

SØRLANDS-PORTEN

NR. 1 1988



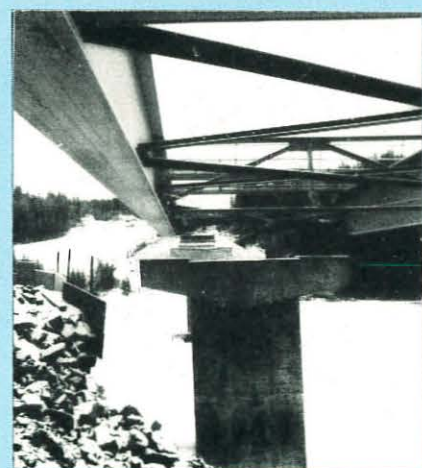
KONTAKTORGAN FOR AUST-AGDER VEGVESEN



Plastarmering
Side 16.



Dag Otto Lauritzen i Trygg
Trafikk-kampanje.
Se side 32.



Ny Sunde bru
Side 27.



SØRLANDSPORTEN

*Bedriftsavis for
Aust-Agder Vegvesen*

Redaksjonsutvalg:

Tone Kolbenstvedt
John Einar Myhren
Gunnar Lien
Mads Krogh

Tegner:

John Geir Smeland

Redaksjonsråd:

Ole N. Rydningen
Olav Evensen
Harald Kirkedam
Harbo Colbjørnsen
Aase-Liv Lauvland

Adresse:

VEGKONTORET
Postboks 173,
4801 Arendal

Sats, mont., trykk:

MÆLAND OFFSET

Opplag 900

Ettertrykk tillatt,
men oppgi kilde.

Forsidefoto:

Rv. 410 ved
Vindholmen.

Foto:

Jarle Vålansmyr

INNHold

	SIDE
Kjære medarbeider	3
76 millioner til anlegg	4
Vedlikeholdet i støpeskjeen	6
Maskinparken – hvor blir den av?	8
Hva skjer i biltilsynet i 1988	9
Planlegging og trafiksikkerhet	11
Mange oppgaver – trange budsjetter	12
Foreslått økning på 3% på statsbudsjettet for -89 ..	13
64 mill. foreslått til riksveganlegg	15
Forsterkning av veger – bruk av armering	16
Redusert fosfortilgang i Langsæ-vannet	18
Obligatorisk mopedføreropplæring	19
Den XVIII Verdenskongressen i Brüssel	20
Vegfylling på E-18 bygget med Siporex	21
Plankonferanse – nytt og spennende	22
Frontkollisjoner i Aust-Agder: 21 drept på 4 år ...	23
Økt politiinnsats har gitt positive resultater	24
Ingen økning i vogntog lengden	24
Egen paragraf mot hensynsløs kjøring?	25
Ny Sunde bru i 4 spenn blir ialt 174 meter lang ..	26
Årsmøte i Pensjonistforeningen	27
EDB-NYTT	28
Premierte forslag 1987	31
Det er ikke tøft å være død	32
Med kurs for New York og maraton	34
Vegfylling med bruk av leca	35
Informasjon fra Vegdirektoratet	36
8.451 promilleførere ble tatt i trafikken	37
354.825 kroner for utrangert materiell	36
Møteulykker	40

Hallo! Jeg er den nye figuren som skal figurere i Sørlandsposten ved diverse anledninger.

Men problemet er at jeg ikke har noe navn.

Derfor tenkte jeg at dere, lesere, kunne være behjelpelige med å finne et passende navn til meg. Derfor, send inn forslag til redaksjonen, innen 1. april 88. Det kan vanke en premie til beste forslag.



KJÆRE MEDARBEIDERE

I og med at vi ikke hadde nok ressurser til å få ut noe nummer av «Sørlandsporten» før jul, vil det være naturlig å komme med en hilsen på nyåret.

Først vil vi takke dere alle for god innsats i året som gikk — og vel møtt til nye utfordrende oppgaver. Trafikken øker og ressursene minker. Dermed stilles det store krav til fantasi og oppfinnsomhet for å få mest mulig ut av de midlene vi får tildelt.

Året 1987 utmerket seg ikke spesielt i form av store vegåpninger og gilde ord, men det var et godt sig av ferdigstilte utbedringer på en rekke av vår viktigste veger. E 18-anlegget Sunde bru m/tilstøtende veg, går med fine konkurransedyktige enhetspriser. Rundkjøringer har vi fått på Harebakken og i Barbu samt et «speilegg» i Arendal sentrum. Det er med tilfredshet vi registrerer at de fungerer godt. Dråpen i Arendal sentrum må vi likevel prøve å få utvidet så snart som mulig.

Vedlikeholdet tar imot utfordringene når de melder seg. Flommen i fjor høst ble godt taklet. Mens det stod på som verst, ble jeg holdt godt underrettet. Det var ikke en eneste klage som rakk fram til meg.

Men nå er vi langt inne i 1988 og det faller av seg selv å tenke framover. Riksvegbudsjett for 1989 er nylig utarbeidet og sendt Vegdirektoratet, Fylkesmann og Fylkeskommune. Noe radikalt nytt er det nok ikke. Storanleggene på E 18 vil gå sin gang sammen med utbedringer ellers i fylket.

Vedlikeholdet får i store trekk dekket sitt behov for midler på riksvegvesiden. Våre rikspolitikere har innsett at det er dårlig økonomi å redusere på dette område.

Vi skal fortsatt ha 6 vegstasjoner. En viktig oppgave blir det å modernisere disse etter mønster av 90 års vegstasjon i Telemark. En ting som jeg spesielt har tenkt på, er om vi kan etablere en form for samkjøring av stasjonene i kystsonen.

Arbeidet på maskinsiden er sterkt politisert i den forstand at det på sentralt politisk hold er lagt sterke restriksjoner på innkjøp av nye maskiner. Vårt behov for fornyelse av maskinparken ligger på 9,5 mill. kr pr. år mens vi bare får tildelt 5—6 mill. kr. Satt på spissen innebærer dette at vi om få år bare blir sittende med pick-upen for å transportere folk og noe mindre utstyr. Det er bittert for en etat med sterke tradisjoner, evne og vilje til å drive rasjonelt og i konkurranse med næringslivet for øvrig. Det arbeides derfor intenst i vegvesenet i dag for å etablere maskinsiden som en såkalt selvstendig økonomisk resultatenheter.

Arbeidspresset på plansiden er fortsatt stort. Dette gir seg blant annet utslag i mangel på detaljplaner som er grunnlaget for grunnverv og rasjonell anleggsdrift. Den 1. mars 1988 skal dessuten vårt bidrag til Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP-1990-93) være ferdig fra vår side. Den skal da sendes Vegdirektoratet og Fylkeskommunen for videre behandling. Stortinget skal behandle planen høsten 1989. Alle avdelingene ved vegkontoret er engasjert, men planavdelingen er nok spesielt sterkt belastet.

Biltilsynet arbeider nok under noe mindre press nå som antall nyregistreringer har sunket til et mere normalt nivå. Men biltilsynsstasjonen på His er for dårlig, og midler til en ombygging ser vi ikke ut til å få i overskuelig framtid. De ansatte i biltilsynet har i denne forbindelse pekt på mulighetene for en desentralisering av virksomheten der en «tar med seg terminalen» ut til enkelte av vegstasjonene. Det er en interessant tanke.

Oppgavene er mange og store for alle i etaten, og belastningen kan nok for mange bli i største laget. Mitt inntrykk er at våre sentrale myndigheter fører en for stram politikk i sine krav om stillingsreduksjoner og stramme bevilgninger på administrasjonssiden.

Harald Gjerstad

76 MILLIONER TIL ANLEGG

Av avd.ing. Jon Baasland

I 1988 skal det bygges/utbedres veger for til- sammen 76 mill. kr.

Av dette er 66,8 mill. riksvegmidler og 9,2

mill. fylkesveg-midler, hvorav 4,2 mill. kr er forskuddsanlegget Asdal — Natvig i Øyestad kommune.

Hovedpunktene i anleggsprogrammet for 1988 ser slik ut:

E 18 Østerholt — Brokelandsheia

I løpet av året vil det aller meste av anlegget være ferdig planert opp til topp forsterkningslag.

Ny Sunde bru er ferdig ca. juni måned i år. Anlegget kan vise til lave enhetspriser, hvor blant annet sprenningsprisen til nå i gjennomsnitt ligger på ca. kr 21,-, og masseflytting av stein på ca. kr 24,- pr. m³.

Totaloverslaget for parsellen er på 60,1 mill.kr. Anlegget ventes ferdig i løpet av høsten 1989.

Utbedring Brokelandsheia, og gang- og sykkelveg Søndeled — Kvernvikvegen

Disponible midler 4,5 mill.kr og planlagt ferdig i løpet av året.

Fylkesveg Krossen — Gjerstad kirke

Tunnelen ble ferdig i 1987, og gjenstående anleggsarbeider ventes ferdig i løpet av høsten. Disponible midler 2,3 mill. kr.

ARENDA SOMRÅDET

E 18, gang- og sykkelveg Holtebekk — Dalen — Longum

Disponible midler 3,5 mill. kr.

I anlegget inngår bygging av gangbru ved Nesheim skole.

Når denne parsellen er ferdig, vil det være sammenhengende gang- og sykkelveg fra Brekka til Longum, en lengde på ca. 5,3 km.

E 18, To-plankryss Stølen

Det er noe usikkert når tid anlegget blir igangsatt. Foreløpig regner en med oppstarting tidlig på våren 1988, og at det kan stå ferdig høsten 1989. Totaloverslaget er på ca. 10,0 mill.kr.

E 18, To-plankryss Harebakken

Krysset er stort sett ferdig, men følgende restarbeider skal utføres i år.

Guard-rail som skille mellom gang- og kjørevegen over brua, samt beplantning og puss langs ramper. Disponible midler er 0,4 mill.kr.

Rv 407, Strømmen — Bjorbekk

På denne strekningen skal det bygges gang- og sykkelveg.

Alt sprenningsarbeide, avkjørselsregulering samt en del betongarbeider er planlagt utført i år. Disponible midler er 4,2 mill.kr og anlegget ventes ferdig i 1989.

Rv 420, Utnesveien — Gjervoldøy

Bygging av gang- og sykkelveg. Det mest omfattende arbeidet er gangbru på utsiden av Vippra bru. Flaskkehalsen for de myke trafikantene i dette området vil i løpet av året være vekk. Disponible midler 3,2 mill. kr.

Rv 410, Songe — Krøgenes

Også her gjelder det opparbeidelse av gang- og sykkelveg. I tillegg blir det en betydelig forbedring av riksvegtraseen.

Anlegget ble oppstartet våren 1986, og ventes ferdig høsten 1988.

Det har kostet ca. 16,0 mill.kr og har i inneværende år 6,9 mill.kr i disponible midler.

Fylkesveg Viadukten — Ingeborgdalen, Arendal kommune

Gjenstående parsell fra Hulveien til Ingeborgdalen er planlagt ferdig utført i løpet av året. Den sterkt trafikkerte fylkesvegen vil etter dette få mye bedre fremkommelighet. Det er dessuten anlagt fortau langs hele parsellen. Disponible midler er 2,0 mill.kr.

Fylkesveg Asdal — Natvig, Øyestad kommune

Dette er et forskuddsanlegg, hvor disponible midler i år er 4,2 mill. kr.

Etter at ny Hammeren bru ble åpnet for trafikk i 1987, gjenstår det ombygging av eksisterende veg samt gang- og sykkelveg langs hele traseen. Arbeidene vil være fullført i løpet av året.



Tunnelen på fylkesvegen Krossen—Gjerstad kirke ble ferdig i fjor

**I RESTEN AV FYLKET SKAL
FØLGENDE FOREGÅ I 1988:**
E 18, Tingsaker — Stykkene

Restarbeider på gang- og sykkelveg. Disponible midler er 0,3 mill. kr, og arbeidet ventes ferdig september måned 1988.

Rv 39, Eikemoen — Sør Herefoss

Anlegget har 6,7 mill.kr i disponible midler. I kostnadene inngår også sprengning av fjell til grusproduksjon for asfaltmaterialer. Parsellen ventes ferdig i løpet av året.

Rv 39, Herefoss — Gauslå

Dette gjelder ombygging av 3 bruer til 10 tonns akseltrykk. Disponible midler 1,5 mill. kr, og arbeidene ventes ferdig i løpet av høsten.

Rv 9, Myklandsdalen — Mjåland

Disponible midler 4,3 mill.kr, og arbeidene ventes ferdig i løpet av året.

Rv 9, Mjåland — Lonehei

Sprengningsarbeid for å dekke masseunderskudd på foranstående parsell. Disponibelt 1,0 mill.kr.

Rv 12, Neset — Nesmoen

Arbeidet ventes utført innen oktober måned i år. Disponibelt 1,2 mill.kr.

Rv 12, Rysstad — Nomeland

Opparbeidelse av gang- og sykkelveg, ventes ferdig utført i løpet av året. Disponibelt 4,9 mill.kr.

Fylkesveg Dåsnesdalen, Evje — Hornnes kommune

Dette er en oppstartning på en parsell som er kostnadsberegnet til ca 5,0 mill.kr. Disponible midler i år er 1,5 mill.kr.



Gang-/sykkelbru er under bygging på utsiden av Vippra bru på Rv. 420.



Ny Sundebru vil være ferdig i juni.

Været

«Alle snakker om været, men ingen gjør noe med det.» (Sitat Storm P.) Denne gamle sannheten har kommet ut i stri motvind. Skolebarn fra alle verdenshjørner har nå tatt Storm P. på ordet og bestemt seg for å gjøre noe med været. Og de har lykket over forventning. Etter å ha lest de tekstene som følger nedenfor, er det kun én ting å si: Været er ikke lenger hva det var.

Vær og vind

Været er det samme som atmosfæren. Er atmosfæren fin, så får vi fint vær, og omvendt hvis det regner. Sola har også mye å si for været. Har den ikke stått

opp, eller er den gjemt bak dis og tåke, så er det som regel heller ikke så fint vær. Hvis det er for mye vind, kan det også bli dårlig vær. Vinden oppstår når jorden kretser rundt seg selv. Hvis det går for fort, kan vinden bli for sterk.

Været her i landet er veldig forskjellig fra årstid til årstid, men det skal vi ikke være lei for i lengden. Hvor ofte hører vi ikke om folk fra Ekvator som må gå rundt med høy feber hele dagen på grunn av den sterke sola? Vi skal være glad for det vi har, for eksempel regntunge skyer som feier inn over fjordene, og snøkv og fukk som gjør fjellfolk og fiskeres liv spennende. Og så gir det arbeidsplasser i veivesenet.

(Fra boken «Du er også min sønn, Brutus»
av Niels Vogel).

VEDLIKEHOLDET I STØPESKJEEN

Av vedlikeholdssjef Kjetil Nylund

Vi har nå etter hvert lagt 1987 bak oss og er så smått begynt på 1988. Det kan da være naturlig å se litt på noe av det som skjedde sist år, og utsiktene for det nye.

I vedlikeholdsdriften har det skjedd små endringer i de siste årene når det gjelder tildeling av midler til riksvegene og fylkesvegene. Vi merker likevel større og større fokusering på å kanalisere midlene i samsvar med standardmodellen. Således har Vegdirektoratet nå for 1988 stilt krav om hvor mye som skal brukes til trafikkikkerhetsrettede vedlikeholdstiltak for riksvegene. Vi merker også større krav til dokumentasjon av bruken av midlene og oppmåling av mengder, for å kunne vise produktivitetsdata.

Større ansvar til vegmestrene

Vi har i 1987 avsluttet arbeidet med ny vedlikeholdsorganisering. Det er politisk bestemt at vi fortsatt skal ha 6 områder, og vi har som følge av det ansatt 2 nye vegmestere. Vi har også utredet ny organisasjon av vedlikeholdsavdelingen på vegkontoret, og vi er i gang med å sette denne organiseringen ut i livet. For-

rige nummer av Sørlandssporten har en egen artikkel om dette. En del oppgaver skal etter hvert delegeres til vegmestrene. Fra 1. januar 1988 har de fått overført ansvaret for kryssinger.

Ny beredskapsordning

Bemanningen vil bli vurdert årlig. Spesielt vil antallet oppsynsmenn nå bli vurdert. Dette må ses på i lys av det forholdet at vegmesteren skal fungere på en annen måte, der det legges større vekt på planlegging, registrering og forholdet til publikum. Bemanningen må også vurderes i forhold til delegering av oppgaver, og den beredskap vi legger opp til i vintervedlikeholdet. Vi arbeider mot å komme over på en mer aktiv beredskap der vegmesteren ikke deltar.

Vi har i noen tid arbeidet med å få igang kvalitetssirkler der oppsynsmann, formann og lag, med visse

mellomrom vurderer arbeidsmetodene med tanke på større effektivisering. Det vil bli vurdert mulighetene for å sette i gang et prøveprosjekt i 1988.

Trangt maskinbudsjett

På maskinfronten opplever vi stadig at de store maskinene stjeler det meste av midlene, slik at det kan være vanskelig å få anskaffet nødvendige småmaskiner. Problemet er at begge typer er nødvendige og at maskinbudsjettet er for lite. Vi håper at vi etter hvert skal få større fristilling, slik at vi kan stå friere i eget fylke med hensyn til hvor mye vi mener det skal investeres i maskiner. Noe av det samme gjør seg gjeldende for driftsbygningene.

Det er nedsatt en komité som i oktober 1988 skal komme med forslag til plassering, tomtestørrelse og romprogram for ny vegstasjon i I-2 (Skarpnes).



