatta byggande av en kolonnväg för militärtrafik samt delen Sörentorp—Turebergs trafikplats. Denna etapp påbörjas i år. Nästa år skall delarna Tureberg—Rotsunda och Rotsunda—Norrunda igångsättas och år 1960 delen Norrsunda—Halmsjöns

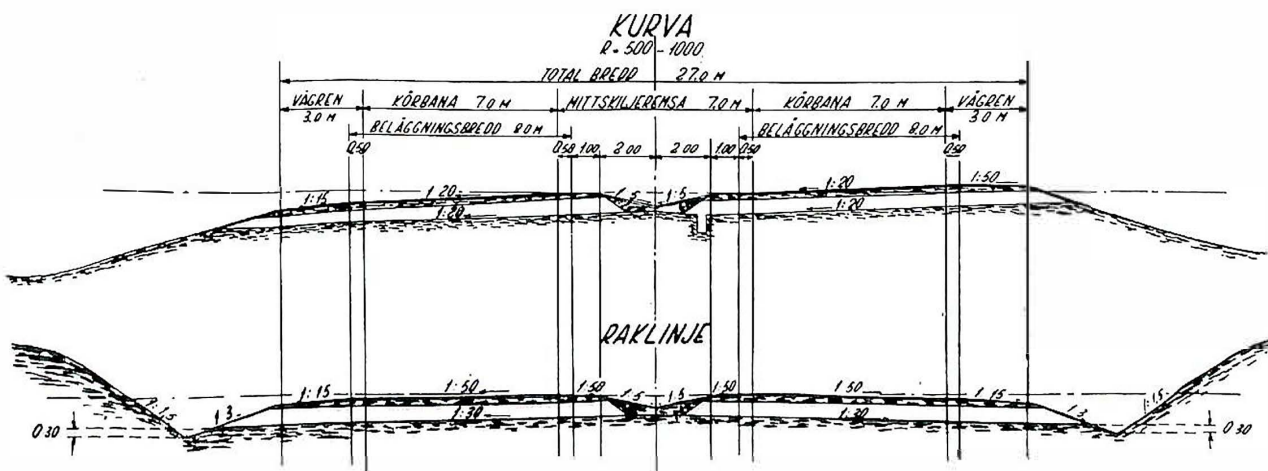


Fig. 2. Normalsektion av motorväg med dubbla körbanor.

trafikplats jämte tillfart till Halmsjön. Vägen skall vara fullt färdig 1963. Trafikplatser anläggs vid Tureberg, Häggvik, Rotebro, Upplands—Väsby samt Halmsjön. Kostnaden för utbyggnad till motorväg av delen Sörentorp—Halmsjöns trafikplats inkl. erforderliga anslutningsvägar uppgår till 67 mkr.

Länsväg 143. Nynäsvägen.

Denna väg har f.n. den minsta trafiken av alla infartsvägar. Utbyggnaden till motorväg kommer därför att dröja länge. Kostnaden uppgår till 30 mkr.

Länsväg 146. Huddingevägen.

Den nuvarande Huddingevägen har på vissa sträckor en mycket låg standard. Då både Huddinge och Botkyrka kommuner ha mycket omfattande

planer på ökad bostadsbebyggelse, planeras en ny led med motorvägstandard, Brännkyrkaleden, parallellt med Huddingevägen. Denna led börjar vid Huddingevägen inom Stockholm och går därefter väster om Huddinge ned mot den blivande stora bostadsbebyggelsen i Flemmingsberg. Härifrån går vägen norr om Tullingeområdet, passerar Tullingesjön på en bank och ansluter till Södertäljevägen vid Salem. Brännkyrkaleden beräknas kosta 40 mkr.

Länsväg 152. Värmdövägen.

Värmdövägen, som är den stora vägen ut till skärgården, är för närvarande endast tvåfilig. På lördagar och söndagar under sommarhalvåret är köerna milslånga, varför en snar ombyggnad av denne väg till motorvägsstandard er nödvändig.

Från Stockholms stadsgräns till Skurusundet ligger Värmdövägen inom Nacka stad. Projektningen är i stort sett klar. Delen Stockholms stadsgräns—Saltsjöbadsvägen kommer sannolikt att byggas med sex filer och delen Saltsjöbadsvägen—Skurubron med fyra filer. Trafikplatser avses byggas vid Stockholms stadsgräns (Lugnet), Augustendal, Saltsjöbadsvägens anslutning samt omedelbart väster om Skurubron. Kostnaden är beräknad till 50 mkr. För Värmdövägen på delen Skurusundet—Kilsviken finnes arbetsplan fastställd av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen. Arbetsplanen är emellertid överklagad av Boo kommun m. fl. som anser att motorvägen dels klyver samhället i två delar, dels medför att ett mycket stort antal villor måste rivas. Kommunen önskar att Värmdövägen skall få en nordligare sträckning, varigenom endast få fastigheter inom kommunen beröres.

Arbetsplan för delen Kilsviken—Gustavsberg är utarbetad och kommer inom kort att överlämnas till Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen för fastställelse. Vägförvaltningen kommer därvid att förorda en sträckning norr om Gustavsberg. Trafikplatser komma att utbyggas vid Björknäs, Boovägen, Insjön och Östra Ekedal. Kostnaden uppgår till 47 mkr.

Länsväg 275. Norrtäljevägen.

Sedan 1954 har ombyggnad av delen Rosenkälla—Danderyds kyrka till motorväg pågått. På sträcken från Ullna till Rosenkälla är dock endast den ena körbanan utbyggd. Fem trafikplatser finnes, nämligen Danderyd, Lahäll, Roslags Näsby, Viggbyholm samt Hägernäs. Vidare har en provi-



Fig. 3. Motorvägen Rosenkälla—Danderyds kyrka på Norrtäljevägen.

sorisk trafikplats utbyggts vid Vaxholmsvägen vid Ullna. Denna väg kommer inom kort att ombyggas, varvid den skall anslutas till Norrtäljevägen vid Löt, där en trafikplats kommer att utföras. Den provisoriska trafikplatsen vid Ullna slopas samtidigt.

På Norrtäljevägen provas en ny typ av vägmärken. Dessa har mörkblå botten med text av vit scotchlitefilm.

Delen Danderyds kyrka—Bergshamra vägskäl är utbyggd som tvåfilig väg, medan delen Bergshamra vägskäl—Stockholms stadsgräns vid Älkistan och vidare in till Stockholm har fyra filer. Enligt en av ingenjörfirman Kjessler och Mannerstråle utarbetad arbetsplan skall sträcken Danderyds kyrka—Älkistan utbyggas som motorväg. Kostnaderna för denna utbyggnad uppgår till 25 mkr. Med hänsyn till dessa stora kostnader har Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen beslutet, att t.v. skall endast utföras en breddning av den nuvarande vägen till fyra filer samt ombyggnad och signalreglering av vägskälen vid Bergshamra,

Inverness, Mörby och Mörby backe. Kostnaden för detta arbete beräknas till ca. 2 mkr.

Kostnader m. m. för utbyggnad av infartsvägarna.

Av tabell 2 framgår att längden av de infartsvägar, som skola utbyggas som motorvägar, uppgår till 171,2 km. Härav är 28,4 km helt eller delvis utbyggda.

Sammanlagda kostnaden för ej påbörjade motorvägar uppgår till 402 mkr. För innevarande år har länet tilldelats 11,4 mkr. för utbyggnad av Södertäljevägen och Uppsalavägen. Tilldelningen 1959 till dessa vägar torde komma att uppgå till ca. 25 mkr. Med en årlig tilldelning av denna storlek skulle utbyggnaden av det nu aktuella motorvägnätet i Stockholm kunna genomföras på ca. 15 år. Under förutsättning, att den nuvarande trafikökningen fortsätter, skulle det vara önskvärt om denne utbyggnad skulle kunna ske inom kortare tidsperiod, ty annars måste man befara att trafikstockningarna särskilt på Värmdövägen och Hudingevägen komma att bli mycket svårartade.

Tabell 2. Kostnader m. m. för utbyggnad av motorvägar inom Stockholms län.

Väg nr	Delsträcka	Längd i km		Kostnad i milj. kr.	Byggnadsår enligt flerårsplanen 1958—62
		Ej påbörjad	Helt eller delvis färdig		
Rv 1	Stockholms stadsgräns—Vårby		3.0	4 (återstående kostn.)	—
	Vårby—Eriksberg		6.9	1 " — "	(Totalkostn. 11,5 mkr)
	Eriksberg—Salem		3.8 13.7	1 " — "	—
	Salem—Södertälje	8.3		18	1958—1960
	Södertälje stad	4.5		40	1960—
	Södertälje—Pilkrog	10.0 22.8		20 84	1959—
Rv 12	Barkarby—Jakobsberg—Tånglöt	4.4	10.9	4	1959—1960
	Tånglöt—Stäket	6.5		10 14	1961—
Rv 13	Sörentorp—Turebergs trafikplats	4.0		3 (inkl. kolonnväg)	1958
	Turebergs trafikplats—Rotsunda	9.0		24	1959—
	Rotsunda—Norrunda	13.0		29	1959—
	Norrunda—Halmsjöns trafikplats jämte anslutningsvägar till Halmsjön och Brista	9.0		11	1960—
	Halmsjöns trafikplats—Mora stenar	23.0 58.0		45 112	—
	Stockholms stadsgräns—Trångsund—Västerhaninge	12.0 12.0		30 30	—
Lv 146	Brännkyrkaleden	17.0 17.0		40 40	—
Lv 152	Värmdövägen i Nacka stad (regionplanevägen)	6.4		50	1960—
	Skurubron—Gustavsberg	12.1 18.5		47 97	1962—
Lv 275	Älkistan—Stocksundsbron i Solna stad	1.0		9	1962—
	Stocksundsbron—Danderyds k:a	2.6 3.6		16 25	1962— (2 mkr. för provisorisk breddn.)
	Danderyds k:a—Rosenkälla		14.7 14.7		(Totalomkostn. 37 mkr)
	Summa	142.8	28.4	402	

Trafikkårer i og ved New York City

Overingeniør Gabriel A. Frøholm, M. N. I. F.

