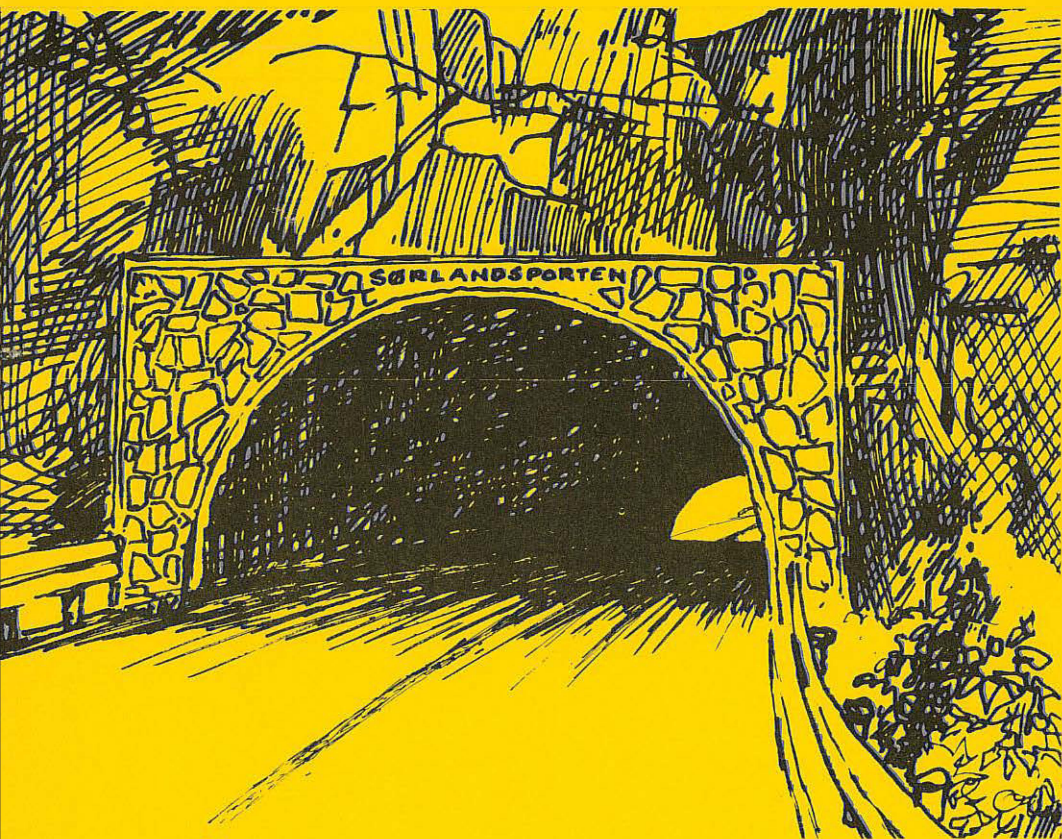


SØRLANDS-PORTEN

Nr. 1 — 1981 — 9. årgang



KONTAKTORGAN FOR
STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER

the 1990s, the number of people who have been employed in the public sector has increased in all countries.

There are a number of reasons for the increase in public sector employment. One of the main reasons is the increasing demand for public services. As the population ages, there is a need for more social security, health care, and education. In addition, the demand for public services has increased in many other areas, such as transportation, housing, and environmental protection. Another reason for the increase in public sector employment is the increasing size of the public sector. In many countries, the public sector has grown significantly in size over the past few decades, and this has led to an increase in the number of public sector employees.

There are a number of factors that have contributed to the increase in public sector employment. One of the main factors is the increasing demand for public services. As the population ages, there is a need for more social security, health care, and education. In addition, the demand for public services has increased in many other areas, such as transportation, housing, and environmental protection. Another factor is the increasing size of the public sector. In many countries, the public sector has grown significantly in size over the past few decades, and this has led to an increase in the number of public sector employees.

There are a number of factors that have contributed to the increase in public sector employment. One of the main factors is the increasing demand for public services. As the population ages, there is a need for more social security, health care, and education. In addition, the demand for public services has increased in many other areas, such as transportation, housing, and environmental protection. Another factor is the increasing size of the public sector. In many countries, the public sector has grown significantly in size over the past few decades, and this has led to an increase in the number of public sector employees.

There are a number of factors that have contributed to the increase in public sector employment. One of the main factors is the increasing demand for public services. As the population ages, there is a need for more social security, health care, and education. In addition, the demand for public services has increased in many other areas, such as transportation, housing, and environmental protection. Another factor is the increasing size of the public sector. In many countries, the public sector has grown significantly in size over the past few decades, and this has led to an increase in the number of public sector employees.

There are a number of factors that have contributed to the increase in public sector employment. One of the main factors is the increasing demand for public services. As the population ages, there is a need for more social security, health care, and education. In addition, the demand for public services has increased in many other areas, such as transportation, housing, and environmental protection. Another factor is the increasing size of the public sector. In many countries, the public sector has grown significantly in size over the past few decades, and this has led to an increase in the number of public sector employees.

There are a number of factors that have contributed to the increase in public sector employment. One of the main factors is the increasing demand for public services. As the population ages, there is a need for more social security, health care, and education. In addition, the demand for public services has increased in many other areas, such as transportation, housing, and environmental protection. Another factor is the increasing size of the public sector. In many countries, the public sector has grown significantly in size over the past few decades, and this has led to an increase in the number of public sector employees.

There are a number of factors that have contributed to the increase in public sector employment. One of the main factors is the increasing demand for public services. As the population ages, there is a need for more social security, health care, and education. In addition, the demand for public services has increased in many other areas, such as transportation, housing, and environmental protection. Another factor is the increasing size of the public sector. In many countries, the public sector has grown significantly in size over the past few decades, and this has led to an increase in the number of public sector employees.

Medbestemmelsesrett for arbeidstakere i vegvesenet

Ved forhandlingsmøte mellom vegvesenets ledelse og arbeidstakerorganisasjonene ble det fredag 12. desember 1980 inngått særavtale om medbestemmelse for arbeidstakerne i Statens vegvesen med virkning fra 12/12 1980.

Følgende punkter i særavtalen vil vi få peke på:

1. Avtalen er redigert som tilføyelser for Statens vegvesen under de respektive punkter i hovedavtalens del 2 Medbestemmelse.
2. Medbestemmelsen skal gjennomføres ved at tillitsmannsapparatet får utvidet rett til forhandlinger og drøftinger.
3. Det etableres ikke noe parts sammensatt utvalg for drøftinger og informasjon. AMU vil derfor bestå slik som nå. Se dog nedenfor om saksområdet.
4. Forhandlinger føres på det plan hvor sakene naturlig hører hjemme, men ledelsen ved vegkontoret eller Vegdirektoratet kan bestemme i samråd med de tillitsvalgte at forhandlinger føres direkte med ledelsen. Det påhviler ledelsen å varsle de berørte tjenestemannsorganisasjoner når en sak skal tas opp til forhandling.
5. Forhandlinger skal være påbegynt senest 2 uker etter at krav om forhandlinger er satt fram.
6. Arbeidsmiljøutvalgene skal fortsette som nå, men følgende saksområder under Arbeidsmiljølovens § 22.2 «Planer som krever Arbeidstilsynets samtykke i henhold til Arbeidsmiljølovens § 19 og planer om byggearbeider, innkjøp av maskiner, rasjonalisering, arbeidsprosesser og arbeidsordninger» behandles som forhandlings- eller drøftingssaker.

Rettesnoren for hva som er forhandlings-tema er jo ellers at vedkommende adminis-

trative ledd i første omgang må klargjøre hvorvidt det har myndighet til å treffe avgjørelse om valg av utstyr m. v.

Beregning av midler til velferdsformål skjer ved at det budsjetteres med kr. 100 pr. arbeidstaker. Forhandling om fordeling av velferdsmidler må derfor skje innen den ramme som til en hver tid er fastsatt for Vegdirektoratet og det enkelte fylke.

Forslagsordningen under pkt. e) vil sentralt bli tatt opp med organisasjonene med sikte på å få etablert et organ i de respektive fylker etter mønster av de forslagsnemnder som har virket under samarbeidsutvalgene. Dette vil vi komme tilbake til så snart spørsmålet er avklart med fagforbundene.

Det vises ellers til medbestemmelsesavtalen som vi forutsetter blir gjort kjent for de ansatte.

Vegdirektoratet er ellers inforstått med at det er nødvendig med en mer direkte innføring i praktiseringen av medbestemmelsesavtalen.

I sentrale kurs og konferanser hvor forholdene ligger til rette for det, vil en orientere om medbestemmelsesavtalen. Det samme anbefales også gjort ved arrangement av lokale kurs i fylkene.

Til orientering kan opplyses at Vegdirektoratet tar sikte på å utarbeide en kommentar til rammeavtalen med særavtale. Dette arbeid vil finne sted i forståelse med tjenestemennenes organisasjoner.

Medbestemmelsesavtalen redigeres som tilføyelse for Statens vegvesen under de aktuelle punkter i Hovedavtalens del 2 Medbestemmelse.

I forhandlingsmøtet i desember kom en frem til følgende

Felleserklæring:

Formålet med avtalens del 2 er å gi redskaper for arbeidstakernes medbestemmelse. Partene er klar over at slik medbestemmelse kan føre med seg problemer

av juridisk, administrativ og økonomisk art som det er vanskelig å ha oversikt over. De er derfor enige om, under gjennomføringen av avtalen, å finne fram til konkrete løsninger som skaper gode arbeidsmiljøer og en demokratisk beslutningsprosess, hvor arbeidstakerne har reell innflytelse på beslutninger som berører dem selv, samtidig som løsningene varer forvaltningens oppgave loyalt å gjennomføre politiske myndigheters beslutninger, i samsvar med de lover og andre bestemmelser som regulerer de tilsattes virke.

Partene er enige om at selv om avtalens del 2 trekker opp grensene for arbeidstakernes medbestemmelsesrett i de forhold den omfatter, er den ikke til hinder for at det innenfor denne rammen

gjøres praktiske forsøk på å finne fram til samarbeidsformer som kan tjene de samme formål, om mulig på en bedre måte.

Partene er enige om å praktisere avtalen slik at den former seg som en naturlig videreføring av den medbestemmelsesrett tjenestetvistloven, tjenestemannsloven og arbeidsmiljøloven allerede har innført.

Som tidligere nevnt er forutsetningen at medbestemmelsesavtalen vil bli gjort kjent for alle ansatte. Den er foreløpig sendt ut som rundskriv til avdelingsledere, anleggsbestyrere, distriktsledere i vedlikeholdet, ledere i planavdelingen, maskinavdelingen, administrasjonsavdelingen, ved biltilsynet, vegmestre, oppsynsmenn og assistenter.



Motorvarmer — et lønnsomt alternativ

Bruk av motorvarmer er billig! Drivstoffbesparelsen utgjør mye mer i kroner og øre enn kostnadene til strøm.