På Gjøvdalsvegen ble det i 1987 lagt plastarmering i dekket.

Fylkesvegene forsterkes

Vi arbeider med opplegg for å bedre utnyttelse av dekkemidlene og driftstiltaksmidlene for å oppnå en forsert oppskrivning av akseltrykket. På fylkesvegene har vi forsterket en del veger i 1987 og fortsetter med dette arbeidet i 1988 takket være statstilskuddet på ca. 5 mill. kr. Vi vil også vurdere vinterakseltrykket på en del fylkesveger.

Dekkelegging gjør store innhogg i budsjettene. I 1987 ble det lagt faste dekker for 41 mill. kr på riks- og fylkesvegene. Vi arbeider for å finne egnede riggplasser der vi kan tilby asfaltentreprenørene både plass og masser, for å få til økt konkurranse og lavere priser.

Prøvefylke

Vegdirektoratet startet sist år utvikling av et nytt EDB system for planlegging av vegdekkvedlikehold (PMS). Aust-Agder ble plukket ut som et av prøvefylkene. Grunnlagsdata for dette blir tilstandsregistrering av spordybde, sprekker og krakelering av vegene. Sammen med data fra vegdekkeregisteret og års-

døgntrafikk vil systemet beregne behov for dekkelegging. Kjøretøykostnader er også tatt med som en prioriteringsfaktor. Som prøvefylke har vi fått anskaffet en registeringsbil som er spesialutstyrt til dette arbeidet.

Rasteplass på Haslestad

Vi fortsetter å bygge ut rasteplasser og oppstillingsplasser. I 1987 ble det tatt i bruk en plass på Stoa der tunge kjøretøy kan parkere i inntil 24 timer. I 1988 vil vi få en ny rasteplass ved kontrollplassen på Haslestad. Vi vil også forsøke å skifte ut noen av de gamle og dårlige toalettene på eksisterende plasser med nye og moderne.

Bedre informasjon

I 1987 var vi utsatt for mye kritikk i massemedia når det gjelder kjemisk krattbekjempelse. Vi forsøker å ta hensyn til denne kritikken ved å endre på rutinen. Således skal vi bli bedre til å kunngjøre tidspunkt og strekninger. Vegmestrene vil nå selv gjøre arbeidet i egen regi. Det

vil også bli vurdert å anskaffe en greinkutter.

Langtidsplanen for trafikksikkerhetsinformasjon går nå inn i sitt tredje år. I 1988 er møteulykkene temalet. Vedlikeholdet vil få et spesielt ansvar da disse ulykkene i stor grad skjer i vintermånedene november til mars. Det legges opp til temamøter med de av vegvesenets ansatte og alle kontraktørene som arbeider med vintervedlikehold.

Flomskader for 1,4 mill.

Som vanlig, hadde jeg nær sagt, hadde vi flom også i 1987. Denne flommen var mere alvorlig enn de vi har opplevd de senere årene. Utgiftene beløper seg til 400 000 kr på riksvegene og nær 1 mill. kr på fylkesvegene. Vi har allerede fått dekket opp utgiftene på riksvegene ved en ekstra tildeling.

Ellers vil det i 1988 bli store uttelling til kjøp og drift av EDB. Vi vil blant annet nå få kommunikasjon mellom vegkontoret og utedriften, og det stiller vi store forventninger til.

OBS!... «NYLAPPET»



Slik kan det også gjøres. Bildet er hentet fra Lansarote, og fotografen er vegmester Kåre Karlsen.

MASKINPARKEN — HVOR BLIR DEN AV?

Av maskinsjef Herman A. Cappelen

Ved et tidligere årsskifte skrev jeg noen ord om maskinparken — hvor går den? Ved dette årsskifte spør jeg hvor blir den av, idet vi må skyte en lang pil etter våre egne avskrivningspenger. Dette er penger vi belastes med i regnskapet, ca. 9,5 mill.kr.

Våre sentrale politikere lar oss bare kjøpe for ca. 5,5 mill.kr, og da «går altså» 4,0 mill.kr, i første omgang, inn til Vegdirektoratet.

Vegdirektøren er bekymret over utviklingen og uttaler at vi ikke har noe imot å konkurrere med de private, men da må det være på **like vilkår**.

Hvilken maskinentreprenør i Aust-Agder sender 4,0 mill. kr til Oslo hvert år? Våre sentrale politi-

kere kaller det overskudd på bedriften — det faktiske forhold er at vi reduserer maskinparken drastisk. La oss få beholde våre egne avskrivningspenger i fylket, hvis ikke, la oss bare bli belastet med 5,5 mill.kr, slik at vi kan sette ned leieprisene med 4,4 mill.kr.

Vi ber Vegdirektoratet intensivere arbeidet med å finne gode nok sammenligningskriterier for bruken av private og egne maskiner,

samt tilpasse regnskapssystemet «den nye tid».

I nær fremtid bør driftsavdelingene og tillitsmennene i vårt fylke komme sammen for å drøfte konkurranseproblemene. Dette er også andre fylker og Vegdirektoratet svært opptatt av. Så la oss møte den private utfordring, da på **like vilkår**.

«Godt gult år».



Vi har ikke noe imot å konkurrere, men da må det være på like vilkår.

Vegdirektoratet gjennomfører omfattende piggdekkundersøkelse

Vegdirektoratet skal i februar og mars 1988 gjennomføre den første piggdekkundersøkelsen her i landet.

Biltilsynet skal registrere dekkstanden på kjøretøyer ute på vegen, mens forsikringsselskapene

skal ta for seg dekkenes tilstand på kjøretøyer som har vært innblandet i ulykker.

Registreringene på vegen skal foregå til alle døgnets tider. Det som skal undersøkes, er mønsterdybde og piggstandard.

Alle fylker skal være med i undersøkelsen. Undersøkelsen har som siktepunkt å gi klarere fakta om i hvor stor grad piggdekk kan hindre trafikkulykker.

Undersøkelsen foregår i samarbeid med Transportøkonomisk institutt.

HVA SKJER I BILTILSYNET I 1988?

Av biltilsynssjef Jens Gunnar Andersen

Før jeg prøver å svare på det spørsmålet som er satt som tittel på denne artikkelen, er det naturlig å ta et lite tilbakeblikk på noe av det som skjedd i 1987.

Vi hadde da en nedgang i etterspørselen et-

ter registreringer. Det ble utstedt 15658 vognkort ca. 25% mindre enn året før. Dette førte til at arbeidsbelastningen for kontorseksjonen ble akseptabel og at en var ajour med arbeidet gjennom hele året.

Arbeidssituasjonen for de andre delene av biltilsynet har vært normal.

I 1987 ble det ansatt 2 nye medarbeidere i avdelingen. Det er pedagogisk konsulent Trine Conradi som begynte ved vegkontoret 1. august, og seksjonsleder for kjøretøyseksjonen, avd.ing. Nils Magne Rakvåg som begynte i den stillingen 1. januar 1988. Denne siste stillingen er midlertidig for 1 år.

EDB gir ny type vognkort

I 1987 ble arbeidet med å utvikle EDB som et arbeidsredskap ført videre. Dette gjelder bl.a. Autosys som er en sentral database for førerkort- og kjøretøydata. Førerkortdelen av databasen oppdateres nå direkte fra biltilsynets stasjoner. Tilsvarende oppdatering for motorvognregisteret kommer i løpet av første halvår 1988. Ved stasjonen i Arendal har vi allerede begynt med automatisk utskrivning av vognkort basert på en lokal database og et opplegg som er utarbeidet i Bergen. Når registreringsrutinene legges om i forbindelse med Autosys vil publikum merke dette ved at vognkortene blir annerledes enn de som brukes i dag.

Kjøretøyregistrering på vegstasjonene

De beslutninger som nå er tatt for videre utbygging av EDB i vegvesenet i fylket, vil også berøre biltilsynsavdelingen. Når dataveksleren er på plass, er det naturlig at biltilsynets ND 100 Compact blir flyttet til vegkontoret og koblet sammen med maskinen vi har der. Vi får da samme opplegg som er valgt i alle de andre fylkene med samling av alle datamaskiner på et sted. Et slikt opplegg vil gi biltilsynet tilgang til mer datakraft enn vi har i dag. Samtidig åpner det for kommunikasjon med Vegdirektoratet og andre biltilsynsstasjoner. Når også vegstasjonene gis terminaltil-

knytning til samme maskin, åpner dette muligheter for etter hvert å utføre en rekke nye tjenester fra vegstasjonene. Det vil f.eks. være mulig å foreta kjøretøyregistreringer fra vegstasjonene på samme måte som fra biltilsynstasjonen forutsatt at en har personell med nødvendig kompetanse. Det ligger her store muligheter for å desentralisere service uten at det betinger opprettelse av nye stasjoner.

I den utviklingen som foregår innen EDB, er det et tidsspørsmål når vi også får mobilt utstyr som muliggjør direkte kontakt med registrene fra f.eks. en bil. Dette vil effektivisere alle former for utekontroll.

Utvalg «gransker» biltilsynet

En av de viktigste begivenhetene i 1988 for biltilsynet, er at et utvalg «Biltilsynsutvalget 1987» legger fram sin innstilling i februar. Utvalget som er etatsinternt dvs. uten medlemmer utenfor etaten, har trafikkdirktør Søfteland som formann.

Utvalgets mandat går ut på at de skal fremme forslag om hvordan

biltilsynet skal bidra til å nå de fire hovedmålene for Statens vegvesen: God framkommelighet, Høy trafikksikkerhet, Godt miljø, God publikumsservice. Utvalget skal definere delmål og arbeidsmål for biltilsynet og drøfte hvordan og med hvilke oppgaver avdelingen skal arbeide fremover. Utvalget skal angi ressursbehov (også lokaler og utstyr) for de to vegplanperiodene 1990-93 og 1994-97.

Det som nå gjøres er den grundigste gjennomgang av biltilsynet etter det som ble gjort i forbindelse med den omorganiseringen som ble gjennomført for ca. 10 år siden (stortingsmelding av 79 1974-75).

Resultatene av utvalgets arbeid skal etter at det har vært ute på høring sammen med vegsjefens planer, danne grunnlag for Vegdirektoratets arbeid med stortingsmeldingen om NVVP 1990-93.

Det som kommer ut av dette vil selsagt få stor betydning for biltilsynet i årene som kommer. Vi må regne med å foreta omlegginger og omprioriteringer. Nye arbeidsoppgaver vil bli tatt opp og gamle falle bort eller redusert.



EDB gir ny type vognkort.

Langdag

De endringer som kommer vil i liten grad berøre virksomheten i 1988. Vi vil da i hovedsak arbeide etter samme opplegg som tidligere år. En vesentlig forskjell er imidlertid at vi fra 1. april 1988 skal ha åpent en dag pr. uke fram til kl. 1830. Stasjonene skal da i prinsippet tilby alle tjenester. Det arbeides nå i Vegdirektoratet med å lage et endelig opplegg for gjennomføringen.

I den tekniske kjøretøykontrollen vil vi fortsatt prioritere utekontroll og kontroll av tunge kjøretøy i hall. De tunge kjøretøyene er spesielt viktig fordi ulykker hvor tunge kjøretøy er innblandet lett får alvorlige konsekvenser samtidig som slike kjøretøy er overrepresentert i ulykkesstatistikken.

Et hovedproblem for den tekniske kontrollen i hall, er at innkalte kjøretøy ikke møter til kontroll selv om eieren i mange tilfeller selv har valgt tid. Mange møter først når biltilsynet begjærer inndragning av kjennetegnene. Vi arbeider med å finne en løsning på dette problemet.

Gebyr for totalvekt

I 1988 blir det innført gebyr for overskridelse av tillatt totalvekt. Dette kommer som et tillegg til dagens regler hvor gebyrkrav fremmes på grunnlag av overskridelse av tillatt aksel-/boggitrykk. En kjøretøyeier vil da bli presentert for krav om gebyr for overlaster av totalvekt eller aksel-/boggitrykk avhengig av hvilket som blir størst. Totalvektsgebyr vil fange opp en del overlaster som kan være alvorlig uten at frimargene for overlaster etter någjeldende bestemmelser overskrides.

Tilsynet med kjøreskolene prioriteres

Trafikkseksjonen sammen med pedagogisk konsulent, legger ned mye arbeid i tilsynet med kjøreskolene. Hensikten med dette er i samarbeid med kjøreskolene å bidra til at føreropplæringen blir best mulig. Dette er et arbeid som vil bli prioritert i 1988.

Hovedoppgaven for seksjonen er og vil være, førerprøveavvikling for de forskjellige førerkortklassene.

I denne forbindelse kan jeg nevne at det nå er klart at det ikke blir nye forskrifter for føring av motorsykkel slik Vegdirektoratet har foreslått. Bakgrunnen for Vegdirektoratets forslag var at disse kjøretøyene er spesielt ulykkeutsatt. Vi venter



— Håper å få midler til å heve takhøyden i kontrollhallen, slik at også de høyeste kjøretøyene kan tas inn i hallen til kontroll.

ikke noen spesiell økning av etterspørselen etter kontorseksjonens tjenester. Spesielt for registreringen vil dette imidlertid til enhver tid avspeile bilomsetningen og dermed kredittsituasjonen i landet.

Trangbodde

Det arbeides nå med å lage nye skranke til kontoret. Disse skrankene vil bli spesielt tilpasset de krav som en dataarbeidsplass stiller. Disse skrankene vil imidlertid ikke løse hovedproblemet som er for liten plass i kontorfløyen. I 1987 utarbeidet arkitekt Fastvold som i sin tid tegnet stasjonen, en plan for et påbygg. Det er imidlertid små muligheter for at vi får midler til å bygge i 1988 eller 1989.

Takhøyden heves

Derimot håper vi å få midler til å heve takhøyden i kontrollhallen til

4,5 m slik at også de høyeste kjøretøyene kan tas inn i hallen til kontroll. I dag kan en fullstendig kontroll av slike kjøretøyer bare gjøres på Birkeland vegstasjon hvor vi har nødvendig utstyr og takhøyde.

Prosjekt «ledelse av biltilsynet».

Til slutt vil jeg nevne at vi i 1988 vil avslutte et prosjekt som vi har kalt «Ledelse av biltilsynet i Aust-Agder». Prosjektet har pågått siden 1986 og har som mål bl.a. å oppnå klarere oppgavedeling på biltilsynsstasjonen og mellom stasjonen og vegkontoret, og dermed fastlegge ledelsesoppgaver.

Som et ledd i prosjektet hadde avdelingen et meget vellykket kurs/konferanse på Gautefall i november hvor det ble spesielt fokusert på samarbeid og medmenneskelige relasjoner. De som ikke kunne være med til Gautefall, fikk et spesielt tilbud på vegkontoret etterpå.

17-åringer får kjøre bil

Øvelseskjøring med bil er nå tillatt fra man er fylt 17 år. Aldersgrensen var tidligere 17 1/2 år. — Hensikten med å senke aldersgrensen for øvelseskjøring er at mange vordende bilførere dermed får muligheter til en lengre periode med opplæring bak rattet før de slipper ut i trafikken på egen hånd.

Øvelseskjøring kan foregå både ved en vanlig kjøreskole og helt privat, hvor en som har hatt førerkort i minst tre år fungerer som ledsager og instruktør.

Slik øvelseskjøring kan bare foregå med biler hvor håndbrekket sitter i gulvet mellom setene, og det må være montert et ekstra speil for instruktøren. I tillegg må en undersøke hos det lokale politikammer hvor det ikke er tillatt å drive øvelseskjøring.

PLANLEGGING OG TRAFIKKSIKKERHET

Av plansjef Harbo Colbjørnsen

Planavdelingen har også i 1988 en rekke større oppgaver å arbeide med. Av vegplaner nevner vi spesielt:

— E 18 Lunde — Tveitehallingene, detaljplan	— E 18 Rannekleiv — Temse, hovedplan
	— E 18 Planskilte vegkryss ved Grimstad, detaljplan
	— E 18 Gjennom Lillesand, utredning

Spørsmålet om ny E 18 gjennom Lillesand ble meget aktuelt i forbindelse med Kaldvell-utbyggingen og de store etableringene som nå foregår ved Tingsaker vegkryss. Det er mange forslag til hvordan linjevalget skal løses. Spesielt er det diskusjon om E 18 bør gå om Kjevik. Det videre arbeidet med avklaring vil foregå i samarbeide mellom de to fylkene.

Sikrere for fotgjengerne

Videre har vi på E 18 en rekke mindre prosjekter med tanke på å bedre trafikksikkerheten ved å etablere planskilte krysninger for fotgjengerne og syklende. Dette er ved Akland, Dalen, Rykene, Lia, Fjellidalstrand og Trøe.

Av oppgaver ellers i fylket kan vi nevne tilkøpling mellom rv 9 og rv 12 i Evje sentrum, rv 12 i Bygland og rv 12 utenom Bykle sentrum hvor kommunen har ønske om å forsere utbyggingen ved forskottering.

Arendal Øst-Vest

Videre må vi se på planene for øst-vest-forbindelsen i Arendal sentrum. På bakgrunn av de merknade-

ne som kom fram ved behandlingen av planen i Arendal kommune, skal vi se på om vi kan finne en annen løsning for krysset i Blødekjær eller eventuelt sløfve hele krysset.

Vi har fremdeles en anstrengt situasjon for å skaffe tilstrekkelig med planer i rimelig tid før anleggene skal settes i gang. Dette ser ut til å måtte vedvare i årene framover.

På fylkesvegene er det ikke så mye behov for planlegging, men vi har lovet å planlegge en vegforbindelse fra Blakstadheia til Gullknapp.

