

SØRLANDS-PORTEN

Nr. 3 — 1979 — 7. årgang



KONTAKTORGAN FOR
STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER



INNHOOLD

SØRLANDSPORTEN

Bedriftsavis for
Aust-Agder Vegvesen

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

Redaksjonsutvalg:
Overing. K. Nylund
Sekretær Harald Kirkedam
Avd.ing. O. G. Røysland
Hovedtillitsmann P. Løvdal
Oppsynsmann H. Marcussen

Adresse:
Vegkontoret
postboks 173,
4801 Arendal
Tlf. (041)25620

Sats og trykk:
Andersen & Bengtsons
Trykkeri A/S
Myrene,
4800 Arendal

Oppslag: 800

19 mill. til fylkesvegvedlikeholdet i 1980	1
Håndbok-tips	1
Vegvesenet med i værvarslingsopplegg	2
13 nye pensjonister hedret	4
Morgenbønn	5
Som turist på Ølandsbrua	6
Er vegkontrollørene jaget vilt?	8
Arbeidstakere i statens tjeneste	9
Livets lære	9
Nyregistrering av riksveger	10
Registrering hos bedriftslegen	12
Revisjon av Samferdselsplanen i A.-Agder	13
Perspektivtegninger i vegplanleggingen	17
Lundevann bru forlenget	18
Likestillingsloven blir personalpolitikk	20
SMA-nytt / EDB — lov og avtaler	21
Budsjett for Anleggsavdelingen	22
Nordisk Vegteknisk Forbund	24
Stripejengen med «Høy»-oktanbensin	25
Detaljplanutredninger for riksveger i 1980	26
Kursvirksomhet	27
Vedlikeholdsbudsjettet 1980	28
Nytt sambandsutstyr i distrikt I — 1	30
Nye håndbøker	31
Bruk refleks på begge sider	31

19 millioner til fylkesvegvedlikeholdet i 1980

Nitten millioner kroner har vegvesenet fått til vedlikeholdsarbeider på fylkesvegene i 1980. Av disse skal hele 11,6 millioner fordeles på våre 6 vedlikeholdsområder, mens det øvrige er fordelt på følgende poster:



HÅNDBOK-TIPS:

Utforming og presentasjon av informasjonen

Hvordan skal vi uttrykke oss?

Økt grad av spesialisering fører til større faglig avstand mellom forskjellige grupper og personer både innen en bedrift og ute i samfunnet ellers. Forskjellig språkbruk, uklare ord og uttrykk vanskeliggjør nødvendig kommunikasjon og kan føre til misforståelse og feiltolkninger.

Urasjonell fremstilling og dårlig formulering stjeler tid fra leserne og fører ofte til misforståelser og uheldige utførelser.

Den tiden vi bruker på å få til en konsis, klar og lett forståelig tekst kan bety innspart tid for den som skal bruke informasjonen.

Vi kan derfor sette opp endel enkle huskereglene når vi skal utforme en tekst:

— Vær klar over *hvem* du henvender deg til — og uttrykk deg på en

<i>Oppsyn</i>	kr. 900.000,-
<i>Faste dekker</i>	kr. 2.000.000,-
<i>Nyskilting og oppmerking</i>	kr. 270.000,-
<i>Bruer</i>	kr. 750.000,-
<i>Beredskap</i>	kr. 400.000,-
<i>Vedlikehold Tvedestrand, Lillesand, Risør</i>	kr. 280.000,-
<i>Vedlikehold Arendal, Grimstad, Risør innen gl. gr.</i>	kr. 1.500.000,-
	<u>kr. 6.100.000,-</u>
<i>Distriktene</i>	kr. 11.600.000,-
<i>Reserve</i>	kr. 1.300.000,-
<i>Sum tildeling</i>	<u>kr. 19.000.000,-</u>

Områdene vil få følgende midler til disposisjon: kr./km

<i>Område I — 1</i>	8.333	kr. 2.000.000,-
<i>Område I — 2</i>	8.970	kr. 3.000.000,-
<i>Område I — 3</i>	8.480	kr. 2.450.000,-
<i>Område I — 4</i>	7.280	kr. 1.500.000,-
<i>Område I — 5</i>	8.570	kr. 1.900.000,-
<i>Område I — 6</i>	7.700	kr. 750.000,-
<i>Sum</i>		<u>kr. 11.600.000,-</u>

slik måte at den som skal lese teksten forstår hva du mener.

- Skriv så kort som mulig — bruk derfor endel tid både på «grovpuss» og «finpuss» av teksten.
- Bruk helst ikke fremmedord der det finnes gode nok norske uttrykk.
- Innfør ikke nye betegnelser uten nærmere forklaring.
- Bruk gjerne eksempler og illustrasjoner.
- Skriv alle figurtekster for seg.

Aust-Agder Vegvesen er nå med i værvarslingsopplegg

Et værvarslingsopplegg spesielt beregnet for å dekke vegvesenets behov er nå etablert i 8 fylker fra Aust-Agder t. o. m. Hedmark.

Ca. 40 vegstasjoner er med i opplegget, og innmeldte værdata fra disse, i tillegg til de øvrige muligheter Meteorologisk institutt har, vil være med å gi så nøyaktige værvarsler som det er mulig i dagens situasjon. Det man ønsker opplysninger om er følgende:

- a. temperatur
- b. fuktighet
- c. nedbør (regn/yr, snø/sludd, tåke)
- d. generelle værforhold
- e. generelle vegforhold.

Dataene blir av Meteorologisk institutt vurdert sammen med alle øvrige data som instituttet sitter inne med, og spesielt data fra værradaren har interesse for Vegvesenet.

Det har vært ønskelig med en ansvarlig for opplegget på alle vegkon-



Det er ikke noe due-slag Tone Rundholt steller med på Akland vegstasjon.

toene. Her i Aust-Agder er termohygrograf plassert på Skarpnes og Akland vegstasjon. Ansvarlige for alle nødvendige avlesninger er henholdsvis Gerald Stebekk og Tone Rundholt.

Termohygrografen står i et «værhus» 1,0 og 1,5 meter over bakken. Etter igangsettingen skjer en fortløpende registrering av temperatur og den relative fuktighet. Fuktighetsområdet omfatter verdiene fra 0—100% relativ fuktighet. Temperatur-måleområdet er justert til verdier mellom ± 35 og $+ 80^{\circ}$ C. Instrumentet drives av et urverk, og målingene blir skrevet ned automatisk på en skrivestrimmel.

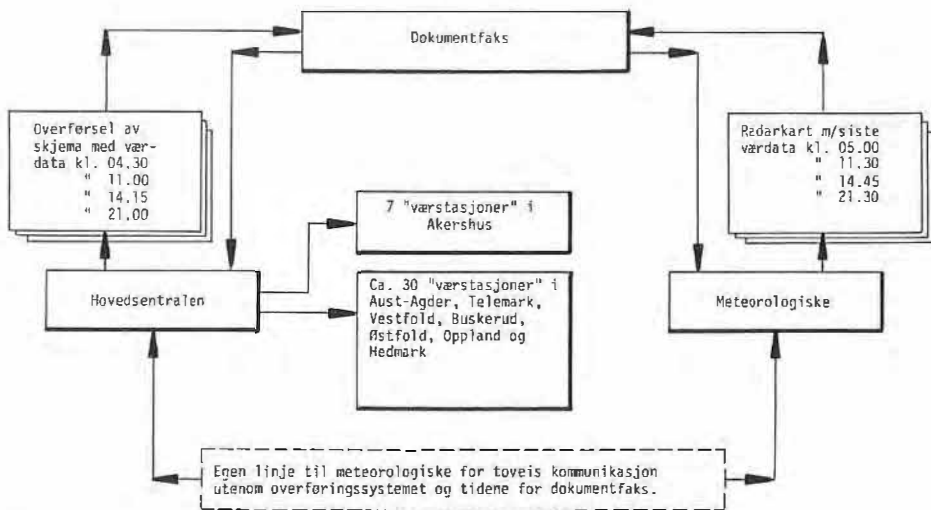
To ganger pr. dag skal det sendes inn opplysninger til det koordinerende ledd som er hovedsentralen på Kjellerbru vegstasjon i Akershus.

Alle mannskaper som har med vintervedlikeholdet å gjøre kan benytte seg av den tjenesten hovedsentralen kan yte. Utenom ordinær arbeidstid

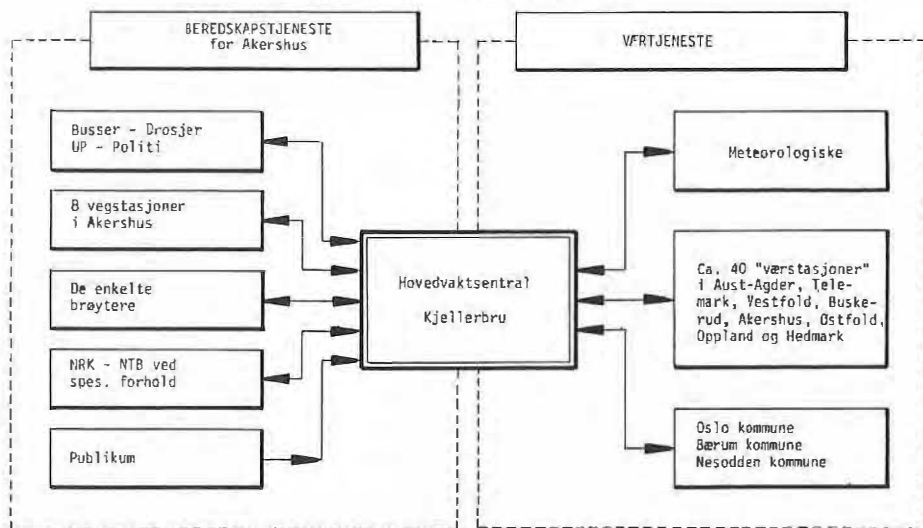
Inne i «huset» leses fortløpende registrering av temperatur og den relative fuktighet på denne termohygrografen.