DK 625.71 (73/79) NYCITY

Forfattere til denne artikkelen studerte vegbygging i U.S.A. i 1956—57. Han gjer her greide for dei viktigaste bru- og tunnelsamband i New York City og nokre av planane for vidare utbygging av desse. Det går klart fram kor mykje som alt er investert i kommunikasjonar, og kor store summar ein reknar med vil gå med til framtidig utbygging.

I New York City bur det kring 8 millionar menneske, og bilparken er på fleire millionar. Når dertil kjem at New York er det største sentret for handel, turisttrafikk og industri, forstår vi lett at trafikken der er uvanleg stor.

I dei siste 50 åra har dei ofra mange milliardar

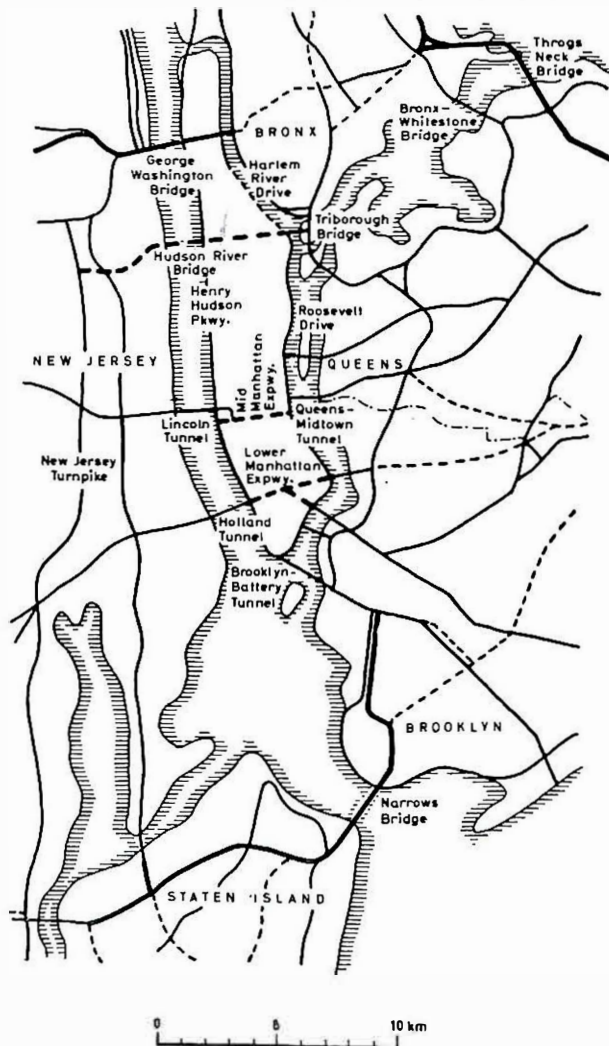


Fig. 1. Kart over litt av New York og New Jersey.

kroner for å få gode veg-, bru-, tunnel- og ferjesamband. I tillegg til dette kjem dei store summar som er nytta til jernbaner og tunnelbaner (subways).

Den eldste og tettast bygde delen av New York, Manhattan, er ei øy mellom Hudson River på vestsida og East River og Harlem River på austsida. Dette har ført med seg den høge kostnaden for bru- og tunnelsamband.

Frå 1883 til idag har dei bygd ialt 4 store bruer over East River. Verre er det å byggje bru over den breide og djupe Hudson River. Her er det til no berre bygd ei bru, George Washington-brua, som vart opna hausten 1931. Denne brua har no berre eitt brudekk med 8 vognbaner, men dei har planlagt å byggje eit nytt brudekk med 6 vognbaner under det dei no har. Dei siste åra har det køyrt 35—40 mill. bilar over denne brua kvart år. Topptrafikken på dei 8 vognbanene har visstnok vore oppe i 141 000 i døgret. Der skulle då kunne gå ialt 250 000 bilar i døgret når dei nye vognbanene kjem til.

George Washington-brua er ei tollbru, og personbilar lyt betale 50 cent for kvar tur. Brua har eit midtspenn på 1070 m, og der er 65 m fri høgd under brua.

Dei 4 bruene over East River er eldre, og ingen av dei er tollbruer. Men dei klarer ikkje å ta den veldige biltrafikken frå Manhattan til Brooklyn og Queens. Difor er det bygd to biltunnelar under East River, kvar med to røyr og med to vognbaner i kvart røyr. Den eldste av desse tunnelane er Queens—Midtown-tunnelen som vart opna i 1940. Den andre, Brooklyn—Battery-tunnelen, vart opna i 1950. Kvar av desse tunnelane kan ta vel 20 mill. bilar for året.

Den veldige trafikken frå New Jersey over Hudson-elva til Manhattan gjekk heilt til 1927 berre på ferjer. Men dette året vart Holland-tunnelen opna for trafikk. Denne tunnelen går frå Jersey City til gatene lengst sør på Manhattan. Den har to røyr med to vognbaner i kvart røyr, og kan ta vel 20 mill. bilar for året. Tunnelen har beinveges samband med New Jersey tollveg og

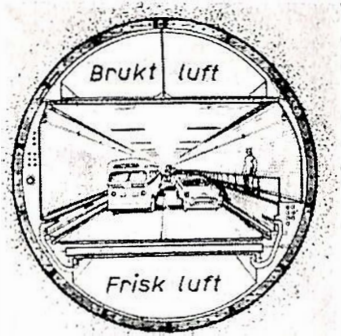


Fig. 2 a. Lincoln-tunnelen. Tverrsnitt. Frisluttkanal under køyrebanevegget. Bruktluftkanal over taket. Gongbaner ved sida av køyrebanevegget.

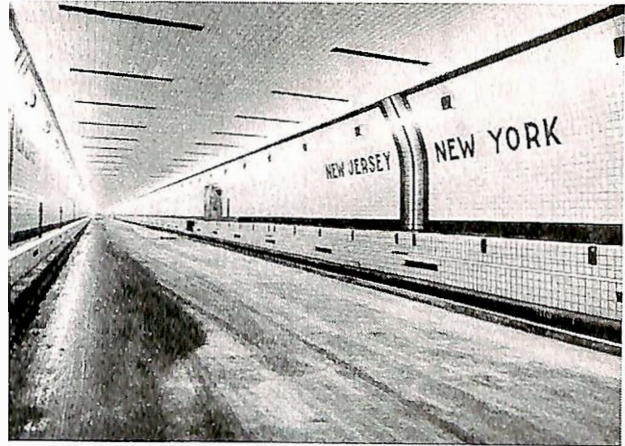


Fig. 3. Innvendig i den ferdige Lincoln-tunnelen.

til gode frivegar¹ som U.S. nr 1 og U.S. nr 9. På Manhattan har tunnelen beinveges samband til Brooklyn—Battery-tunnelen og til Manhattan-brua. Det er og berre kort veg til dei to andre store bruene som leder til Brooklyn: Brooklyn-brua og Williamsburg-brua.

Den nyaste og mest trafikkerte tunnelen under Hudsonelva er Lincoln-tunnelen. Det fyrste tunnelrøyret her vart opna 22. desember 1937, og kosta då over 30 mill. dollar. Dette er no det *midtre* røyret i tunnelen.

Det andre tunnelrøyret vart opna for trafikk 1. februar 1945 og kosta over 50 mill. dollar. Dette er det *nordre* tunnelrøyret. Det tredje og siste tunnelrøyret vart opna 25. mai 1957 og ligg lengst sør. Dette kosta 100 mill. dollar.

Kvart av dei tri tunnelrøyra har to vognbaner. Langs køyrebanevegget er der gongbaner for politiet som har tilsyn med trafikken. Fig. 2 a viser tverrsnittet av denne tunnelen. Gjennom romet *under* køyrebanevegget vert det pumpa inn frisk luft og gjennom romet over den armerte plata over køyretunnelen vert den brukte lufta drege ut. Dei 24 kjempeviftene i dei to ventilasjonsbygningane, ein på Manhattan og ein i New Jersey, kan skifte luft i tunnelen på 1,5 minutt.

¹ Med friveg meines her ein veg utan kryssande trafikk i same plan.

Denne tredje Lincoln-tunnelen har ei total lengd på kring 2400 m. Av denne lengda er 1670 m bygd med hjelp av pressluft- og skjolddrift gjennom slammet under Hudsonelva. Resten er bygd innover land, dels i berg og dels i jord. Skjolddrifta var den vanlege som dei nytta då dei bygde dei andre tunnelane under Hudsonelva og under East River:

Skjoldet er laga av ein stålsylindrar med omlag 9,7 m diameter og med 5,5 m lengd, — og med ein stålvegg (botn) (fig. 2 b). I stålveggen er der mange luker som kan opnast og stengjast etter som det trengst, for å styre skjoldet og presse slammet attover forbi skjoldet og arbeidsromet. Ialt 28 hydrauliske donkrefter kan skuve skjoldet framover med ei kraft på 240 tonn. Når skjoldet er skuva fram omlag 0,8 m, byggjer dei inn ein ny ring, samansett av 14 stk. støypejernsegment. Desse blir skruva saman og seinare støypt inn i betong.