NVVP

Planavdelingen er også sekretariat for revisjon av Norsk veg- og vegtrafikkplan. Plan for perioden 1990-93 skal ferdigbehandles i fylket i år. Dette er en meget viktig oppgave som alle avdelingene ved kontoret må samarbeide om.

Vi arbeider for tiden med en samlet plan for trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Denne utarbeides i samarbeid med Trafikksikkerhetsutvalget i fylket, og vil være et bilag til Norsk veg- og vegtrafikkplan.

Planen inneholder en oversikt over ulykkesituasjonen som en av

sine arbeidsoppgaver. Planen vil gi en oversikt over trafikksikkerhetsarbeidet som drives i dag, og ha forslag til tiltak og satsingsområder som kan gi en bedret trafikksikkerhetssituasjon i årene fremover.

EDB et nyttig redskap

EDB blir benyttet til stadig flere oppgaver ved avdelingen og dette vil også utvikles videre i 1988.

Vi har startet opplæring i VIPS (Vegvesenets Interaktive Planleggings System). Dette er et nytt system som etter hvert vil inneholde alle aktuelle programmer som er i bruk i vegplanlegging.

I samarbeid med Trafikon A/S i Trondheim blir det nå laget en matematisk modell av vegnettet i Arendalsområdet med registrert trafikk (CONTRAM). Denne vil bli brukt til å beregne endringer i trafikkstrømmene blant annet ved bygging av en forbindelse øst-vest i Arendal, og ved videreføring av E 18 fra Rannekleiv til Temse.

Det vil også i 1988 bli kjøpt inn en del datautstyr til kontoret for å følge med i utviklingen.



Nytt to-plan kryss ved Harebakken ble ferdig i 1987.

MANGE OPPGAVER – TRANGE BUDSJETTER

Av fung. adm.sjef Anne Sofie Samuelsen

Mye er på gang i adm./øk.-avdelingen og nye og gamle arbeidsoppgaver vil kreve mer enn full innsats fra alle.

Også i vår avdeling tas EDB i bruk på nye områder, og dette fører til at stadig flere ansatte får nærkontakt med både terminal og tastatur.

Innføring av tekstbehandling har endret arbeidsoppgavene for personalet på skrivestua, og i dag foregår det meste av skrivearbeidet via terminal.

Regnskapssystemet utvides

I regnskapsseksjonen blir EDB tatt i bruk i stadig større omfang. Her har nesten alle saksbehandlerne egen terminal og regnskapssystemet (PBR) vil i løpet av året bli utvidet med minst 2 nye delsystemer. Hvis alt går etter planen, vil et nytt kommunikasjonssystem gjøre det mulig også for biltilsyn, vegsentral og vegstasjoner å arbeide mot vegkontorets datamaskin. Dette vil bety at alle, via egen terminal, vil kunne ta ut opplysninger om kostnadssteder m.v. uten å gå veien om bokholderiet.

For arkivet blir 1988 en milepæl.

Nå er det slutt på manuell journalføring – EDB'en har overtatt.

Personaldatasystem

I personalseksjonen håper vi i løpet av året å kunne ta i bruk et EDB-basert personaldatasystem, et opplæringsregister og et EDB-program for utskrivning av søkerlister. Vi har håp om at bruk av EDB i ansettelsaker kan medføre at dette arbeidet kan gå raskere.

Trenger terminaler

Men økt bruk av EDB krever flere terminaler og annet kontorutstyr, og administrasjonsbudsjettet er dessverre ikke i stand til å tåle særlig mye. De fleste midlene er bundet opp i faste utgifter og det stilles derfor strenge krav til prioriteringer når det gjelder nyanskaffelser over administrasjonsbudsjettet.

Opplæring

I likhet med fjoråret vil mye av opplæringsvirksomheten i 1988 være knyttet til EDB. Men vi arbeider også med kurs og opplæringstiltak innen en rekke andre felt. Nevnes kan at vi nå er godt i gang med gjennomføringen av kursene «Hvem er vi, hva gjør vi». Dette er et 2 dagers kurs som henvender seg først til ansatte i utedriften, og som forhåpentligvis vil gi den enkelte større innblikk i våre oppgaver og gjøremål. Vi håper også disse kursene kan være med å videreutvikle samarbeidet mellom vegkontor og utedrift og derigjennom styrke etatsfølelsen.

Men som flere andre avdelinger i huset, sliter vi med for få stillinger i forhold til antall oppgaver. Utfordringen ligger derfor i å prioritere de «viktige» oppgavene, og vi vil gjøre vårt beste!



Økt bruk av EDB krever flere terminaler.



- uten bilbelle, det er fali, det

Foreslått øking på 3% på statsbudsjett for 89

Vegsjefen har i samsvar med Vegdirektorets direktiver presentert forslag til statsbudsjett 1989. Utgangspunktet for forslaget er Norsk vegplan, og videre utarbeidet på grunnlag av retningslinjer og økonomiske rammer.

Budsjettrammen for 1989 er på 71,0 mill. kr. for riksveganlegg og 83,0 mill. kr. for

riksvegvedlikeholdet. Sammenliknet med bevilgning for inneværende år representerer dette en økning på 3%.

En må ta hensyn til at driften nå er blitt belastet med planutgifter samt utgifter til reiser for både driftsavdelingene og planavdelingen.

Bevilgningene til vedlikeholdet ligger på et nivå der det er mulig å unngå en nedbrytning av nedlagt kapital. For 1989 vil det være rom for 9% av rammen til driftstiltak. Disse består hovedsaklig i forberedende arbeid før legging av faste dekker.

Riksvegnettet i vårt fylke har lav standard. Bare en liten del av E 18 er bygd ut til motorvegstandard, og lange parseller som ble bygd ut så sent som i slutten av 50 årene, er ikke gode nok for dagens trafikk. I 1990 vil 58% av riksvegene i fylket være tillatt for 10 tonn akseltrykk utenom teleløsningen. Ifølge Norsk vegplan vil landsgjennomsnittet da ligge på 74%.

Investeringsbehovet for vårt fylke er dermed meget stort. Ser vi på de programfordelte investeringene for 1986-89 vil det framgå at vi over perioden har fått en vridning i investeringene i forhold til det som var forutsatt. Vridningen ligger i en sterkere satsing på «Bedring av trafiksikkerhet og miljø». Dette har i første rekke gått på bekostning av «Ombygging av veg til vegnormalstandard». Dette er nyanlegg, som for eksempel E 18, Temse — Bie.

Med de sterke nedskjæringer vi har hatt i perioden i forhold til oppgitte rammer — kr 9 mill./år — er vi nærmest blitt tvunget til å satse sterkere på en modernisering av det eksisterende vegnett.

BRUK AV RESSURSER

Anlegg

Programfordelte investeringer viser at forbruket i 1987 er 73,0 mill. kr. mot bevilget 69,0 mill. kr. Dette skyldes at mindreforbruket i 1986 på 4,0 mill. kr. er dispnert i 1987. Disse er brukt som forutsatt i 86-budsjettet, på omkjøringsveier og hovedveier i tettbygde strøk.

Disponibelt for samme i 87 var dermed 9,8 mill. kr. Forbruket har vært 15,2 mill. kr. Økningen skyldes

i første rekke en mer omfattende utbygging enn opprinnelig forutsatt av kryssene på E18 v/Harebakken og rv.410 v/Barbu.

Vedlikehold

En tabell over programfordelt vedlikehold viser at det totalt sett er godt samsvar mellom forutsatt og brukt beløp. I etterfølgende tabell er det gitt en oversikt over fordelingen av riksvegbevilgningene for 1989 samt beløp som forutsettes stilt til disposisjon for riksveganlegg gjennom henholdsvis forskudd, særbidrag og bompenger (inkl. låneopptak). Oversikten er sammenholdt med tilsvarende tall for 1988.

	Mill. 1989 kr		
	1988	1989	Endring kr
Administrasjon (p. 01)	18,0*	18,0*	0
Administrasjon (p. 11)	7,2	7,2	0
Riksvegvedl.hold (p. 23)	81,0	83,0	2,0
Riksveganlegg	68,5	71,0	2,5
Sum	174,7	179,2	4,5

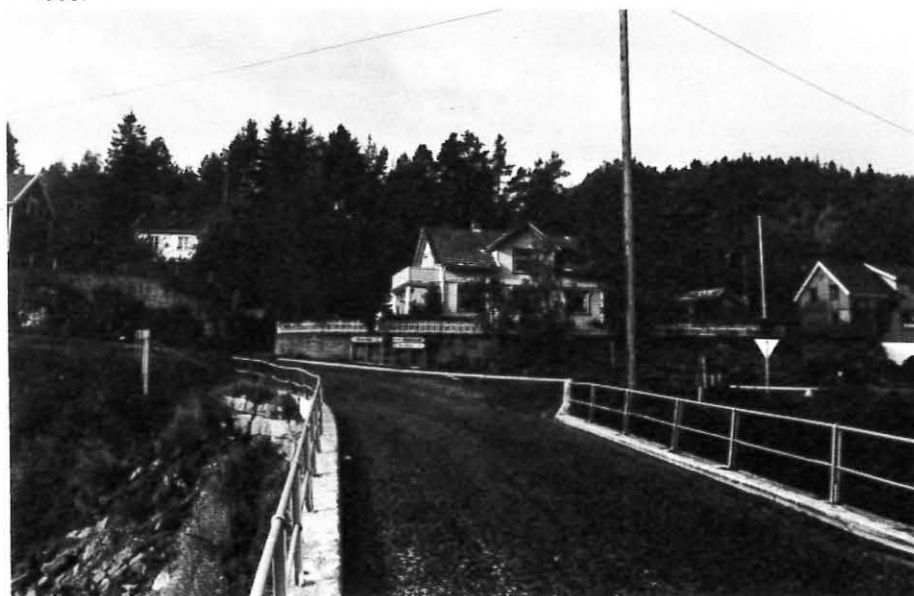
*) Lønnsutgifter beregnet på grunnlag av gjeldende avtaler og satser pr. 1. januar 1988.

Administrasjon

De stadig økende utgiftene til databehandling og datakommunikasjon, samt de faste nødvendige utgiftene til husleie, telefon og porto, velferd og bedriftslegeordningen, gjør at poster som kontorutstyr, teknisk utstyr og reiseutgifter må skjæres ned til under et minimum. Med dagens ramme er det for eksempel umulig å følge opp planen med å kjøpe tilstrekkelig med terminaler. Vi kan således ikke innenfor rammen til administrasjonsbudsjettet få utnyttet tidligere investeringer i EDB så effektivt som ønskelig.

Bruk av konsulenter ved vegkontoret vil for 1989 utgjøre 7 årsverk eller 5 mill.kr. Dette er en andel på 7,5% av egne ansatte i administrasjonen.

Vegkontorets planleggingskapasitet bør styrkes ved å øke bemanningen. Konsulenter bør benyttes for å ta «toppene» og ved spesielle hastesaker (når det foretas omprioriteringer).



Det trafikkfarlige krysset mellom E18 og rv. 418 og gamle Sunde bru vil forsvinne når den nye parsellen blir åpnet.



Det er utarbeidet plan for et påbygg ved biltilsynets stasjon på His. Dette er kostnadsberegnet til 2,0 mill. kr.

Vedlikehold

Rammen for vedlikeholdsbudsjettet for 1989 er på 83 mill.kr, fordelt med 20 mill.kr på E 18 og 63 mill.kr på de øvrige veger.

Totalbeløpet er fordelt med 65,3 mill.kr på ordinært vedlikehold, 7,5 mill.kr på planlegging, registrering og oppsyn, 7,5 mill.kr til utbedringer samt 2,7 mill.kr i refusjon til kommuner som vedlikeholder riksveg.

I fordelingen har vi lagt vekt på å sikre midler til det vanlige vedlikeholdet slik at kravene til vedlikeholdsstandard kan ivaretas.

I forhold til NVP 1986-89 viser forslaget for 1989 en del avvik. Tallene for NVP ble beregnet på grunnlag av en ny modell for vedlikeholdskostnader. Vi har etter hvert fått bedre erfaring med modellen, og har ut fra egen oppfølging funnet det nødvendig å foreta justeringer. Avikene skyldes delvis også endrede planleggingsrammer. Ut fra dette har vi gjort følgende endringer:

- Andelen til dekkevedlikehold er redusert i forhold til NVP.
- Beløp til skilting, oppmerking m.v. er økt.
- Bruvedlikeholdet er økt for E 18, men redusert for øvrige veger. I tillegg til den ovennevnte begrunnelse skyldes avviket også at bruandelen for E 18 har økt betydelig.
- Vintervedlikeholdskostnadene for øvrige veger er vesentlig økt i forhold til NVP.
- Planlegging m.v. er økt fordi aktiviteten har vist seg å være større enn forutsatt.

Investeringer/planlegging

Investeringsprogrammet 1986-89 har følgende avvik i forhold til NVP:

- Total investering 282,7 mill. kr mot NVP 318,4 mill.kr, en reduksjon på 35,7 mill.kr.
- Program 2.2, ombygging av veg til vegnormstandard, har fått 35,4 % av investeringene mot forutsatt NVP 41,3 %.
- Program 3.2, gang- og sykkelveginvesteringene, er øket fra 12,7 % i NVP til 17,3 %. — Posten «til disp.» var i NVP på 7,3 %, 22,2 mill. -89 kr, men er i investeringsprogrammet bare 0,5 %, 1,6 mill. kr. I NVP var det i denne posten gitt mulighet for fylkeskommunen til å vurdere prioriteringen av prosjektet ombygging av E 18 ved Kaldvell park. I vegplanperioden har vi ikke funnet det riktig å prioritere dette prosjektet.

Mer detaljert har følgende anlegg fått kostnadsøkninger i forhold til NVP 1986-89:

- E 18, Stølen vegkryss (nytt)
- E 18, Kryss ved Harebakken
- E 18, Kryss ved Stoa m/tilstøtende veg
- E 18, Gang og sykkelveg Dalen — Longum
- E 18, Nyanlegg Temse — Bie
- Følgende prosjekter er dessuten kommet i tillegg til vegplanen:
 - E 18, Gang- og sykkelveg Holtebekk — Dalen
 - E 18, Undergang v/Songe

Veganlegg

Følgende veglengder forutsettes henholdsvis påbegynt og ferdigstilt i 1988 og 1989:

	1988	1989
Planlagt veglengde ferdigstilt (KM)	9,6	4,9
Planlagt påbegynt anleggsstrekning (Km)	0,9	10,1

Følgende tabell viser investeringsprogrammet i mill. kroner (1989):

Riksveg nr:	Bev. 1987:	Bev. 1988:	Forslag 1989:
E 18 Telemark gr. V.A.grense	30,1	26,8	30,5
RV 9 Arendal XE18-V.A.grense	3,0	5,4	0,8
RV 12 V.A. Grense-Telemark gr.	6,8	0,4	15,1
RV 39 V.A. Grense-Telem.gr.	4,3	5,5	16,1
RV 409 Krøgenes X410-Kongshavn	6,0	0,7	
RV 410 Amtm.svingen-Arendal X420	5,8	7,0	
RV 420 Stølen XE18-Vik			2,1
Gang- og sykkelveger	8,4	16,5	16,7
Spesielle trafikksikkerhetstiltak	1,0	0,4	0,5
Spesielle servicetiltak	0,2	0,2	0,3
Støyskjerming	0,3	0,2	0,3
Planlegging	2,8	3,9	3,9

Det er en underdekning på 35,7 mill.kr i investerte midler i forhold til NVP 1986-89. E 18 har fått en nedgang på 14,5 mill.kr. Dette er meget nær den reduksjon i bevilgningene E 18 måtte forutsettes å ta ved en totalnedgang på 35,7 mill. kr i 1986-89-perioden. Gang- og sykkelveger har tross total nedgang i investeringene fått en økning på 10,5 mill.kr i planperioden.

Innbyrdes prioritering

Dersom vi skulle få en økning på 5% i totalbudsjettet (dvs. 8,8 mill.kr. eksklusiv lønnsutgifter) ville vi først og fremst ønske å øke administrasjonsbudsjettet, deretter vedlikeholdet inntil NVP's rammer og til slutt anlegg. Kravet til tjenester fra administrasjon- og økonomiavdelingen øker stadig, og dette slår ekstra skjeft ut for et fylke som Aust-Agdet. Mange forvaltningsmessige oppgaver krever ressurser som er uavhengig av fylkets størrelse, og legger dermed beslag på en forholds- messig større del hos oss enn i de større fylkene.

64 millioner foreslått til riksveganlegg i 1989.

Oversikten nedenfor viser Vegsjefens forslag til investeringer på riksvegene i 1989, med påfølgende kommentarer til de forskjellige anleggene. Totalt er det foreslått bevilget 64,0 mill.-89 kroner.

1 Østerholt — Brokelandsheia	15,0 mill.
2 E 18 Utb.Brokel.Heia, vegkryss	1,0 mill.
3 E 18 Songe G/S	2,5 mill.
4 Rv. 410 Saltrød — Gml. posthus G/S	1,6 mill.
5 E 18 Stølen Vegkryss	3,5 mill.
6 Rv. 9 Myrene — Amerikakleiva, fortau	1,5 mill.
7 Rv. 497 Strømmen — Bjorbekk G/S	3,8 mill.
8 Rv. 420 Strømmen — Ormetjenn G/S	3,0 mill.
9 Rv. 420 Kanalisering Ormetjenn	0,9 mill.
10 Rv. 407 Rykene — Lunde i G/S	1,6 mill.
11 E 18 Temse — Bie	11,0 mill.
12 E 18 Ugland — Bie G/S	1,5 mill.
13 Rv. 420 innfart vest Grimstad	1,2 mill.
14 E 18 Fjellidalstrand G/S	1,2 mill.
15 Rv.9 Vegusdal — Evje, bruer	0,8 mill.
16 Rv. 12 Valle — Rotemo	15,1 mill.