ORGANISERING AV VÆRTJENESTEN



ORGANISERING AV HOVEDSENTRALENS TJENESTER



kan man ringe hovedsentralen direkte tlf. (02) 71 56 00 evnt. 71 56 01. Denne tjenesten er ikke bare beregnet på de vegstasjoner som direkte er involvert i meldingstjenesten, den er selvsagt også ment til hjelp for de øvrige vegstasjoner.

BILLIG KJØTT

— Hvordan kan dere selge kjøttet så billig?
— Vi har skåret ned på personalet.

13 nye pensjonister hedret



Pensjonister m/ektefeller utenfor «Furuly». Følgende var tilstede (ant. år i vegv. i parentes): Torleiv Trydal, Bykle (44,5), Gustav Bakke, Engesland (39,5), Georg Tveit, Vegusdal (32,5), John Liane, Froland (31), Nere Olsen, Froland (28), Anton Møretro, Grimstad (25), Georg Sørensen, Moisund (23), Olav Andersen, Øyestad (20), Thomas Thomassen, Grimstad (17) og Olav Skaali, Tvedestrand (14,5 år).

Årets arrangement for nye pensjonister gikk av stabelen fredag 21. september.

Det var sendt ut innbydelse til 13

pensjonister og av disse møtte 10 opp, 5 sammen med ektefelle.

Etter samling og en kopp kaffe på vegsentrallen, Skarpsnes, gikk turen via



Glimt fra bussturen



Vegsjefen taler til pensjonistene

Rykene til Grimstad. Der kom avd.-ing. J. Baasland ombord i bussen og pekte og forklarte om den nye E-18, omkjøringsvegen utenom Grimstad.

Etter å ha sett dette veganlegget fra flere kanter, gikk turen til Grimstad Konservesfabrikk, hvor vi fikk studere ertter og bønners veg fra åkeren til hermetikkboksen. Det var et interessant besøk og toppen på alt: — det var nesten som på juletefest — alle fikk pose med seg hjem!

Den mere høytidelige delen av arrangementet foregikk på «Furuly» på Fevik. Etter en velsmakende middag der, var det tiden for taler og gaveoverrekkelser. Den tidligere hovedtillitsmannen, Tellef Rislå — som var spesielt invitert til arrangementet — benyttet anledningen til å reklamere litt for den nystartede pensjonistforeningen, og etter stemningen å dømme er det mye som taler for at pensjonistforeningen denne dagen skaffet seg 10 nye medlemmer.

Morgenbønn

Gud — gi meg kraft til å gå
til mitt yrke

med vennlige smil - og fornyet styrke.
Gi meg litt tid til i alt mitt jag,
å takke for denne — min nye dag.

La meg ei bruke en lidende mine,
som om hver ting jeg gjør er en pine.
Martyrens glorie — viser det seg,
kler ikke alle — og slett ikke meg.

Hjelp meg å være, så alle kan se det:
Dette jeg gjør, det gjør jeg med glede.
Gud — la meg evne i dagens il
å møte de sure fjes med et smil.

Gi meg den evne å aldri klandre,
og finne fram feil og lyter hos andre.
Hjelp meg, så heller jeg tar det nøye
med bjelken som er i mitt eget øye.

Dagen i dag er i hendene Dine.
Gleden er min om den blir av de fine.
Men om den ei skal bli helt
av de gode,
så hjelp meg å ta det med løftet hode.

Dagen i dag er et uplettet under,
fylt med verdifulle nye sekunder.
Herre — jeg vet jo så godt hva jeg vil,
men uten din hjelp
kan jeg ei få det til.

Som turist på Europas lengste bru

Som turist i vårt naboland i øst hadde jeg i sommer den udelte glede å kunne ta Europas lengste bru — Ølandsbrua — i nærmere øyesyn.

Med 155 bruspenner og en total lengde på 6072 m er den et imponerende byggverk, og en turistattraksjon av stort format.

Byggherre har vært Statens vägverk og hovedentreprenør er AB Skånska Cementgjuteriet i Stockholm.

Med hensyn til den konstruktive utforming kan den deles i 3 deler: en



Total armeringsmengde i brua var 7000 tonn og betongvolumet var 105 000 m³.

801 meter lang lavbru med 23 spenn, en høybru over Kalmarsunds dyprenne med 8 spenn og lengde på 910 meter samt en 4361 meter lang høybru med 124 spenn.

Fri brubredde er 13,0 m (7,0 m kjørebane + 2x3,0 m fortau), største fall er 30‰, minste vertikalradius 4000 m og en seilfri høyde på 36 m i 80 meters bredde i skipsleden.

Brua ble påbegynt i januar 1968 og åpnet for trafikk i månedskiftet september—oktober 1972.

8 firmaer eller firmagrupper hadde levert inn anbud på brua og tilførselsvegene. Anbudene varierte mellom 64—112 millioner kroner. Et anbud på 65,5 mill. kroner ble antatt, men med indeksregulering, tilleggsarbeider m. v. kom det hele på ca. 100 millioner kroner.

Tilsammen er det rammet ned hele 2758 peler, og største effektive pelengde har vært 14,5 meter. Pelene er av firekant-type med sider à 30 cm og påmontert fjellspiss og inspeksjonskanal. Brua er i dag utstyrt med førsteklasses belysning, ca 30 lux i belysningsstyrke. Stolpene er plassert uten-

Ølandsbruas plassering på kartet.





Brua er et imponerende skue med sine 155 spenn.

for rekverket og med ca. 35 meters avstand.

Trafikantene på brua har mulighet til i en nødsituasjon å kalle på ambulanse, brannvesen, politi m. v. via et antall hjelpetelefoner som er plassert med 800—1000 meters avstand fra hverandre. Telefonskapet er el-oppvarmet med tanke på funksjonssikkerheten. Båtleden er markert med fyrlykter og pelene nærmest denne er fasadebelyste. For å gjøre manøvreringen under brua lettere er det montert en radarsøker i bruspennets midte.

Totalt ble det nedlagt ca. 110 000 dagsverk tilsvarende knapt 1 million timeverk.

Brua knytter sammen Kalmar med sine snart 60 000 innbyggere og feriestedet Øland med ca. 1/2 million besøkende hver sommer. Øya er snaut 14 mil lang og har en største bredde på 16 km. En av de største turistattraksjonene er slottet Solliden, hvor kong Carl Gustav og hans familie ferierer om sommeren.



Ølandsleden - sett fra luften.

ER VEKTKONTROLLØ- RENE JAGET VILT?

Vi stanser ved vektkontrollørens veie-
plass ved Amtmannsvingen. Det er
stille på vegene, og ingen vogntog på
vekta.

Vektkontrollør Dypvik er imidlertid
oppskjærtet. — Se her, ruta i hvile-
brakka er knust! I Åmli er brakka
gjennomhullet med skudd fra auto-
matvåpen og hagle, på Lia er brakka
blitt skjøvet av fundamentet. Hva galt
har vi gjort?

Senere kan vi lese i Agderposten at
brakka ved Amtmannsvingen er blitt
kantet utfor skråningen og totalska-
det.

Vi håper for vektkontrollørens skyld
at rampen er ferdig med sine ugjer-
ninger og at de igjen kan få ro til å få
utført den oppgaven de er satt til.

Mens vi står og prater, blir et par
vogntog vinket inn til veiing. Men det
var bare tomme biler og hengere, og
de gir ingen bidrag til statskassa.



*Bjørndal og Solberg Jacobsen (stå-
ende) følger med på vektskalaen.*



Alle statsansatte blir medlemmer i Statens Pensjonskasse — også midlertidig ansatte

«Arbeidstakere som er tilsatt i statens tjeneste i heldagsstilling er medlemmer av Pensjonskassen med mindre Stortinget har bestemt noe annet. Deltidansatte i statens tjeneste er medlemmer av Pensjonskassen hvis de har så lang arbeidstid som kreves for å være omfattet av lov om statens tjenestemenn.

Aspiranter, lærlinger og arbeidstakere som er ansatt på prøve, er også medlemmer av Pensjonskassen».

Slik lyder paragraf 6 i Loven om Statens pensjonskasse, etter at loven ble endret 8. juni 1979. Tidligere var det et vilkår for innskuddsplikt i Pensjonskassen at ansettelsen ble antatt å få en varighet på minst ett år. Etter de nye bestemmelsene er det ikke satt noen grense for varighet av en midlertidig ansettelse for at en skal kunne bli medlem av Pensjonskassen. Plikten til å betale innskudd inntreffer derfor fra tiltredelsen for enhver midlertidig ansettelse i statens tjeneste.



Knust vindu i døra. Kan dette hærverket være «Trafikksikring»?