Tar vi et forsiktig utgangspunkt i en bensinbesparelse på 0,2 liter bensin pr. start, to ganger daglig (f. eks. til og fra jobben) i 180 dager, får vi en total besparelse i kroner pr. år på:

$$0,2 \times 2 \times 180 \times 3,75 = 270,-.$$

Bruken av motorvarmer som trenger 550 Watt i 3 timer koster 2 ganger daglig i 180 dager:

$$2 \times 180 \times 0,30 = 108,-.$$

Man oppnår altså en netto besparelse på minst 162 kr. i året — de fleste vil kunne spare enda mer.

Vi har i Norge i dag omkring 1,1 millioner personbiler. Hvis hver bilist brukte motorvarmer i vinterhalvåret, ville man totalt kunne spare over 79 millioner liter bensin i året på landsbasis. Dette er noe å tenke på i en tid hvor energisparing står så sentralt i de flestes bevissthet.

Du skal med andre ord ha god samvittighet når du plugger inn din motorvarmer. Da sparer du nemlig penger!

Teknisk Ukeblad/Teknikk 12.1.81

Distrikt 1-2 og 3 var med på:

Hyggelig ekskursjonstur til hovedvaktssentralen på Kjeller

Hovedvaktssentralen på Kjellerbru vegstasjon i Akershus er det kanskje viktigste leddet i et omfattende værvarslingsystem som vegvesenet og Meteorologisk Institutt samarbeider om.

Sentralen mottar og gir opplysninger om vær- og veiforhold til 45 vegstasjoner i ni fylker — fra Flekkefjord til Tynset. Opplysningene fra vegstasjonene videresendes til Meteorologisk Institutt, som sammenholder de med observasjoner på egen værradar. Via hovedvaktssentralen kan instituttet sende meldinger tilbake om hva slags vær som er i vente de forskjellige steder.

Med jevne mellomrom blir representanter fra de ni fylkene som er engasjert i opplegget invitert på Oslo-tur.

I februar var det Aust-Agders tur, og vi har bedt en av deltagerne — vegmester *Kåre Karlsen* — skrive litt om turen:

Med på ekskursjonsturen fra Aust-Agder var 20 personer, fordelt på vedlikeholdsdistriktene 1-2 og 3, med Kjellerbru, Vegdirektoratet og Meteorologisk Institutt som reisemål.

En allsidig sammensetning av kontorfolk, sjåførere, maskinførere, oppsynsmenn og vegmestere fikk gleden av å være med.

Vel fremme i Oslo ble vi innstallert på Bondeheimen, og stilte neste morgen i et knallhumør for å fortsette turen ut til Kjellerbru i Skedsmo kommune.

Til hovedvaktssentralen her blir data for temperatur, luftfuktighet, nedbør (regn/yr /snø/sludd), generelle værforhold og generelle vegforhold sendt inn 3 ganger pr. dag fra 45 målestasjoner. Av disse er tre plassert her i fylket; nemlig på Akland, Skarpnes og Birkeland vegstasjoner.

Sjefskonsulent Håkon Melleby i Industri Konsulent A/S ga oss en fyldig redegjørelse om hele opplegget. Han presiserte meget

klart viktigheten av et bredt og godt samarbeid.

Melleby var spesielt opptatt av hvilken betydning vegstasjonenes observasjoner, vaktssentralens arbeid og meteorologenes varsler har for den preventive saltingen. — Før var det tilfeldig om saltet kom på veiene før eller etter snøværet. Men med det systemet vi nå har bygget ut, kan saltingen komme tidsnok, og forhindre mange trafikkulykker. Dessuten gjør saltingen at veiene ikke blir glatte, og folk kan komme tidsnok frem dit de skal — f. eks. på jobb — sa Melleby.

La meg ikke glemme å nevne at vi fikk hilse på flere av «beredskapsdamene» som til en hver tid av døgnet står til vegvesenets disposisjon i forbindelse med saltberedskapen. Alltid like blide og hyggelige, noe som viste seg også ved personlige samtaler der inne.

Før at brøytemannskapene skal være beredt, eller saltbilene komme på veiene, er det f. eks. ikke uvanlig at damene ringer og vekker vegmestere/oppsynsmenn her i Aust-Agder midt på natten og gjør oppmerksomme på uvær som er i vente. — Noen er riktig blide selv om de vekkes midt på natten, mens andre brøler i telefonen, sa Lisbeth Instanes under vårt besøk.

Fra Kjellerbru bar det direkte til Vegdirektoratets kantine, hvor bespising foregikk. Alle ble vel her mest betatt av den fantastiske utsikten, og de fine lokalene de der inne arbeider under, og i tillegg et deilig måltid mat. Programmet var ganske tett pakket, og vi måtte snart videre — denne gang til Blindern. Det var her den største interessen lå hos deltagerne.

Statsmeteorolog Ørnulf Fremming, som alle kjente igjen fra værmeldingene i Dagsrevyen, møtte oss og viste rundt. Først en



*Alle samlet utenfor
Meteorologisk Institutt*

tur ute i forbindelse med målinger av diverse slag samt værradaren. Omvisningen fortsatte innendørs, og det slo oss hvilke kummerlige forhold Meteorologisk Institutt arbeider under. Det var en stor overgang fra Vegdirektoratet.



*— Noen av dere brøler i telefonen, sa
Lisbeth Instanes*

Av mange interessante ting tror jeg nok det var radaren som tiltrakk seg størst interesse. Rekkevidden var en rode på ca. 200 km, og ved fine forhold noe lenger. Her kunne det registreres regn/snøvær og hvor fort det kom. Et eksempel: Hvis uværet kom fra sør, kunne de varsle Kjellerbru slik at de da igjen kunne gi melding til de enkelte vegmestre om at det ble gjort klart for salting/brøyting.

Ørnulf Fremming sa at slik opplegget virket i dag, var det ikke til så stor fordel for Agder-fylkene, men at de arbeidet for å få en lignende radar plassert på våre kanter. Ikke tvil om at beredskapen skal bli god å ha.

Til slutt orienterte Fremming om hvordan lavtrykk ble dannet, grunn til feilmelding m. m.

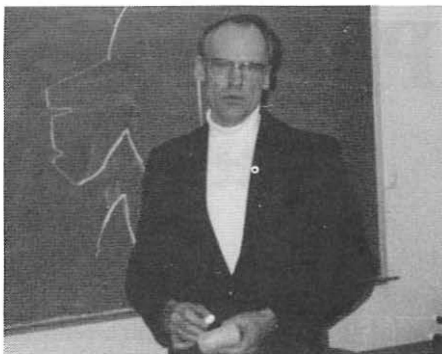
Ved 16-tiden tok bussen oss sørover igjen, og jeg tror alle var enige i at det hadde vært en lærerik og interessant tur. Og de som var med på turen var følgende:

Fra 1-1: Tone Rundholt
Lars Knutsen
Bjarne Solberg
Osmund Rundholt
Arne Svendsen
Reidar Knutsen

Fra I-2: Kåre Karlsen
Gudmund Mjåvatn
Halfdan Markussen
Olav Aas
Oddmund Lyngmyr
John Furre
Gerald Stebekk

Fra I-3: Johanna Andreassen
Gunnar Liestøl
Johan Johansen
Allin Rustad
Sigmund Repstad

Kontoret: Åsmund Haugen
John Reidar Kristensen

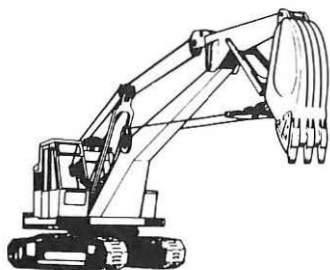


Statsmeteorolog Ørnulf Fremming underviser om høy- og lavtrykk



Kjellerbru vegstasjon i Akershus

Førere av innleide maskiner og biler blir underlagt de samme verne- og sikkerhetsbestemmelser som vegvesenets egne



Det er nå vedtatt i arbeidsmiljøutvalget (AMU) at det i de tilfeller vegvesenet er hovedbedrift, i henhold til arbeidsmiljølovens paragraf 15 pkt. C, skal innleide førere av maskiner og biler underlegges de samme verne- og sikkerhetsbestemmelser som våre egne.

Dette vil bl. a. si at innleide førere skal bruke personlig verneutstyr på lik linje med våre tjenestemenn.

I fremtidige kontrakter vil dette bli kontraktfestet.

På et døgnns beredskaps- vakt og hvordan det kan fortone seg

Denne gjengivelsen av et døgnns beredskapsvakt viser hvor vanskelig vurderingen av salting — eller ikke salting — i praksis kan være, og hvor lite som skal til for å få klaff eller bom.

Denne gang er det vegmester og maskinfører i distrikt 2 som har vakt, men det kunne like gjerne ha vært noen av de andre som står på vaktlisten. Dagen har vært nesten vårlig, med temperaturer på 6—7 plussgrader.

Kalenderen viser 22. januar

Sandstrøing på de ikke saltede vegene har gått for fullt hele dagen og natten før. Klokka er blitt 17.00.

Alle tjenestemennene er for lengst kommet til ro, bortsett fra vedkommende maskinfører som har vakt. Han synes å sitte litt urolig, og er ikke helt trygg lenger.

Gradestokken er sunket til + 3°, det har klarnet opp, og vinden er høy vest. Vegene er ennå underkjølte etter flere døgn med kaldt vær, så det begynner å «snerpe på».

Værmeldingen fra Kjellerbru hovedvakt-sentral senest kl. 14.00 gikk ut på kuling fra sør med yr og regn. Dette ville gjøre seg gjeldende fra tidlig neste morgen.

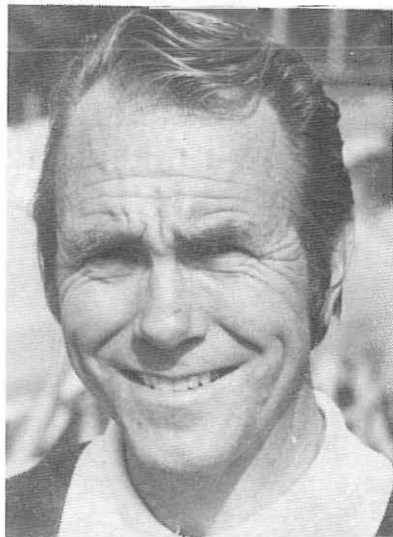
Klokka er blitt 19.00, temperaturen er sunket til + 1,5°, og månen har drevet et tynt skylag bort — slik at det nå er delvis klart.

Nå er en kommet til det kritiske og vanskelige punkt, da det snart må tas en avgjørelse. En sjekk på vegene med måling av bakketemperatur blir foretatt nå. Temp. i bakken (vegbanen) viser + 1° og delvis fuktig vegbane. Avgjørelsen som nå må tas står på sikkerhet, fremkommelighet og økonomi. Det enkleste ville nå ha vært: Ut

med saltbilen, strø på et lag som ville gi bar, fuktig, sikker veg, og samtidig kr. 3—4.000,— mindre igjen av de tildelte midler. Inspeksjonen og måling av temp. i vegbanen fikk et utlegg på kr. 68,—.