1. Ombygging av denne strekningen er i første rekke viktig for å få ny Sunde bru, til erstatning for nåværende som ikke tilfredstiller kravene til 2 kjørefelt. I tillegg til brua har også tilstøtende veg lav teknisk standard.
2. Prosjektet har oppstått på grunn av behovet for avkjørsel til Gjerstad kommunes nye industriområde.
5. En vesentlig årsak til at dette må gjøres nå er at Moland kommune er i gang med utbygging av industriområdet Longum park, noe som vil medføre økende trafikk i området.
9. Den foreslåtte bevilgning forutsettes brukt til kanalisering av Ormetjern vegkryss.
11. Parsellen skal bygges for å avlaste eksisterende vegnett, samt høyning av akseltrykk. Anleggsparsellen ventes ferdig og satt under trafikk oktober 1991.
13. Parsellen er i dag en del av riksveg 420, fra Odden til Rutebilstasjonen, og må anses som et gjenstående arbeid fra forrige vegplanområde. Parsellen ventes satt under trafikk september 1989.

FANTASIEN SKAPER ENKLE HJELPEMIDLER



Da Lars O. Knutson arbeidet på Birkeland vegstasjon for noen år siden laget han et brøytestikkespett som var enkelt og lett å bruke. Han sveiset et rundjern vinkelrett på stikkespettet, og ved å trø på dette presses spettet mye lettere ned i marka.

Høsten -87 ble det igjen spørsmål etter slike spett, og Lars Olav laget 10 nye. Disse ble brukt i høst, og erfaringene ute fra veggrofta sies å være gode.

Bildet viser Lars O. Knutson med et av sine spett.

T.K.F.

15. Bevilgningen forutsettes brukt til ombygging av 2 mindre bruer, som vil bli satt under trafikk i 1989.
16. Dette gjelder slutføring av omkjøringsvegen forbi Valle sentrum frem til Rotemo. Parsellen forutsettes nå fullført i oktober 1990, og vil bety en innspart veglengde på 2 km på rv 12.

FORSTERKNING AV VEGER — BRUK AV ARMERING

ARMERING AV VEGKONSTRUKSJONER ER BLITT ET STADIG MER AKTUELT TEMA. EN REKKE STEDER ER DET FORSØK IGANG FOR Å FÅ MERE KUNNSKAP OM METODEN.

Prinsippet er ikke nytt; fra tidligere har vi begreper som trangling eller kavling som etter det skribenten har oppfattet, er utlegging av trestokker (strangler) på myr som fundament for vegoverbygningen.

Idag snakker vi imidlertid om armering med stål- eller plastnett. Armeringen kan dessuten plasseres forskjellige steder i konstruksjonen, alt etter hva en ønsker å oppnå.

Flere rapporter om emnet understreker at det er viktig å være klar over hvilket problem som skal løses før bruk en armering foreslås.

I denne sammenheng plukker vi litt fra et notat utarbeidet ved Veglaboratoriet:

Armering i bærelag, forsterkningslag eller undergrunn:

Et asfaltdekke kan ødelegges både av krakelering (utmattingsbrudd) og av spordannelse (plastisk deformasjon). I første tilfelle blir tøyningen i asfaltdekket for stor som følge av for stor elastisk nedbøyning, og det er altså de elastiske egenskapene som må forbedres. Målinger på flere prøvestrekninger har vist at hverken fiberduk, plastnett eller stålnett plassert i bærelag, forsterkningslag eller undergrunn gir noen bedring av de elastiske egenskapene. Med andre ord, når et dekke krakelerer, vil det ikke hjelpe noe å legge inn armering i lagene under dekket.

Hvis derimot skadene skyldes varige deformasjoner i et eller flere av «gruslagene», vil armering brukt på riktig sted trolig kunne redusere skadeutviklingen.



Armeringsnettet rulles ut på avrettet underlag, strekkes,...



...festes med stålstift,...

Trafikksikkerhetsrådet:

TRAFIKKSIKKERHET ER BLITT VIKTIG POLITISK

Massemedienes fokusering har vært viktig

Trafikksikkerhetsrådet understreker i sin årsmelding for 1987 at den negative ulykkesutviklingen i 1986 viste nødvendigheten av å gi trafikksikkerhetsarbeidet høyere prioritet. Behovet ble sterkt fokusert gjennom bred mediaomtale, og dette har ført til merkbart og langt bredere trafikksikkerhetsengasjement enn i tidligere år. Trafikksikkerhet er blitt viktig politisk stoff

og gjennom fremlegging av egen stortingsmelding våren 1987 har Regjering og Storting for pliktet seg til et høyere innsatsnivå.

Rådet viser videre til at i 1987 er arbeidet med oppfølgingen av stortingsmeldingen startet, og har registrert markert økning i innsatsen innen Justisdepartementets ansvarsområde, men savner initiativ og engasjement fra Kirke- og undervisningsdepartements side. Spesielt er trafikkkunnskap i den videregående skole og økt egenkompetanse blant undervisningspersonellet et forsømt område. For de øvrige ansvarsområder som tilligger Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet er arbeidet igang, men konkrete resultater foreligger ennå ikke, fremholdes det i rådets årsmelding for 1987.

Armering i asfalterte lag:

Armering i dekkene har vært brukt en del i Norge. Resultatene varierer noe alt etter formålet med armeringen.

Ifølge Veglaboratoriet er erfaringene med plastarmering mot telesprekker svært blandet. Derimot har stålnett gitt gode resultater, men det forutsetter at det ikke leg-

ges tynnere dekke enn 130 kg/m² oppå armeringen.

Det er gjort forsøk på armering av slitelag over krakelerte dekker. Det er imidlertid for tidlig å si noe om effekten fordi prøvelfelt med og uten armering foreløpig ser like ut.

Armering av asfaltdekket for å bedre stabiliteten er også prøvd. Det er dokumentert at både utmattings- og stabilitetsegenskapene i dekket kan bli vesentlig forbedret ved denne metoden.

Det pågår forsøk med armering i forbindelse med kantforsterkning og breddeutvidelse på bløt grunn, men endelige konklusjoner foreligger ennå ikke.



...avstrøs...



...og valeses før toppdekket legges.

Bruk i Aust-Agder

Armering har vært brukt også her på berget. For å forhindre langsgående telesprekker ble det i 1983 lagt stålnett i dekket på E-18 mellom Holtebekk og Dalen. Erfaringene så langt må sies å være gode.

På kortere partier på Gjøvdalsvegen ble det i 1987 lagt plastarmering i dekket. Hensikten med dette er å bedre stabilitetsegenskapene i konstruksjonen. Bildene viser glimt fra jobben med å legge armeringen. Først blir det gamle dekket rettet av, deretter rulles nettet ut, strekkes og festes med stålstift. Etter avstrøing og valsing legges toppdekket.

På rv 9 mellom Svenes og Hynnekleiv ble det ifjor lagt plastarmering på kortere partier for å forhindre sprekkdannelse i det nye dekket.

Armering er også tatt i bruk ved E-18 anlegget Østerholt Brokelandsheia. Undergrunnen på Sundsmyra består av siltig finsand. Som lett overbyggingsmateriale brukes løs Leca. Under Leca'en legges en vevd duk («Televæv») som armering. Fiberduk legges langs kantene.

Store trafikksikkerhets-tiltak gjennomført i 87.

Med bakgrunn i henholdsvis 5 og 7 personskadeulykker, er trafikksikkerhetstiltak gjennomført med bl.a. ombygging av Harebakken vegkryss og ombygging av Nygårdshallingene på E 18 i 1987.

Det totale antall politirapporterte personskadeulykker har vært stigende i fylket, mens det på riksvegene var en liten nedgang i ulykkestallet i 1986. Det er tidligere forutsatt at et handlingsprogram for trafikksik-

kerhet skulle fullføres i 1988. Vi regner med at et foreløpig utkast skal være klart i løpet av 1. halvår 1988.

På grunn av manglende ressurser er omfanget av planlagt og utført teknisk kontroll av kjøretøy noe redusert i forhold til forutsetningen. Det var planlagt utført tilsammen 14 800 kontrollenheter, mens det ble utført 12 200 i 1987.

Det er i 1987 utført mer vegoppmerking en forutsatt. Det har sammenheng med åpning av en del nye strekninger med tofeltveg.

Vi har i 1987 stort sett opprettholdt forutsatt aktivitet innenfor de viktigste arbeidsoppgavene med hensyn til trafikksikkerhet.

Redusert fosfortilgang og mindre algeblomstring i Langsæ-vannet

Som kjent ble Langsæ-vannet i Arendal delt av en vegfylling da en ny innkjørsel til byen ble bygd i 1980. Fyllingen ville bl.a. føre til en sterkt redusert vannkvalitet. Et hevertsystem ble i januar 1984 montert i vestre del av Langsæ av Arendal kommune. Dette fungerer slik at råttent bunnvann trekkes ut av to dypområder i vannet og erstattes av oksygenrikt overflatevann.

Hensikten er å hindre den interne fosfortilførselen til Langsæ og dermed bedre vannkvaliteten.

Veglaboratoriet gikk i 1983 inn for å støtte en undersøkelse utført av Norsk institutt for vannforskning (NIVA) for å vurdere virkningen av inngrepet.

Ved bygging av nye vegparaseller vil liknende problemstilling som

for Langsæ kunne oppstå, og det var derfor viktig å fremskaffe dokumentasjon på at løsningen med hevertsystemet fungerer og gir en bedring av vannkvaliteten.

NIVA's undersøkelse ble gjennomført i perioden i 1983-1985. Det er foretatt løpende kjemiske, biologiske og sedimentanalyser, og måleprosjektet er i hovedsak finansiert av Veglaboratoriet.

Undersøkelser av temperaturforhold, oksygen og fosforkonsentrasjoner før og etter hevertledningen tyder på at systemet virker etter hensikten. Den totale fosformengde i vannet er redusert med 44% fra 1983 til 1985. Det ble også registrert endringer i plante- og dyreplankton sammensetningen som kan tilskrives restaureringstiltaket.

Sirkulasjonsforholdene er forandret etter inngrepet. En har nå fått en vårsirkulasjon, som tidligere var ubetydelig, og høstfullsirkulasjonen er forlenget med ca. 2 mnd. Som konklusjon kan en si at restaureringstiltaket har virket etter sin hensikt. Den kritiske perioden er under sommerstagnasjonsperioden i juli og august. Da er temperaturen høy, produksjonen høy og O₂forbruket høyt.

Det vil være interessant å følge opp de biologiske undersøkelsene for å se om de endringene i artsammenheng som en har fått vil vedvare, og hvilke konsekvenser dette eventuelt vil kunne ha for stoffomsetningen i vannet.

At denne vinteren

har vært noe helt spesielt, hersker det vel neppe tvil om. For anleggsdriften har dette betydde stort sett fine arbeidsforhold. Men enkelte problemer har også denne vinteren ført med seg. Mangel på tele har skapt mye trøbbel for maskinkjørerene. Vi lar bildene under tale for seg, — og legger til at dette i en periode var det man kalte for «dagligdagse problemer!» (ifølge en av våre oppsynsmenn).



Obligatorisk mopedføreropplæring

Av Trine Conradi

Som kjent er trafikkopplæringen av unge mopedførere fra 1.1.87 satt i system. Endelig, vil mange si. Mopedistenes store ulykkesutsatthet har lenge fått folk til å kreve at noe må gjøres. Mange har pekt på det meningsløse i at tenåringer uten forutgående opplæring og trening har kunnet sette seg på en moped og begi seg trafikken i vold i en (lovlig) fart av opp til 50 km/t.

Nå er det slutt på dette. Fra 1.1.87 skal alle som har fylt 16 år etter denne dato, og som er under 20, ha med seg et mopedførerbevis som tegn på at de har gjennomgått teoretisk og praktisk opplæring på kjøretøyet. Dette gjelder ikke dem som har førerkort for bil, motorsykkel eller traktor.

Både det teoretiske og praktiske innholdet i opplæringen tar utgangspunkt i det man vet om mopedulykker og sik-

ter mot å gi elevene kunnskaper og ferdigheter som skal hjelpe dem til å unngå de mest typiske mopedulykkene.

Da mopedførerbeviset ble innført, ble det samtidig åpnet adgang til å innføre opplæringen som valgfag i 9. klasse i ungdomsskolen. Dette ble enklere å få til da alderen for øvingskjøring på moped ble senket til 15 år, fra 1.1.87. Mange skoler har tatt opp utfordringen og driver mopedføreropplæring. Det vanligste er at dette gjøres i samarbeid med en kjøreskole, der ungdomsskolen står for teoriundervisningen og eventuelt også praktisk trening i kjøregård, mens kjøreskolen tar seg av undervisningen ute på vegen. De færreste skoler har hatt anledning til å investere i kostbare sykler og kommunikasjonsutstyr som kreves for kjøreopplæring på veg.

Mopedundervisningen stil-

ler bestemte krav til lærerne, bl.a. førerkort kl. A, samt «nødvendig spesialutdanning» med henblikk på mopedførers spesielle behov for kunnskap og ferdigheter. For å dekke behovet for denne utdanningen, har biltilsynet i Aust-Agder satt i gang et spesialkurs for lærere. Teoridelen ble avviklet over to dager i begynnelsen av november 1987 i samarbeid med Pedagogisk Senter i Arendal. Den praktiske delen vil gå av stabelen i april måned. Lærer til kurset har man fått fra Statens Trafikklærerskole i Størdal.

Oppslutningen fra skolene har vært god: Hele 21 av fylkets 25 ungdomsskoler er representert på kurset.

En «baktanke» ved å åpne for mopedføreropplæring i ungdomsskolen er håpet om at dette også vil gi positive ringvirkninger til skolens trafikkundervisning generelt.



Mopedføreropplæringen skal gi elevene kunnskaper og ferdigheter som skal hjelpe dem til å unngå de mest typiske mopedulykkene.

Den XVIII Verdenskongressen i Brüssel

Av Kjetil Nylund

Jeg var så heldig å få delta på den 18. verdenskongressen i Brussel 13. til 19. september 1987.

Kongressen ble arrangert av PIARC (The permanent international association of road congresses) og var et gigantisk arrangement. Der var ca 800 deltagere fra medlemsland over hele verden.

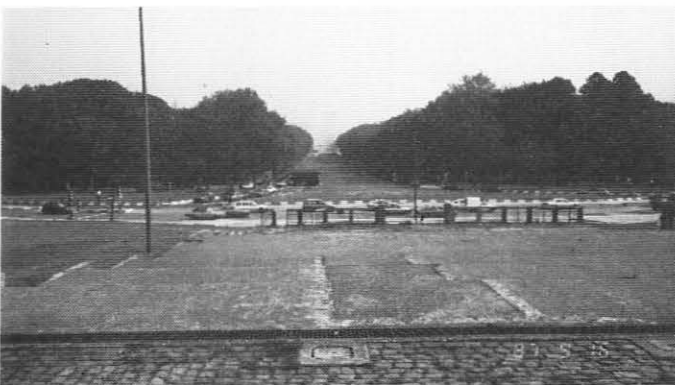
Det er umulig å få med seg alt på en slik kongress, for det foregår forelesninger parallelt hele tiden. Hver enkelt deltager må selv velge ut de emnene en er mest interessert i. Skulle det skje at to interessante tema ble presentert på samme tid, var det en trøst at deltagerne fikk tildelt alle forelesningene i skriftlig form. Faktisk ble det laget så mye skriftlig materiale at vekta var på ca 10 kg.

Av emnene som ble presentert kan nevnes:

- økonomi og finansiering
- veger og datateknikk
- hovedveger og motorveger i tettbygde strøk
- veger i utviklingsland
- testing av vegmaterialer
- legging og vedlikehold av fleksible vegdekker
- betongdekker
- vegtunneler
- vegbruer
- gjenbruk av freste masser
- vegvedlikehold
- trafiksikkerhet

Norge utmerket seg med en meget stilig og presentabel utstilling. Det var spesielt lagt vekt på norsk fjelltunnelteknologi (high tech low cast Norwegian tunneling). Statens vegvesen i samarbeide med Oslo Veivesen, Ålesund og Giske bruselskap A/S og private entreprenører og konsulenter viste bredden i norsk tunnelteknologi. Spesielt var dette presentasjon av «fjellinjen» i Oslo og tunnelene fra Ålesund til Ellingsøy – Valderøy og Giske med totalt 7,7 km vegtunneler under havbunnen.

Opplysningsrådet for veitrafikken og Trafiplan A/S arrangerte under kongressen en spesiell befaring for de norske deltagerne. Under befaringen ble vegtunneler i Antwerpen og Brussel besøkt. Av spesiell interesse



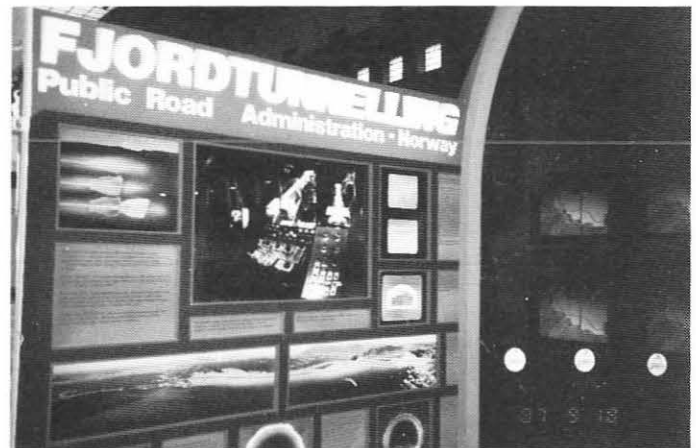
Tunnelen i Brüssel. Her fra nord. Til høyre går det ene løpet ned under jorda, mens det andre løpet dukker opp til venstre.