Paragraf 42 har fått denne ordlyd: «Person som er tilsatt som *tariffloñnet* arbeidstaker i statsarbeid, herunder sesongarbeider, skal være medlem av Pensjonskassen når han har en arbeidstid på minst 15 timer i uken».

Livets lære

Barn som er vant til spydigheter, lærer å bli usikre.

Barn som er vant til kritikk, lærer seg til å fordømme.

Barn som er vant til mistillit, lærer å fare med fusk.

Barn som er vant med motvilje, lærer seg til å hate.

Barn som er vant til hengivenhet, lærer å bli glad i andre.

Barn som er vant til oppmuntring, lærer å vise tillit.

Barn som er vant til oppriktighet, lærer å skjelne mellom sannhet og løgn.

Barn som er vant til ros, lærer å påskjønne hverandre.

Barn som er vant til hjelpsomhet, lærer å vise omtanke.

Barn som er vant til lesning, lærer seg til å tenke.

Barn som er vant til tålmodighet, viser forståelse.

Barn som er vant til lykke, vil finne kjærlighet og skjønnhet.

11.9.79. ES

100 km riksveger nyregistrert i år

Forandringer og utbedringer av vegnettet kan føre til endret bæreevne, nye dreneringsforhold m. v.

Derfor er det viktig at det omfattende bæreevneregisteret til enhver tid blir ajourført. De gamle opplysninger i registeret må byttes ut med nye, og dette skjer gjennom ajourholdet.

Registreringen av de fysiske endringer som skjer på vegnettet er her i Aust-Agder tillagt vegmestrene. Disse skal kun registrere hva som er foretatt på vegen og hvilke strekninger det gjelder. Senere blir det saksbehandlens oppgave å innhente nærmere

opplysninger om de endringer som blir innmeldt, og vurdere om disse fører til forandringer i bæreevneregisteret ut fra de kriterier som er satt opp.

Siden den store bæreevneregistreringen av riksvegnettet i 1976/77 er det skjedd fysiske endringer på nærmere 100 km riksveg her i fylket. Vi kan bl. a. nevne at dersom det legges nytt slitelag i en mengde av 80 kg/m² eller mer, skal det foretas nye nedbøyningsmålinger. Ved enhver omlegging/utbedring foretas ny bæreevneregistrering.

I Sørlandsporten nr. 2/79 nevnte vi



10 Registrering av nyanlegg og utbedringstrekninger er en viktig del av oppfølgingsarbeidene. Her skjer dette på E-18 mellom Sønedeled og Akland.



På sterkt trafikkerte veier er det meget viktig å ha med sikringsbil.

at det var utarbeidet planer for gjennomføring av 10 tonns sommerbæreevne på hele E-18. Utvidede undersøkelser med oppgraving av prøver har vært en del av dette arbeidet. Nye nedbøyningsmålinger med Dynaflect på strekninger med nytt slitelag siden 76/77 har også vært foretatt i høst. Dette har skjedd i et samarbeid mellom vedlikeholdsavdelingen, planavdelingen og distriktslaboratoriet på Skarpnes.

Alle innhentede opplysninger skal nå EDB-behandles sentralt i Vegdirektoratet, før vi f. eks. får konstatert om kun et nytt slitelag på enkelte strekninger kan ha vært nok til å få 10 tonns sommerbæreevne på E-18. Nedbøyningsmålinger med Dynaflect er en videre utvikling/erstatning for Benkelmannsbelken.

Sammen med fylkene Telemark og Vestfold har vi disponert et ambulerende måleutstyr som har forestått oppfølgingsarbeidene i de 3 fylkene. Måleutstyret er plassert på en tilhenger, og veier tilsammen ca. 750 kg. I

tillegg kommer en pulserende last under målingen, slik at lastpåkjenningen under måling er 750 + 250 kg.

Den pulserende lasten blir overført til vegbanen via to stålhjul, og de vibrasjonene som oppstår i vegbanen på grunn av lastpåkjenningene, blir registrert av to geofoner. Den første registrerer total nedbøyning, mens nr. 2 kombinert med geofon 1 registrerer krumningen. Sammen med trafikkdata om en aktuell veg, kan en på grunnlag av disse avlesningene — og ved hjelp av et spesielt program — få skrevet ut tilrådelig aksellast, nødvendig forsterkning, kostnadsoverslag basert på nødvendig forsterkning o.s.v.

Vegvesenet vil i den utstrekning det er mulig arbeide for at hele E-18 gjennom fylket vil bli tillatt for 10 tonns sommerbæreevne innen 1. jan. 1982.

Vegkontoret har også utarbeidet et overslag som viser at det vil koste 165 mill. kr. å få 10 tonns bæreevne med telerestriksjoner på hele fylkets riksvegnett. Av dette er 11,5 mill. kr. tenkt avsatt i perioden 1982—85.

Nær 75% i utedriften er A-registrerte hos legen

Statistikker og grafiske fremstillinger er ikke alltid like populært lestoff.

Men nedenforstående mener vi har allmen interesse, i det den viser bemanningen i driften, fordelt på alder og helsesituasjon i 1979. Samtidig gir den også en oversikt over såkalte A-B-C-D-registrerte hos bedriftslegen.

Denne registreringen er konfidensiell, men kan kort forklares således:

- A — ingen merknader.
- B — skikket for det arbeid han utfører, men bedriftslegen bør rådspørres ved eventuelt annet arbeid.
- C — bør ikke beskjefliges med det arbeid vedkommende nå utfører
- D — bør ikke ansettes/bør slutte på grunn av sykdom.

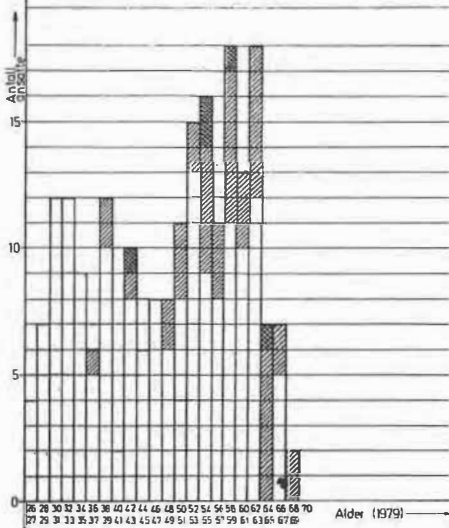
HOS BEDRIFTSLEGEN:



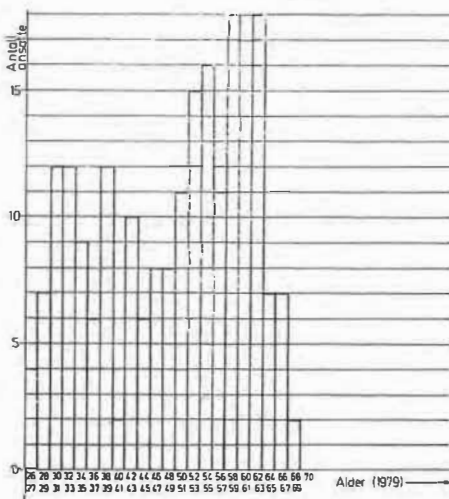
— Det gjør vondt når jeg gjør slik!

BEMANNING I DRIFTEN 214 MANN 1979
FORDELT PÅ ALDER OG HELSESITUASJON
(A-B-C-REG. HOS BEDRIFTSLEGEN)

5 mann i 2% C-regis. rest. Gjennomsnittsalder 55 år
51 i 24% B ————— 57 år
158 i 74% A ————— 45 år



ALDERSFORDELING I DRIFTEN 1979	Antall mann i alt	Gjennomsnittsalder (år)
Veglab + Grunrboring + Still. seksj.	12	36
Vegskritaven + verkem. (vegst. tasj.)	27	44
Anleggssavd reparatører	4	59
maskinførere	11	37
snekker	12	39
grunntarb	45	54
Vett/veholdsavdeling	101	52
SLM	214	49



Utvalget legger større vekt på trafikksikring og miljøforbedring

Fylkets samferdselsutvalg la i oktober frem sitt forslag til revisjon av Samferdselsplanen for Aust-Agder 1979.

Under arbeidets gang har et engere utvalg — arbeidsutvalget — bestående av tre av samarbeidsutvalgets medlemmer samt de konsultative medlemmene og sekretariatene for fylkesplan og samferdselsplanen, arbeidet med planen. Vegkontoret har vært sekretariat.

Resultatet av inneværende planperiode 1978—81 viser at flere investeringstiltak ikke vil komme til utførelse i perioden på grunn av redusert bevilgning i forhold til gitt ramme og lønns- og prisstigning.

En del av disse tiltak vil bli søkt utført i perioden 1982—85, avhengig av hvilken bevilgning som blir gitt i denne perioden. På grunn av den endrede økonomiske situasjon har det i inneværende periode vist seg nødvendig å forandre investeringsprogrammet slik at der satses mere på utbedring av eksisterende veger, og mindre på omkjøringsveger og omlegging av hovedveger enn forutsatt da planen ble utarbeidet i 1975.

Denne tendens forsterkes ytterligere i programmet for 1982—85, og er i tråd med retningslinjer fra sentralt hold.

Høy prioritet av g/s-veger

Følgende programposter er der lagt spesiell vekt på:

a. Trafikksikring og miljøforbedring

inkludert bygging av gang- og sykveger prioriteres høyt.