Klokka er blitt 21.00. Ny kontakt med Kjellerbru, hvor en får nesten samme melding som kl. 14.00. Men — at uværet muligens vil komme inn noe tidligere enn det ble meddelt før. En ny titt på temperaturen viser fremdeles + 1,5°.

En telefonsamtale med vakthavende sjåfør på saltbilen er nå nødvendig. En diskuterer litt sammen og blir enige om å være litt avventende — til ut i de tidlige morgentimer. Dersom en nå skulle ha satt i gang salting, og deretter regnvær, ville det hele faktisk ha vært bortkastet.



Vegmesteren selv har vakt

Klokka blir satt for vekking kl. 04.00, for da å sjekke temperatur og værforhold. Etter samtalen med sjåføren ble en enige om at dersom temperaturen hadde falt ytterligere kl. 04.00, og regnestykket så ut til å slå til, var det bare å «trå» til med salting.

Klokka er blitt 24.00, og telefonen kimer. Ens første tanke er: politiet! Men nei, det er hovedvaktentralen på Kjellerbru i den andre enden av tråden: — Nå har jeg en spesialmelding til deg. Den går ut på meget viktige forandringer. Temperaturen vil stige til + 3°, og regnværet vil gjøre seg gjeldende mellom kl. 03.00—06.00, og med lettere vær ut over formiddagen.

Takk for det, måtte en jo si — og da i dobbel forstand.

Klokka, som ved leggetid var satt til vekking kl. 04.00, ble nå straks forandret til vanlig tid igjen; nemlig kl. 06.00.

Sjåføren på saltbilen kunne da — sammen med vegmester — sove trygt resten av natten, i håp om at morgenen opprandt med bare og fine veger, uten hverken is eller salt.

Søvnen har vært urolig, delvis p.g.a. vekking og tankene om at det blir «klaff eller bom».

Klokka er blitt 06.00, og det første som står i tankene er: Hva er temperaturen? Den viser + 2° og det er klarvær. Temp. på vegbanen var nok da nærmere 0° — det vil si at oppklaringen kom flere timer før «plan-



Termohygrografen avleses ofte under beredskapsvaktene

lagt», ifølge spesialmeldingen. Bakken var fuktig etter litt regn.

Ut fra de erfaringer en til nå har, kunne en med en gang si at vegbanen hadde fått et tynt islag nå på morgenkvisten. Dette behøver en ikke ut for å sjekke engang. Pengene som en mente å ha spart, forsvant ganske raskt mellom kl. 07.00—09.00, da et tynt saltlag (ca. 10 gr) måtte legges på.

Værmeldingen fremover gikk ut på kalidere vær med nordvest bris, noe som etter saltingen igjen vil forårsake tørr, fin veg.

K. Karlsen.

Saltbilen står parat



Positive endringer av tillatt akseltrykk i år

Fra 1.1.81 er det foretatt følgende endringer av tillatt akseltrykk for riks- og fylkesveger i Aust-Agder:

RIKSVEGER:

E 18 Telemark grense—Vest-Agder grense
bruksklasse Bk 10

Rv 12 Grendi—Longerak Bk 10

Rv 410 Eydehavn—Arendal med arm til
Råna (X E 18) Bk 10

FYLKESVEGER:

Moland kommune:

Fv nr. 156 Eydehavn X 410—Bukkevik
kai Bk 10

Arendal kommune:

Fv nr. 230 P. Thomassons gt. Bk 10

Fv nr. 231 Havnegaten Bk 10

Fv nr. 232 Torvet—Malmbyggen Bk 10

Fv nr. 233 Friergangen—Rådhusbyggen
Bk 10

Øyestad kommune:

Fv nr. 372 — HP 01, Stoa X Rv 9—Sørs-
vann X E 18 Bk 10

Grinstad kommune:

Fv nr. 461 Risdal X E 18 og 473 Berge-
moen industriområde Bk 10

Fv nr. 464 Lunde X 407 (E 18)—Rykene
tømmerterminal Bk 10

Fv nr. 481 Rutebilstasjonen—Grooseve-
gen, strekningen fra Rutebilstasjon
til Vessøya Bk 10

Følgende riksvegstreknings er med virk-
ning fra 1. mars 1981 åpnet for vogntog
med totalvekter etter Bk 10 i totalvektta-
bellen:

Rv. 9 Lyskrysset (Arendal)—Stoa

Rv. 351 Ravneberget—Sønedeled

Rv. 416 SIVA-anlegget—Vinterkjær

Rv. 418 Sunde bru—Byholt

Rv. 420 Malmbyggen—Lyskrysset
(Arendal)

Akseltrykket på ovennevnte vegstreknings er oppskrevet på grunnlag av registreringene for sommerbæreevne. Under teleløsningsperioden forutsettes akseltrykket satt ned i tilstrekkelig lang periode til det nivå som er nødvendig for å unngå overbelastning.



*Mindre akseltrykk i
teleperioden.*

Nye håndbøker

- 050 — TRAFIKKAVVIKLING 81
Normaler. 376s. A5.
- 072 — FARTSDEMPENDE TILTAK I
BOLIGOMRÅDER
Veiledning. 48s. A4.
- 077 — VEGPLANLEGGING
Forskrifter. 30s. A5.
- 078 — VEDLIKEHOLDSDRIFT
Retningslinjer. 48s. A4.
- 079 — MOBILSTASJON CN 602
AUTOMATIC/SVV
Lærebok. 50s. A4.
- 081 — ERSTATNINGSKRAV
Forskrifter. 82s. A4.
- 082 — SKILTFORSKRIFTENE
Veiledning. 70s. A4.

Bare 8 millioner kroner mer til riksvegvedlikeholder i år

Av en total bevilgning til riksvegene for 1981 på kr. 48.127.000 har vedlikeholdsavdelingen satt opp følgende fordeling:

Eiendom	kr.	300.000
Oppsyn	kr.	2.300.000
Hovedtiligsmann		
Hovedverneombud	kr.	120.000
Verneleder	kr.	80.000
Oljegrus og asfalt	kr.	15.000.000
Perman. trafikkregulering.	kr.	3.400.000
Rekkverk	kr.	600.000
Busslommer	kr.	300.000
Planavd. tilskudd til		
trafikk sikring	kr.	150.000
Bruer	kr.	1.300.000
Arbeid utf. av kommunen	kr.	2.200.000
Beredskapsgodtgjørelse ...	kr.	1.100.000
Lager og produksjon av		
grus/pukk	kr.	1.300.000
Lager av oljegrus	kr.	400.000
Biltilsynet, brukskontroll. .	kr.	200.000

Opprydd. av gamle grustak	kr.	77.000
Til områdene	kr.	15.000.000
Drift veg- og tunnelbelysn.	kr.	200.000
Tunge grøfter E-18	kr.	500.000
Bæreevne målinger	kr.	100.000
Mindreforbruk 1980	kr.	727.000
Forarbeid Rv. 12	kr.	200.000
Reserve	kr.	3.200.000
Vekt plass Haslestad	kr.	600.000

Som en ser er kr. 15.000.000 satt av til områdene, og fordeler seg således:

	Ca. km	kr./km	kr
Område I-1	164,5	16.413	2.700.000
» I-2	147,7	20.202	3.000.000
» I-3	154,7	17.082	2.600.000
» I-4	123,0	16.286	2.000.000
» I-5	130,0	15.504	2.000.000
» I-6	177,0	15.263	2.700.000

Totalt sett er dette en økning fra i fjor med ca. 8,1 mill. kroner.

Ros til anlegg

Fra Fædrelandsvennen har vi tillatt oss å sakse nedenforstående, som er et bevis for at vegvesenet ikke alltid er den «natur-skjender» enkelte påstår:

«Det høyrer til dagen sin melodi at god jord vert lagd under asfalt. Ikkje minst innan samferdsla, der nye vegar vert bygde, og gamle vegar utbedra.

På Lauvdalsstranda i Bygland skjer det også, men her er det på ein annan måte.

— Enn om vi kledde fjellet? seier diktarren og fablar om at dei ymse vekstrane tøygde seg oppover og innover fjellet og løynde den gråe uproduktive massen. Det gjekk generasjonar før målet vart nådd.

På Laudalsstranda går det mykje snø-gare. Det er same mottoet vegvesenet har sett seg med å kle fjellet. Dei driv med stort

utbetringsarbeid mellom Lauvdal og Bygland. Store bakketoppar vert skorpe av. Det er mykje god jord her. Den vert lasta på bilar som i eit sett køyrer den vidare og legg den på ein fjellknaus på Lauvdalsodden.

Tiltaket har vekt åtgåum i rett lei. For kvar rutemeter som vert lagd under asfalt, vert nye vunne inn. Det er miljøvern på sitt beste.

Gråe grunnfjellet vert løynd. Snart står der grøn skog og duvar der som det før ingenting grodde.

Nye vegar må ein bygga. Lauvdalsstranda er i så måte flaskehalsen frå Bygland til Kristiansand. God jord er nøydd til å bli øydela, men ikkje for alltid. Den blir berre flytt til ein annan stad for atter å setast i god og nyttig produksjon.

EN MILLION MINDRE TIL FYLKESVEGENE

Mens vi i fjor rådde over 19 millioner kroner til vedlikehold av fylkesvegene, er dette beløpet redusert med 1 million kroner for 1981.

Vedlikeholdsavdelingen har foreslått midlene benyttet slik:

Oppsyn	kr. 1.000.000
Faste dekker	» 1.800.000
Nyskilting og oppmerking ..	» 170.000
Bruer	» 450.000
Beredskap	» 600.000
Vedlikehold Tvedestrand, Lillesand, Risør	» 280.000
	<u>kr. 4.300.000</u>
Distriktene	» 11.800.000
Reserve (6,8%)	» 1.236.000
Overskridelse 1980	» 664.000
	<u>kr. 18.000.000</u>

Områdernes fordeling er som følger:

Område	I—1	kr/km	kr. 2.100.000
»	I—2	8750	» 2.900.000
»	I—3	9634	» 2.500.000
»	I—4	8833	» 1.550.000
»	I—5	7523	» 1.950.000
»	I—6	9033	» 800.000
		8213	

Foruten å måtte dekke et underskudd fra 1980 på ca. ½ million, er bl.a. følgende poster redusert betydelig i år:

Faste dekker	÷ kr. 200.000
Nyskilting og oppmerking	÷ kr. 100.000
Bruer	÷ kr. 300.000

BEGRENSET AKSELTRYKK

— Veienes bæreevne svekkes vesentlig under teleløsningen, og de begrensninger på akseltrykk som innføres denne våren, vil spare samfunnet for store beløp i vedlikeholdskostnader, sier overingeniør Kjell Levik i Vegdirektoratet.

Han opplyser at veimyndighetene de siste årene har fått utstyr som gjør det mulig å måle hva veiene virkelig tåler. Resultatet av målingene har ikke vært oppmuntrende. Veinettets bæreevne er atskillig dårligere enn tidligere antatt. Dette er også bakgrunnen for at akseltrykkrestriksjonene er blitt mer omfattende de siste årene.