Den norske logo på utstillingen.



Del av den norske utstillingen. Her presenteres «Fjellinjen» i Oslo.



Her presenteres tunnelen fra Ålesund til Ellingshøy – Valderøy og Giske.



Skisse av tunnelen i Antwerpen.

var en tunnel i Antwerpen der et sykehusområde måtte passeres. Her dukket vegen ned under jorda for å unngå alle de problemene det ville være forbundet med å passere i dagen. I Brussel passerte vegen en større kanal nær sentrum og man hadde valgt å gå under kanalen. Problemet her var at tunnelen ble forholdsvis smal (2 løp) og med en meget kupert vertikal linjeføring for å ta hensyn til parallelle og kryssende undergrunnsbaner (Metroen).

Tunnelveggene var stripet på en helt spesiell måte for å regulere hastigheten.

Kongressarrangørene hadde lagt opp til flere felles arrangementer med sosialt samvær. Blant annet besøkte vi en kveld verdens største permanente veteranbilutstilling.

Den norske ambassadøren i Belgia ga en kveld en mottagelse for de norske deltagerne.

I det store og hele var det en fin kongress med mye å velge mellom. Konklusjonen må likevel bli at slike kongresser er noe store og varer for lenge. Stoff finnes hos meg.



Utenfor konferansesenteret. I bakgrunnen «Atommet» fra Verdensutstillingen i 1936. Restauranten på toppen ligger vel 100 m over bakken.



Mesteparten gikk på fransk og engelsk, men det kunne dukke opp flamsk som selv en nordmann kunne forstå.

Vegfylling på E-18 bygget med Siporex

Av trafiksikkerhetsmessige grunner ble en strekning på 700 m av E-18 ved Fiane i Tvedestrand utbedret i 1987. På deler av parsellen var grunnforholdene svært dårlige med dybder ned til ca. 12–17 meter. Utførte skjærfasthetsmålinger viste bl.a. at leiren var kvikk, og med et vanninnhold på fra 50–70 %, noen målinger viste enda høyere %-innhold.

Konklusjonen var at fyllingen ikke ville stå uten spesielle tiltak. Det ble derfor vurdert å forskyve linjen inn på fastere grunn, men p.g.a. geometrien ble dette for-

kastet. Veglaboratoriet regnet grovt med at med 1,5 m «vanlige» fyllmasser og resten skumplast ville man ikke trenge motfylling.

I en kritisk lengde av ca. 100 meter ble derfor vegen bygget opp med Siporex i en høyde på 3,5 m eller 7 lag opp på hverandre. Over dette ble lagt duk og et topplag av sams masse under asfalten.

I alt gikk det med 1932 m³ ekspandert polysteren (Siporex), og arbeidene ble utført i egen regi.



7 lag med Siporex opp på hverandre utgjør nå et stykke av vegfyllingen på E-18 i Nygårdshallingene ved Fiane.



Bredden på toppen er 7,0 m + skulder á 1,0 m, total vegbredde 9,0 m.

PLANKONFERANSE NYTT OG SPENNENDE

Hele planavdelingen og de fleste fagsjefene var samlet da historiens første plankonferanse (i vårt fylke) ble avviklet 10 desember i fjor.

Avdelingen har lenge følt behov for en slik samling, og jeg håper at vi heretter kan få til regelmessige konferanser på samme måte som driftsavdelingene har sine årlige konferanser, sier en meget fornøyd plansjef Colbjørnsen til Sørlandsporten like etter møtet på Harebakken.

På vårt spørsmål om hensikten med konferansen svarer Colbjørnsen: Jeg tror det viktigste er at vi kommer sammen og drøfter vår egen arbeidssituasjon, felles mål, oppgaver og problemer. Jeg tror også vi ved å belyse disse forholdene vil kunne øke forståelsen for hverandres arbeidsoppgaver og bidra til bedre samarbeid og trivsel.

Konferansen var lagt opp med innledere fra div. felter innen planarbeidet, med anledning til kommentarer og debatt etter hvert innlegg. Først ut var R. Nielsen med NVVP (Norsk veg- og vegtrafikkplan). Han kom inn på alle de detaljerte og konkrete opplysninger Vegdirektoratet skal ha i forbindelse med dette arbeidet. Prioriteringslisten ble gjennomgått, og han kom spesielt inn på nyttekostnaden av prosjektene, som det nå legges sterk vekt på i prioriteringen.

I debatten kom det fram endel

skepsis til nyttekostnadsberegninger. Ønsker man et lønnsomt prosjekt, kan dette i stor grad gjøres i beregningene.

A. Stad tok så for seg en liste over gang/sykkelveg-nettet som er registrert. Her kommer ikke dette med nyttekostnader inn, trafikkikkerhet er her det viktigste stikkordet. Andre temaer som ble drøftet i denne forbindelse var avkjørselspolitikken, reguleringsplaner, støy/miljøforurensning og fylkesplanen. Vi må være nøye med dokumentasjonen, for samferdsel har en tendens til å bli salderingsposter i stat- og fylkesbudsjettene, mente O. Dukefoss.

F.O. Jørgensen tok for seg plansituasjonen slik den er i dag. Han gjennomgikk arbeidsoppgavene i hele planleggingsprosessen, og den situasjonen vi har på planleggingssida.

Bemannings-situasjonen kom han også inn på, og viste til at oppgavene stadig blir flere, mens bemanningen blir mindre.

Bl.a. at det ikke er midler til overtid, mens bevilgningene til konsulent er store. Bruk av konsulent er ikke ensbetydende med at arbeidet minker, oppfølging av konsulentplaner er ofte meget tidkrevende.

Resursknappheten fører til at enkelte arbeidsoppgaver blir forsømt. Det gjelder bl.a. utarbeidelse av hovedplaner som er nødvendig for alternativ-valg, og for å kunne foreta prioriteringer i NVVP. Det gjelder utarbeidelse av byggeplaner, og det gjelder informasjon og samarbeid

med berørte parter under utarbeidelse av planene. K. Birkeland mente at vi i framtiden måtte regne med å stå mere til ansvar ved f.eks. kostnadsoverskridelser på anleggene.

O. Dukefoss lurte på om ikke kostnadsoverslagene med fordel kunne heves, noe som også ville minske presset på planavdelingen.

S.H. Søndena tok for seg handlingsprogram for trafikkikkerhet. Han konn inn på framkommelighet kontra trafikkikkerhet, registrering av ulykkesbelastede punkter og prioritering av oppgavene.

T. Kaastrup orienterte om vegdata-banken. Dette er et styringsverktøy i planlegging. Det består av div. registre som vi har i dag, i tillegg til nye som skal utfylle disse. Stikkord her er: Vegnett-skilt-ÅDT. H. Colbjørnsen opplyste at ny nummerering av fylkesvegene er vedtatt.

A. Dalsøren snakket om trafikk-tellinger, og orienterte om de forskjellige tellepunkter.

Vi har tre faste nivå-I-tellepunkter, dvs. kontinuerlig telling. Nivå-II-punkter, som telles til forskjellige tider, har vi ca. 90 av. Det kommer fler nye telle-programmer.

Selv om programmet var anstrengt, ble det tid til kaffe og rundstykker på formiddagen, og lunsjen var ikke dårlig den heller. Her fikk vi juletallerken og alt som hører med. Så arrangementskomiteen, med F.O. Jørgensen i spissen, skal ha ros for et greit opplegg. Vi håper på gjentakelse hvert år.

JGS



Interesserte tilhørere fra v. Kjell Pedersen, Øystein Tobiassen og Kai Jørgensen.



Flere avdelinger var representert, her ser vi bl.a. Olav Dukefoss, Kjell Birkeland og Kjetil Nylund.

Frontkollisjoner i Aust-Agder:

21 drept på 4 år

Myndighetene retter i vinter søkelyset mot de uhyggelige frontkollisjonene, eller møteulykkene som er den mer presise betegnelsen. Ingen andre ulykkestyper har

så mange drepte og skadde pr. ulykke som møteulykker. Statistikken viser at 21 mennesker omkom i slike ulykker i Aust-Agder i årene 1983-1986.

Høy alvorlighetsgrad

De 186 møteulykkene som skjedde i Aust-Agder i denne perioden utgjorde 19 prosent av alle trafikulykker som ble meldt til politiet. Men alvorlighetsgraden understrekes av at mer enn hver tredje trafikkdrepte (38%) omkom i møteulykker. I alt ble 354 mennesker drept eller skadd i slike ulykker i Aust-Agder i perioden 83-84.

Størst risiko nå

Den mest kritiske tida for frontkollisjoner er vintermånedene.

Dette er bakgrunnen for en rekke tiltak mot frontkollisjoner som starter nå. Utrykningspolitiet har allerede begynt å konsentrere seg om møteulykker i sine kontroller, og Vegdirektoratet har tatt initiativ for om mulig å gjøre snøbrøyting, høvling og annet vedlikehold bedre.

Opplegg på glattkjøringsbanene

Gjennom annonser og pressestoff skal norske billister få vite mer om møteulykker. Dessuten vil trafikantene bli tilbudt et

praktisk kjøreopplegg på glattkjøringsbaner over hele landet.

Fakta om møteulykker

De fleste ulykkene skjer på smale veger utenfor tettbygd strøk. Forbikjøring er årsak bare i ett av ti tilfeller. Frontkollisjonene skjer ofte i dagslys i ettermiddagstrafikken, og folk som er på vei hjem fra arbeid er derfor utsatt, selv om de er godt kjent på vegen. Skrens er årsak ved nesten hver tredje ulykke, så selv ikke Ola Nordmann mestrer det isete underlaget han burde være godt vant med.

Trafikkregnskapet i 1987:

FÆRRE DREPTE OG SKADDE I TRAFIKKEN

I 1987 har det vært 11% reduksjon i antall drepte i forhold til 1986. Også antall skadde politiregistrert ulykker med personalskade er redusert, men ikke i samme størrelsesorden som antall drepte. De foreløpige tall for 1987 tilsvarer omtrent 1984-nivået. Det har vært reduksjon i antall skadde og drepte i alle trafikantgrupper. Mopedister, motorsyklister, syklistene og fotgjengerne har hatt en reduksjon i skadde-tallet for 1987 i forhold til 1986, har antall drepte økt. Tallene fordelt på lette og tunge motorsykler foreligger ennå ikke for 1987, men 1986-tallene viser at det er nesten 3 personulykker pr. 100 registrerte tunge motorsykler for 1987.

Antall forsikrings-skader på motorvogn ligger på omtrent samme nivå som 1986, mens utbetalte erstatninger er økt med 17,8% til milliarder kr.

Trafikksikkerhetsrådet:

ULYKKESTRISIKOEN PÅ NORSKE VEGER REDUSERT I 1987

Trafikksikkerhetsrådet uttaler i sin årsmelding for 1987 at ulykkesrisikoen på norske veier er redusert. For drepte pr. kjøretøykilometer er reduksjonen 13,8%. Det tilsvarende tall for skadde er 9,1%. I 1987 er antallet

drepte pr. kjørte kilometer 62% av det tilsvarende tall for 1977. Skaderisikoen er redusert med 40% fra 1977 til 1987.

Etter fem år med betydelig økning i trafikkmengden, ble fjorårets økning beskjedent med omlag 3%. Antallet skadde og drepte ble redusert med omlag 7% fra 1986 til 1987, opplyses det i Trafikksikkerhetsrådets årsmelding for 1987.

FÆRRE TRAFIKKDREPTE I NORDEN

Norge dårlig på «barnestatistikken»

Foreløpige tall fra Sverige og Danmark over trafikkdrepte i 1987 viser, i likhet med Norge, en reduksjon i antall drepte. Dette fremgår av årsmeldingen for 1987 fra Trafikksikkerhetsrådet — statens rådgivende organ i trafikksikkerhetssaker.

Norge ligger imidlertid dårligst an når det gjelder barn mellom 3-6 år. Pr 100.000 av folke-mengden i 1986 har Sverige 78 skadde og drepte barn i denne aldersgruppen, mot Norges 120, en differanse på hele 54%. På bakgrunn av de foreløpige tall vedrørende ulykkesutviklingen i de to landene, er det lite som tyder på noen vesentlig endring i forholdet mellom disse tallene i 1987.

I Norge omkom 25 barn under 15 år i trafikkulykker i 1987. Dette er 10 færre enn i 1986. Reduksjonen er vesentlig i aldersgruppen 7-14 år.

Trygg trafikk om trafikksikkerhetsutviklingen i 1987:

Økt politiinnsats har gitt positive resultater

Massemedia har bidratt til ytterligere forsterket innsats

— Norsk trafikksikkerhetsarbeid i 1987 ble i betydelig grad preget av politiets innsats i kampen mot trafikkdøden.

Trygg Trafikk er ikke i tvil om at økte innsatser fra politi, lennsmannsetaten og Utrykningspolitiet i vesentlig grad har bidratt til de positive resultater som er oppnådd.

Trygg Trafikk vil peke på at disse innsatsene er blitt ytterligere forsterket av en solid innsats og oppfølging fra massemedia som følgelig også har hatt betydning for utviklingen, sier direktør Leif Agnar Ellevset i Trygg Trafikk.

Direktør Ellevset minner om at 1986 gikk over i historien som et av de verste ulykkesår på norske veier med 452 drepte og 12 006 skadde i 9 141 ulykker. Trygg Trafikk's foreløpige oversikter viser 397 drepte, en nedgang på 55 drepte eller 12,2%. En fremskriving Transportøkonomisk institutt har foretatt av Statistisk sentralbyrås oversikter, viser at antall skadde blir ca. 11 300. Dette innebærer en nedgang på omlag 700 skadde eller 5,9%. Antall ulykker med personskade er beregnet til 8 400 og betyr en nedgang på omlag 740 eller 8,1%. Totalt sett betyr dette tallmateriale at man har klart å snu den negative trenden fra 1986 og at men generelt sett er tilbake på ulykkesnivået for 1983 — 85.

Lavere trafikkvekst i 1987 m.v.

I denne forbindelse er det grunn til å peke på at trafikkveksten har vært langt lavere i 1987 sammenlignet med 1986, og i tillegg har det vært en betydelig nedgang i salget av nye personbiler og motorsykler. Dette er også forhold som virker inn på trafikksikkerhetsutviklingen.

Transportøkonomisk institutt anslår at trafikkulykkene i 1987 i seg selv kostet det norske samfunn 7,3 milliarder kroner. I tillegg kommer betydelige kostnader til gjennomførte trafikksikkerhetstiltak.

De ulike trafikantgruppene

Sammenholder man Trygg Trafikk's oversikt over trafikkdrepte med Statistisk Sentralbyrås oversikt over trafikkskadde, kan det slås fast at fotgjengere, syklister og mopedister kommer best ut av vurderingen. Bilførere og bilpassasjerer har også positiv utvikling, mens motorsyklister har en markert økning i drepte og en betydelig nedgang i skadde. Forøvrig har det vært en positiv utvikling når det gjelder drepte barn i trafikken siste året.

Trafikantene må prioriteres sterkere

Resultatet av politiets punktinnsetser viser at det nytter, og det er viktig at denne forsterkende innsatsen også kan fortsette i tiden som kommer, framholder direktør Ellevset.

Trygg Trafikk ønsker en langt sterkere prioritering av trafikantsiden i det videre arbeid. Det er et bedrøvelig faktum at overvåkning, sanksjoner, trafikkopplering og informasjon i dag tilsammen får i underkant av 7 prosent av det som brukes til trafikksikkerhetstiltak, mens vei- og kjøretøysiden får omlag 80 prosent. En sterkere prioritering av trafikantsiden er en viktig forutsetning for oppnåelse av fortsatt positive resultater i norsk trafikksikkerhetsarbeid.

Organisering og ansvar må vektlegges sterkere

Trygg trafikk mener fortsatt at det ligger betydelige gevinster å hente i en bedre organisering av trafikksikkerhetsarbeidet både sentralt og lokalt. Sentralt savner man i Samferdselsdepartementet en sterkere enhet til å ta seg av styringen og koordineringen av det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. Det lokale trafikksikkerhetsarbeidet er forøvrig lite tilpasset dagens utvikling og det er stor avstand mellom de som har det reelle budsjettansvar og de som må ta det reelle utgiftsansvaret. Disse to nevnte forhold bør vies betydelig oppmerksomhet i tiden som kommer, sier direktør Leif Agnar Ellevset som opplyser at Trygg Trafikk kommer til å fortsette sine økte innsatser på barne- og ungdomssiden også i det nye året.

Ingen økning i vogntoglengden

I en henvendelse til Samferdselsdepartementet mener Vegdirektoratet en bør beholde vogntoglengden på 18 meter. Grunnen til at det går mot en økning til 22 meter er bl.a. at det vil bety dårligere trafikksikkerhet og redusert trygghetsfølelse for de øvrige trafikantene. Det er for mange smale og svingete strekninger på det norske vegnettet til å tillate enda lengre vogntog enn nå. Dessuten ville en økning fra 18 til 22 meter føre til at Norge får lengre vogntog enn det som er tillatt ellers i Europa, bortsett fra Sverige og Finland som tillater henholdsvis 24 og 22 meter.