- b. Bæreevneforsterkning slik at de viktigste riksveger kan tåle 10 tonns akseltrykk med telerestriksjoner.
- c. Utbedring av eksisterende riksvegnett med henblikk på trafikksikkerhet og bedre vegdekker.

Den økonomiske ramme for perioden 1982—85 er:

Kap. 1365 — Undersøkelser	7,3 mill.
Kap. 1370 — Veginvest.	191,0 mill.
Kap. 1272,	
post 23 — Vedlikehold av riksveger	166,0 mill.
Kap. 1372,	
post 30 — Driftsbygninger	1,3 mill.

11 mill. til g/s-veger

Investeringene er i perioden 1982—85 fordelt slik:

1. Nye veg- og ferjesamband	
2. Bedring av eksisterende vegnetts transp.standard	
2.1 Utbedring av eksisterende veg	76,8
2.2 Ombygging av veg til vegnormalstandard	52,9
3. Bedring av trafikksikkerhet og miljø	
3.1 Omkjøringsveger og hovedveger i tettb. områder	43,2
3.2 Gang- og sykkelveger	11,0
3.3 Spesielle trafikksikkerhetstiltak	3,1
4. Til disposisjon	4,0
Rammetall	191,0

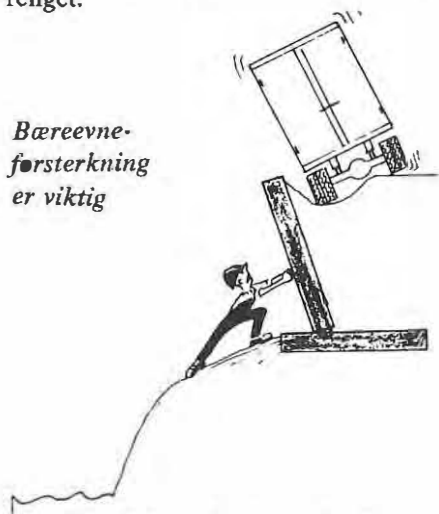
a. Trafikksikkerhet — Miljø.

Når det gjelder tiltak for bedring av trafikksikkerheten, vil der i tillegg til bygging av gang- og sykkelveger langs eksisterende riksveger for spesielle midler, bli bygget slike veger også for midler under programpost 3.1.

Ellers bør nevnes at en vesentlig del av bevilgningene under programpost 2, vil bli brukt til tiltak for å bedre trafikksikkerheten. Vegruter som er aktuelle i denne sammenheng er spesielt E 18, Rv 9, 12 og 39 samt 415.

Både i programpost 2 og 3 er innebygget tiltak for bedring av miljøet langs riksveger og da spesielt med tanke på reduksjon av trafikkstøy ved bygging av støyvolder og støyskjermer. Det er også tatt hensyn til støyforholdene ved veglinjenes beliggenhet i terrenget.

*Bæreevne-
forsterkning
er viktig*



b. Bæreevneforsterkning.

Av fylkets riksvegglengde på 882 km er det bare 32 km som er tillatt for 10 tonns akseltrykk. Dessverre er den viktigste riksveggrute i fylket E 18 ikke tillatt for dette akseltrykk. Vegvesenet vil i den utstrekning det er mulig foreta tiltak på denne rute i 1980 og 1981 slik at det kan være en viss mulighet for at E 18 gjennom fylket pr.

1.1.82 vil være tillatt for 10 tonns sommerbæreevne og 8 tonn helårsbæreevne.

I perioden 1982—85 vil det være viktig å få hevet tillatt akseltrykk til 10 tonn på de viktigste riksveggruter som har forbindelse med byer og industristrøk. Det tas derfor sikte på investeringer til slike tiltak på Rv 12 Grendi—Bygland og Hovden—Telemark gr., Rv 402 Lillesand—Birkenland, Rv 407 Strømmen—Bjorbekk, Rv 410 Arendal—Eydehavn og Amtmannsvingen—Tvedestrand, Rv 416 Vinterkjær (E 18)—Risør og Rv 420 Stølen—Arendal—Vik.

Riksveger

Av større prosjekt som vil bli avsluttet i 1982—85 kan nevnes:

Tveitehallingene—Rømyr (Amtmannsvingen), Sørsvann—Rannekleiv, Vik—Bie, Vesterled i Grimstad, Ågre bru og Dalene bru, alle på E 18.

På Rv 12 vil utbedringen bli ferdig til Bygland sentrum samtidig som det blir bygget ny veg utenom Ose. På Rv 410 i Arendal blir vegen ferdig ombygget til Songe. Gang- og sykkelvegen på Rv 420 blir gjort ferdig fra Vippa bru fram til Vik.

Av større prosjekt som vil bli påbegynt i 1982—85 kan nevnes:

Østerholt—Brokelandsheia (Sunde bru) påbegynnes, men hvor mye som blir gjort avhenger i høy grad av de endelige rammene. Ved en minimumsramme på 153 mill. kr. vil ikke anlegget bli påbegynt i planperioden, mens det ved en ramme på 191 mill. kr. blir halvferdig. På Rv 12 påbegynnes videreføringen av utbedringsanlegget mellom Bygland og Rysstad, og sikring av vegen mot ras ved Bykil. Det er avsatt 4,0 mill. kr. til disposisjon som antas å bli brukt til diverse ekstraarbeider, rekkverk og støyreduksjonstiltak.

Vegforbindelsen Setesdal—Sirdal er ikke tatt med i investeringsforslaget 1982—89. Det er nedsatt en gruppe bestående av representanter fra vegkontorene og fra fylkesadministrasjonen i Rogaland, Vest-Agder og Aust-Agder for å lage en utredning om vegforbindelsen. Utredningen skal til høring i de berørte kommuner og i fylkene. Den lokale behandling av

denne sak vil eventuelt gi sentrale myndigheter anledning til på et senere tidspunkt å endre investeringsforslaget.

Forbindelsen mellom Stølen og Krøgenes i Arendal og Moland er heller ikke tatt med i investeringsforslaget. Samferdselsutvalget mener at dette prosjektet bør vurderes på nytt ved neste revisjon av vegplanen.



17 mill. til bro-ombygginger

Vegkontoret har utarbeidet et overslag som viser at det vil koste 163 mill. kr. å få 10 tonn med telerestriksjoner på riksvegene. Dette tallet omfatter 17 mill. kr. til ombygging av bruer. I forbindelse med investeringsprogrammet for riksvegene er det lagt opp til at E 18 får 10 tonn med telerestriksjoner i inneværende periode, mens det er avsatt 11,5 mill. kr. i 1982—89 til andre riksveger i tillegg til strekningsvise utbedringer.

Følgende oversikt viser riksveginvesteringene 1982—85 fordelt på strekninger: (Millioner kroner i 1979-priser).

Rv nr.	Strekning	
18	Telemark gr.—V.-Agder gr.	95,3
9	Arendal—V.-Agder gr.	15,0
12	V.-Agder gr.—Telemark gr.	23,0
39	V.-Agder gr.—Telemark gr.	12,0
402	Lillesand—Birkeland	2,3
404	Grimstad—S. Herefoss	2,0
405	V.-Agder gr.—Vegusdal	0,5
407	Strømmen—Vik	3,9

409	Krøgenes—Kongshavn	
	Skilsø	3,0
410	Amtm.svingen—Arendal	10,9
411	Bosvik—Tvedestrand	2,5
413	Myklandsdalen—Dølemo	
414	Ubergsmoen—Høl	1,0
415	Fiane—Rislandsfeta	4,0
416	Myra—Risør	4,0
417	Renstøl Bråten	
418	Sunde bru—Egddalen	0,6
420	Stølen—Vik	7,0
	Ufordelt	4,0
Totalt		191,0

Når det gjelder behovs- og investeringsprogram for prioriterte fylkesveger 1980—83, kan vi her vise en oversikt i 1979-priser, hvor tallene gjelder fylkets andel. (Kostnader i 1 000 kr.)

Prosjekt	Lengde km	Behov
Sandnes—Fie—Åkvåg	4,3	3000
Randvik IV	2,1	5000
Kvernvik—Kvernvik bruk	0,3	75

Nordbødalen	0,9	1200
Viadukten—Ingeb.dalen	0,8	2000
Veg til Skytebanen	0,1	750
Tønnevoldsgt.	0,5	450
Risdal—Landvik krk.	2,2	1650
Veg til Vesterled	0,9	1020
Egddalen—Telemark gr.	18,0	2625
Vikkjen—Ormsund—		
Geitsundodden	0,9	740
Høl—Mjåvatn	8,9	5790
Godderstad—Moland gr.	5,9	1200
Skolevn.—Kilsund ind.	0,2	700
Ovelandsd.—Øyestad gr.	2,0	1500
Bjorbekk—Omholt	2,2	1500
Nøtvig—Nedenes	1,8	450
Steina—Tybakktoppen	1,2	1650
His krk.—Dalbakken	0,4	450
Roland—His vegkryss	0,7	1650
Vindsland—Pynten		225
Øvre Ramse—Dale	15,2	4425
Vatnestraum—Ivedal	10,9	2550
Dåsnes-Ø. Dåsvatn	20,4	
Veg til Haugenbruka	0,7	300
Elingstjønn—Åraksbø	9,7	3150
Veg gjennom Homme	1,1	350
Åmli—Berg	3,0	650
Hovden—Hovden gård	1,1	900



*Riksveginvesteringene
er foreslått til 191 mill. kr.*



*Gang- og sykkelveger
vil få høy prioritet*

Komm.	Fv.nr	Prosjekt	Behov
Arendal	247	Busslommer	935
Arendal	221	Havstadbakken	225
		Fortau Nyli	
		ringv./Nyg.vn.	150
Grimst.	463	Ved Landv. skole	200
Froland	302	Osedalen—Froland skole	450
Hisøy	444	His krk.—Sagdammen	300
Åmli	676	Helsehuset—Arhuskl.	500
Evje og Hornnes	752	Evje Auto—Evje skole	150
Evje og Hornnes	752	Fennefoss bru—Veg til Dåsnes	90

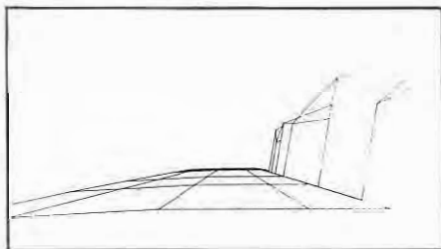
Vi gjør oppmerksom på at en del av disse overslagene går inn i investeringsprogrammet også for 1984—85.