I arbeidsromet attanfor skjoldet var det trykkluft som svara til vasstrykket over tunnelen. Eit stykke attanfor arbeidsromet var det difor ein tjukk betongvegg med luftsluser igjennom. Det gjekk mest 20 månader til å presse dette skjoldet dei 1670 m gjennom slammet under Hudsonelva

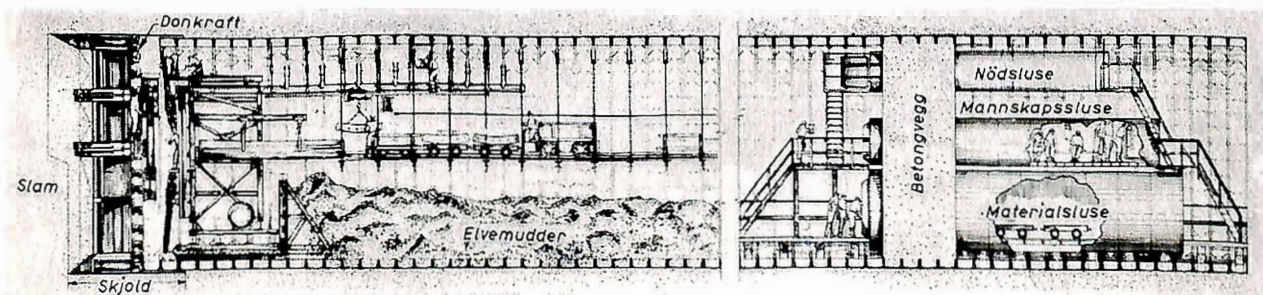


Fig. 2 b. Skjolddrift ved Lincoln-tunnelen. Skjold med hydrauliske donkrefter til vinstre. Sluser inn til arbeidsromet til høgre.

og byggje inn dei 2031 støypejarnsringane som no er det ytre skalet for denne viktige trafikkvegen.

Etter betongstøypinga vart heile køyretunnelen kledd med keramikkfliser slik som fig. 3 viser. Tunnelen er godt opplyst av fluorescensrør. Til høgre på fig. 3 ser vi delet mellom New Jersey og New York og lenger vekke ein av dei kjoskane som trafikkpolitiet held til i under vakthaldet i tunnelen.

Fig. 4 viser innkøyringa i Lincoln-tunnelen på New Jersey-sida og tilkøyringsvegane der. Vi skimtar pakkhusa langs Hudsonelva øvst til høgre.

Midt på biletet ser vi dei mange tollportane, og bortanfor der ser vi innløpet til dei tri tunnelane. Den nyaste tunnelen er lengst til høgre.

Det gjekk opptil 21,6 mill. bilar sume år gjennom dei to fyrste tunnelrøyra, og dei reknar med å kunne ta meir enn 32 mill. bilar kvart år gjennom dei tri tunnelrøyra dei har no. Heretter skal trafikken i dei to ytre tunnelane gå berre i ein retning: Mot New Jersey i den nordre og mot New York i den søre tunnelen. I den midtre tunnelen kan trafikken gå enten mot aust eller mot vest på begge vognbanane, eller dei kan nytte ei vognbane i kvar retning. Dette kan passast til etter trafikkmengda, og det tek berre få minutt å skifte trafikkretning på ei vognbane. Ein har trafikkklampar med korte mellomrom, raude, gule og grøne jansides, og kan nytte desse til å styre trafikken, — på grunnlag av den trafikkstraumen som går mot tunnelen. I hovedstasjonen har ein fjernsynapparat og kan derifrå sjå trafikken på dei vegar og gater som fører til Lincolntunnelen.

Denne tunnelutvidinga gjorde at ein laut byggje ut tilkøyringsvegane og plassen framfor tunnelinnlaupet. Ein laut og byggje eit nytt og større trafikk-kontor nær tunnelinnlaupet på New Jersey. Desse byggjearbeida kosta 11,5 mill. dollar.

På Manhattan laut dei byggje ein ny Lincoln-Tunnel-Expressway med 4 vognbaner frå 30. til 39. gate, og dette arbeidet kom på 11 mill. dollar. Saman med nye tilkøyringsvegar, utviding av plassen ved tunnelinnlaupet m. m. vart kostnaden på Manhattansida ialt 23,5 mill. dollar. Totalkostnaden for alle arbeid i samband med Lincoln-tunnelen vart soleis heile 135 mill. dollar.

Men det trengst snart andre, dyre trafikkårer i og kring New York. For tida er ialt omlag 50 byggjearbeid igang med ei samla veglengd på 225 km til ein kostnad av 125 mill. dollar. Dertil kjem 320 km planlagte vegar til ein kostnad av 500 mill. dollar.

I nokre år har ein arbeidd med planar for ei ny kjempebru over «The Narrow», mellom Brooklyn og øya Staten Island, som er innlaupet til New York hamn (fig. 5). Denne brua vil få lenger spenn enn Golden Gate-brua, nemleg omlag 1340 m og vil soleis kunne bli lengste bruspennt i verda. Byggjekostnaden er rekna til 220 mill. dollar. I tillegg til dette kjem kostnaden med nye frivegar gjennom Brooklyn og over Staten Island fram til denne brua. Desse er rekna å ville kosta kring 39 mill. dollar i Brooklyn og 35 mill. dollar på Staten Island. Det vil soleis koste kring 300 mill. dollar å byggje denne brua med tilkøyringsvegar.

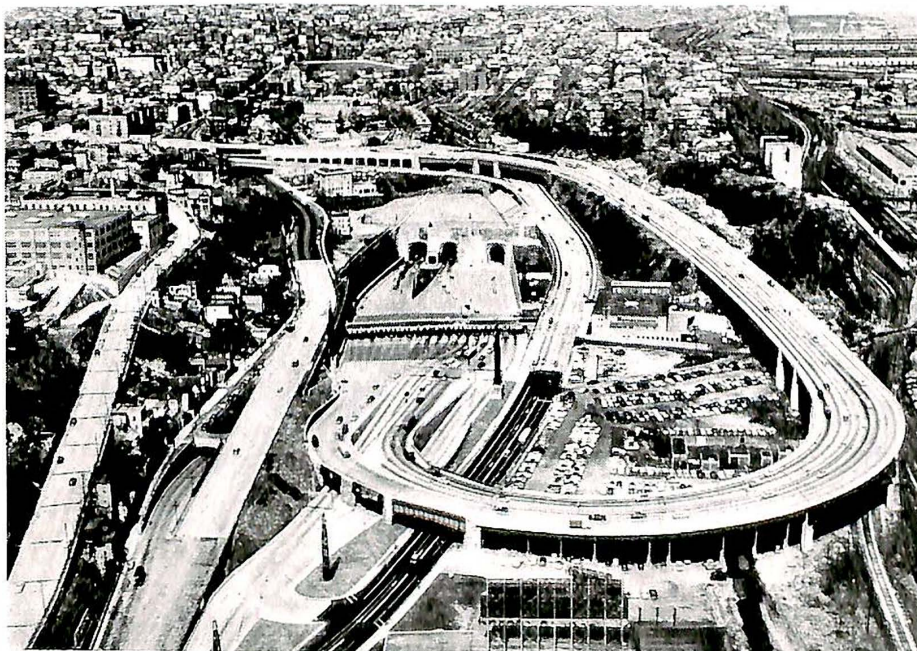


Fig. 4. Vegane til og frå inngongen til Lincoln-tunnelen på New Jersey-sida. Vi ser dei 18 tollportane midt på figuren. Lenger borte inngongen til dei tre tunnelrøyra. Lengst vekke til høgre skimtar vi bryggene langs Hudsonelva.

Ein arbeider og med planer for ei ny bru over Long-Island-sundet under namnet: Throgs Neck-brua. Denne brua skal byggjast aust for Bronx-Whitestone-brua som vart bygd over dette sundet for få år sidan. Denne Throgs Neck-brua og dei nærmaste tilkøyringsvegane vil koste kring 93 mill. dollar, tilkøyringsvegane på Bronx (nordfrå) kring 30 mill. dollar og tilkøyringsvegane i Queens (på sørsida) kring 27 mill. dollar.

Ein har også arbeidd ut planer for to *expressvegar* tversover Manhattan. Den eine av desse skal gå litt sør for Lincoln-tunnelen og Queens-Midtown-tunnelen og ha samband med desse to tunnelane og med frivegane langs Hudson River og langs East River. Dette er *Midt-Manhattan Expressveg*.

Denne expressvegen skal byggjast gjennom kvartala mellom 29 og 30 gate og gå på bru over alle nord-sør-gatene, eller over alle avenyane. Byggjekostnaden vil bli kring 77 mill. dollar. Av dette vil 33,5 mill. dollar gå med til kjøp av veggrunn. Dei lyt nemleg kjøpe og rive mange store hus før denne expressvegen kan byggjast. Det har vore på tale å byggje nye forretningshus stykkevis over expressvegen, men då ville byggjekostnaden bli 14 mill. dollar større.

Det har også vore arbeidd med planer for å byggje denne expressvegen i *tunnel*. Dersom tunnelen blir bygd slik at han får ut- og innkøyring berre i begge endane — og ikkje samband med



Fig. 5. Slik tenker dei seg den nye brua frå Brooklyn til Staten Island — hengjebra med 1340 m midtspenn over innlaupet til New York.

gatene imellom — ville byggjekostnaden bli «berre» 119 mill. dollar. Dersom tunnelen skal få inn- og utkøyring ved Fifth Avenue frå vest, ville byggjekostnaden auke til 134 mill. dollar, og der-



Fig. 6. Expressvegen over Nedre-Manhattan, frå Holland-tunnelen til Manhattan-brua.