En økning til 22 meter lange vogntog ville gitt en økonomisk ge-

vinst for en del transporter. Likevel tror ikke Vegdirektoratet at gevinsten ville blitt så stor som næringen selv har antydnet fordi utnyttelsen av de 22 metrene neppe vill blitt maksimal.

De fleste gikk mot å øke vogntoglengden da spørsmålet var ute til høring. Ønsket om en øking til 22 meter kom fra transportnæringen og transportbrukerne, sammen med vegkontorene i Hedmark, Buskerud, Nord-Trøndelag og Finnmark og to fylkeskommuner. Arbeidstaker- og trafikksikkerhetsorganisasjoner gikk mot øking av lengden.

Det ble også vurdert om en kan ut-

vide vogntoglengden for en del av vegnettet. Dette mener Vegdirektoratet en bør unngå bl.a. på grunn av problemer med å overvåke bestemmelsene. Dessuten vil det lett bli mange dispensasjonssaker, som er et vanskelig administrativt problem.

Den nåværende tillatelsen til å bruke vogntog på 22 meter til tømmertransport på deler av vegnettet bør bli opprettholdt, mener Vegdirektoratet. Spørsmålet om slike kjøretøy også kan ha returlast foreslår Vegdirektoratet blir tatt opp med skogindustrien for å finne en løsning som kan tjene næringen og ikke medføre uheldige konsekvenser.

Forsker Egil Østvik foreslår: EGEN PARAGRAF MOT HENSYNSLØS KJØRING

Påviser mangler i norsk lovgivning på dette feltet Hensynsløs kjøring er et tiltagende problem, skriver forsker Egil Østvik, Transportøkonomisk institutt i siste nummer av trafikksikkerhetsbladet Trafikken & Vi. Det viktigste virkemiddel for å få bukt med dette problemet er økt oppdagelsesrisiko. Et annet virkemiddel som også kan bidra til å gjøre problemet mindre, kan være å bruke sanksjonsmulighetene annerledes.

«Reckless driving»

I dag nyttes veitrafikklovens paragraf 3 overfor uakt- som og hensynsløs kjøring. Et krav ved denne bestem- melse er at handlingen må utløse en konkret fare.

I utenlandsk — særlig anglosaksisk påvirket rett — er det svært vanlig at det finnes en egen straffebestem-

melse for hensynsløs kjøring kalt «reckless driving». Blant annet Australia, Canada og USA har slike bestem- melser.

Påviselige mangler

Østvik mener at vår regulering av dette forhold har på- viselige mangler, og han foreslår at det også i norsk lov- givning innføres en egen straffebestemmelse for «hen- synsløs kjøring». Dette kan gjøres ved tilføyelse til veit- rafikklovens paragraf 3 eller til lovens paragraf 21, slik at den hensynsløse kjøringen blir et selvstendig grunnlag, for eksempel slik:

«Ingen må føre kjøretøy på en hensynsløs måte, tatt i betraktning alle omstendigheter ved kjøringen, veifor- holdene og trafikken».

Lettere å bevise

Østvik tror det ville være lettere å knytte inndragning av førerkort opp til eventuell ny bestemmelse om hen- synsløs kjøring. Han foreslår derfor at hensynsløs kjø- ring settes som vilkår for inndragning. For det første vil det være lettere å bevise hensynsløs kjøring, enn «fare for trafikksikkerheten».

Jeg, – en kursdeltaker...

Å være kursdeltaker betyr opp- merksomhet, utholdenhet og kon- sentrasjon.

Nedenfra har vi tatt med noen bil- ledglimt fra henholdsvis spren- ningskurs for anlegget og kurs i personalforhold for oppsynet.



...ikke uten videre helt enig...

Flinkeste gutt
i klassen.



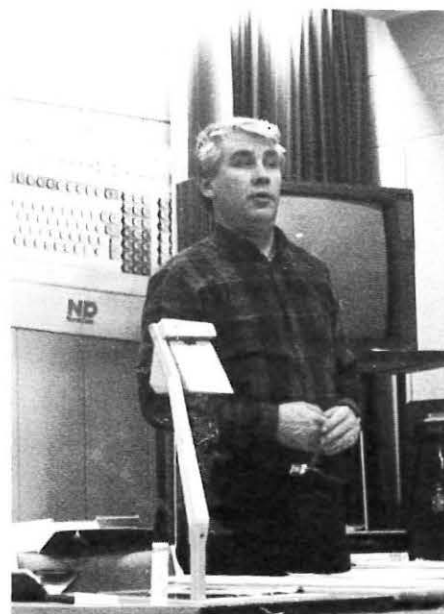
La oss nå se... var det ikke § 16...



Det er jo helt klart at Hovedavtalen er...



Tjenestemannsloven er jo...



Når dokk ska spreng nær opptil...

Årsmøte i Pensjonistforeningen



Ragnhild Beisland gledet nok en gang med nydelig pianospill.

Pensjonistforeningen holdt årsmøte 22. januar på Arendal Motorhotell.

Ved årsskiftet hadde foreningen 80 medlemmer og 61 støttemedlemmer. Årsmøtet samlet 67 deltagere. Avviklingen av de vanlige årsmøtesakene gikk greit og raskt unna. Dette skyldes forarbeidet før årsmøtet. Medlemmene fikk tilsendt kopi av styrets uttalelse 6.4.87 til fylkespensjonistforeningen, regnskap for 1987 og av valgkomiteens innstilling.

Videre hadde turkomiteen før årsmøte gjort et grundig forarbeide. Hoteller var tilskrevet med anmodning om kostnadsoverslag til sommerturen i 1988. Turkomiteen gikk gjennom kostnadsoverslagene i forslagene til sommertur, og la i årsmøtet fram prioriterte alternativer. Årsmøtet sluttet seg til turkomiteens forslag om å prioritere en tur til Lifjell med to overnattinger.

Det var også interesse for en kortere tur til Vrådal, hvor vi kanskje vil «seile» på Nisservann med «Fram».

Valgene gikk greit unna, med enstemmig godkjenning av valgkomiteens innstilling.

Etter at valgene var unnagjort, fikk Torgeir Blomvoll blomster og velfortjent takk for sitt mangeårige arbeid for foreningen. Helt siden starten har han passet pengesekken. En arbeidskrevende jobb som han har skjøttet utmerket med påpasselighet og nøyaktighet i regnskapene, som det aldri har vært noe å utsette på. Når han nå ønsker å slutte i jobben, fikk han stor applaus fra forsamlingen for innsatsen.

På sakslista sto ellers en sak som vil kunne få stor betydning for vegvesenets pensjonister. I brev 6.4.87 til fylkespensjonistforeningen ba styret om at det — med fylket som koordinator — ble innledet et sam-

arbeid mellom pensjonistforeningene i fylket. Foreningene bør distriktvis samarbeide om kurs hvor pensjonister gis etterutdanning. Det høres kanskje noe rart ut å snakke om etterutdanning for pensjonister. Men det er en realitet at både private bedrifter og offentlige etater nå begynner å kjøre kurs for yrkesaktive som om kort tid skal gå over i pensjonisttilværelsen. Arbeidsgiverne er blitt klar over at mange yrkesaktive får problemer når de slutter et yrkesliv som kanskje har vart i mange, mange år. Arbeidstaker kommer over i en ny og uvant situasjon. Før yrkeslivet tar slutt, bør han gis råd for å unngå «pensjoneringssjokket», kjennetegnet ved interesseløshet i sin nye tilværelse, apati, hypokondri, rastløshet, irritabilitet og øket alkoholisme.

Forberedelsene til pensjonisttilværelsen fikk noen av vegvesenets tilsatte over 60 år under to femdagers kurs i Vrådal høsten 1984.

Det store flertall av vegvesenets pensjonister har likevel ikke fått slik hjelp før yrkeslivet tok slutt. Det er disse som styrets forslag til fylkespensjonistforeningen tar sikte på. Vår forening har ikke ressurser til 5-dagers kurs. Men på kurser i samarbeid med andre pensjonistforeninger bør det kunne tas opp enkelte av de saksemner som pensjonistene trenger innføring i for best mulig å klare seg i sin nye tilværelse som pensjonist.

Styrets forslag til fylkespensjonistforening fikk enstemmig tilslutning i årsmøtet.



Mye hygge og god stemning ved bordene.

Med det forarbeidet som styret, valgkomiteen og turkomiteen hadde gjort før årsmøtet, fikk vi avvirket de ordinære sakene før middagen.

Etter middagen samlet vi oss til hyggelig samvær, med kaffe, bløtkake, utlodning og med musikkinnslag fra vår egen gode pianist, Ragnhild Beisland.

Styret ønsket også å få signaler fra årsmøtet om mulige programposter ved neste årsmøte, i 1989. Der som det kan skaffes fagmann som kan innlede og svare på spørsmål, var det interesse for et program om skatt, hvor særlig det som blir nytt i skatteleggingen, bør tas opp. Vi får som kjent mer bruttoskatt, og dette vil også berøre oss pensjonister.

OS



Nytt styre i pensjonistforeningen. Fra venstre Arne Holmgren, Per Franksen, Bjarne Høvik, Osmund Salvesen, Trygve Lyngdal og Hans Uldal.

Ny Sunde bru i 4 spenn blir ialt 174 meter lang

Anleggsarbeiderne på E-18, parsell Østerholtheia-Brokeland i Gjerstad, startet opp for fullt ved årsskiftet 1985/86. I første omgang ble arbeiderne konsentrert om området vest for Gjerstadvassdraget, som nå omfatter kryssområdet og forbindelsesvegen til riksvegene nr. 417 og 418.

Også på østsiden av Sunde bru har det i langre tid vært anleggsdrift, og i og med at oppfyllingsar-

beidet over Sundsmyra nå er i gang, er det drift på hele parsellen.

Ca. 400 meter nedstrøms for gamle Sunde bru er man i gang med bygging av ny Sunde bru. Denne blir en kontinuerlig stålbelegbru i 4 spenn, og total lengde 174 meter, bredde 11,0 m. Brua bygges med 2 spenn av 51 m og 2 spenn a 36 m, og skal når den står ferdig før sommerferien i år — få en total kostnad på ca. 13 millioner kroner.

Byggestart var i april ifjor, og ar-

beidene er satt bort til entreprenører. Vegvesenets kontrollør er oppsynsmann Arne Jonskås.

Hele parsellen er 3 km lang, og vil når den er ferdig høsten 1989 få en kostnad på ca. 52 millioner kroner, bruene inklusive.

Foruten ny Sunde bru skal det bygges en plaststøpt kulvert over veg til Holte, bru over E-18 for veg til Bråtane, en betongbelegbru — også over E-18 samt en plaststøpt kulvert over en driftsveg i området.



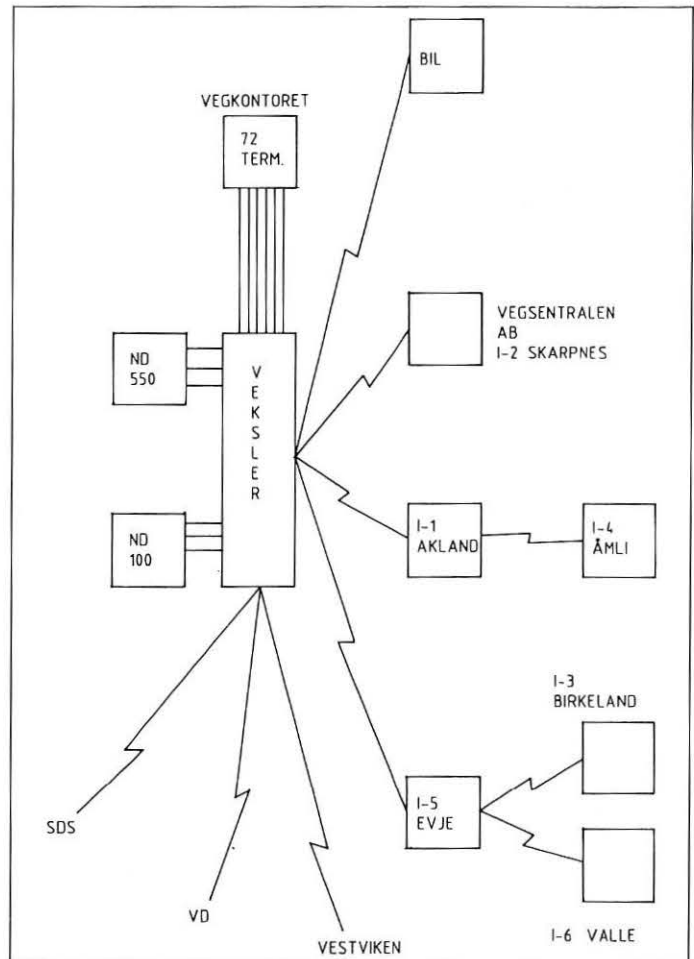
Brukarene står klar til å ta i mot de lange stålbelegene som monteres på østsiden av vassdraget. Bildet er sett fra øst mot vest.



Stålbelegene ligger ferdig montert på østsiden av brua, og skal før sommerferien i år være lagt ut på brukarene over elva.

EDB-NYTT

MYE HAR SKJEDD PÅ EDB-FRONTEN SIDEN FORRIGE NUMMER AV SØRLANDSPORTEN. DET GÅR MOT INNKJØP AV DATAKOMMUNIKASJONSUTSTYR, UTSTYR FOR DATA-ASSISTERT KONSTRUKSJON, FLERE TERMINALER OG SKRIVERE.



Datakommunikasjon – prinsippskisse.

EDB-UTSTYR

Like før jul var Vegdirektoratet i forhandlinger med Norsk Data om kjøp av datamaskiner til vegkontorene. Forhandlingene resulterte i at vegkontoret – med meget kort svarfrist – fikk tilbud om kjøp av en ND-5400 maskin. Vegdirektoratet sa seg villig til å dekke 1.2 mill.kr. av kostnadene. Tilbudet medførte en hektisk møteaktivitet som resulterte i at vi sa nei til tilbudet. Men vi ba istedet om å få disponere beløpet på 1.2 mill. på annet vis. Vi ønsket først og fremst å få etablert datasamband mellom vegkontoret, biltilsynet, vegstasjonene, vegsentralen etc. Videre ønsket vi flere terminaler og skrivere samt en arbeidsstasjon for dataassistert konstruksjon (DAK). Det var ikke mulig å finne budsjettmessig dekning for anskaffelse av både ny maskin og det øvrige utstyr.

Enden på visa ble at vi fikk disponere kr. 700.000 i 1988 til kommunikasjonsutstyr, men vi må da senere

ta en tilsvarende stor andel av kostnadene ved ny maskin. Etter dette opplegget vil ny maskin tidligst kunne anskaffes i årsskiftet 1989/90. «Innen den tid...», heter det i vegkontorets brev til Vegdirektoratet, «...vil vi trolig ha betydelige kapasitetsproblemer på eksisterende anlegg, men dette er forhold som vi ut fra en helhetsvurdering finner å måtte akseptere.»

KOMMUNIKASJON

Som nevnt vil vi få datakommunikasjonsutstyr i 1988. Utstyret er bestilt og vil bli levert i løpet av mars/april.

Det finnes flere måter å ordne kommunikasjon på. Vi har valgt en løsning som baserer seg på en såkalt dataveksler. Dataveksleren kan sammenlignes med en telefonsentral. «Linjene» fra terminaler, PC'er, skrivere, etc. vil gå via veksleren som skaffer inngang til ND-550 maskinen eller en annen om det skulle være aktuelt. Idag må hver enkelt terminal ha sin inngang til datamaskinen. Øk-

ning i antall terminaler vil derfor med dagens utstyr medføre at antall innganger må utvides. Ved bruk av vekslere er det – fordi alle terminaler ikke brukes på likt – mulig å øke antallet terminaler uten at antall innganger økes. Hvis vi igjen sammenligner med telefonsentralen, blir det som at f.eks. vegkontoret har 10 linjer ut, men mange ganger fler telefonapparater.

Forbindelsen til biltilsynet, vegsentralen osv, vil gå via Televerkets linjer. Figuren viser prinsippet i opplegget.

BRU-DAK

DAK står for Data-Assistert Konstruksjon. Begrepet innbærer at man konstruerer f.eks. en bru på dataskjermen. Det finnes mengder av utstyr til dette på markedet. Vegvesenet har satset på utstyr fra Norsk Data; «Technostyle» er betegnelsen. Utstyret skal i første rekke benyttes til konstruksjon av bruer (Bru-Dak), men se-

EDB-NYTT



nerer også i forbindelse med vegplanlegging.

Bru-Dak er spesiallaget for vegvesenet. I et informasjonsblad fra Vegdirektoratet heter det at systemet gir oss følgende fordeler:

- raskere/billigere prosjektering
- enklere å prosjektere flere alternative løsninger
- større nøyaktighet på tegninger og i noen grad beregninger

– bedre og mer ensartet tegningskvalitet.