UTVIDEDE MULIGHETER FOR PRESENTASJON AV PLANER

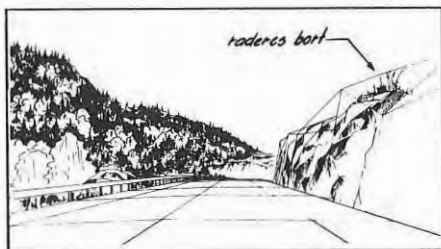
En gruppe i Vegdirektoratet har i samarbeid med vegkontoret i Buskerud og et konsulentfirma utarbeidet et forslag til informasjonshefte om bruk av foto og perspektivtegninger i vegplanleggingen.

Målsettingen er å gi en kort innføring i enkle fremstillingsmetoder, samt å redegjøre for hjelpemidler og tidsforbruk. Fotoene og perspektivtegningene er for det første ment å være til hjelp for planleggeren under planleggingsarbeidet. For det andre kan de inngå som en del av presentasjonen.

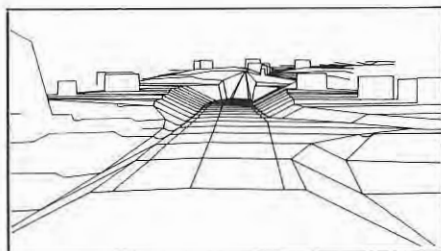
Fremstillingsteknikken f. eks. i enkelt terreng er følgende:



Fra valgt standplass bestilles EDB-perspektivtegninger.



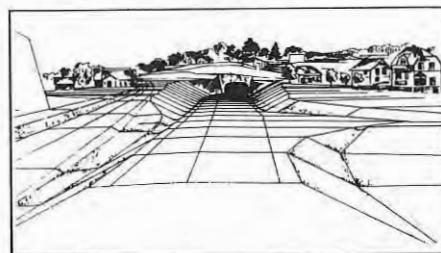
Ut fra foto, tatt omtrent fra samme profil som EDB-perspektivtegningen, påtegnes for- og bakgrunn. Uønskede streker fjernes med skallpell e. l.



I tettbygde strøk tas hus forenklet med som en del av tverrprofilen.



Foto av det aktuelle området tas fra omtrent samme profil.



Ut fra fotoet påtegnes igjen for- og bakgrunn, slik at — i dette tilfelle — et tunnelinnslag presenteres som på dette bildet.

Forslaget viser også hvordan man ved hjelp av gjennomsiktig folie, aktuelle tegninger m. v. kan overføre trafikksystemer på skråfoto fra fly, vertikal foto, foto tatt fra bakken og bruken av EDB-perspektiv og diasbilder.

Lundevann bru på E-18 forlenget med 1 spenn

Vegfarende langs E-18 gjennom Tvedestrand vil ha erfart at det i høst har vært utført omfattende utbedringsarbeider ved Lundevann bru. Dette skyldes vedvarende setninger inntil østre brokar helt siden brua ble bygget i 1970.

Allerede i 1972 måtte vi foreta en første oppjustering av vegfyllingen øst for brua, samtidig som vi valgte å gå til masseutskifting i området. I 1976 konstaterte man nye og større setninger, samtidig som det ble observert skader på østre pelerad. Utvidede undersøkelser konkluderte med at det i



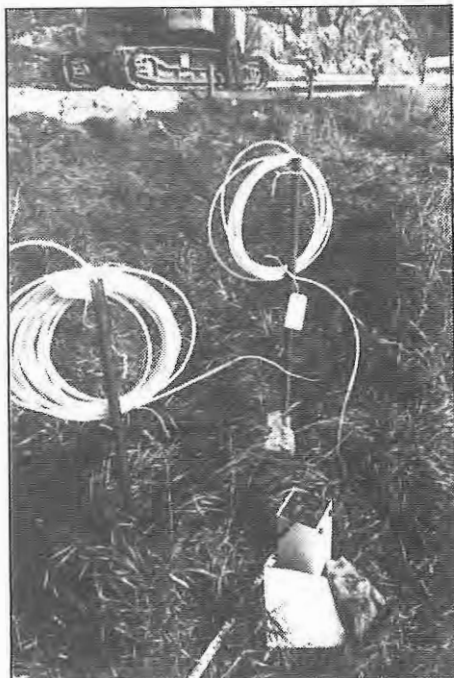
Pelarbeidene tok ca. 1 uke, og ble utført av denne maskinen.



Skjøting av pelene må utføres nøyaktig hvis resultatet skal bli bra.

østre profil var meget skrått fjell med løsmasser av humusholdig/leirig sandig silt i stor dybde. Veglaboratoriet foreslo i en rapport å forlenge brua med ett spenn, og ramming av nye peler like øst for eksisterende bru. Det er disse arbeidene som nå er utført. Samtidig er eksisterende skadede peler injisert og omstøpt, bruplaten for det nye endespennet er utkraget for å redusere påkjenningen på pelene ved eventuelle setninger inntil brua.

Forut for bruarbeidene er det foretatt en omfattende fjellkontrollboring.



Poretrykkmålere blir installert for å kontrollere grunnvannstanden. Måleren består av et filter som er festet til nedre del av disse rørene. Eventuelt grunnvann strømmer inn gjennom filteret og opp i et innvendig stigerør. Når vannstanden i røret er kommet til ro, viser den hvor stort trykket er i grunnvannet på det sted filteret står.



Poretrykket kan man lese av på denne måleren og kontrollere på en kurve som et tegnet for hvert apparat. Alarmerende endringer i grunnvannet under ramming av peler, kan resultere i utsettelse av samme.

Resultatene av disse fortalte at det måtte rammes ned ialt 440 løpemeter peler i ca. 20 hull, hvor av lengste pel under terreng var 26,0 meter.

Det er benyttet spissbærende betongpeler, og en loddvekt under ramming på 3 tonn. Arbeidene med ram-

mingen er utført av Skiensfirmaet Holt & Co. A/S.

Under de omfattende utbedringsarbeidene har trafikken på E-18 gått langs den gamle vegen inn under fjellet, og strekningen har vært lysregulert.

GOD JUL!



LIKESTILLINGSLOVEN BLIR VIKTIG PERSONALPOLITIKK

Arbeidet for likestilling mellom kjønnene vil i årene framover bli en viktig del av statens personalpolitikk. Forbruker og administrasjonsdepartementet har bedt etatene om å være mer aktive på dette område. Gjennom personalpolitiske retningslinjer, personalplanlegging, spesielle rekrutteringstiltak osv. vil likestillingsarbeidet bli utformet mer konkret.

Omtrent en tredjedel av de sysselsatte i staten er kvinner. Disse er hovedsakelig konsentrert innenfor noen få yrker. *Det er ønskelig at kvinners yrkesvalg endres, slik at de også søker yrker i staten der de i dag er underrepresentert.* Det vil øke kvinners muligheter for tilsetning og kan samtidig bi-

dra til å bedre deres lønns- og karrierevilkår.

Forbruker- og administrasjonsdepartementet vil i første omgang be statsetatene om:

1.

Å vurdere om etaten har yrkesgrupper som er sterkt mannsdominert. Dersom dette er tilfelle, bør etaten ta opp spørsmålet om hvordan en kan øke andelen kvinner i disse yrkene.

2.

Formidle informasjon om yrker der kvinner i dag er svakt representert, i forbindelse med yrkesrettleiing og rekrutteringstiltak.

OVERSINT OVER STILLINGSGRUPPER I VEGVESENET HVOR KVINNER ER ANSATT.

Stillingsgruppe lønnplan nr.	Vegdirektoratet			Vegkontorene			Eltilsynet		
	Totalt	herav kvinner	%	Totalt	herav kvinner	%	Totalt	herav kvinner	%
Administrative stillinger lønnpl. 90.103	-	-	-	18	1	5,5	-	-	-
kontorstillinger lønnplan 90.201	130	114	87,6	410	332	80,9	260	212	81,3
Saksbehandlere lønnplan 90.103	108	22	20,5	395	174	44,0	207	134	64,7
BIBLIOTEKAR lønnplan 90.205	3	3	100,0	-	-	-	-	-	-
INGENIØR lønnplan 90.301	193	2	1,3	905	3	0,35	101	-	-
tekn. ass./tekniker lønnplan 90.302	15	5	33,3	59	-	-	-	-	-
tekn. lab. personale lønnplan 90.309	18	1	5,5	-	-	-	-	-	-
tegner lønnplan 90.310	10	7	70,0	107	57	53,2	-	-	-



Av bevilgningen til bevaring av gamle veger og bruer m. v. er Aust-Agder for 1979 tildelt kr. 25.000,- til Fånefjellveien.