Overingeniør Levik sier videre at innføring og oppheving av akseltrykkbegrensninger ikke lenger skal baseres på intuisjon og gammel vane, men på målinger av bæreevnen over hele året, og da spesielt i den kritiske teleløsningsperioden.

Alle landets fylker har fått et meget

avansert måleutstyr som utsetter veidekket for svingende bevegelser, slik at man via følere på asfalten kan avlese veiens bæreevne.

Også Aust-Agder har bestilt dette utstyret. En ny Dynaflect for å måle veienes bæreevne vil bli tatt i bruk så snart de ankommer.



Det er en slik vi venter på

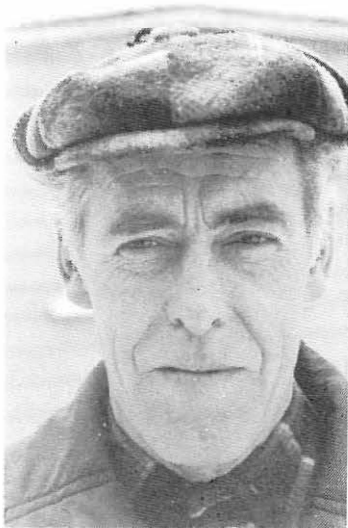
Laget-Bergendal får fast dekke

Det er opprettet kontrakter med de forskjellige asfaltfirmaer for legging av ca. 57 km nye asfaltdekker på riksvegene i år.

I en oversikt fra vedlikeholdsavdelingen finner vi at følgende strekninger skal legges:

E-18	Brøbørvann-Søndeled	1,10 km		
»	Bie-Øygardsdalen, ny veg	6,4 km		
»	Ågre bru, ny veg	0,7 km		
»	Omre-Hombor vegdele	2,5 km		
Rv. 9	Stoa-Blakstad			
»	Osedalen-Frol. Verk	2,1 km		
Rv. 12	Ose-Langeid	10,0 km		
Rv. 39	Birkeland-Senumstad, ny veg	3,0 km	Rv. 411	Laget-Bergendal 6,2 km
Rv. 410	Tvedestrand-Skredderen bru	5,0 km	»	Dypvåg-Eidbo 4,65 km
»	Saltrød-Arendal gr.	2,1 km	Rv. 418	Sunde bru-Aasbø sag 3,4 km
»	Havstad-Barbubukt	1,1 km	Rv. 420	Nedenes-Fevik 4,0 km
			»	Engene-Fevik G/S veg 1,8 km





Sigmund Repstad, maskinfører

Nytt styre i N. V. F. avd. 79.

Foreningen har hatt årsmøte og valgt følgende tillitsmenn:

Formann: Torbjørn Borgi, 4680 Byglandsfjord.

Nestform.: Lars Bakken, 4930 Vegårshei.

Kasserer: Kjell Asbj. Knutsen, Stuenes, 4815 Saltrød.

Sekretær: Gunnar Liestøl, Krystallvn. 8, 4875 Nedenes.

Styremedl.: Kåre Karlsen, Skibberheivn. 11, 4800 Arendal og

Sigrid Engenes, Lerkevn. 2, 4800 Arendal.

Sistnevnte er dessuten tillitskvinne for ITT gruppen.

Ansettelsesrådet: Gustav Guttormsen, 4883 Bjorbekk.

T. Borgi er formann i Hovedtillitsmannsutvalget for avd. 79. De øvrige medlemmer er L. Bakken og G. Liestøl.

Organisering av personalseksjonen

I møte med samtlige ansatte i sekretariatet var det enighet om at personalseksjonen skal bestå av disse personer: Eva Amdal, Ingeborg Wehus, John Einar Myhren og Karin Skaare Lie.

Eva Amdal er utpekt som leder for seksjonen, med John Einar Myhren som nestleder.

En av grunnene til organisering av personalseksjonen er den nye hovedavtalen om medbestemmelse for ansatte i Staten, med supplerende særavtale for vegvesenet. Forhandlings-/drøftings- og informasjonssakene vil påføre administrasjonen mere arbeid, og administrasjonsavdelingen vil med personalseksjonen søke å dekke behovet for saksbehandlerhjelp i organisasjonssakene. Vi har som målsetting at samtlige i personalseksjonen skal kunne bistå som møtesekretær, protokollfører m. v. i disse sakene.

Innen seksjonen er saksfordelingen i hovedtrekk ellers denne:

Eva Amdal:

Personalsaker vedrørende vegmestre, oppsynsmenn, oppsynsmannsassistenten, tjenestemenn i vegarbeidsdriften og biltilsynet.

John Einar Myhren:

Personalsaker vedrørende tekniske og merkantile funksjonærer samt rengjøringspersonalet.

Ingeborg Wehus:

Pensjonssaker. Annen saksbehandling etter behov.

Karin Skaare Lie:

Kurs- og opplæringsaker.

BESØK AV VEGDIREKTØREN

Vegsjefen har meddelt at vegdirektør Eskild Jensen vil besøke Aust-Agder fredag den 6. mai.

Han har ytret ønske om å legge hovedvekten på distriktene, da han som kjent besøkte vegkontoret i forbindelse med åpningen av Langsælinsen.

Driftssjef Dukefoss har i denne forbindelse fått i oppdrag å lage alternative programmer for dagen.



Over 2 millioner kroner til kommunalt riksvegvedlikehold

Kommunenes utgifter til vedlikehold av riksveger refunderes etter retningslinjer som fastsettes av Samferdselsdepartementet, jfr. veglovens § 22. I medhold av disse retningslinjer fastsetter Vegdirektoratet følgende satser for 1981:

KOMMUNE:	Veglengde km	Beløp kr.	Kr. pr. km
Arendal	13,107	1.595.120	121.700
Risør	2,000	170.400	85.200
Grimstad	2,440	204.300	83.720
Tvedestrand	1,020	86.900	85.200
Lillesand	0,555	49.400	88.950

På grunn av økt fortaulengde langs Rv 416 i Risør kommune, er refusjonssatsen øket fra kr. 82.125/km til kr. 85.200/km. Totalt refusjonsbeløp til Risør kommune blir derfor kr. 6.150 større enn angitt

For kommunene Risør, Tvedestrand, Lillesand og Grimstad er det i refusjonsbeløpet tatt hensyn til at dekkearbeidene skal utføres av Statens vegvesen. Beløpene er derfor redusert med 25 % for Risør, Tvedestrand og Lillesand, og med 30 % for Grimstad.

FORSLAG MOTTAS



Deres siste forslag sparer bedriften for 1 million i året, Hansen. Tusen takk!

Over 80 planleggingsprosjekter ferdig i år

Planleggingsprogrammet er nå satt opp under forutsetning av at de nye planforskriftene skal følges opp fra og med i år. Dette medfører at hovedplanarbeidet vil bli mer omfattende enn hittil, og det vil derfor fortsatt være behov for konsulenthjelp til detaljplanlegging.

De viktigste vegprosjektene

E 18.

Plan for forlengelse av omkjøringsvegen forbi Arendal, parsell Sørsvann—Rannekleiv, er nå klar for anleggsstart.

Ombygging av Ågre bru med tilstøtende veg i Grimstad kommune er nå startet opp, og bli ferdig i år.

Detaljplanlegging pågår på parsellen Tveitehallingene—Rømyr som vil få bevilgning i 1984.

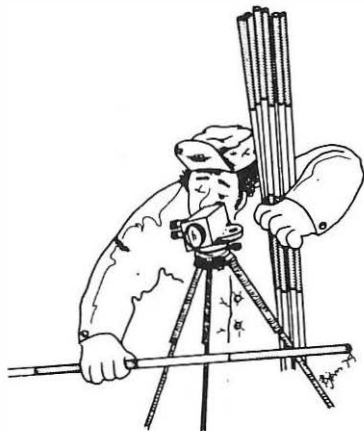
På strekningen Østerholt—Brokelandsheia i Gjerstad har vi fått geotekniske problemer, men vi regner med å ha ferdig detaljplan i løpet av 1981.

Av hovedplaner for ny E 18, vil spesielt nevne avklaring av linjevalg for Temse—Bie i området nord-øst for Grimstad.

Dalene bru på parsellen Lillesand—V. Vallesverd har dårlig fundamentering, og i forbindelse med planer for ombygging av denne, vil vi også se på mulighetene for utstrossing av de 3 tunnelene på samme parsell.

Riksveg 9.

På parsellen Mykland—Myklandsdalen er det forutsatt anleggsstart i 1982. Detaljplanen er blitt noe forsinket, noe som skyldes tvil om linjevalg gjennom Mykland sentrum. Vi er nå blitt stående ved en trasé som både kommunen og lokalbefolkningen



vil kunne godta. Detaljplanen vil være fullført i første halvår '81. Vi vil da ha ferdige detaljplaner og grunnavståelse for denne ruta som dekker bevilgningene til og med 1984.

Riksveg 12.

Her blir parsellen Lauvdal—Bygland igangsatt i 1981. På den første delen, forbi Lauvdal, har det stått strid om linjevalg, planen er derfor blitt forsinket, men vi regner med å få detaljplanen vedtatt så tidlig at hele parsellen kan fullføres uten avbrekk.

Den rasfarlige strekningen Trydal—Bykle bru må prioriteres høyt. Hovedplan er forutsatt fullført i 1981 og detaljplan bør være ferdig senest i 1983.

Riksveg 39.

På strekningen Senumstad—Søre Herefoss vil detaljplanarbeidet bli fullført i 1981, oppstarting av anlegget er forutsatt i 1983.

Samtidig vil det være disponible midler på parsellen Sandå—Øy i Åmli kommune.

Dersom vi skal unngå forsinkelse må planarbeidet forseres.

På de øvrige riksvegstrækninger er plansituasjonen noe mindre anstrengt. Gang- og sykkelveger og andre miljøtiltak langs eksisterende riksveger som etter planforskriftens § 8.2 kan unntas fra regelen om hovedplan, regner vi med i stor utstrekning å sette bort til konsulenter.