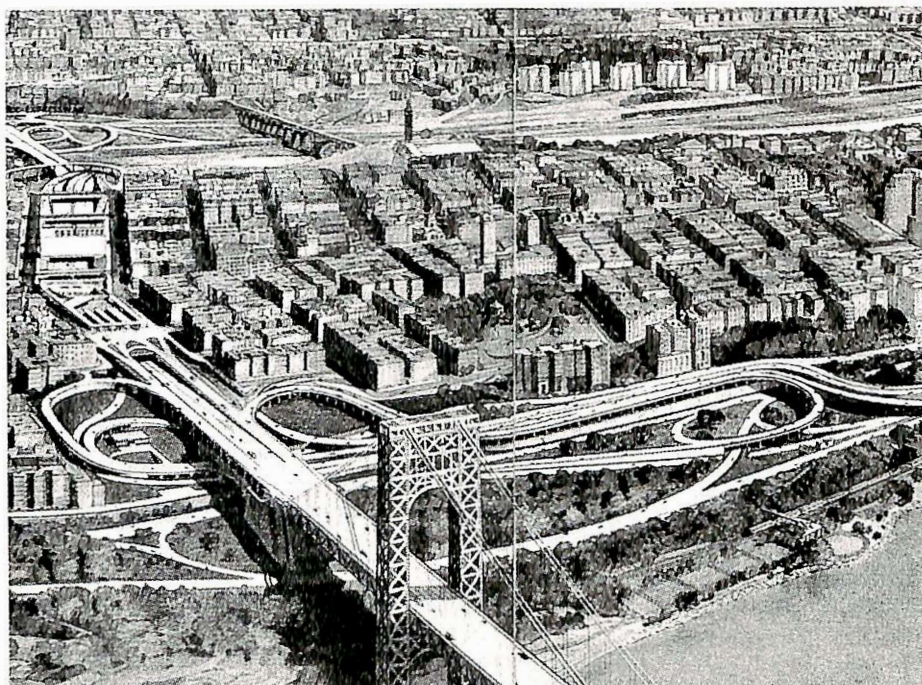


Fig. 7. Tilkøyringane til George Washington-brua frå aust — over Harlem River og Øvre Manhattan og fra Henry Hudson Parkway.

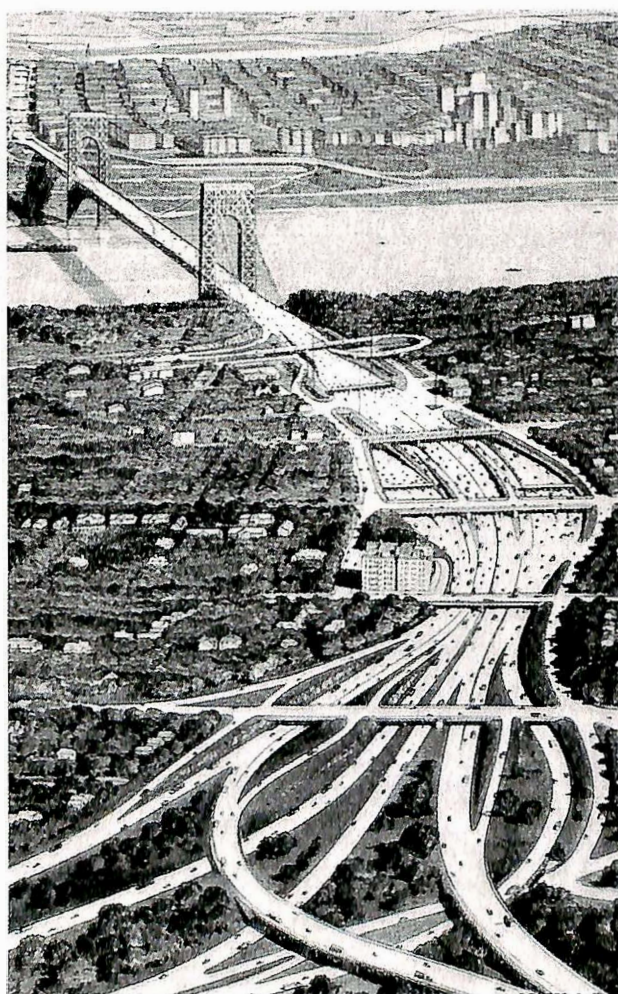


Fig. 8. Tilkøyringane til George Washington-brua på New Jersey-sida.

som tunnelen skal ha inn- og utkøyringer både frå vest og aust ved Fifth Avenue, vil byggjekostnaden auke til 145 mill. dollar. Dei reknar at dette tverrsambandet over Midt-Manhattan vil kunne ta 24 mill. bilar for året.

Det andre tverrsambandet — *Nedre Manhattan-Expressveg* — skal byggjast frå Holland-tunnelen til Manhattan brua (og til Williamsburg-brua) (fig. 6). Han vil koste kring 72 mill. dollar og kunne ta 32 mill. bilar for året. Denne expressvegen skal ogso byggjast so høgt at han kjem på bruer over alle gater og avenyar.

Dei tenkjer alt på planer for ei ny storbru over Hudson River, eit stykke sør for George Washington-brua, ved 125. gate, altså eit lite stykke nord for Central Park.

Men det vil gå mange år før denne brua og somme av dei hine nye veg- og brusambanda kan byggjast.

Som tidligare nemnt kjem byggjinga av det nedste dekket på George Washington-brua snart igang. Når denne brua over Hudson-elva får 14 vognbaner og kan ta opptil 250 000 bilar i døgret, trengst det nye og større tilkøyringsvegar. Fig. 8 syner dei tilkøyringsvegane som er planlagde nærast brua på *New Jersey-sida*. Berre dei vegstykkane som ligg nærast brua vil koste kring 60 mill. dollar.

Fig. 7 syner dei tilkøyringsvegane som er planlagde på *New York-sida*, altså på Øvre Manhattan. Nokre av desse vegane har samband med Henry

Hudson Parkway, som alt no går langs Hudson-elva. Andre tilkøyringsvegar går frå Riverside Drive og frå frivegen langs East River. Vidare er det planlagt vegsamband tversover Harlem River, somme på dei bruene som alt no er bygde og andre på ei ny bru. Sjølv sagt er der vegsamband til dei vanlege gatene på Manhattan og Mellom George Washington-brua og Harlem River går litt av trafikken i tunnelar og litt går opp på gatene. Her er det og prosjektert ein endestasjon for mange bussruter.

Byggjekostnaden for nedste dekket på George Washington-brua og dei nye tilkøyringsvegane på Manhattan er rekna til 82 mill. dollar. Hertil kjem den nye brua over Harlem River som vil koste kring 6,7 mill. dollar. Nokre andre byggjearbeid og grunnkjøp kjem til, og dei reknar at det til saman vil koste kring 180 mill. dollar å byggje det nye nedre dekket på George Washington-brua og tilkøyringsvegane og bruene i New Jersey og i New York.

For oss som lyt rekne med *små løyvingar* til vegar og bruer, høyrest det mest utruleg at dei kan rekne med å få så store summar som desse nye sambandsvegar, -bruer og -tunnelar vil koste. Sjølv om vi reknar med det store folketalet i og kring New York, so er det likevel tunge løft dei lyt ta for at trafikken skal kunne flyte *trygt* og fort fram. Men trygg og billeg trafikk er det beste grunnlaget for arbeidslivet, handelen, turisttrafikken og andre ting som gjev folket gode levevilkår. Vil ein ha framgang, lyt ein ta kostnaden med gode vegsamband. Vi kan lære mykje av dette. Landet vårt treng ogso gode vegar. Lat oss gjere det vi vinn for å byggje desse vegane.

Bilkontrollen i Colorado—U.S.A.

Kan systemet tilpassas for Norge?

Av Alexander Holst jr.

Det har vært skrevet meget angående ventetiden hos bilsakkyndige, spesielt i Oslo. Hver gang det nåværende system er blitt kritisert, har kritikken vært fulgt av forslag til bedring. Disse forslagene er imidlertid til stadighet blitt saktlig tilbakevist og resultatet er derfor opprettholdelse av et system som skaper irritasjon hos publikum og antagelig også ergrer de bilsakkyndige som må arbeide med lite tilfredse kunder år etter år.

Et forslag som så vidt jeg vet enda ikke har vært fremme, er å avlaste de sakkyndige, således at de ikke får noe med kontrollen av nye eller gamle biler (unntagen biler med større feil som er tatt på landevegskontroll). Systemet innebærer at denne kontrollen, under

ansvar, overlates bilverkstedene, og dette vil samtidig innebære en langt mer betryggende kontroll, ikke fordi bilverkstedene er flinkere enn de bilsakkyndige, men fordi kontrollen kan forlanges foretatt på samtlige biler en eller flere ganger om året. Systemet er hentet fra staten Colorado i U.S.A. og virker der borte på følgende måte:

To ganger om året må alle biler innom et av de godkjente verkstedene for å få undersøkt hjulene, bremsene, lysene, avviservingene, styringen, dørlåser, vinduer og vinduesviskere. Er alle disse tingene i tilfredsstillende stand, blir det klistret en lapp på innsiden av front-ruten. Lappen er på utsiden farvet og det er med store tall angitt f. eks. 58-1 som betyr at bilen har vært til førstegangs kontroll i 1958. Den 1. juli må bilen imidlertid ha ny lapp med ny farve og påskriften 58-2. Hvis dette ikke er gjort, vil den meget fort bli tatt av det patruljerende politi og da er mulkten meget stor. Lappen er farvet for å lette politiets kontrollarbeid. På innsiden av lappen er angitt kontrolldatoen samt hvilket verksted som har foretatt kontrollen. Har verkstedet vært lettvtint med kontrollen og bilen senere kommer i en kollisjon eller blir tatt på en landevegskontroll hvor det viser seg at det foreligger en gammel skade som verkstedet burde ha påpekt før det utstedte lappen, kan verkstedet risikere påtale og miste retten til å utstede kontrollapper. På denne måten sikrer man at det virkelig blir utført et pålitelig kontrollarbeid. De feil som eventuelt må rettes før lappen kan utstedes, har eieren full rett til å utføre ved et annet verksted eller utføre det selv. Er bilen i orden, tar kontrollen ca 30 min. og kostet i 1955 \$ 5,—.