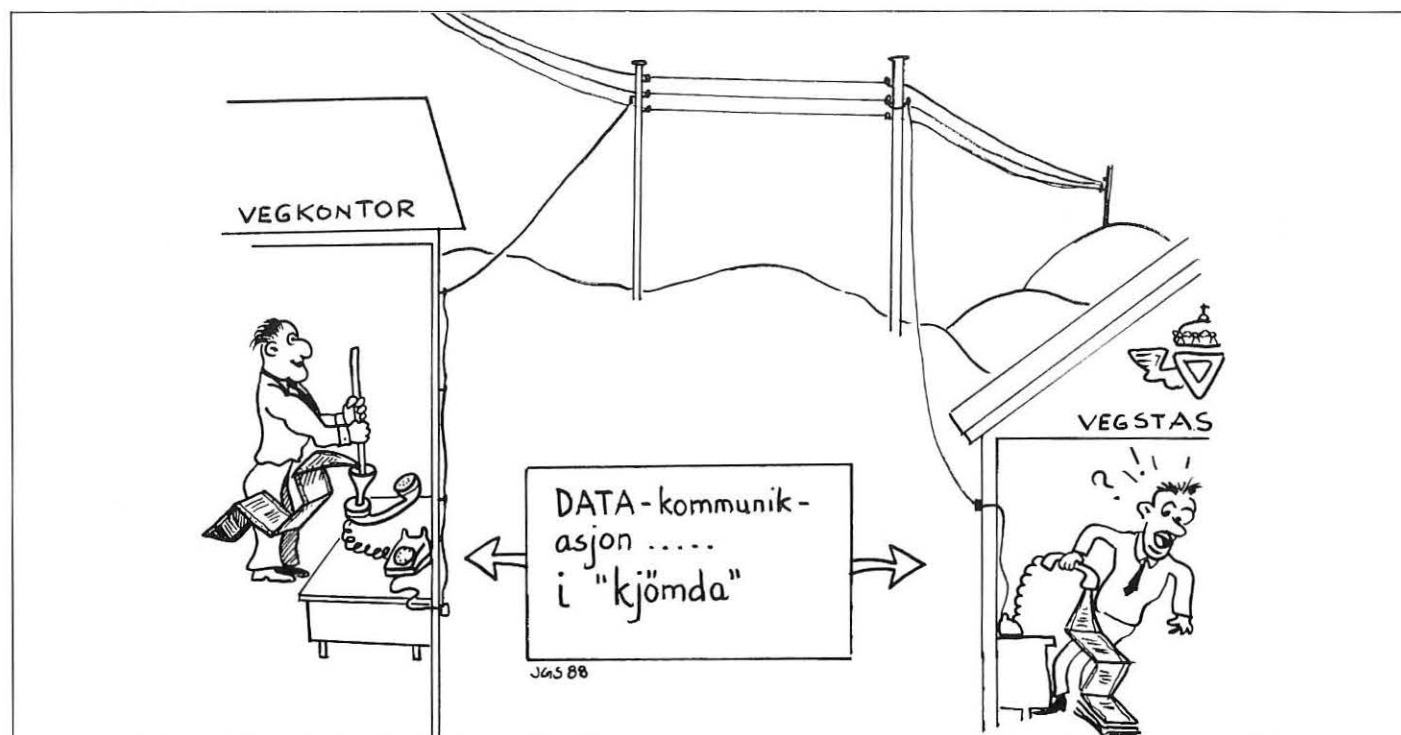
Til de brutypene Bru-Dak dekker behøver en ikke bruke vesentlig lengre tid til egen prosjektering av en bru enn den tid en tidligere brukte til informasjon til og styring av konsulenten. Et gjennomsnittsfylke mth. antall bruer vil spare inn utstyret i løpet av et år.

Ved hjelp av BRU-DAK kan en få ut ferdig:

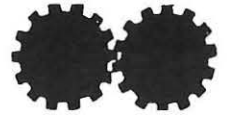
- oversiktstegning
- montasjetegning
- forskalingstegning
- armeringstegninger
- masser i tilknytning til brua
 - bruareal
 - betongmengder
 - armeringsmengder
 - forskalingsarealer
 - byggegroparealer
 - rekkverksmengder
 - diverse utstyr
 - gravemasser, dersom terrengdata er gitt

Første versjon av programmet skal være ferdig til påske.

Sørlandsposten ønsker lykke til med bruken av det nye utstyret, og vi håper å kunne vise eksempler på hva det kan frembringe i et senere nummer.



MASKINAVDELINGENS SPALTE:



Økonomistyring — maskin

18.-19. nov. 87 deltok Kjell M. Nilssen og undertegnede i en konferanse på Mastemyr (Akershus) vedr. økonomistyring i maskinforvaltningen m.m.

Til behandling forelå bl.a. gult hefte: «Vegvesenet som bedrift under stramme budsjetterammer, analyse av styringssystemer i Statens Vegvesen, tema maskin, foreløbig statusrapport, nov. 87». Saken ble senere nærmere diskutert i fylkenes maskinavdelinger, og avdelingens notet ble oversendt Vegdirektoratet i slutten av nov. 87.

Vegsjefens offisielle behandling av saken skulle finne sted i febr./mars 88. I disse dager er høringsutgaven mottatt på vegkontoret med svarfrist 10. febr.

Stikkord:

Mål og resultatkrav for nivå 1-4
nivåvis ansvars- og arbeidsfordeling
møte-, planleggings- og informasjonsrutiner
maskindisponering.

Tilgrensede prosjekter:

PDU

Styring, verksteddriften,
system, vedlikehold,
maskinutskifting,
konkurranssevne,
LA-system

spes. EDB progr. Grafisk presentasjon for mask.førere
«A/F maskinforvaltning».

Egenmaskindriften salderes mot investeringer, ikke mot vedl.h.

Vegdirektoratet og maskinavdelingen venter seg meget av dette omfattende materialet i en for avdelingene vanskelig tid.

Herman A. Cappelen

«Maskin-ringen»

I slutten av okt. 87. deltok undertegnede i møte m/fylkene rundt Oslofjorden vedr. bl.a. bedre utnyttelse av maskinene over fylkesgrensene. Maskinene meldes inn på EDB og ledige aktuelle maskiner kan oppspores. En telefon til eierfylket vil nå kunne føre til fordelaktige leier over kortene eller lengre tidsrom. Små utviklingsprosjekter ble også diskutert, og det er meningen at møtene skal fortsette med jevne mellomrom. — Et positivt tiltak.

Herman A. Cappelen

Litt om bevilgninger og maskinanskaffelser

De siste 4 år har bevilgningene til kjøp av maskiner ligget på ca 5,5 mill. kr. hvert år.

Dette er et beløp som er alt for lite til at fornyelsen av maskinparken kan skje etter de avskrivningsregler og i den takt som er ønskelig. Konsekvensen er at en del av de maskiner vi har ikke fornyes eller at de repareres ut over den tid som er forutsatt.

Vårt behov er etter den park vi har og ønsker å beholde ca 9,5 mill. kr. årlig.

I 1988 er av større maskiner kjøpt/bestilt: Høvel til Akland, ca 1,45 mill., langtransportbil ca 0,7 mill., 2. store saltspredere 0,37 mill., bil til Biltilsynet, 0,29 mill. kr. I tillegg er det kjøpt ploger, en del utstyr til lab. en del mindre ting.

KMN

N.V.F.

avd. 79 Aust-Agder har holdt årsmøte og følgende er nå tillitsmenn:

Leder: Sigurd Kløvfjell

Nestleder: Kåre Karlsen

Sekretær: Knut Hagelia

Kasserer: Johan A. Johansen

Styremedlem: Lars Bakken (datatillitsmann)

Styremedlem: Sigurd Baasland

Styremedlem: Sigrid Engenes

Hovedtillitsmannsutvalget:

Sigurd Kløvfjell, Kåre Karlsen, Knut Hagelia

Rep. tilsettingsrådet:

Olav Evensen, Bjarne Solberg, Sigrid Engenes
for ITT gruppa

Varamenn for disse er:

1. Magnar Ellefsen, 2. Gustav Guttormsen

Rep. AMU:

Knut Hagelia

Arbeidsmiljøutvalget 1988-89

Ledelsen og de ansattes organisasjoner har nå oppnevnt/valgt nye representanter til AMU som har fått følgende sammenheng for 1988-1989:

Fra ledelsen:

1. Driftssjef O. Dukefoss
2. Plansjef H. Colbjørnsen
3. Vedl.h.sjef K. Nylund
4. Bilt.sjef J.G. Andersen

Varamenn:

- Vegsjef H. Gjerstad
Anl.sjef K. Birkeland
Adm.sjef K. Lindeberg
Maskinsjef H.A. Cappelen

Fra de ansatte:

1. Hovedverneombud/
fagarb. A. Strand (NAF)
2. Hovedtillitsmann
P. Løvdal (NAF)
3. Maskinfører
T. Haugen (NAF)
4. Inspektør
H. Solberg-Jacobsen
(BTTF)

Varamann:

- Oppsynsmann
K. Hagelia (NVF)
Kontorfullmektig
T. Riber (ELF)
Avd.ingeniør
K. Jørgensen (NITO)
Maskinfører
H. Berntsen (NAF)

FORSLAGSORDNINGEN I STATENS VEGVESEN

PREMIERTE FORSLAG 1987

(L foran sum = premiert lokalt)

FORSLAG	FORSLAGSSTILLER	NR.		PREMIE
<i>Forberedende arbeider (1).</i>				
<i>Sprengning (2).</i>				
<i>Masseflykning (3)</i>				
<i>Grøfter, kummer og rør (4).</i>				
Gliddeforskaling for kulvertarbeider	Helge Limbodal og Kjell Mostue.	02-1	L	2000,-
<i>Vegfundament (5)</i>				
<i>Vegdekker (6)</i>				
<i>Komplettering (7)</i>				
Snøskjerm ved underganger	Ole R. Østby	04-1	L	3000,-
		+ i Bu		3000,-
Bøyelig varselskilt	Arne Skipperstøen	04-2	L	400,-
Veibom	Gunvald Solberg	08-1	L	3000,-
Rekkverkholder ved montering av rekkverk	Trygve Gjerde og Kjell Åge Olsen	18-2	L	3000,-
<i>Bruer og kaier (8)</i>				
Fjernstyring av wirespill for fergetem	Tore Mehl og Johan Forsbekk	18-3		7000,-
<i>Vintervedlikehold (9).</i>				
<i>Skjemaer (10).</i>				
Spørreskjema til ansatte som slutter i Vegvesenet	Liss Lauritzen	19-1	L	1500,-
Skjema for registrering av arbeidsoppgaver	Jan Erik Førland	10-1	L	800,-
Fellesblankett for innbet. av toll og særavgift	Sigrud Skogen	05-3	L	?
Statistikkføring for brukskontr./vektkontr.	Hans Krekke	05-2	L	2000,-
Endring av kjøpekontraksformularet	Jan Ivar Lunde	06-5	L	1000,-
Skjema for utbetaling av grunnerstatning	Liv Juul og Thor Hoff	18-2	L	800,-
Nytt skjema — søknad om førerkort	Harald S. Jansen	01-1		1500,-
Melding om skade	Harald Vøllestad	08-3	L	1000,-
<i>Administrasjon, rutiner mv. (11)</i>				
Melding til søker om at saken er mottatt	Per Arne Nilsen	07-5	L	600,-
Forslag til bedre publikumsservice v/vegkontoret	Ann Sylvi Hansen	19-2	L	1500
Avtale med postverket om svarend. for arb.tillat. og kjøpekontakter	Norunn Isaksen	19-4	L	1000,-
Vegkassetten 1987 med viktige opplysn. t/lastev. førere	Anne Lise Strøm	Vdt-4	L	2000,-
Forenkling av reiseforsikringsordningen	Bjør Nyquist	Vdt-16	L	1500,-
Forslag til stilling som lay-out tegner i vdt.	Torill Presttun	Vdt-18	L	800,-
Kryssutforming som offentlig konkurranse	Per Olof Bolestam	Vdt-20	L	1000,-
Fotooversikt over ansatte	Sidsel Sandelien	Vdt-21	L	600,-
Journal for redusert bruk av falske førerkortbl.	Sissel Haugen	06-4	L	?
Endring av innkallingskort for K-ordningen	Anne Rosseland	06-2	L	?
«Veileder'n»	Thorbjørn Chr. Risan	16-1	L	?
Vegkontoret «God-dag»	Eva Storvold og Torbj. Chr. Risan	16-2	L	2500,-
Håndbok for førerkortarbeid	Arb.gruppen for utarb.	15-26		10000,-
Håndbok i registrering	Arb. gruppen for utarb.	15-27		7000,-
Telefonoverdrag v/VHF samband, tlf.liste mv.	Inge Leinsvang	16-3	L	1500,-
Rapp-skjema for kontor av betongarbeider	Per Kristian Hovdal	16-6	L	2000,-
Informasjonsavtale	Anl ktr på Moheim v/Holte	08-1	L	3000,-
		+ BU		5500,-
<i>Maskiner og utstyr (500).</i>				
Avtrekkskabinett for fixering og tørking av førerkort	Vidar Aakvaag	02-1		5000,-
Skiltbil (516)	Amund Kilsti og Svein Myklebust	15-29	L	3000,-
Kantrensker for veghøvel (520)	Alfar Christensen	02-2	L	2000,-
Utstyr til fjerning av masser under rekkverk (520)	Harald Inderøy m/fl	07-6	L	2000,-
Utvikling av skilt- og merkebil	Per Kvaal	16-4		15000,-
Kompakt cb-verk (540)	Otto Øyen	18-4		10000,-
Styring av knuseverk med ultralyd (542)	Knut Stokkeland	15-28		6000,-
Bruk av spindelknuser som finknuser (542)	Odd Bentdal	16-5		6000,-
Demper av støvslipp på mikser ved asfaltverk (548)	Jan Haraldsen	01-1	L	1000,-
Fres for fresing av is i tunnel, v/hard snø, grus og oljegrus (561)	Oddvar Nystad	18-3	L	2500,-
Verktøy for oppretting av snøploger (563)	Jan Løberg og Jacob Larsen	02-3	L	1500,-
Sylinder for utpressing av prøvetakerspiss (566)	Viggo A. Ruud	02-1	L	1000,-
Sammenleggbart stativ for tellehjul (570)	John E. Edvardsen	02-4	L	1000,-
Deksel over bilvekter (575)	Marvin Karlson og Ernst Selvik	19-3	L	2000,-

TRYGG TRAFIKK MED KAMPANJE PÅ UNGDOMSSKOLENE:

«Det er ikke tøft å være død»

Niendeklassingene på Høvåg skole satt musestille og alvorlige da de sist mandag hørte arendalsjenta Anita Fuglaas fortelle om motorsykkelykken som gjorde henne lam i venstre side. Sammen med proffsykkelisten Dag Otto Lauritzen og overkonstabel Rolf Groos fra Grimstad reiser hun rundt på ungdomsskolene i fylket i regi av Trygg Trafikk for å informere niendeklassingene om trafikksikkerhet og mopedkjøring.

Av Jan Arve Olsen,
Lillesands-Posten

De 21 ungdomsskoleelevene i Høvåg var tydelig grepet av 24 år gamle Anitas fortelling om hvordan hun uforskyldt ble påkjørt av en traktor en helt vanlig sommerdag hun kjørte fra Kristiansand til Arendal på sin 900 ccm motorsykel. En ulykke som har ødelagt henne for livet og lenket henne til rullestolen.

— Det hjelper lite om bare du kjører forsiktig og riktig. Hvem som



LAM: Rullestollenkede Anita Fuglaas fortalte om motorsykkelykken i sommer som gjorde henne lam. Her er hun flankert av proffsykkelisten Dag Otto Lauritzen, overkonstabel Rolf Groos og hele niendeklassen ved Høvåg skole.

helst kan komme ut for en ulykke om ikke alle kjører riktig, sa Anita. Hun advarte spesielt jentene mot å sitte på med gutter de ikke kjenner godt eller som de vet kjører fort.

— Om ikke annet nytter, så si til gutten eller kjæresten at dere ikke vil være med lenger; at han må stoppe, sa Anita.

Trygg-trafikk-kampanje

Høvåg skole er bare en av skolene i Aust-Agder som i disse dager får besøk av en slik tremannsgruppe med representanter fra handicapforbundet, politiet og idretten. Hele

ni slike grupper reiser rundt for å prøve å banke litt trafikkvett inn i niendeklassingene. Det er Trygg Trafikk som står bak kampanjen som går under navnet «Det er ikke tøft å være død».

Kjell Forsethlund i fylkesavdelingen av Trygg Trafikk forteller til Lillesands-Posten at ulykkesstatistikken gjør et stort hopp når den når den aldersgruppen niendeklassingene utgjør, og at dette er grunnen til kampanjen.

— Kurven er ganske flat fram til 15-16 års alderen. Deretter går den rett til værs, sier Forsethlund. Han sier det helt klart er samsvar mellom «mopedkjørealder» og de store ulykkestallene.

— Vi ser også den samme tendensen for de som blir atten og kan kjøre bil. Derfor er det viktig å prøve å nå disse ungdommene før de selv blir en del av denne statistikken, sier han og forteller at det i fjor var hele 500-600 store og små trafikulykker i Aust-Agder.

15-åring på moped

I et rollespill om hvor dumt det kan være for en femten-sekstenåring å bli tatt for ulovlig mopedkjøring, spilte Dag Otto Lauritzen den flau mopedisten. Her fikk han god hjelp av niendeklassingen Dina Stendal, som ble plukket ut fra klassen for å spille «kjæresten» som skulle sitte på. Overkonstabel Rolf Groos spilte seg selv.

— Det er ikke min moped, det er min brors, sa «15-årige» Dag Otto Lauritzen, som bestemte påsto han aldri hadde kjørt moped før.



Dag Otto Lauritzen kjører moped ulovlig. Venninnen er niendeklassingen Dina Stendal fra Høvåg og overkonstabel Rolf Groos spiller seg selv.

— Dette er første gang jeg prøver. Tidligere hadde han bare kjørt litt i bakgården.

— Eller kanskje jeg har kjørt litt på veien. Men da kom jeg jammen opp i 70 kilometer i timen også, innrømmet han til politimannen.

At ikke det var skilt på mopeden, var vel ikke så farlig. Broren hadde det sikkert hjemme, «mente» Lauritsen. Politimannen var ikke helt enig. Det var tydelig at flere av niendeklassingene kjente situasjonen og seg selv igjen i rollespillet. Fliret og latteren tydet på det.