I løpet av 1981 skal markarbeid utføres på følgende strekninger (H = hovedplan, D = Detaljplan og G/S = Gang/Sykkelveger:

E	18	Østerholt-Broklandsheia	D
	»	Broklandsheia-Søndeled	H
	»	Rannekleiv-Nedenes	D
	»	Rannekleiv-Rykene	D
	»	Tjore-Nørholmen	H
Rv.	9	Stoa-Bråstad skole	H G/S
	»	Mjåland-Loneheia	H
	»	Vegusdal-Evje	H
»		Evje, Ørnefjellinjen	D
Rv.	12	Byklestigen	D
	39	Sandå-Øy	H
	407	Strømmen-Bjorbekk	H G/S
	410	Innfart Tv.strand Vest	D
	410	Barbubukt	D
	410	Kryss Engekjærdalen	H
	411	Østerå-Tangen	H
	420	Fevik-Vik	D

I følge oversikt over prioriterte planleggingsprosjekt, planleggingsår 1981 skal følgende prosjekter være ferdigbehandlet i år, inklusive de ovenfor nevnte;

E	18	Lunde-Tveitehallingene	H
	»	Tveitehallingene-Rømyr	D
	»	Fiane-Holt skole	D
	»	Brekka-Skjulestad	D G/S
	»	Dalen-Longum	D
E 18/9		Stoa-E18-Rv. 9	D
E	18	Sørsvann-Rannekl., bruer	D
	»	Nedenes-Temse	H
	»	Lia-Vik	D G/S
	»	Temse-Bie	H
	»	Ugland-Bie	D G/S
	»	Vesterled-Grinstad sentr.	D
	»	Vesterled bruer, 2 overg.	D
	»	Risdal vegkryss	D
	»	Ågre bru	D
	»	Ved Østerlød	D G/S
	»	Omlegging ved Dalene bru	H/D

Rv.	9	Meierikryssset-Amerikakleiva	D
	»	Mykland-Myklandsdalen	D
Rv.	12	Ved Dåsnes	D G/S
	»	Evje vegst.-Evje sentr.	D G/S
	»	Gjennom Lauvdal	D
	»	Helle-Fjellskarevja	D
	»	Valle-Rotemo	D
	»	Trydal-Bykle bru	H
	»	Bykle sentrum, fortau	D
	»	Utenom Hovden sentrum	D
	»	Ved Hornnes vegkr.	D
Rv.	39	Senumstad-S. Herefoss	D
	»	Søre Herefoss-Herefoss	H
	»	Svenes-Åmli	D
	»	Tviland-Solås	D
	»	Omlegging ved Åmfloss	D
	»	Åmli sentr.-Åmli nord	D G/S
Rv.351		Siktspr. ved Søndeled sk.	D
	»	Viadukten-Lofthus, fort.	D
	404	Kryssen-Frivold	D G/S
	»	Skiftenes-S. Heref. bruer	D
	405	Ved Vatnestraum	D x
	409	Skudreis-Kongshavn	H
	»	Færvik-Skilsø	D
	410	Helle-Neskil bru	D G/S
	»	Krøgenes-Songe	H
	415	Fiane-Nes	D
	»	Nes Verk-Lillemo	D
	418	Egdalen bru	D
	420	Rundkjøringen-Lyskryss	D G/S
	»	Ormetjern-Strømmen	D G/S
		Setesdal-Vest Agder gr.	U

Planleggingsprogrammet for fylkesvegene omfatter markarbeid på følgende prosjekter i år:

Dypvåg-Normannvik	(H)	2,3 km
Lindtveit-Kilandsbø	(H)	4,6 »
Skoleveien-Kilsund	(G/S)	0,2 »
Myra-Bråstad	(D)	3,0 »
Hurv-Bøylefoss	(D)	8,8 »
Sandvika-Strømmen	(H)	fortau
His krk.-Sagdammen-		
Rennebakken	(D)	2,4 km
Ved Færvik kirke	(D)	0,7 »
Ved Landvik skole	(G/S)	0,3 »
Fv. i Åmli sentrum	(D)	0,6 »



I tillegg vil planarbeidet for følgende fylkesvegprosjekter foreligge ferdig i 1981:

Fie-Åkvåg	(D)	2,7 km
Mjåvatn-Herefoss	(D)	8,7 »
Osedal-Froland sk.	(G/S)	0,7 »
Åmfoss bru-Skisenter	(D)	1,6 »
Rv. 12-Skiheis-Breivegen	(D)	1,9 »



FORENKLING AV INNKJØPSVIRKSOMHETEN

Bedre planlegging og styring av innkjøpsvirksomheten vil blant annet spare kostbar viserguttjeneste og redusere antall fakturaer.

Tjenestemenn som handler (mottar varen) skal uoppfordret kvittere for varemtak og oppgi navn på den vegmester/oppsynsmann de handler for.

Regnskapsavdelingen påføres ofte unødvendig ekstraarbeide med å finne ut hvem som har kjøpt varen i de tilfeller leverandøren sender fakturaen feil, og denne ikke er påført navn.

Leverandøren skal sende samleregninger direkte til vegmester/oppsynsmann som attestere for varemtak, påfører kostnadsnummer og prosess.

Drivstoff og sprengstoff skal rekvireres som tidligere. Det samme gjelder varer med høy verdi og større kvanta.

Attesterte regninger skal straks sendes vegkontoret til utbetaling.

STØYSKJERMER I LILLESAND

I slutten av mars ble fylkets første støyskjermingsprosjekt fullført. Det er skjerm med 850 meter langs E-18 i Lillesand.

Skjermene er oppført i brunfarget royalt-impregneret trevirke, og arbeidet er utført av MB-entreprenørkonsult i Stavanger. Den totale kostnaden har vært 1 million

kroner, og dette er penger Vegdirektoratet hadde øremerket til skjermingstiltak langs eksisterende riksveger.

Skjermene er beregnet å gi en støydempingseffekt på ca. 10 dB (A), det vil si en halvering av det subjektivt oppfattede lydinntrykket.

FOJ.

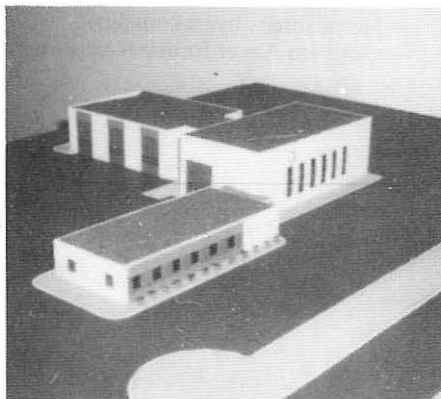


Vi presenterer:

Vedlikeholdsområde I-3



Fundament for nytt kontorbygg



Modell av ny vegstasjon

På vår lille rundreise i vedlikeholdsdistriktene, er vi denne gang kommet til I—3, som har sitt utgangspunkt ved vegstasjonen på Birkeland. Distriktet grenser opp til Vest-Agder på riksvegene E-18, 39 og 401, nordover går skillet ved rv. 39 Vegusdal, rv. 405 Stemplona og fv. Skiftenes—Langemyr, mens mot øst følges E-18 til Grimstad.

Totalt har I—3 154,667 km riksveger og 451,698 km fylkesveger å vedlikeholde. For 1981 har de til rådighet 2,6 millioner kroner til riksvegene, og 2,5 mill. til fylkesvedlikeholdet.

Vegmester er *Per Franksson*, og oppsynsmann er *Johan Johansen*. Disse disponerer over en styrke på 12, som til hjelp i vedlikeholdet har 1 veghøvel, 2 traktorer, 1 lastebil og 2 pick-up varevogner.

— Bortsett fra de mere rutinemessige vedlikeholdsarbeidene, er det nok byggingen av ny vegstasjon som opptar oss mest i år, sier vegmester Franksson. — Går alt etter programmet, skal den stå ferdig i september. Det totale byggeareal er på 700 m², som fordeler seg slik: Kontorbygg i tre: 202 m², verksted m/kontrollhall i betong: 246 m² og uisolert lager: 252 m². I tillegg kommer utvendige betongbaner, overbygget bilvekt og vaskeplass på tilsammen 210 m². Sålen til kontorbygget ble støpt i desember,



Kontorass. Johanna Andreassen

og først i januar startet oppsetningen av murene.

— Hvordan skal folk finne frem til dere, da?

— Vegstasjonen ligger på Fiane industriområde, inn fra rv. 39 litt vest for Birke-land sentrum.

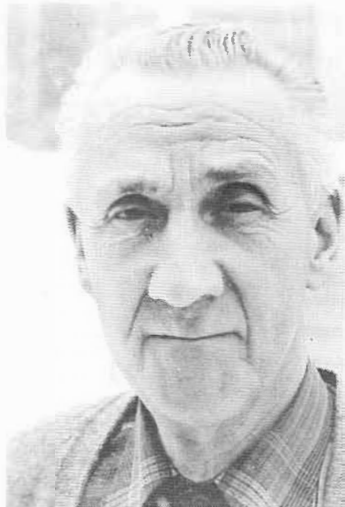
— Hvem sitter i byggekomiteén?

— Cappelen Aas er formann, og foruten

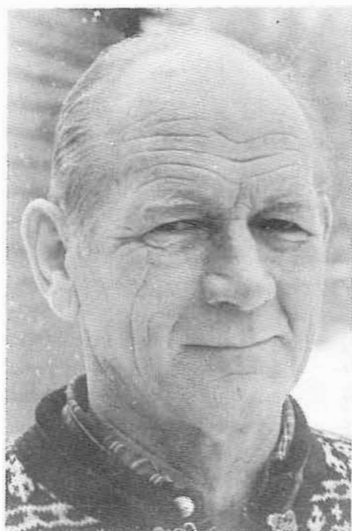
han er det oppsynsmann Halfdan Marcus- sen og meg selv.

— Hva skal skje av vedlikeholdsarbeider i år?

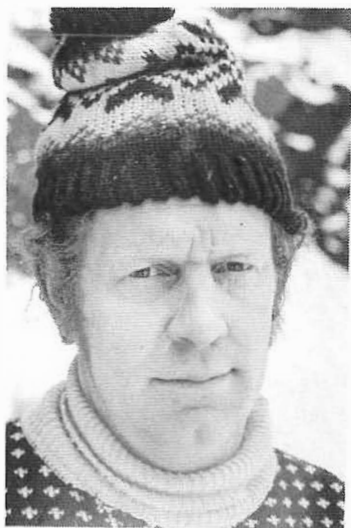
— Så vidt jeg kjenner til nå skal det legges asfalt på E-18 forbi Omre. En strekning på 2,3 km på fv. Reddal—Dokkedal vil få olje- og grusdekke. Videre er det i gang utbedringsarbeider for kr. 900.000,— på fv.



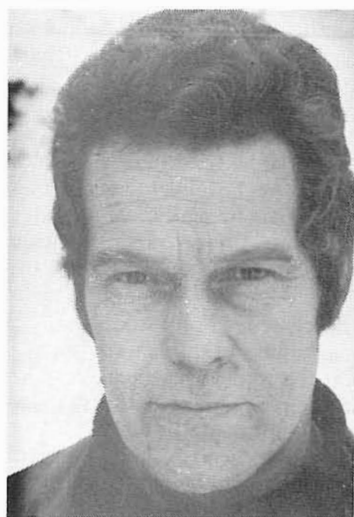
Vegmester Per Franksson



Oppsynsmann Johan Johansen



Høvelkjører Allin Rustad



Sjåfør Kristoffer Alfsen

Skiftenes—Hørte, hvorav ca. 600.000,— er sysselsettingsmidler.