I staten Florida hadde man et greit system for kontroll av mindre mangler ved bilen som ble oppdaget på landevegskontroll. Manglet f. eks. en pære eller virket vinduesviskerne dårlig, fikk man et kort hvor manglene var skrevet. Kortet måtte innen 48 timer postlegges etter å være kvittert av det verksted eller den bensinstasjon som utførte reparasjonen. Var ikke kortet politiet i hende innen en bestemt frist, ble man innkalt til kontroll hos politiet samtidig som man måtte betale en bot. Dette system for kontroll av småfeil burde uten videre kunne innføres her i landet.

For å kunne innføre det store kontrollsystemet her i landet er det nødvendig å skaffe oversikt over de bilverkstedene som kan autoriseres, men dette kan antagelig lett ordnes gjennom Automobilverkstedenes Landsforbund, og i samarbeid med denne forening kan man sikkert også få fastsatt en passende pris for kontrollen.

Mange bileiere vil antagelig protestere mot å få ytterligere utgifter på toppen av et meget anstrengt budsjett, men her er det ikke snakk om store beløp, så har man først bil bør man kunne tåle denne relativt lille ekstrautgift. Er bilen imidlertid full av feil, kan det bli en kostbar kontroll, men har man ikke råd til *alltid* å holde bilen i betryggende stand, skal bilen ikke brukes før man har reparert manglene, selv om dette skal ta flere år. En stor fordel ved systemet er at man utvilsomt vil møte langt færre biler med galt justerte lykter enn tilfelle er i dag. På våre uopplyste smale og svingete vegger er det av ekstra stor betydning at den møtende bilen har riktig innstilte lykter. En *regelmessig* kontroll av bremsene har også stor betydning for sikkerheten på våre vegger. Tenk bare på alle bilene som står på

kubber hele vinteren, hvor lett kan det ikke hende at gummislangene til bremsene tørker inn eller at en del av bremsevæsken renner ut i løpet av vinteren. Slike skavanker kan det ofte gå år før blir rettet av de bilsakkyndige, hvis det da ikke hender en ulykke, hvilket dessverre hender så alt for ofte.

Systemet gir med andre ord tryggere trafikk, og jeg håper derfor at de rette instanser, og her regner jeg også bilforsikringsselskapene, vil ta saken opp til nøye overveielse. Selv om ordningen vil medføre en vesentlig reduksjon av det arbeid de bilsakkyndige utfører i dag, tror jeg oppgavene fortsatt er så mange og store at det ikke skulle bli tale om noen lediggang innenfor etaten.

Byenes andel i vegavgiftene

Nyordning gjeldende fra 1. juli 1958.

I forståelse med Byforbundets og Norske Kommuneingeniørers Forenings felleskomité skal nedenstående fordelingsprosent for vegavgiften gjøres gjeldende fra 1. juli 1958:

Oslo	33,60 %	Arendal	1,70 %
Bergen	5,80 »	Grimstad	0,30 »
Halden	1,25 »	Lillesand	0,15 »
Sarpsborg	2,15 »	Kristiansand S.	2,40 »
Fredrikstad	2,20 »	Mandal	0,50 »
Moss	2,90 »	Farsund	0,40 »
Son	0,10 »	Flekkefjord	0,25 »
Drøbak	0,40 »	Egersund	0,45 »
Hamar	1,85 »	Sandnes	0,70 »
Kongsvinger	0,40 »	Stavanger	3,50 »
Lillehammer	1,15 »	Skudeneshavn ..	0,15 »
Gjøvik	1,30 »	Kopervik	0,20 »
Hønefoss	0,65 »	Haugesund	2,20 »
Drammen	3,60 »	Florø	0,20 »
Kongsberg	2,10 »	Ålesund	1,20 »
Svelvik	0,15 »	Molde	0,85 »
Holmestrand	0,40 »	Kristiansund N.	1,00 »
Horten	1,30 »	Trondheim	4,80 »
Åsgårdstrand	0,10 »	Levanger	0,20 »
Tønsberg	1,30 »	Steinkjer	0,45 »
Sandefjord	1,15 »	Namsos	0,60 »
Larvik	1,20 »	Mosjøen	0,50 »
Stavern	0,20 »	Bodø	0,90 »
Kragerø	0,40 »	Narvik	1,25 »
Langesund	0,20 »	Svolvær	0,45 »
Stathelle	0,10 »	Brønnøysund	0,15 »
Brevik	0,45 »	Mo	0,90 »
Porsgrunn	1,60 »	Harstad	0,45 »
Skien	1,90 »	Tromsø	0,90 »
Notodden	0,90 »	Hammerfest	0,50 »
Risør	0,20 »	Vadsø	0,45 »
Tvedestrand	0,10 »	Vardø	0,25 »
		Sum	100,00 %

Vegbygging i Argentina

National Highway Commission i Argentina har bevilget 45,4 mill. dollar til vegarbeider i landets 3 nordligste provinser, Corrientes, Entre Rios og Misiones. Meget av arbeidet omfatter anlegg av vegger som tåler all slags vær, men bare en forholdsvis liten del av planene vil medføre faste vegdekker. (Engineering News Record, november 1957.)

SYSSELSETTINGS-OVERSIKT

Antall arbeidere ved offentlig veganlegg
pr 25. september 1958.

Fylke	Bygde-veganlegg		I alt	Herav på			Vegvesenets biler		
	Hovedveganlegg	Med statsbidrag		Uten statsbidrag	Ordinært	Hjelpearbeid		I bruk	Ute av bruk
						Hovedveger	Bygdeveger		
Østfold	105	-	6	111	111	-	-	14	2
Akershus	290	46	33	369	369	-	-	-	-
Hedmark	206	84	17	307	307	-	-	-	-
Oppland	172	104	49	325	325	-	-	5	-
Buskerud	180	6	23	209	209	-	-	3	-
Vestfold	111	-	23	134	134	-	-	10	-
Telemark	122	56	-	178	178	-	-	2	-
Aust-Agder	196	35	76	307	307	-	-	6	-
Vest-Agder	133	186	34	353	353	-	-	8	-
Rogaland	168	153	37	358	358	-	-	1	-
Hordaland	391	82	199	672	672	-	-	3	-
Sogn og Fjord.	412	245	101	758	758	-	-	4	-
Møre og Romsd.	399	86	50	535	535	-	-	4	-
Sør-Trøndelag	256	67	124	447	447	-	-	-	-
Nord-Trøndel.	455	35	67	557	557	-	-	16	1
Nordland	447	146	162	755	755	-	-	7	-
Troms	451	338	266	1 055	1055	-	-	-	-
Finnmark	321	63	78	462	462	-	-	5	-
Hele landet ..	4815	1732	1345	7 892	7892	-	-	88	3
Hele landet pr ²⁶ / ₁₀ 1957 .	4576	1637	1506	7 719	7719	-	-	84	2

Antall arbeidere ved offentlig vegvedlikehold
pr 25. september 1958.

Fylke	Riksveger	Fylkesveger	Bygdeveger	I alt	Vegvesenets biler	
					I bruk	Ute av bruk
Østfold	186	72	211	469	39	9
Akershus	272	110	248	630	4	-
Hedmark	265	72	232	569	20	1
Oppland	228	66	196	490	16	3
Buskerud	247	54	197	498	16	-
Vestfold	94	69	104	267	12	-
Telemark	220	18	82	320	15	5
Aust-Agder	160	35	68	263	20	1
Vest-Agder	115	118	194	427	16	19
Rogaland	174	52	221	447	28	1
Hordaland	228	94	230	552	12	5
Sogn og Fjord.	138	62	81	281	15	4
Møre og Romsdal ..	240	96	276	612	35	6
Sør-Trøndelag	186	267	-	453	26	20
Nord-Trøndelag	251	75	274	600	3	1
Nordland	331	151	128	610	72	-
Troms	136	81	29	246	4	1
Finnmark	172	40	8	220	34	16
Hele landet ...	3643	1532	2779	7954	387	92
Hele landet pr ²⁶ / ₁₀ 1957 .	3640	1566	2715	7921	335	81

Bituminøse vegdekker

Sivilingeniør Jens Wisløff, M. N. I. F.

DK 625.85

Forfatteren gir en oversikt over de nyeste erfaringer fra inn- og utland når det gjelder bituminøse vegdekker. Betydningen av et godt og telefritt sjikt umiddelbart under topplaget blir særlig sterkt understreket. Det fremgår ellers at bituminøse dekker på et såkalt stabilisert fundament har vunnet stadig større utbredelse.

De krav som trafikken setter til et godt vegdekke, kunne vi kanskje samle i 4 punkter:

- I. Vegbanen skal være bæredyktig ved alle årstider.
- II. Veidekket skal gi god friksjon ved bremsing.
- III. Overflaten skal minst mulig reflektere billysene.
- IV. Dekket skal være jevnt.

En vegbygger ville nok gjøre listen adskillig lengre: Vegdekket skal være vannrett, slitesterkt, lett å vedlikeholde og helst være såpass bøyelig at det tåler noen deformasjoner på grunn av teleløftninger osv.

I relasjon til trafikksikkerheten er disse krav likevel av mindre betydning, og det vil i det følgende bli gjort rede for de bituminøse vegdekker med hensyn til bæreevne, friksjon, refleks og jevnhet.

Til slutt vil det bli gitt en oversikt over de mest alminnelige dekketyper som anvendes hos oss, og da særlig hvordan de oppfyller disse 4 krav.

I. Bæreevnen.

Vi vil ikke her gå nærmere inn på dimensjonering av vegdekket, men bare konsentrere oss om

den delen av vegens fundament som ligger like under det faste dekket.

Det er uten videre innlysende at det ikke er mulig å bygge et asfaltdekke som er bæredyktig ved alle årstider, uten et bæredyktig fundament, men det er ikke alle som er klar over hvilken betydning det har for asfaltdekket at laget like under asfaltdekket er stabilt.

Fig. 1 viser en typisk teleløftning som gjentok seg mer eller mindre kraftig hvert år fra dekket ble lagt i 1948 til vegen ble bygget om i 1954. Dekket tålte her temmelig kraftige deformasjoner i 6 år uten andre skader enn enkelte sprekker.