— — —
Ola Senum er gjennom Forslagsordningen premiert med kr. 600,- for sitt forslag om «Endring av telefon- og postadresselister for biltilsynsstasjoner.

— — —
Etter årsmøtet har hovedtillitsmannsutvalget for vegarbeiderne i fylket denne sammensetning: Paul Løvdal, formann, Ivar B. Pedersen, nestform. og Per Nilsen, sekretær.

— — —
Et bemerkelsesverdig brobyggingsprosjekt er nå under oppførelse i Jugoslavia. Der bygges en betongbro med spennvidde like opp til 395 m, hvilket er verdensrekord. Interessant er det at broen bygges med små betongelement som spennes sammen.

— — —
Den som kjører 50 km/time i bytrafikk behøver 25 meter, eller 2 busslengder på seg, for å stoppe hvis noen går ut i gaten. Hastigheten anses ellers som meget lav. Fartblindhet lurur både førere og fotgjengere.

I 50 km/time rakk spesielle prøvebiler å kjøre 10—14 meter innen sjåføren over hodet reagerte med å sette

foten på bremsen. Siden tar det ytterligere 10 meter å stanse. I 70 km/t tar det 20 meter å reagere, og 40 meter å stanse. Dette forutsetter enda en reaksjonshastighet på 0,5 sekund, som betraktes som meget hurtig.

EDB — lov og avtaler

EDB tas i bruk på stadig flere områder. Det er blitt nødvendig å regulere bruken ved lover og avtaler.

Viktigst er selvsagt DATALOVEN, som ble vedtatt av Odelstinget 18. mai 1978. Justisdepartementet arbeider for tiden med forskriftene til loven som ventes å tre i kraft neste år. Det er spesielt bruken av personregistre som behandles i loven. Ifølge lovens paragraf 9 må man ha konsesjon for å opprette personregistre som bruker EDB.

Videre har man «RAMMEAVTALLEN vedrørende datamaskinbaserte systemer». Avtalen ble inngått mellom LO og NAF 23.12. 77. Her omtales bedriftens plikt til å orientere de ansatte ved deres tillitsmenn, tillitsmennenes rett til å fremme sine synspunkter før beslutninger settes i verk, og tillitsmennenes rett til opplæring i generell datateknikk.

E-18 utenom Grimstad og Kystvegen får 17,6 mill.

E-18 utenom Grimstad og Kystvegen får 17,6 mill.

Anleggsavdelingen hadde pr. 1. november satt opp følgende liste over arbeider som er tenkt utført i 1980:

Anlegg: Mill.kr. Merknad:

<i>Anlegg:</i>	<i>Mill.kr.</i>	<i>Merknad:</i>
<i>E-18:</i>		
Tellefsdal—Fiane	1,5	G/S
Fiane—Holt skole		»
Våje—Dalen	1,7	
Vektstasj. Haslestad	0,9	
Råna—Langsæ	8,0	
Bie-Øygardsdalen	10,0	
Borkedalen-		
Sangereid	0,2	»
Trøe-Fjeldal	0,2	»
<i>Rv. 9:</i>		
Amerikakleiva	0,6	Etterarb.
Blakstad-Kartemyr	1,2	
Svenes-Vegusdal	1,5	
<i>Rv. 12:</i>		
Grendi-Longerak	4,8	
Skomedal-Frøysnes	0,2	
<i>Rv. 39:</i>		
Birkeland-		
Senumstad	2,9	
<i>Rv. 410:</i>		
Krøgenes-Arendal	7,6	Entrepr. tunnel
<i>Rv. 414:</i>		
Vegerstøl-Moland	1,1	
<i>Rv. 416:</i>		
Vinterkjær-Risør		
<i>Rv. 420:</i>		
Vippa-Nedenes	2,1	G/S
Nedenes-Engene	2,2	G/S

murer samt gang/sykelsti på parsellen Råna—Langsæ.

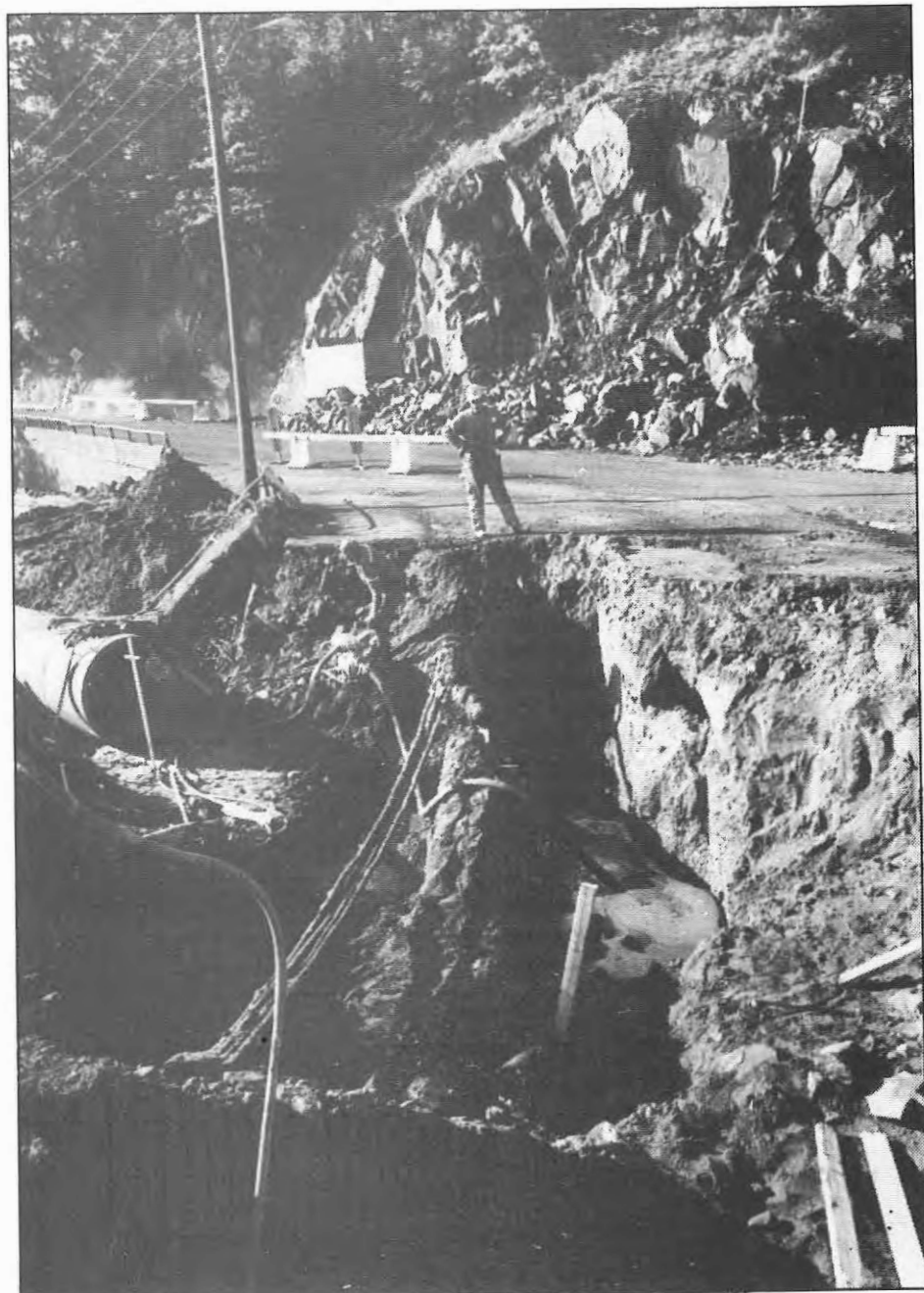
Når det gjelder fylkesvegene er det meningen å arbeide på følgende anlegg:

Egdalen—Telemark gr.	2,2 mill.
Høl—Lindtveit	0,3 mill.
Laget—Åkvåg	1,4 mill.
Kvernvik—Kvernvik bruk	0,15 mill.
Godderstad—Strengereid	1,65 mill.
Gunhildsbo—Myra	1,0 mill.
Stoa—Bjorbekk	0,2 mill.
Natvig—Nedenes	0,2 mill.
Flødevikv.—Dalbakken	0,6 mill.
Ovelandsdalen—Reiersølm.	0,7 mill.
Ellingstjønn—Åraksbø	0,8 mill.
Vatnestraum—Ivedal	0,8 mill.
Dåsnes—Ø. Dåsvatn	0,5 mill.
Mollestad—Urdalen	0,5 mill.

hvorav en del er etterarbeider med bl. a. fast dekke og rekkverk.



- Jeg er professor i historie!
- Gid så morsomt - kan De ikke fortelle en til meg!?