Av anleggsmessige oppgaver i I—3 kan nevnes de pågående arbeider ved Ågre bru, en parsell av E-18 på 700 meter med ny bro på 110 m. Derne bygges i egen regi, er kostnadsberegnet til 4,9 mill. kroner og skal være ferdig i år. 3 km av rv. 39 mellom Birke-land—Pramnes blir også ferdig i år, og vil

koste ca. 2,8 mill. kroner. Parsellen fra Pramnes—Lianeura på ca. 1,5 km vil bli ferdig i 1982. Da begynner man også på en parsell av E-18 mellom Nørholmen og Krømpe.

— Til snøbrøytingen har vi foruten egne maskiner leiebiler gjennom 18 kontraktører. problemene hos oss er vel forøvrig som i de andre distriktene. Det er selvfølgelig



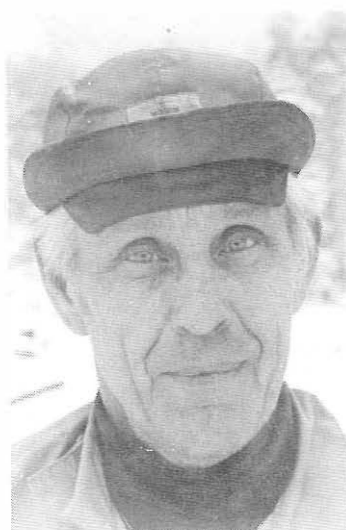
Arne Sundtjønn



Alf Alfsen



Arb.formann Sverre Håkonsen



Skytebas Arnfinn Heia

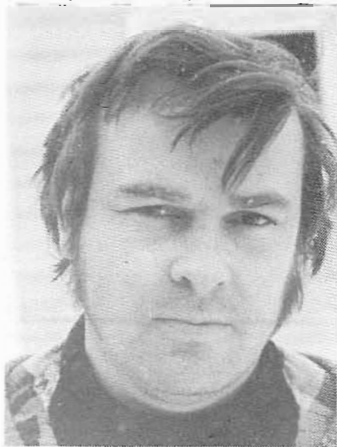
ønskelig med mere vedlikeholdspenger, da det kan by på problemer å få gjort alt det en gjerne ville ha utført, sier vegmester Franksson til slutt.



Gudmund Urdalen



Skytebas Harry Mikkelsen



Alf Johnny Hausland



Maskinfører Einar Heien



Jan O. Aanonsen

6-7 måneders drift i Skomedal grustak i 81

Ved Skomedal grustak i Bygland er det regnet med 6-7 måneders drift i år. I denne perioden er det planlagt produsert totalt 50 378 m³ grus, fordelt på fraksjon 0-18: 36 578 m³ og fraksjon 0-50: 13 800 m³.

Av fraksjon 0-18 vil ca. 30 000 m³ bli benyttet i oljegrusproduksjonen, 10 000 m³ skal legges i 82/83 mellom Byglandsfjord-Lauvdal, mens 10 000 m³ blir lagret for vedl./anlegg.

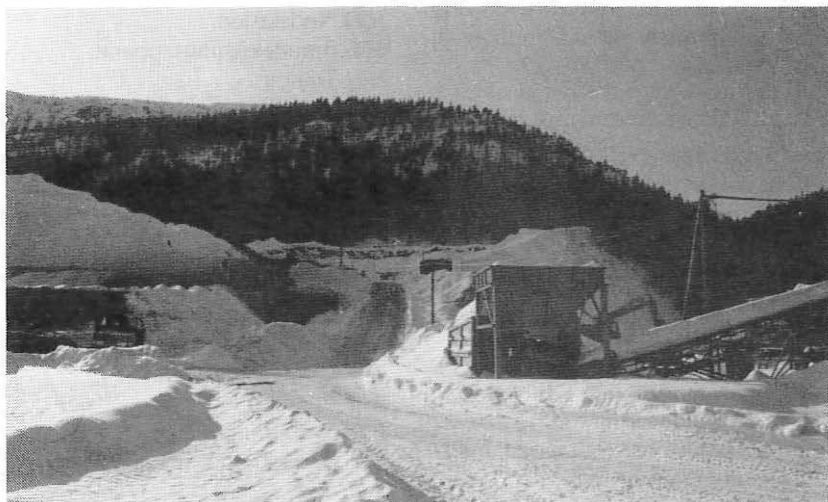
Fraksjon 0-50 er tenkt anvendt til diverse anlegg i 1981 (3 800 m³), ca. 7 000 m³ til anlegg i 82/83 og de øvrige 3 000 m³ til forarbeider for vedlikeholdet i år.

42.550 tonn oljegrus er tenkt produsert i 1981, det vil si nok til 64,800 km veg. I år er følgende strekninger tenkt lagt:

Rv. 12 Ose-Nomeland	27 km
Lauvdal-Bygland gjennom Ose	0,5 km 1,4 km
Fv. Ellingstj.-Åraksbø	1,6 km
Bygland gr.-Frøyraak	13,0 km
Frøyraak-Storstraumen	14,5 km

Dette utgjør totalt ca. 33.750 tonn, det resterende vil bli lagt på lager og senere benyttet således:

Rv. 12 Lauvdal-Bygland	4000 t. 82/83
Fv. Ellingstj.-Åraksbø	800 t. 1982
Lager vedlikehold	4000 t.



APROPOS SLANKEKUR

— Den nye slankekur med palmeolje, bananer og kokusnøtter har ikke fått meg til å gå ned i vekt, — men den har lært meg å klatre i trærne . . .

NYE TRAFIKKSKILT FRA 1. MAI I ÅR

I en meddelelse til vegkontorene fra Vegdirektoratet fremgår det at det nå er fastsatt nye forskrifter for trafikkskilt av Samferdselsdepartementet. Forskriftene trer i kraft 1. mai i år, bortsett fra skiltene 366 «Fartsgrensesone» og 368 «Slutt på fartsgrensesone», som trådte i kraft 1. november i fjor.

Forskriftene inneholder i alt 40 nye skilt, mens 12 skilt går ut av bruk.

I forbindelse med igangtrekken av de nye forskriftene, arbeider Vegdirektoratet med et opplegg for informasjon til publikum og de berørte myndigheter. I første omgang vil det bli utarbeidet et hefte som vil inneholde skiltforskriftene med kommentarer av endringer m. v.

Denne publikumsrettede informasjonen vil bli gjennomført til våren, i form av annonser, pressemeldinger, brosjyrer etc.

I løpet av mars/april skal det utvikles regionale kurs for de berørte myndigheter.

Oversikt over nye skilt

104 Bratt bakke

140 Avstand til gangfelt

152 Sidevind

154 Kryssende skiløype

155 Kryssende rideveg

156 Annen fare

306 Trafikkforbud

306.0 forbudt for alle kjøretøy

306.1 forbudt for motorvogn

306.2 forbudt for motovogn med flere enn to hjul

306.3 forbudt for traktor

306.4 forbudt for motorsykel og moped

306.5 forbudt for lastebil og trekkbil

306.6 forbudt for syklende

306.7 forbudt for gående

306.8 forbudt for gående og syklende

306.9 forbudt for ridende

366 Fartsgrensesone

368 Slutt på fartsgrensesone

376 Parkeringszone

378 Slutt på parkeringszone

508 Kollektivfelt

508.1 for buss

508.2 for buss og drosje

510 Slutt på kollektivfelt

512 Holdeplass

516 Gangfelt

540 Gatetun

542 Slutt på gatetun

544 Tettbygd strøk

546 Slutt på tettbygd strøk

600 Nødstasjon

606 Brannslukningsapparat

612 Toalett

622 Hytter

634 Turistinformasjon

636 Informasjonskart

722 Vegviser

722.4 for gang og/eller sykkeltrafikk

730 Symboler for vegvisningsskilt

742 Midlertidig omkjøringsveg

744 Omkjøringspil

746 Opplysningstavle

812 anbefalt fart

818 Svak skulder

826 Sykkeltrafikk i begge kjøreretninger

828 Utstrekning av stans og

parkeringsregulering

828.1 Gjelder i begge kjøreretninger

828.2 Gjelder mot kjøreretningen

828.3 Gjelder i kjøreretningen

832 Reservert parkering

832.8 etter spesiell tillatelse for bevegelseshemmede

FARESKILT



104.1



104.2



140



152



154



155



156

Oversikt over nye skilt

FORBUDSSKILT



306.1



306.2



306.3



306.4



306.5



306.6



306.7



306.8



306.9



318.2



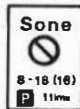
322



366



368



376



378

OPPLYSNINGSSKILT



508.1



508.2



510.1



510.2



512



516



540



542



544



546

Nytt radiosystem på Skarpnæs

Vegsentralen har nå mottatt 53 nye radio-stasjoner til Skarpnæs-distriktet. I og med moderniseringen blir det en helt ny måte å bruke radioene på.

- Vi får mulighet for telefonsamtaler til
- Vi får selektive oppkall, d.v.s. at normalt er det bare de to som snakker som er med i samtalen, og alle de andre blir ikke forstyrret.
- Vi får mange flere lokalkanaler, d.v.s. flere kanaler som kan benyttes mellom bilene.
- Vi får gjennomsnakk, noe som betyr at vi fra bilene får samme rekkevidde som basisstasjonen.
- Vi får etter hvert samme system over hele fylket, slik at uansett hvilket distrikt en er i vil en bli kalt opp uten å stille om stasjonen. (Distrikt 6 er foreløpig ikke med i planene.)

Det er et omfattende arbeid å montere sta-



Montør Harald Jensen på vegsentralen viser frem en av de nye stasjonene.

stasjonen på Steinsås bygges om til nytt system, men vegsentralen håper at systemet skal kunne være i drift i månedsskiftet april/mai.

Det er videre planlagt at Birkeland skal få samme systemet i 1982, Evje i 1983 og Åmli i 1984.

T.K.F.

4,4 millioner til bæreevneforsterkninger på E-18 i år



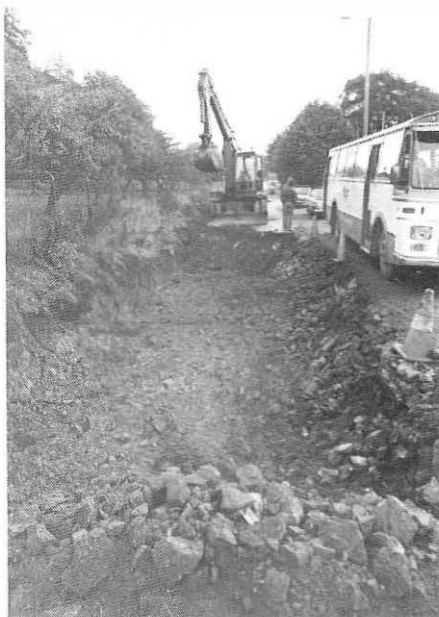
Fra tunnelinnslaget ved Bie

Av anleggsbevilgningene på ca. 60 millioner kroner i 1981 vil nærmere 6,8 mill. kr. gå med til arbeidene på rv. 410, parsell Krøge-

nes-Arendal. Ca. 8 mill. kr. vil gå med før E-18 Bie-Øygardsdalen blir ferdig. En foreløpig oversikt med ca. fordeling av anleggspengene viser at følgende strekninger er — eller vil bli satt — i gang i løpet av 1981:

E-18	Tellefsdal-Fiane	....	kr. 3,8 mill.
»	Sønedeled-Akland	...	» 1,0 mill.
»	Langsælinsa	.....	» 1,2 mill.
»	Sørsvann-Rannekleiv	»	2,1 mill.
»	Bie-Øygardsdalen	...	» 8,0 mill.
»	Vesterled	.....	» 0,7 mill.
»	Ågre bru m/veg	.....	» 4,8 mill.
»	Nørholmen-Krømpe	..	» 0,4 mill.
»	v/Lillesand	.....	» 0,5 mill.
»	Bæreevneforsterkning	»	4,4 mill.