Fig. 2 viser et dekke som ble ødelagt allerede ved den første vårløsningen, på et sted hvor det etter sigende ikke har vært televanskeligheter tidligere.

Vi har her et eksempel på de samme skader som i så sterk grad rammet en rekke veger i vårt naboland vinteren 1948—49 (og som gjentok seg i 1951—52). I en redegjørelse fra Statens Väg-institut heter det i den anledning bl. a.¹:

«De undersökta beläggningsskadorna bero blott i ett fåtal fall på att det bärande underlaget haft otillräcklig tjocklek. Det stora flertalet skador samenhänga uppenbarligen med underlagets materialbeskaffenhet, speciellt beskaffenheten av laget omedelbart under beläggningen.»

¹ Foredrag holdt ved Norges tekniske høyskoles kurs i trafikktknikk 7.—10. januar 1958.

¹ Svenska Vägforeningens Tidskrift 1949, s. 112.



Fig. 1. Teleløftning i asfaltdekke som har gjentatt seg hvert år uten at dekket har tatt skade av det.



Fig. 2. Nytt asfaltdekke som er ødelagt av telehiving.

Det viser seg at bindstoffet sammen med finstoffet som dannes ved nedmaling av grusen, er tilstrekkelig til å gjøre grusen telefarlig. Ved opp-tining av det øvre lag av grusvegen mister dette sin bæreevne, og asfaltdekket brekker opp i ganske små biter.

Det ble høsten 1957 tatt prøver av en rekke grusveger i Strinda og Trondheim. Det viste seg da at samtlige var uegnet som fundament for et asfaltdekke.

Det er da 4 muligheter å velge mellom:

1. Å høvle bort den gamle vegbane i tilstrekkelig dybde før dekket legges. Ved anlegg av en ny veg må man da ta med ekstra tykkelse på fundamentet slik at borthøvling er mulig uten å svekke veggen. På den nye riksveg mellom Hamar og Elverum ble det sommeren 1957 høvlet bort 3—5 cm av vegbanen før asfaltdekket ble lagt.

2. Man kan tilsette skarp grus eller sten og blande det med den gamle vegbane. Dette er risikabelt og frarådes i de fleste tilfelle på grunn av ujevnheten i grusens korngradering.

3. Man kan legge på et pukklag som kan penetreres med varm asfalt eller tjære og avbindes med asfaltert singel.

4. Man kan stabilisere fundamentet med asfalt eller tjære.

Jeg vil i det følgende gå noe nærmere inn på alt. 3 og 4.

Alternativ 3.

Metoden er i og for seg gammel og velprøvet, men er i Sverige tillempet nye maskiner og materialer og er blitt anvendt i meget stor utstrekning etter de store skader man hadde for noen år siden.

Metoden kalles for «Massabundet bärlager makadam» eller forkortet M.B.M., og er etter de samme spesifikasjoner også utført flere steder hos oss.

Pukklagets tykkelse kan være fra 10—20 cm og pukkens dimensjon er vanligvis 50—75 mm, men man kan også bruke videre grenser, f. eks. 20—70 mm. Maksimal stenstørrelse settes vanligvis til $\frac{2}{3}$ av pukklagets tykkelse.

Bindemiddelmengden varierer fra 1,5—2,5 kg/m². På riksveg 6 ble utført et arbeide i 1957 hvor det ble anvendt 2,5 kg tjære T80/140 pr m².

Det skal brukes en åpen masse med minimum størrelse på stenmaterialet på 5 mm, og som bindemiddel er både asfalt og tjære blitt brukt. På riksveg 6 er det anvendt 20 kg/m² asfaltert singel 6—9 mm med 4 % asfalt 180/200 pen.

Den asfalterte singel kiler seg godt ned i pukken og gir derved et vegdekke som kan ligge under trafikk i et par måneder. Det legges da et overtrekk med ca 40 kg/m² asfaltert singel. Dette er mer tettgradert.

Fordelene ved denne metoden er:

1. Man er absolutt sikker på å få et underlag som er stabilt og drenerende under asfaltdekket.

2. Man får god friksjon mellom asfaltdekket og underlaget.

3. Man får et godt dekke å kjøre på allerede med en gang vegen åpnes for trafikk. Det blir mer jevn kjøring over hele vegens bredde enn på en grusveg, og dermed bedre komprimering i hele vegens bredde. Dekket kan ligge vedlikeholdsfritt i 2—4 år.

Alternativ 4.

Den fjerde mulighet som kanskje kan komme til å bli aktuell i sterkere grad i tiden fremover er stabilisering av fundamentet med cement, asfalt eller tjære.

På en sandstrand er det et område hvor det akkurat er riktig fuktighet slik at sanden får stor bæreevne og kan bære trafikken. Når sanden er for tørr, mister den sin bæreevne, likeledes når den har for stort vanninnhold.

Ideen med stabilisering av jordarter med bituminøse bindemidler er å erstatte fuktigheten i jordarten med et bindstoff i riktig prosent-innhold for å gi størst mulig stabilitet. Man får da en levende film mellom de enkelte korn som kleber disse til hverandre, og som ikke blir ødelagt om man får bevegelser i undergrunnen.

Jordstabilisering med asfalt er av gammel dato i U.S.A. Det finnes soil-asfaltveger som er 25—30 år og bare vedlikeholdes med overflatebehandling. Soil-asfalt har ikke i samme grad blitt anvendt i Europa, av både klimatiske og geologiske grunner.

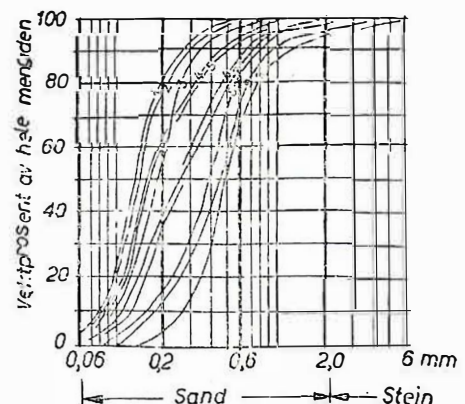


Fig. 3. Sikteturver for sand brukt i stabilisert underlag for betongdekke på tysk motorveg. Sandens innhold av finstoff ble øket ved fillertilsetning.

Det ser imidlertid ut til at særlig stabilisering med tjære kan komme til å bli mer anvendt etter hvert. I Tyskland [2] ble det således i 1956 utført over 1 mill. m² med slikt dekke, og i fjor regnet man med at arealet allerede ville komme opp i 7 mill. m².

Forfatteren fikk høsten 1957 anledning til å se et arbeide under utførelse på Autobahn mellom Hamburg og Hannover på Lüneburger Hede. Vegdekket skulle her være et betongdekke i 22 cm tykkelse lagt på et elastisk fundament på 12 cm sand stabilisert med 7 % tjære.

Arbeidet ble utført som «mix-in-place» med en Voegele-jordstabilisator. Grunnen bestod av en meget finkornet sand (se fig. 3) med liten variasjon i kornstørrelsene. (Det alt vesentlige mellom 0,1 og 1,0 mm.) Det ble satt til filler i en mengde tilsvarende et filler—tjæreforhold = 1 : 1. Etter de erfaringer man hadde gjort, øker tilsetning av lesket kalk klebeevnen mellom tjæren og jordpartiklene. Det ble derfor tilsatt inntil 2 % lesket kalk som en del av fillermengden. Dessuten ble det tilsatt ekstra lesket kalk for å kompensere den fuktighet som gikk utover den optimale jordfuktighet. (Med 2 % tilsetning av kalk kan man binde 3 % fuktighet.) Tjærens viskositet ble variert etter årstidene fra 80/125 til 140/240 om sommeren og 40/70 til 80/125 om vinteren².

Den nødvendige bindemiddelmengde avhenger

² Viskositet målt i standardviskosimeter med 10 mm åpning og ved 30 °C.

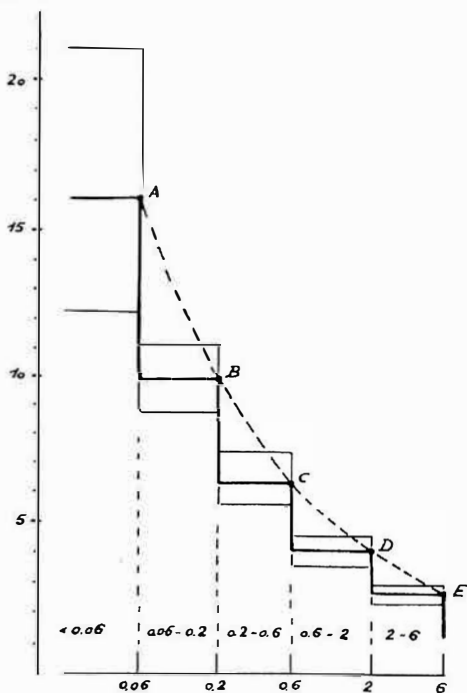


Fig. 4. Bindemiddelinnehold (i vektprosent) for de forskjellige kornfraksjoner.

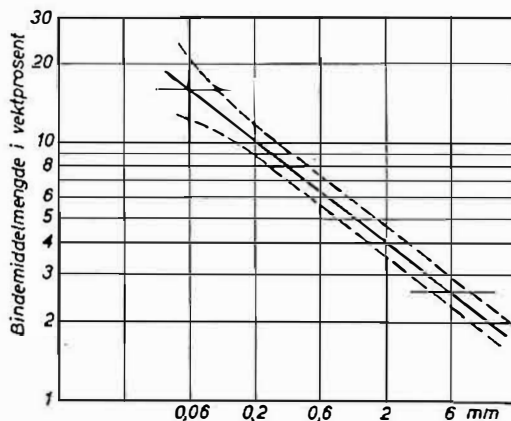


Fig. 5. Spredningsområde for bindemiddelinnehold ved de forskjellige kornfraksjoner. Den opptrukne linje i midten markerer middelverdiene, som er 16 % for kornstørrelser <math>< 0,06</math> mm og 2,6 % for kornstørrelser mellom 2 og 6 mm.

av jordarten, hvilket dekke som blir anvendt og av effektiviteten av blandemaskinen som brukes. Jo finere jordarten er, desto mer bindemiddel. Tjerner den stabiliserte grunn som forsterket underlag for et stivt dekke, brukes vanligvis høy bindemiddelsprosent. Etter erfaringer og laboratorieprøver har man kommet frem til de nødvendige bindemiddelmengder, slik som det fremgår av fig. 4 og 5.