En omfattende omlegging av vann+kloakkledninger samtl telekabler har vært nødvendig på Kystvegen. Her ved Havstad hvor tunnellinglaget ses øverst til høyre.

NORDISK SAMARBEIDE PÅ DET PRAKTISKE PLAN

Nordisk Vegteknisk Forbund

Innen nordisk samarbeide kan Nordisk Vegteknisk Forbund stå frem som et vellykket eksempel for andre samarbeidstiltak. Gjennom sin snart 45-årige historie har forbundet stadig vist at det nytter med en samlet innsats for en felles sak.

Nordisk Vegteknisk Forbund ble opprettet i 1935 med det formål å fremme samarbeidet mellom veg- og trafikkfagfolk i Norden. Sentralt i dette arbeidet står de enkelte lands vegadministrasjoner, men alle interessenter innen veg og vegtrafikk er med i virksomheten.

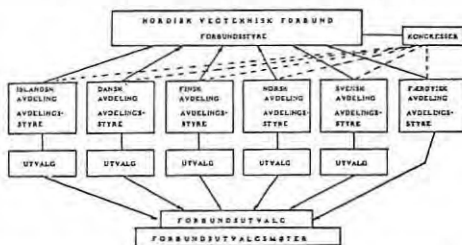
Internasjonal utveksling av erfaringer innen området bygging og drift av veger er av stor betydning, spesielt for små land. Samarbeidet mellom de nordiske land er særlig viktig på grunn av den store likhet det er mellom disse land. Kunnskap og erfaringer fra et land kan ofte anvendes i uendret form i et annet.

Nordisk Vegteknisk Forbund ledes av et forbundsstyre. Direkte under forbundsstyret står de nasjonale avdelinger med sine egne styre og utvalg.



Avd.ingeniør Kaare Flaate

Skjematisk er dette vist på figuren.



*Kongressenteret blir ved
Universitetet på Blindern*

Stor virksomhet i utvalgene

En vesentlig del av virksomheten drives gjennom utvalgsarbeid. Det er opprettet ialt 14 utvalg som hver har nærmere definerte arbeidsområder. Innenfor sitt arbeidsområde legger utvalgene 2-års planer for sin virksomhet. I tillegg til de faste utvalgene er 3 ad hoc utvalg for tiden i arbeide.

For å oppfylle sine mål tar utvalgene flere forskjellige arbeidsmåter i bruk. Skjematisk kan dette beskrives slik:

1. Kontakt og erfaringsutveksling.
2. Utredning av spesielle emner.
3. Ekstern informasjonsvirksomhet.

Arbeidet i utvalgene fører ofte til standardisering av utstyr og metoder innen de nordiske land.

Nordisk Veg og trafikkteknisk kongress i Oslo 1980

De nordiske veg- og trafikktekniske

kongresser arrangeres hvert 4. år og går på omgang mellom landene. I 1980 skal forbundets 13. kongress arrangeres i Oslo i dagene 9.—12. juni. Kongressens hovedtema blir «Veger, Vegtrafikk og Ressurser».

Fram mot 1990 kommer kravene til best mulig utnyttelse av ressursene til å øke også for vegsektoren. Dette gjelder såvel økonomiske og personellressurser som energi og naturressurser. Samtidig øker kravene til fremkommelighet og til sikkerhet og miljø i vegtransporten og vegarbeidsdriften. Kongressen i Oslo skal vise hvordan veg- og trafikkteknikere i Norden møter disse problemene i dag og i fremtiden.

I tilknytning til kongressen blir det arrangert en omfattende utstilling av vegmaskiner, vegmateriell, vegutstyr, databehandlings- og prosjekteringsutstyr, samt en presentasjon av arbeidet i forbundets mange faglige utvalg.

**HAR STRIPE-
GJENGEN GÅTT
OVER TIL «HØY»-
OKTANBENSIN
på merkemaskinen sin?**

*Eller har farten vært
for høy i bakkene
ned mot Evje på rv. 9?
Sikkert er det i hvert
fall at de ikke tar
hensyn til hverken høy
eller lav i dette
tilfelle, som naturligvis
hører til sjeldenhetene.*



19 detaljplanutredninger for riksvegene i 1980

I henhold til det foreliggende planleggingsprogrammet 1979—1983 for riksvegene, presenterer vi her en oversikt over prioriterte planleggingsprosjekter i 1980.

Denne må tas med alle mulige forbehold, i det enkelte endringer kan forskyve prioriteringen. Hvis så skjer, skal vi komme tilbake til saken i neste nr. av avisen:

OVERSIKT OVER PRIORITERTE PLANLEGGINGSPROSJEKT				STATENS VEGVESEN				
PLANLEGGINGSÅR 1980				AUST-AGDER			FYLKE	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
PRIORITET	RV	RP	PROSJEKT	PLAN-TYPE U H D	MORSK VEGPLAN			MERKADER
					1978 - 1981	1982 - 1985	ETTER 1985	
1	E 18	10A	Rannekleiv-Nedenes	D		x		
2	E 18	16	Molland-Agre bru	D	x			
3	9	08	Mykland-Myklandsdalen	D		x		
4	E 18	05/ 06	Lunde-Haslestad	H		x		
5	E 18	19	Dalene bru	D		x		
6	12	04	Lauvdal-Bygland	D		x		
7	E 18	01/ 02	Østerholt-Broklandsheia	D			x	
8	E 18	06	Haslestad-Stølen	U			x	
9	E 18	02	Brøbervann-Søndeled	D			x	
10	12	04	Utenom Grendi	H			x	
11	12	04	Bru S. Longerak	D	x			
12	12	04	Bru N. Longerak	D	x			
13	E 18	14	Vik - Bie	H		x		
14	12	07	Trydal-Bykle bru	D		x		
15	E 18	11	Nedenes-Vik	H			x	
16	9	08	Mjåland-Vågsdalen	D		x		
17	39	07	Amlie S.-Amlie N.	D	x			
18	39	02	Senumstad-Herefoss	D		x		
19	9	09	Evje sentrum	D		x		
20	407	01	Strømmen-Bjorbekk g/s	D		x		
21	415	01	Fiane-Stornes	D		x		
22	414	02	Myra-Moland	D		x		
23	410	06	x Rv 410-Engeskjærveien	D		x		
24	420	02	Vegkryss Arendal sentrum	D		x		
25	E 18	02/ 03	Broklandsheia-Akland	H			x	

U - UTREDNING
H - HOVEDPLAN
D - DETALJPLAN

BLANKETT 104



Planfolkene får nok å gjøre

Kursvirksomhet

I den senere tid har Vegvesenet (må ikke forveksles med uvesenet) opptrappet kursvirksomheten på vedlikehold og maskinparken. I denne forbindelse har vi besøkt Vegsentralen for å få et innblikk i denne virksomheten.

Da vi besøkte Vegsentralen var der prøvekjøring av en ny type gravemaskin som var særlig servicevennlig og billig i drift. Maskinen kommer som byggesett og er montert på Vegsentralen.

Driftsmotoren er norskbygd og har et lavt støynivå, og tilfredsstillende Statens miljøgrense når det gjelder exhaustutslipp.

Vi anbefaler denne maskintypen på det varmeste da den må være midt i blinken nå da økonomien er så stram.



Vi minner om påbudet —

*bruk
sikkerhetsbeltet!*

Oljegrus/asfalt største utgifter på vedlikeholdsbudsjettet i 1980

Aust-Agder Vegvesen har for 1980 fått 40.000.000 kroner til riksvegvedlikeholdet, hvorav 13,2 millioner skal fordeles på områdene I-1 til I-6.

Vedlikeholdsavdelingen har satt opp et budsjettforslag som, hvis intet uforutsett inntreffer, blir gjeldende for neste år:

Oppsyn	kr. 1.950.000,-
Eiendomserstatning	kr. 150.000,-
Hovedtillitsmann (40% av 160.000, EDB mld. 22/78)	kr. 64.000,-
Verneleder	kr. 64.000,-
Oljegrus/asfalt	kr. 12.600.000,-
Rekkverk	kr. 600.000,-
Permanent trafikkregulering	kr. 3.000.000,-
Busslommer	kr. 300.000,-
Bruer	kr. 1.500.000,-
Arbeid utf. av komm.	kr. 1.900.000,-
Beredskapsgodtgjørelse	kr. 950.000,-
Lager og produksjon av grus/pukk	kr. 200.000,-
Planavd. tilskudd til trafikksikring	kr. 150.000,-
Lager av oljegrus	kr. 250.000,-
Opprydding av grustak	kr. 300.000,-
	<hr/>
	kr. 23.978.000,-
Til områdene	<u>kr. 13.200.000,-</u>
	<hr/>
	kr. 37.178.000,-
Reserve 7%	<u>kr. 2.822.000,-</u>
SUM	<u><u>kr. 40.000.000,-</u></u>

OMRÅDENE RV 1980

	kr./km	
Område I — 1	14.634	kr. 2.400.000,-
Område I — 2	17.570	kr. 2.600.000,-
Område I — 3	14.290	kr. 2.200.000,-
Område I — 4	14.630	kr. 1.800.000,-
Område I — 5	13.850	kr. 1.800.000,-
Område I — 6	13.560	kr. 2.400.000,-
		<hr/>
28 SUM		<u><u>kr. 13.200.000,-</u></u>



Nytt sambandsutstyr i distrikt I - 1

Akland vegstasjon kan rose seg av å være den første vegstasjonen i fylket som tar i bruk det nye sambandsutstyret, som etter hvert skal dekke hele fylket.