Rv.	9	Amerikakleiva	»	0,3 mill.
		» Øygarden-Mykland	»	2,5 mill.
	12	v/Fennefoss	»	0,1 mill.
		» Lauvdal-Bygland	»	1,7 mill.
		» v/Staven, Toptenes	»	0,3 mill.
		» v/Ose	»	2,2 mill.
	39	Birkeland-Senumst.	»	2,8 mill.
	409	v/Roligheten, Tromøy	»	1,0 mill.
	410	Krøgenes-Arendal	»	6,8 mill.
	416	Vinterkjær-Risør	»	0,7 mill.
	418	Sunde bru-Egddalen	»	1,0 mill.
	420	Vippa bru-Nedenes	»	2,2 mill.
		» Nedenes-Engene	»	0,1 mill.
Fv.		Høl-Lindtveit	»	1,0 mill.
	001	Egddalen-Telem. gr.	»	1,8 mill.
	071	Laget-Åkvåg	»	1,0 mill.
	185	Gunhildsbo-Myra	»	0,4 mill.
	443	Flødevigen-Dalbk.	»	0,6 mill.
	317	Ovelandsdalen-		
		Reiersøl	»	1,3 mill.
		» v/Eydehavn	»	0,3 mill.
	703	Vatnstraum-Ivedal	»	1,2 mill.
	732	Dåsnes-Ø. Dåsvatn	»	1,0 mill.
	766	Ellingstjønn-		
		Åraksbø	»	0,5 mill.
		» Kvernvollen-		
		Smalsund	»	0,4 mill.
		Til disposisjon	»	1,4 mill.



Masseutskiftning forsterker bæreevnen



Bie-Øygardsdalen ferdig i høst

Riksrevisjonen er nå etablert på kontoret

På en av kontordørene i 3. etasje på vegkontoret er det nå kommet opp et nytt skilt: RIKSREVISJONENS STEDLIGE REVISJON. Innenfor finner vi førstesekretær *Oddvar Hugstmyr*, som fra 2. februar i år utgjør den såkalte stedlige revisjon ved vegkontoret.

— Og hva er så riksrevisjonens plass i statsapparatet, Hugstmyr?

— Riksrevisjonen er Stortingets kontrollorgan. Den har som oppgave å føre kontroll med at statens midler brukes og forvaltes på en økonomisk forsvarlig måte, og i samsvar med Stortingets vedtak og forutsetninger. Som parlamentarisk organ har Riksrevisjonen en uavhengig stilling i forhold til forvaltningen.

— For å få den riktige bakgrunn for ditt arbeid, kan det være av interesse med litt historikk.

— De grunnleggende bestemmelser om Riksrevisjonen finnes i grunnlovens paragraf 75, som bestemmer bl.a. at Stortinget skal «udnævne fem Revisorer, der aarligen skulle gjennemse Statens Regnskaber», og i Lov av 8. febr. 1918 om statens revisjonsvæsen. Denne lov pålegger Riksrevisjonen også å revidere «av andre overfor staten regnskapspliktige myndigheter og personer avlagte regnskaper».

Riksforsamlingen på Eidsvoll innførte et nytt og viktig prinsipp da den vedtok bestemmelsen om at Stortinget skulle utnevne fem revisorer til å gjennomgå statens regnskaper. Tidligere hadde departementene hatt ansvaret for både regnskapsførsel og revisjon.

Disse fem revisorene ble kalt riksrevisorer, og det kollegium som de danner heter Riksrevisjonen. Riksrevisorene blir valgt av det første Storting etter stortingsvalg. Valget gjelder for 4 år, og de fem stortingsvalgte riksrevisorer representerer den øverste ledelse av Riksrevisjonen. Til å utføre revi-



Førstesekretær Oddvar Hugstmyr

sjonsarbeid m. v. som er nødvendig, er det opprettet et eget tjenesteverk under revisorkollegiets ledelse. Tjenesteverket er stort sett organisert på samme måte som et departement. Til daglig kalles også tjenesteverket Riksrevisjonen.

Riksrevisjonens arbeidsområde

Riksrevisjonen skal i første rekke revidere statsregnskapet og trygderegnskapet. Disse hovedregnskapene viser hvordan regjeringen og statsrådene har disponert statens midler.

Videre skal Riksrevisjonen revidere regnskapene fra de underordnede forvaltningsorganene, de såkalte spesialregnskaper. Riksrevisjonen skal også i stor utstrekning føre kontroll med anvendelsen av til-

skott ytet av staten, med offentlige fond, statsbedrifter m. v.

Revisjonsformer

De revisjonsformer som har vært anvendt i Riksrevisjonen er:

- revisjon av innsendte regnskaper,
- revisjon på stedet i forbindelse med ettersyn,
- stedlig revisjon.

Revisjonsloven sier ikke noe om hvilke revisjonsformer som skal brukes. Det er derfor Riksrevisjonen som bestemmer revisjonsformen i hvert enkelt tilfelle.

— Du nevnte stedlig revisjon, er det denne formen du nå praktiserer her?

— Ja, den revisjonsform som er valgt her i Aust-Agder kalles stedlig revisjon. I vegetaten har vi stedlige revisorer også i Østfold, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og i Vegdirektoratet. De øvrige vegkontorene sender regnskapene til Oslo for revisjon, slik det forøvrig er gjort her også tidligere.

Forskjellen mellom stedlig revisjon og revisjon av regnskaper som blir sendt Riksrevisjonen i Oslo, er av praktisk — ikke prinsipiell natur. Min oppgave som stedlig revisor er i prinsippet den samme som revisorene i Oslo har. Arbeidsmåten blir likevel noe forskjellig. En stedlig revisor kommer i nær kontakt med regnskapsfører, og med de tjenestemenn som foretar de økonomiske disposisjoner, og jeg har derfor muligheten til gjennom samarbeid å forebygge feil. Dessuten har jeg muligheten til å løse en del spørsmål på stedet uten å måtte ta saken opp skriftlig.

Ved institusjoner hvor det blir foretatt stedlig revisjon, har revisor også større mulighet enn ellers til å dra nytte av den kontroll som er organisert av den etaten som revideres (den indre kontroll).

— Men hva er så revisjon?

— Ordet «revidere», som betyr «å se om igjen», brukes i forskjellige sammenhenger. Tradisjonelt blir revisjon brukt som uttrykk for gransking av bokføring og kontroll med økonomiforvaltningen. Men etter hvert som de interne administrative kon-

trollrutiner er blitt utbygd, har revisor kunnet bruke mer tid til kritisk revisjon.

Fra å være en etat som vesentlig var opptatt av kontroll av regnskapsdata og posteringshjemer, har Riksrevisjonen etter hvert konsentrert seg mer om hvordan forvaltningen gjennomfører sine administrative oppgaver.

La meg til sist nevne noe om utviklingstendenser: I den senere tid har revisjonen begynt å se nærmere på hvilke resultater som oppnås, om disse er i samsvar med målsettinger o.s.v. Denne revisjonen, som undersøker målsetting, virkemidler og oppnådde resultater i de forskjellige forvaltningsgrener, er krevende. Forvaltningsrevisjon — som den blir kalt — er ennå i startfasen, men det er all grunn til å tro at forvaltningsrevisjon etter hvert vil bli mer brukt. Denne utviklingen vil føre til en økende kontakt mellom revisor og de ansatte i etaten.

— Er stedlig revisjon ved vegkontoret her din eneste oppgave?

— Nei, foruten revisjonsarbeidet ved vegkontoret skal jeg — sammen med en kollega — revidere regnskapene ved Teledistrikt Sør i Arendal. Stedlig revisjon i dette Teledistriktet ventes etablert i løpet av inneværende år — sier førstesekretær Hugstmyr til slutt.



Samarbeid må til...

- Nødvendig med systematisk informasjonsvirksomhet

— Det økende behov for bedre informasjon både *innad* blant de ansatte i Statens vegvesen og *utad* til politikere og publikum om vegvesenets arbeide, har gjort det nødvendig å se nærmere på hvordan informasjonsvirksomheten best kan legges opp. Utvalget som har arbeidet med dette, har ønsket å legge frem et hjelpemiddel som kan imøtekomme dette behovet. For de ansatte er det viktig å få god informasjon for at de skal kunne utføre sitt arbeide på beste måte, men like viktig er det å kunne informere utad om hva vegvesenet driver med og hva som ligger bak det vegvesenet foretar seg. Det er formannen for Informasjonsutvalget i Statens vegvesen, *avdelingsdirektør Kaare Flaate* som sier dette.

I mars vil innstillingen fra Utvalget foreligge og være tilgjengelig for alle innen Statens vegvesen som ønsker å gjøre seg kjent med den. Utvalget håper at innstillingen vil kunne tjene som veiledning både i den interne og den eksterne informasjon.

Avdelingsdirektør Flaate påpeker at med det voksende behov for informasjon, er blitt nødvendig å drive informasjonsvirksomheten mer systematisk. Uten et visst system er det lett å overse ting. Også hittil har det i etaten vært stor åpenhet når det gjelder å informere, men flere blir trukket inn og da kan det trenge mere veiledning.

BEDRIFTSAVISENE STÅR SENTRALT

— Hvordan skal de få den nødvendige informasjon?

— Her finnes det flere veier å gå. Informasjonen kan gis muntlig på møter eller skriftlig ved rundskriv. Men fremfor alt tror vi at bedriftsavisene her har en sentral oppgave. Alle ansatte i etaten representerer en informasjonskilde utad. De har alle sine kontakter. Da gjelder det å sørge for at de



Avd. direktør Kaare Flaate, Veglaboratoriet, har vært formann i Informasjonsutvalget.

er skikkelig informert. Det kan for eksempel skje ved informasjon om planer og budsjetter i den utstrekning det er mulig. Presenteres stoffet på en klar og lettfattelig måte, slik at det når ut til de ansatte og deres familier, vil bedriftsavisene kunne fylle en vesentlig del av informasjonsoppgaven både overfor etatens egne folk og overfor massemedia. Et viktig poeng er at man blir klar over hvem som trenger informasjonen og innretter seg slik at den når frem. Gode rutiner er derfor en forutsetning for at man skal lykkes, sier Flaate.