Blandingens foregikk med kolde stenmaterialer med optimal fuktighet. Tjæren ble tilsatt under trykk og de roterende kniver som pulveriserer jordbakken, virker også som en meget effektiv blandemaskin.

Komprimeringen foregikk med gummihjulsvals. Etter en dag er dekket så fast at trafikken kan slippes til. I dette tilfelle skulle den stabiliserte grunn tjene som vegbane i hele byggetiden, og det var ikke meningen å forsegle det.

Det vil bli utført laboratorieforsøk for å undersøke endel materialer fra forskjellige steder hvor metoden skulle passe hos oss og det er vårt håp at det kan bli mulig å gjennomføre noen prøve-dekker sommeren 1958.

Det vil sikkert være mest økonomisk hos oss å foreta blandingen med et enkelt blandeverk, særlig fordi våre grusforekomster er konsentrert. Det er også klart at det er nødvendig av hensyn til påkjenningene fra trafikken og de klimatiske forhold på en eller annen måte å overflatebehandle dekket.

Metoden skulle forøvrig ha de samme fordeler som nevnt for M.B.M.

II. Friksjon.

Det har vært en livlig diskusjon om hvilken overflate som gir størst friksjon, og det er blitt foretatt mange målinger og prøver for å belyse problemet.

Målinger utført av Statens Väginstytut i Sverige [3] har gitt følgende resultater:

Hastighet 60 km/h: μ_{maks} = største friksjonskoeffisient ved rullende hjul: μ_{g} ved låst hjul.

<i>Sommerføre, våt vegbane.</i>		
	μ_{maks}	μ_{g}
Kvartsitt — Stalas, kornstørrelse 0—4, lagt 1939, prøvet 1951 . . .	0,78	0,55
Av 40, kornstørrelse 0—16, lagt 1949, prøvet 1951	0,62	0,42
Blank, blødende overflatebehandling, lagt 1951, prøvet 1953	0,57—0,69	0,15—0,18
Av 80, kornstørrelse 0—23, lagt 1950, prøvet 1951	0,67	0,45
Blank, blødende pulver, lagt 1951, prøvet 1953	0,37	0,13
Cementbetong, lagt 1950, prøvet 1950	0,71	0,39
Cementbetong, lagt 1951, prøvet 1951	0,71	0,36
Smågatesten, lagt 1926, prøvet 1950	0,47	0,24
Smågatesten, lagt 1939, prøvet 1951	0,45	0,28
Smågatesten, lagt 1951, prøvet 1951	0,53	0,31
<i>Vinterføre, is og sne.</i>		
	μ_{maks}	μ_{g}
Ren is og snedekke (høyere siffer ved kaldt vær)	0,05—0,3	(0,05—0,2)
Nystrødd snedekke	0,35	
Strødd snedekke etter trafikk	0,1	—0,2

Av særlig interesse er her at også dekker med tett overflate kan gi god friksjonskoeffisient. Av interesse er også friksjonskoeffisienten for de fete dekker; blanke, blødende asfaltdekker har nesten like lav friksjonskoeffisient som vinterveg. Mange land har fastsatt hvilke friksjonskoeffisienter som kreves og det foretas systematiske målinger.

(Forts.)

Bilen og sykkelen i U.S.A.

Det er en alminnelig oppfatning at alle amerikanere kjører bil — at det finnes flere biler pr familie. Det er naturligvis feil. Bilene er mange — men i U.S.A. finnes også 23 millioner sykler.

Et problem som stadig blir vanskeligere å løse er bilenes parkering i sentrum av byene. Bilene må etter hver tparkees ganske langt fra sentrum og arbeidssted. Det viser seg at den som sykler har langt bedre muligheter, ikke bare for å finne parkeringsplass, men også for å komme hurtigere frem enn bilistene. Kloke hjerner har derfor konstruert «bil-joller», som er sykler som kan tas fra hverandre i 2 deler. Dette gjøres ved enkle håndgrep og sykkelen kan derfor legges i bilens bagasjerom. Når man vel er kommet frem til en passende parkeringsplass, tas sykkelen frem og settes sammen igjen, hvorpå man sykler den siste del inn til sitt bestemmelsessted i sentrum.

Kurs i vegvedlikehold

Som et ledd i opplæringen av oppsynsmenn og teknisk personell innen vegvesenet ble det omkring årsskiftet 1956/57 fra vegdirektørens side tatt initiativ til å innby interesserte tjenestemenn av nevnte kategori til å ta del i et korrespondansekurs i Vägunderhåll ved N. K. I.-skolan, Stockholm.

Dette kurs (det er senere etterfulgt av nok et kurs) kom i gang sommeren 1957 med i alt 31 deltagere.

Fra skolen har vegdirektøren i løpet av de siste måneder mottatt melding om at følgende elever nå har fullført kurset:

Tekniker Kåre *Birkeli*, Oppland, og oppsynsmennene Oddvar *Eggum*, Buskerud, Arne *Thomasrud*, Buskerud, Jon *Øverås*, Møre og Romsdal og Alfred *Samstad*, Sør-Trøndelag.

Vegdirektøren gratulerer de ovennevnte med gjennomføringen av kurset og med det gode resultat som hver enkelt har oppnådd. Det vil bli sørget for at gjennomføringen av kurset m.v. blir påført tjenestemannens personalkort, og vegdirektøren håper at en gjennom Norsk Vegtidskrift i tiden fremover kan bringe melding om stadig flere deltagere til dette kurs.

Rettelse

Kurs ved N. T. H.

Norsk Vegtidskrift nr 12, 1958, bragte en melding om 5 konstruktører fra Statens vegvesen som vårsemesteret 1958 med så godt resultat hadde gjennomgått særkurset i veg- og jernbanebygging ved N. T. H.

Dessverre hadde det i oppgaven over deltagerne inn-sneket seg en feil. Det var ikke avdelingsingeniør F. Nitter, men konstruktør Henrik *Olsen*, Hordaland, som var den 5. deltager i kurset. Vi beklager feilen.

Dødsfall

Overingeniør Peter Andreas *Dannevig*, tidligere sjef for vegvesenet i Østfold fylke, er død henimot 80 år gammel.

Han var født i Eide ved Grimstad. Etter å ha tatt eksamen ved Kristiania tekniske skole i 1899 fikk Dannevig ansettelse i Statens Vegvesen. Han avbrøt arbeidet i 1901—1902 for å fortsette sin utdannelse ved Den Tekniske Høyskole i Wien.

Etter hjemkomsten gjenopptok Dannevig sitt arbeid i vegvesenet, først ved brukontoret i Vegdirektoratet, senere som ekstraingeniør i forskjellige fylker inntil han i 1910 ble ansatt som assistentingeniør i Nedenes amt. Han fortsatte i denne stilling inntil 1916, da han ble avdelingsingeniør B i Stavanger amt. I 1923 ble han forfremmet til avdelingsingeniør A i Østfold fylke og ble



nestkommanderende der. Da overingeniørstillingen i Østfold ble ledig i 1936 var Dannevig nesten selvskreven til sjefstillingen som han senere innehadde til han fratrådte for aldersgrensen i 1947.

Overingeniør Dannevig var en mann av solid støpning, beskjeden og liketil med en utpreget rettferdighetsans. Han ble avholdt av alle han kom i berøring med. Ikke minst hans personlige venner vil savne hans lyse vennlighet og gode tro på menneskene. Dannevig hadde en lun og tillitvekkende måte å ta sakene på. Det viste seg da også at han under de forholdsvis sterkt utviklede veg- og trafikkforhold i Østfold løste sine oppgaver på en måte som skaffet ham både anerkjennelse og respekt.

Av større arbeidsoppgaver som ble fullført i hans sjefstid i Østfold er vel Svinesundsbrua, blant mange andre, en av de mest betydningsfulle.

Dannevig var ridder av den svenske Nordstjerneordenen (R.S.N.O.).

Kb.

Personalia

Avdelingsdirektør Axel Rønning tar avskjed

Den 28. januar 1959 fyller avdelingsdirektør Axel Rønning i Vegdirektoratets bilavdeling 70 år og fratrer da i henhold til aldersgrensebestemmelsen fra sin stilling som leder av nevnte avdeling.

Rønning som er født i Trondheim i 1889, ble student ved Katedralskolen samme sted i 1907, og maskiningeniør fra T.T.L. i 1912. I årene 1912—14 arbeidet han ved forskjellige tyske motorfabrikker, var i 1914—17 assistent ved Norges Tekniske Høyskole og var så senere noen år inntil 1922 beskjeftiget i privat virksomhet i Oslo. I årene 1922—26 var Rønning teknisk konsulent og faglærer ved Oslo Maskinistiske skole, bilsakkyndig i Romerike i årene 1927—30, da han ble ansatt i Vegdirektoratets bilavdeling hvor han senere har tjenestgjort — fra 1949 som avdelingsdirektør.

Foruten det betydelige arbeid som Rønning har nedlagt i Vegdirektoratets bilavdeling i de mange år som han har vært beskjeftiget der, vil han for offentligheten kanskje være best kjent som en meget skattet forfatter av diverse håndbøker og oppslagsverk av bilteknisk art, en forfattervirksomhet hvis popularitet kan måles i de mange opplag som bøkene er kommet i. En skal her bare nevne «Boken om bilen», «ABC for førerprøven» samt en kommentarutgave av «De nye trafikkregler». Sistnevnte ble utgitt i 1958 i samarbeid med nåværende sorenskriver Tage Petersson.