Den 4/9-79 ble anlegget satt i drift og demonstrert av representanter fra leverandør og Vegdirektoratet.

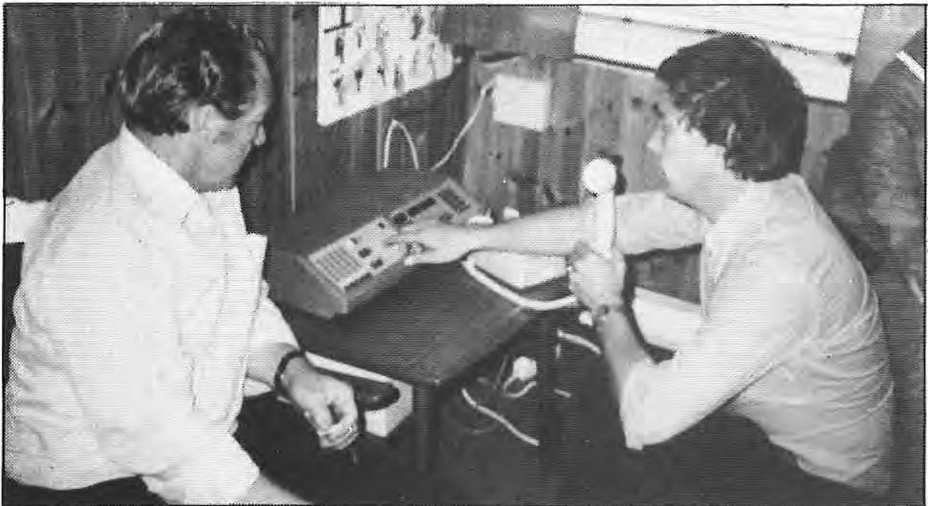
De store fordelene ved dette anlegget fremfor det gamle, er at en nå kan kalle opp og snakke med bare den en ønsker å komme i kontakt med (Selektivt anrop), uten at andre slipper å lytte eller bli forstyrret. Dessuten kan en nå via det nye utstyret sette telefonsamtaler over til vegvesenets kjøretøyer. Dette kan være til stor fordel i mange situasjoner. *Tone Rundholt*, som til daglig skal betjene radiostasjonen, hadde mye nytt å sette seg inn



Tone med telefon og betjeningspanel for radiosambandet.

i med alle de nye knottene, lampene og «tone»-oppkallerne som kom ut av betjeningsbordet.

Vi gratulerer med nyanskaffelsen og håper det vil fungere etter forventningene!



Vi vil gjerne informere om:
Nye håndbøker fra Vegdirektoratet

Nr. 043 — Forslagsordningen.

Heftet inneholder retningslinjer og bestemmelser som gjelder for forslagsordningen i Statens vegvesen.

Nr. 056 — Driftsregnskap — Driftsstatistikk

Driftsregnskap og driftsstatistikk for Statens vegvesen i 1978, presentasjon av regnskaps- og driftsresultater i hendig form.

Nr. 059 — Driftsstatistikk for egenmaskiner, to deler.

1. del gjengivelse av håndbok nr. 056.
2. delen er et tabellavsnitt med videre utdyping av opplysningene om inntekter, kostnader og driftsresultat for egenmaskiner og om utnyttelsen av disse i 1978.

Nr. 061 — Vegstatistikk.

En samlet oversikt over en del av den statistikk som årlig innhentes av etaten om vegnettet, kjøretøyer, veg- og ferjetrafikk, biltilsynets virksomhet, vegvesenets arbeidsdrift og bevilgning og regnskap.

Nr. 058 — Hovedveg i tettsted — prioritering av lokalsamfunnet.

Informasjon og ideer for planleggingen.

Nr. 063 — Vegtrafikktegninger -78.

Inneholder resultatene fra de maskinelle og manuelle vegtrafikktegninger i 1978.

Nr. 064 — Nordisk beregningsmetode for VEGTRAFIKKSTØY.

Nr. 008 — ØKONOMIINSTRUKSER — Hovedinstruks og delinstrukser.

Dekker behovet for en samlet fremstilling av alle bestemmelser og ruti-

ner som gjelder innenfor økonomiforvaltningen.

Nr. 014 — Laboratorieundersøkelser
Håndbok i A-5 format med SI-enheter og ISO-standard fra 1/1-79.

Nr. 060 — TRAFIKKREGLENE — Med fortolkninger, praksis m.v.
Ajournført pr. 1. sept. 1979.

Håndbøkene kan fåes ved henvendelse til Vegkontoret.



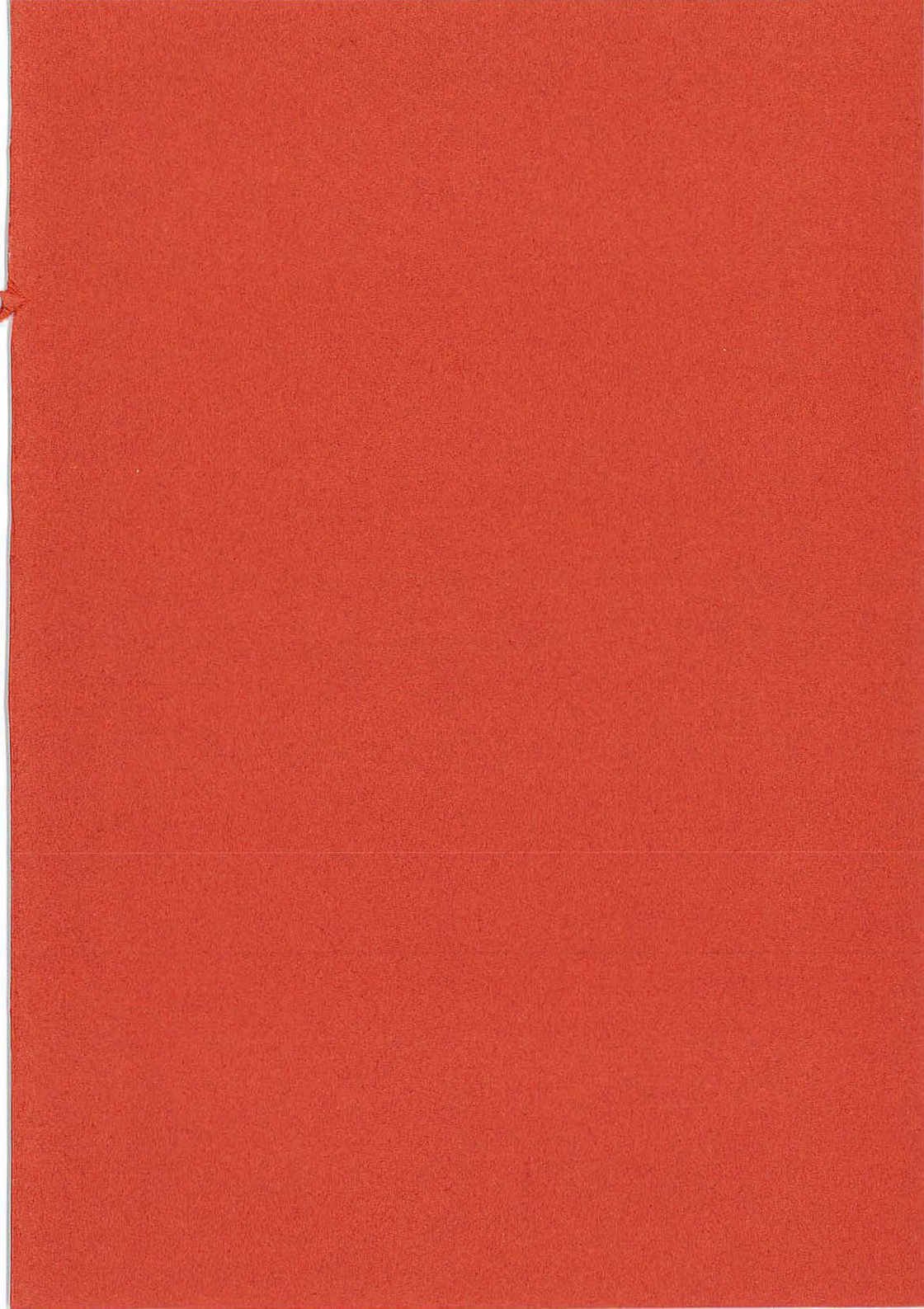
Bruk refleks på begge sider

Bruk refleks på begge sider! Det er en god leveregel som ikke kan gjentas for ofte. Det lønner seg å ha en brikke på høyre og en på venstre side. Det er ikke nok å se på bilene. Det er vel så viktig å bli sett. Og det gjelder spesielt ved kryssing av vei.

Nesten 70 prosent av alle fotgjengerulykkene i fjor skjedde ved kryssing av vei, vel 30 prosent ved gang langs vei. Når en går langs vei uten fortau eller gang- og sykkelbane, går en på venstre side, slik at ingen skal være i tvil om at det går folk langs veien. Men straks en skal krysse, vil en være usynlig for bilister som kommer imot. Derfor gjelder det å ha flere reflekser, så en lyser opp som et juletre i trafikken. Det er en billig livsforsikring.



 bil-
Bruk beltet



MASSEKORSBAND

God Jul
og et
Godt Nytt
År