— Vil informasjonsvirksomheten drives sentralt, eller vil den mer ligge på det lokale plan?

— Tanken er at informasjonsvirksomheten skal desentraliseres mest mulig. En vesentlig del av informasjonsvirksomheten må derfor skje lokalt fra vegkontorene. Det blir lagt et ansvar for intern informasjon på mange ledd. Ved mange av vegkontorene har man organisert informasjonstjeneste, og vi anbefaler at det ansettes minst en person ved hvert vegkontor. Informasjonsvirksomheten er derimot noe som drives mer eller mindre over alt. Det er viktig at de ansatte får informasjon før ting går ut til offentligheten og før de kan lese om det i avisene. Det er ikke alltid mulig, men det er et viktig prinsipp som man bør fortsette å følge.

BEVISSTGJØRING

— Er innstillingen et forsøk på å bevisstgjøre om informasjonsplikten innen etaten?

— Vi forsøker å fortelle hva som formelt finnes av plikter, men mest vekt legger vi kanskje på å fortelle hvorfor det er viktig. Vi forsøker å få frem grunnene, slik at det kan skapes holdning for å gi informasjon.

— Hvem kan gå ut med informasjon?

— Hver enkelt har et ansvar for å gi informasjon om ting som ligger innenfor den enkelte saksområde og som er offentlige, men den enkelte bør også vite hvor begrenningen ligger og hvor det er riktig å henvise til den som har med saken å gjøre. En vegarbeider som har satt seg godt inn i jobben han holder på med, kan også bidra med informasjon om det arbeidet som er i gang på stedet.

— Avdelingsingeniør Flaate mener at det største behov for informasjon utad, ligger på det helt lokale plan. Folk vil ha greie på det som skjer i deres nærmiljø. Da er det kanskje ikke alltid nok å legge ut planer til gjennomsyn. Mye gjøres allerede i dag ved at det sendes ut brosjyrer til de berørte husstandene, men denne form for informasjonsvirksomhet drives nokså ujevnt ut over landet. Det er viktig å sende ut informasjon når et arbeide skal påbegynnes, slik

at det skapes forståelse for det som skal foregå. En annen ting som må tillegges større vekt, mener Flaate, er å sørge for at trafikantene får informasjon om pågående vegarbeider enten ved skilting eller informasjonstavler. Folk har krav på opplysning om arbeide på vegen, og det bør man imøtekomme, sier Flaate.

MÅ IKKE DRUKNE I INFORMASJON

— God informasjon er ikke å drukne folk i informasjonen. Det er begrenset hva man kan greie å lage og hva man kan greie å ta imot. Men den informasjonsvirksomhet som drives, må være bevisst. Man må vite hvilket formål den skal tjene. På den annen side skal folk vite hvor de kan hente informasjon. En bedriftsavis brukt på riktig måte, vil være en informasjonskilde ikke bare for de ansatte, men også for dagspresse og lokalradio, understreker Flaate, som gjerne gir honnør til mange innen vegetaten som har ført en åpen dialog med politikere både i kommuner, fylkeskommuner og statsorganer og som også har klart å nå frem til publikum og til massemedia. Han håper at den foreliggende innstilling vil være til nytte — ikke bare innen den etat den ble laget for, men at også andre etater kan dra fordel av den.



«OK, De kan kalle Dem kontorsjef, men intet lønnstillegg».

Arbeidsmiljø anno 1863

De gode, gamle dager

Noen hver av oss kan vel synes at utviklingen går for raskt på mange områder, og Arbeidsmiljøloven er blant de saker som har vakt særlig stor bekymring. Når misnøyen med dagens situasjon blir særlig stor, er det fristende å kaste et blikk bakover og se hvordan situasjonen var i tidligere tider. Vi fant et arbeidsreglement fra 1863 i Norcem's bedriftsorgan, og vil gjerne bringe det videre til arbeidsledere som er misfornøyde med dagens arbeidsdisiplin:

*Arbeidstidsbestemmelser 1863—1872.
Må overholdes av personalet.*

I

Gudsfrykt, renslighet og punktlighet er forutsetninger for en ordentlig forretning.

II

Personalet behøver nu bare å være tilstede på hverdager mellom kl. 6.00 morgen og kl. 6.00 om eftermiddagen. Søndag tjener til kirkegang. Hver morgen er det bønnemøte på kontoret.

III

Det ventes at enhver yder overtidsarbeide, dersom forretningen krever det.

IV

Funksjonæren med den høieste tjenestealder er ansvarlig for kontorets renhold. Alle læregutter og juniorer melder seg hos ham 40 minutter før bønnen, og står til disposisjon også efter kontortidens slutt.

V

Enkel påklædning er foreskrevet. Personalet må ikke opptre i lyse skinnende farver, og må bare bruke ordentlige strømper. Kalosjer og frakker må ingen ha på seg på kontoret, idet personalet har en øvn til disposisjon. Undtatt når det er dårlig vær, er halskjerf og hatter ikke tillatt. Dessuten anbefales personalet om vinteren å bringe med 2 kg. kull pr. dag pr. person.

VI

Det er forbudt å snakke i kontortiden. En funksjonær som røker cigarer, nyter alkohol i enhver form, besøker billiardsalonger og politiske lokaler, gir foranledning til å trekke hans ære, sinnelag, rettskaffenhet og redelighet i tvil.

VII

Det er tillatt å innå føde mellom kl. 11.30—12.00, men arbeidet må ikke innstilles av den grunn.

VIII

Kunder og medlemmer av bedriftsledelsen må møtes med ærbødighet og beskjedenhets.

IX

Hvert medlem av personalet har plikt til å sørge for bevaring av helse. I sykdomstilfælde innstilles lønnsutbetaling. Det anbefales derfor på det sterkeste at enhver av sin lønn legger en pen sum tilside for slike sykdomstilfælde, og også for de gamle dager, forat han ikke faller almenheden tilbyrde, når han ikke lenger kan arbeide, eller hans kraft er svekket.



Tillitsmenn og verneombud i A-A Vegvesen

Evje og Iveland Vegarbeiderklubb

Klubbform. Eivind Haugen, 4660 Evje
Nestform. Odd Aksel Omeland, Flatebygd, 4660 Evje

Sekretær Reinert Lislevatn, 4670 Hornnes

Studietill. Finn Fjermeros, 4725 Birketveit

Verneomb.: Valgt for 2 år i fjor.

Setesdalen Vegarbeiderklubb

Klubbform. Torleif Åkre, 4690 Valle
Nestform. Bjarne Voldseth, 4690 Valle

Sekretær Eivind Attestog, 4684 Byglund

Studietill. Sigmund Løyning, 4694 Bykle

Verneomb.: Torleif Haugen, 4690 Valle,
v/m: Alf Trygve Breive, 4694 Bykle

Lillesand og Omegn Vegarbeiderklubb

Klubbform. Per Nilsen, Rypeveien, 4890 Grimstad

Nestform. Kristoffer Alfsen, Eikeland, 4790 Lillesand

Sekretær Allin Rustad, Eide, 4890 Grimstad

Studietill. Harry Mikkelsen, Eigeland, 4790 Lillesand

Verneomb.: Valgt for 2 år i fjor.

Vegsentralen Vegarbeiderklubb

Klubbform. Lars O. Knutson, Lunde, 4890 Grimstad

Nestform. Harald Jensen, 4880 Rykene

Sekretær Kåre Lauvrak, Østheia 7, 4800 Arendal

Studietill. Vidar Jacobsen, Skovlyst 5, 4800 Arendal

Styremedl. Jens Lindland, Ø. Moland, 4800 Arendal

» Hans Chr. Mørck, Strømmen, 4800 Arendal

Verneomb.: Valgt for 2 år i fjor.

Tvedestrand, Risør og Gjerstad Vegarbeiderklubb

Klubbform. Ole Selås, 4934 Nesgrenda

Nestform. Åsmund Rundholt, 4994 Akland

Sekretær Einar T. Halvorsen, 4935 Fianesvingen

Studietill. Bjørn Urfjell, 4990 Sønedeled

Styremedl. Leon Lorentsen, 4990 Sønedeled

» Svenning Songe, 4960 Laget

Åmli Vegarbeiderklubb

Klubbform. Toralf Bakken, 4850 Åmli

Nestform. Gudmund Gjømle, 4850 Åmli

Sekretær Torleif Båslund, 4837 Dølemo

Studietill. Ansgar Kløvfjell, 4850 Åmli

Verneomb.: Valgt for 2 år i fjor.

Arendal og Moland Vegarbeiderklubb

Klubbform. Odd Dahlen Libru, 4800 Arendal

Nestform. Ingvald Sagedal, 4820 Froland

Sekretær Helge Berntsen, 4820 Froland

Styremedl. Oddmund Lyngmyr, 4820 Froland

» Jon Furre, 4882 Løddesøl

» Olav Tveite Helle

4810 Eydehavn

» Kjell Risbruna, 4880 Rykene

Verneomb.: Helge Berntsen, 4820 Froland, valgt for 2 år.

Problem å få glatte glattkjøringsbaner

Som bilfører synes man nok ofte at vegene så altfor lett blir sleipe og glatte. Utrolig nok er det et problem å få til glattkjøringsbaner som er jevnt glatte året rundt.

Glattkjøring skal i henhold til de nye bestemmelser for oppløring til førerkort, inngå som en del av undervisningen. Men hva er det som gjør en bane til en glattkjøringsbane?

I Norges Automobilforbund opplyses det at på de siste banene NAF har anlagt, er brukt en bitumen-epoxy-blanding som en er kommet frem til i samarbeid med Veglaboratoriet. Utførelsen av dette dekke er meget væravhengig, og det må tas hensyn til temperatur og vær når blandingen blir lagt på banen. Å legge dekket i regnvær, er noe som forbyr seg selv.

Men hvor godt dette dekke holder, er det ennå for tidlig å si, fordi man ikke vet hvordan vinteren vil tære på det. Det kan tenkes at det blir sprekkdannelse, men det er ikke

sikkert at dette behøver å føre til noen funksjonell skade. Belegget vil antagelig kreve et visst vedlikehold.

NAF regner med at belegget på en glattkjøringsbane koster ca. 60.000 kroner, men beløpet varierer med størrelsen av banen. NAF opererer med to størrelser på glattkjøringsbaner. De store har to bremsestrekninger og en sving, mens de små har en bremsestrekning og en sving.

Veglaboratoriet har også vurdert mer varige løsninger for glattkjøringsbaner. Det er blant annet gjort forsøk med å legge glasskuler i banen. Ellers begrenser forsøkene seg til laboratorieprøver. I laboratoriemålestokk er det gjort prøver med polert stein, hvilket vil si nedslippt kalkstein. Dessuten er det gjort prøver med elvesingel, stålplater og plast. Men foreløpig stiller Veglaboratoriet seg noe avventende inntil man får se om betumen-epoxy-blandingens står sin prøve. Permanente løsninger vil iallfall bli adskilte dyrere, påpekes det i Veglaboratoriet.