Foruten sitt betydelige forfatterskap vil Rønning også være godt kjent for sin deltakelse i forskjellige offentlige komiteer og departementale utvalg samt som styremedlem i diverse bilorganisasjoner. Han var således formann i det departementale utvalg til revisjon av bestemmelsene om motorvognførernes helsestilstand i 1934, og har vært formann i den offentlige autorisasjonsnemnd for bilverksteder siden 1936. Rønning var også Norges delegerte til verdenskonferansen i Geneve i 1949 om konvensjonen om den internasjonale vegtrafikk. Han har også deltatt i en rekke andre komiteer og utvalg som det vil føre for vidt her å gå nærmere inn på. Rønning har siden Landsforeningen til fremme av Trygg Trafikk ble opprettet i 1955 vært dens formann og er for tiden også formann i det utvalg som skal fremkomme med forslag til ny vegtrafikklov.

Avdelingsdirektør Rønning har vært en meget nyttig mann for etaten, og når han nå trer tilbake vil Norsk Vegtidsskrift gjerne sende ham de beste ønsker med på veien i tiden som kommer.

Fortjent utmerkelse til to av Vegdirektoratets funksjonærer



Birger Høydahl (t. v.) og Harald Moe (i midten) gratuleres av vegdirektøren.

Ved en høytidelighet på vegdirektørens kontor den 7. januar 1959 ble forhenværende kontorsjef Harald Moe, samt forhenværende førstesekretær Birger Høydahl av vegdirektøren overrakt H. M. Kongens fortjenstmedalje i sølv.

Vegdirektøren fremholdt i sin tale ved anledningen den lange arbeidsdag som begge forannevnte hadde hatt i vegvesenet, for kontorsjef Moe 50 år og for Høydahls vedkommende 38 år.

Vegdirektøren nevnte samtidig at det i statuttene for ordenens opprettelse bl. a. uttrykkelig blir nevnt at medaljen skal gis personer som har utført et utmerket arbeid gjennom mange år, og han fant at dette i særlig grad kunne sies om dem begge. De hadde aldri spart seg selv, selv om det kunne gå ut over både krefter og nattesøvn.

Høydahl takket på begge vegne for utmerkelsen som han sa var kommet helt uventet på dem begge. Han takket samtidig for den tid han hadde hatt anledning til å arbeide i vegvesenet, en tid som dessverre var gått så altfor hurtig. Han nevnte den utvikling skjemaavdelingen hadde gjennomgått i hans funksjonstid og spådde den en ytterligere rask utvikling i fremtiden.

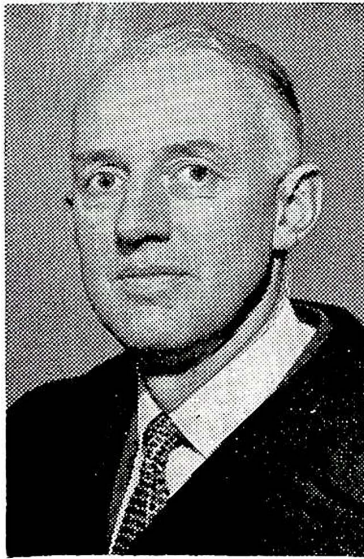
Han takket til slutt vegdirektør Backer og avdelingsdirektør Waarum for all velvilje og forståelse som de hadde vist ham i årenes løp.

Kontorsjef Moe fylte samme dag 70 år, så for ham satte begivenheten sikkert en ekstra spiss på dagen.

Utdeling av stipendier til vegingeniører

I forbindelse med en pressekonferanse 18. desember 1958 i Opplysningsrådet for Biltrafikken, ble det utdelt 4 stipendier på tilsammen kr 24 000 til 4 vegingeniører — en ansatt i Oslo kommune og tre i Statens Vegvesen — for spesialstudier i utlandet.

1. Et stipendium på kr 12 000 er stilt til disposisjon av A/S Norske Esso og tildelt avd.ing. Svend Major, Vegdirektoratet.



Avdelingsingeniør Svend Major



Overingeniør B. E. Sæland.

Stipendiaten er født i 1912 og har eksamen fra Norges tekniske høyskole i 1935. Etter noen års arbeid i entreprenør- og konsulentvirksomhet, ble han i 1940 ansatt i Vegdirektoratets vegavdeling hvor hans hovedarbeid er behandling av saker i forbindelse med legging av faste vegdekker.

Stipendiet vil bli benyttet i 1959 til viderestudium i Europa av asfalt og dens muligheter, konstruksjon av asfaltdykker og studium av bærelagsproblemer for vegger med asfaltdykker.

2. Et stipendium på kr 6000 er tildelt overing. B. E. Sæland, Oslo Veivesen.

Siviling. Sæland er født i 1921 og avla ingeniørexamen i 1950 ved University of Southern California. Etter en kortere tids praksis som bygningsteknisk konsulent, ble han i 1951 ansatt i Oslo

Veivesen, hvor han for tiden bl. a. arbeider med det planfrie vegkryss ved Frognerkilen og trafikåren inn til sentrum.

Stipendiaten vil legge hovedvekten på studier av de spesielle problemer som anlegg av nye, viktige trafikårer gjennom trange sentrale bydeler byr på.

3. Et stipendium på kr 3000 er tildelt avd.ing. Kristian Engan, Statens Vegvesen i Sør-Trøndelag.

Han er født i 1909, tok eksamen ved Norges tekniske høyskole i 1935 og ble ansatt i Statens Vegvesen i 1936.

Stipendiaten vil foreta en studietur i Sverige, Tyskland og Sveits for å utdype kjennskapet til mekanisert, rasjonell vegbygging, spesielt vegbygging i fjell og fjellsprengingsteknikk.

4. Et stipendium på kr 3000 er tildelt avd.ing. Per Øgaard, Statens Vegvesen i Østfold.

Han er født i 1924 og har eksamen fra Norges tekniske høyskole i 1950, etter tidligere bl. a. å ha gjennomgått Göteborgs Tekniska Institut. Stipendiaten ble ansatt i Statens Vegvesen i 1950 og arbeider nå som leder av planavdelingen ved vegkontoret i Østfold.

Siviling. Øgaards ønskemål er å studere moderne vegplanlegging i Sverige, bl. a. fotogrammetri og elektronisk masseberegning.

Juryen som har bestått av vegdirektør T. Backer, professor O. D. Lærum, Norges tekniske høyskole, direktør Fr. Lind, A/S Norske Esso (vedr. Esso-stipendiet), Rådets formann, ingeniør B. L. Corwin og direktør, Chr. Christiansen, var til stede ved utdelingen av stipendiene, og ingeniør Corwin foretok overrekkelsen.

Ansettelses i vegvesenet.

Som overingeniør I i Vegdirektoratet er ansatt Odd Schøyen. Som sekretær II ved vegadministrasjonen i Akershus fylke er ansatt Eva L. Einersen.

Som ingeniør I ved vegadministrasjonen i Akershus fylke er ansatt Per Kjørstad.

Som kontorassistent I ved vegadministrasjonen i Akershus fylke er ansatt Astrid Rotterud.

Som kontorfullmektig I ved vegadministrasjonen i Akershus fylke er ansatt Asta Tronstad.

Som leder av vegvesenets bil- og redskapssentral ved Kjellerbru i Akershus fylke er ansatt Erik Wangen.

Som ingeniør I ved vegadministrasjonen i Aust-Agder fylke er ansatt Harbo Colbjørnsen.

Som avdelingsingeniør I ved vegadministrasjonen i Hordaland fylke er ansatt Georg von Krogh.

Som avdelingsingeniør II ved vegadministrasjonen i Sogn og Fjordane er ansatt Jens Fossheim.

Som overingeniør II ved vegadministrasjonen i Sogn og Fjordane er ansatt Fridtjof Holme.

Som konstruktør III ved vegadministrasjonen i Nordland fylke er ansatt Albert Nordbakk.

Som kontorassistent ved vegadministrasjonen i Finnmark fylke er ansatt Hulda Eriksen.

Litteratur

Dansk Vejtidskrift nr 12, 1958.

Innhold: Om operationsanalysens anvendelse ved bestemmelse af kapaciteten for gadenet. — Fra domstolene. — Fra ministerierne. — Belgiske vejbelæggninger.

Dansk Vejtidskrift nr 1, 1959.

Innhold: Beplantning af motorvejs midterrabatter. Forsøg udført i U.S.A. — Bedømmelse af skridsikkerheden med modelruhedsmålere af civilingeniør Axel O. Bohn. — Overlæs. — Kursus.

Svenska Vägforeningens Tidskrift nr 9, 1958.

Innhold: Om lokala hastighetsbegränsningar. — När järnväg blir landsväg av docent S. Godlund. — Samhället och parkeringen — en problemorientering av stadsplanarkitekt S. Tynelius. — Ny metod för behandling av grusvägar av docent Lennart Schotte. — På tyska motorvägar av överingenjör Nils von Matern. — Motorvägar av betong av civilingenjör H. Röhfors. — Behovet av trafikforskning. Referat av civilingenjör Lennart Carlsson. — Från departement och verk. — Föreningsmeddelanden. Yttranden över utredningar: Väginstututets arbetsuppgifter samt trafiksäkerhetsarbetets organisation. — Ur fackpressen.

REDAKSJON: Vegdirektoratet ved vegdirektør Thomas Backer, Schwensensgt. 3—5, Oslo.
UTGIVER: Teknisk Ukeblad.

Abonnementspris kr 15,— pr år. Vegvesenfunksjonærer kr 5,— pr år.
Abonnement- og annonseavdeling, Ingeniørenes Hus, Oslo. Tlf. 417135.