— Jeg er med i kampanjen som representant for idretten. I idretten har vi også regler vi må følge, slik dere må når det gjelder mopedkjøring. Hvis vi ikke følger reglene, kan vi heller ikke være med, sa Dag Otto Lauritzen til elevene. Selv var han politimann i syv år før han ble prof-fsyklist. Akkurat nå er det en måned til sykkelsesongen begynner, og siden han var hjemme i Grimstad, syntes Dag Otto det bare var flott han ble spurt om å være med på denne kampanjen.

Overkonstabel Rolf Groos ved Grimstad politistasjon spilte seg selv da han agerte politimann i rollespillet.

— For mitt vedkommende så er jeg med i dag slik at ungdommen skal se at det er et vanlig menneske under uniformen. Jeg håper også å få formidlet at politiet har kontroller og stopper folk som kjører for fort slik at andre kan være sikre på at flest mulig kjører sikkert. Vi luker ut de fleste som ikke følger reglene, sa han.

Mye ulovlig mopedkjøring i Høvåg



Anita Fuglaas gjorde et sterkt inntrykk på niendeklassingene. Her er hun sammen med Dag Otto Lauritzen og overkonstabel Rolf Groos.

Ingen av de 21 niendeklassingene ved Høvåg skole har mopedførerbevis, men alle utenom to har kjørt moped en eller flere ganger. Hele ni av dem — alle gutter — har sin egen moped, og de legger ikke skjul på at de kjører med dem. De ser helt bort fra aldersgrensen som er 16 år og begynner kjøringen lenge før de blir så gamle.

— Hva sier foreldrene deres til at dere kjører på moped før dere har lov?

— Ikke så mye. De bare sier at vi ikke må kjøre på veien.

De fleste av de som har moped har vært ute for velt, utforkjøring og andre uhell som ikke har ført til andre skader enn noen blåmerker.

På spørsmål om det er noen av

dem som har vært ute for litt mer alvorlige ulykker på grunn av mopedkjøring, viser en av guttene fram en finger som helt tydelig har vært stygt maltraktert.

— Denne fikk jeg en gang jeg veltet, sier femtenåringen.

Lærerne ved Høvåg skole sier de er klar over at flere av niendeklassingene kjører ulovlig på moped.

— Men det er fint lite vi kan gjøre med det. Ingen av dem kjører moped på skolen, sier inspektør Sigrunn Kjøstvedt. Hun forteller at det eneste skolen kan gjøre, er å tilby elevene å ta mopedkjørerprøven som valgfag.

— De fleste som har sin egen moped tar dette som valgfag. Her får de instruksjon og veiledning i mopedkjøring og smårepreasjoner av en lærer, sier Kjøstvedt.

Foreldreansvar

— Foreldrene bør ha et ansvar for hva barna gjør. Dette gjelder også mopedkjøring.

Lensmannsbetjent Kåre Jortveit ved Lillesand lensmannskontor sier han er klar over at det er vanlig i Høvåg at guttene får moped ganske tidlig, og at de fleste av dem ikke er gamle nok når de begynner å kjøre.

— Her vil jeg gjerne rope et varsko til alle foreldre: Selv om mange av dere tror det ikke er så farlig å kjøre på veiene i Høvåg, så kan ulykkene fort skje der likevel, sier han.

Jortveit sier det er vanskelig for lenmannskontoret å kontrollere mopedkjøringen i Høvåg, og at foreldrene nettopp derfor bør være ekstra påpasselige.

— Ungdommene kan begynne øvelseskjøring på moped når de er 15 år, men bare under oppsyn, forteller Jortveit, som er glad for at skolene etterhvert har innført mopedførerprøven som valgfag.

Med kurs for New York og maraton



Vi var aldri noen gang i tvil om at vi skulle greie det, men følelsen ved å passere målstreken var bare helt ubeskrivelig. Dette sier våre to maratonfantomer, Kjell Birkeland og Kåre Karlsen etter at de i november kunne føye New York Maraton inn i rekkene av sine bragder. Sammen med 22.000 løpere fra hele verden la de ut på den 42 km lange løypa som gikk gjennom alle 5 delstatene i verdensbyen.

Det aller største er å ha fullført, sier Kåre Karlsen. Selvfølgelig var det en opplevelse bare å delta, og å oppleve all viraken omkring arrangementet. Men det hadde jo ikke vært moro å komme hjem igjen uten å ha fullført. Så jeg helgarderte meg, la opp løpet forsiktig og sikret meg å komme i mål.

— Fortell litt om selve løpet.

— Starten gikk ved den 3 km lange brua over til Long Island. Videre løp vi gjennom Brooklyn, Bronx, Queens og Harlem. Innkomsten var ved Central Park. La med også føye til at været var det fineste som arrangementet noen gang hadde kunnet fremvise. Bortsett fra alle bruene var løypa veldig fin, sier Kåre.

Han legger til at også mange handicappede deltok. Blant annet la jeg merke til en person uten ben som ved hjelp av to krykker karret seg fremover.

Han hadde til hensikt å bruke 4 dager gjennom den 42 km lange løypa. Dette står det respekt av, sier Kåre.

Han minnes også de humoristiske innslagene. Kelneren med brett og vinflaske, bakeren med bløtkake på fat, barberer og mange, mange flere.

Alle deltakere i det 42 km lange maratonløpet.

Problemer

Kjell Birkeland slet med lungebetennelse de siste dagene før løpet og var i utgangspunktet i tvil om formen ville holde. Imidlertid sier de begge at den tyngste fasen i løpet også denne gangen startet rundt 35 kilometer ute i løypa. De siste 7 kilometerne føles enormt langt. Jeg

fikk dessuten problemer med å hente fram reserven rent fysisk, sier Kåre. Men jeg visste at jeg var kommet dit for å gjennomføre, og den beslutningen hjalp meg i mål.

Forberedelser

Regelmessig trening de siste 12 årene har ført meg dit jeg er i dag, sier Kåre. En liten tur på 12–15 kilometer er nesten daglig kost. Men noen lange turer innimellom er også viktig, fremholder han. Spesielt foran slike løp som dette.

Da legger jeg inn noen 25–30 kilometer også.

Vi bør vel også legge til at i det Kåre Karlsenske hjem er det ikke bare vegmesteren som springer maraton. Kona, Borgny, er like ivrig. Også hun deltok i «New York-festen» og satte ny personlig rekord...

Med seg i kofferten hadde våre løpere både grovbrødet og brunosten, — pluss en rekke kornsorter.

Viktig med mye kullhydrater, sier de. Dette er sikringskost som er lett å frigjøre når det røyner på.

«Å møte veggen»

Dere snakker ofte om å møte veggen, — hva legger dere i det?

Du kommer til et punkt der du begynner å kaldsvette.

Muskulaturen vil ikke lenger adlyde dine instruksjoner. Du klarer ikke engang å knytte neven, sier Kåre som har «møtt veggen» 4 ganger. Det hele kommer veldig plutselig, og iløpet av 5 minutter er du helt ferdig. Du vet knapt hvor du er.

Kan vi forebygge slike opplevelser?

— Ja, sier de i kor, DRIKK, og drikk



Fra venstre Kjell Birkeland, Borgny og Kåre Karlsen. Her ved avreisen på Kjevik.

rikelig, — mer enn du har lyst på. Det hjelper.

Etterpå

Hvordan føles det første døgnet etter 42 kilometers hardkjøring?

— Det er klart at en slik påkjenning sitter i kroppen.

Du kjenner det godt i beina dagen etterpå. Men rent psykisk er du på topp.

Til slutt, — hva driver dere til å utsette dere selv for en slik påkjenning?

Det må jo være tilfredsstillelsen i å nå de mål en setter seg. Samtidig

gir det muligheter til å rette opp de feila vi gjorde forrige gang.

Så liker vi utfordringer. — Jo hardere løpet er, — jo større utfordring. Og det er bra, sier Kjell og legger til at det nytter ikke å synes synd på seg selv. Du må vite hva du vil, hva det krever og hvilke resultater du kan forvente.

Øyestad Maraton første...

Kåre Karlsen løp sitt første maraton i Øyestad for 5 år siden.

Riktignok var han veldig i tvil om han skulle starte. Men «hvis Kjell stiller, da stiller jeg også,» sa han. Og slik ble det. Og siden er det blitt

mange flere. Årlig løper de Oslo, Drammen og Øyestad Maraton. For Kjell har det i tillegg blitt et Londonmaraton

Og hvordan ser løpsplanene ut fremover...?

Det ser ut til at Sentrumsløpet i Oslo blir det første. Deretter blir det Oslo Maraton, Drammen Maraton og til høsten håper vi på Berlin Maraton, sier de to utrettelige løperne våre.

Vi ønsker dem lykke til, — og hvem vet, — et maraton under langt fjernere himmelstrøk er vel snart det eneste som gjenstår.

For første gang i Aust-Agder:

VEGFYLLING MED BRUK AV LECA

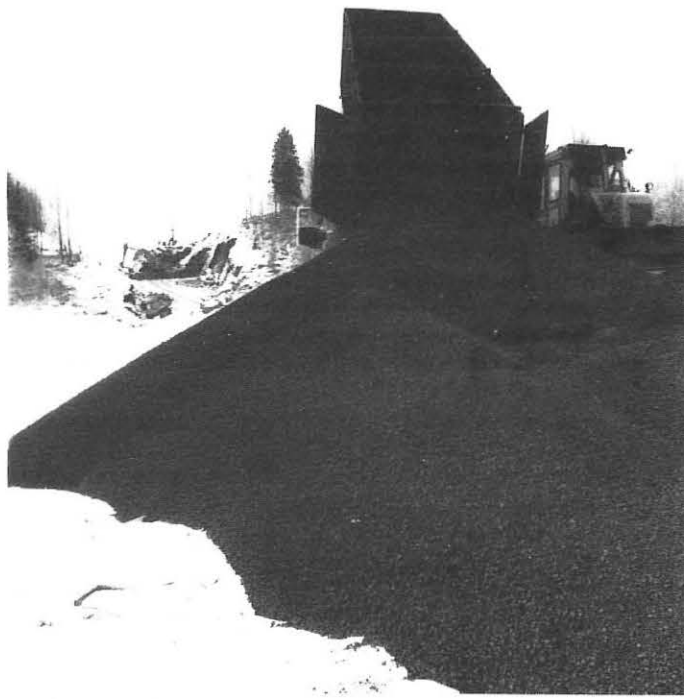
Det har i årenes løp vært drøftet en rekke alternative løsninger for fremføring av ny E-18 over Sundsmyra i Gjerstad. Bakgrunnen er kompliserte grunnforhold med 4-5 m humusholdig sand/silt over et ca. 10 m leirlag.

Veglaboratoriet har nå laget en arbeidsbeskrivelse for legging av lett fylling (Leca). Forut for oppfyllingen graves det bort masser til 0,5 m dybde. Det legges ut duk under fyllingen i tverretningen, som føres et stykke ut til sidene slik at endene siden kan brettes opp og bygges inn i den permanente fyllingen.

Over duken legges Leca i minimum 1,5 m tykkelse. Til forbelastning over Leca-fyllingen legges overskuddsmasser fra anlegget i ca. 3 m tykkelse, ca 2 m av dette laget vil være overhøyde (forbelastning).

Det er umulig å angi hvor mye Leca som vil gå med til avretting/oppjustering. Ut fra målinger av liknende fylling synes det rimelig å regne med setninger på inntil 1 m. I tillegg til de 1,5 m Leca som legges ut med det samme, kalkuleres det med et 0,5 m tykt lag over hele fyllingen for avretting/justering etter setninger i forbelastningsperioden.

Da veglinjen er hevet ca. 1 m fra tidligere planer har behovet for Leca vært noe større enn tidligere beregnet. Løsningen er imidlertid gunstig med tanke på flomvannstand og stigningsforhold, og belastningsmessig kompenserer man for heving av linjen ved økt bruk av Leca. Leca'en kommer i båt til Risør, og blir omlastet på bil derfra.



Billass med opp til 50 tonn Leca tippes i fylling over Sundsmyr på E-18 anlegget Østerholtheia-Brokeland i Gjerstad.

HVA ER NAVNET?

Vårt etatsnavn «Statens vegvesen» er et begrep som omfatter alle administrative ledd og all virksomhet innen vår etat, og Statens vegvesen er første ledd i navnet på de ulike deler av vår organisasjon, f.eks.

Statens vegvesen
Vegdirektoratet

Statens vegvesen
Aust-Agder
Vegkontoret

Statens vegvesen
Aust-Agder
Biltilsynet

Første ledd i Statens vegvesen skrives med stor forbokstav. Når det ikke kan misforstås at vi mener Statens vegvesen, kan vi bruke kortformen «Vegvesenet» med stor forbokstav, men denne kortformen bør brukes i minst mulig utstrekning. Når vegvesenet skrives med liten forbokstav, oppfattes det som vegvesenet generelt. Vi har mange vegvesen i landet tilknyttet de ulike kommuner.

I den senere tid har det vært en økende tendens til å bruke ulike forkortelser for Statens vegvesen og Vegvesenet, henholdsvis «S.V.V.» og «V.V.». Slike forkortelser må ikke brukes. Når det gjelder navnebruk, er det nødvendig å følge lik praksis i Statens vegvesen.

Informasjon fra Vegdirektorat

EDB-opplæring i Statens Vegvesen

Kontoret for personalutvikling i Vegdirektoratet har tatt initiativ til opprettelse av en arbeidsgruppe som skal utarbeide en plan for kompetanse-byggingen innen EDB i Statens vegvesen.

Gruppen skal først vurdere behov for aktuelle opplæringstiltak for de driftsansvarlige, og i neste fase også for andre grupper tilsatte, som foruten generelle brukere omfatter «EDB-spesialiteter» og brukere av mikroutstyr.

Med i denne arbeidsgruppen er:
Leif Røkke, Nord-Trøndelag vegkontor
Arne Bjøro, Sør-Trøndelag vegkontor
Jan Lundberg, Vegdirektoratet
Lars Mollerup, Vegdirektoratet
Arvid Reitan, Vegdirektoratet
Ingvill Knutsen, Vegdirektoratet

Første møte i denne gruppen ble holdt 4. desember 1987.

Vi regner med at første del av denne planen vil foreligge i løpet av februar 1988, videre at hele planen er ferdig sensommer/høst 1988.

Halvårig etteropplærng ved NTH

Etteropplæring våren 1988 ved NTH består av følgende 3 tilbud:

- A. Ordinære kurs ved NTH over et halvt år.
- B. EEU-kurs som del av halvårig opplegg, eller som enkeltstående kurs.
- C. Spesielt tilrettelagte studieopplegg etter behov/ønske.

Påmeldingen til kurset har vært dårlig. Etter kontakt med en del vegkontor etter søknadsfristens utløp, er det nå 18 personer som vil delta på opplegget under punktene A og B, og 6 deltakere på enkeltstående kurs under punkt B.

Under punkt B er det bare sivilingeniører. Ingen er påmeldt til punkt C.

Vi er avhengig av at vegkontorene har kandidater til opplæringen. Hvert vegkontor kan regne med en plass som sikker for hvert semester.

Vi vil ta initiativ for å prøve å få bedre deltakelse på fremtidige kurs. I den sammenheng vil det bli arrangert en temadag — antagelig i februar 1988 — om opplæring for ingeniører og sivilingeniører i Vegvesenet. Et viktig utgangspunkt for en slik temadag vil være resultatet av spørreundersøkelsen om utdanning/opplæring for disse gruppene.

«Vegmesterskolen»

Tilsammen 78 vegmestere har pr. i dag gjennomgått «Vegmesterskolen». I tillegg er det høsten 1987 tatt inn 4 oppsynsmenn, som gjennom denne tilleggdanningen i administrasjon og ledelse har ønsket å kvalifisere seg til fremtidige vegmesterstillinger.

4. januar 1988 startet et nytt kull. Andelen oppsynsmenn er økt noe på dette kullet, da søknungen fra vegmestrene har avtatt. I den anledning tør vi minne om at vegmestrenes lønnsøkning fra 1.1.88 er betinget av deltakelse på «Vegmesterskolen», med mindre de har passert 60 år. Tilbud om denne type etterutdanning vil etter de nåværende planer falle bort etter vårsemesteret 1989.

Sivilingeniører fra Canada

Av de ni sivilingeniører som ble ansatt etter kampanjen i Canada, har fem akseptert stillingene. En av disse skal til Akershus, to til Rogaland og to til Hordaland. Flertallet har allerede tiltrådt sine stillinger.

Særavtalen til hovedavtalen

På bakgrunn av at FAD og hovedsammenslutningene først nå har blitt enige om hvorledes avtalens bestemmelser om partsrettigheter for tjenestemannsorganisasjonene ved informasjon, drøftinger og forhandlinger etter del 2 er å forstå, har særavtaleforhandlingen for Statens vegvesen blitt sinket. Vi regner med å holde disse forhandlingene i annen halvdel av januar.

Regler for motorsykler

For noen år siden ønsket Vegdirektoratet å forby noen av de største tunge motorsyklene og stille strenge krav til å kunne kjøre tunge motorsykler. Saken ble oversendt til Samferdseldepartementet. Departementet har nå gitt oss beskjed om at de har begravd saken om nye regler for motorsykler. Departementet mener at det foreløpig ikke er bevist at de store motorsyklene er så farlige som Vegdirektoratet tror.

Vegsjefmøtet 1988 15.-17. mars

De tre følgende emnene vil være hovedinnholdet på vegsjefmøtet.

- ★ Biltilsynsutredningen ventes avgitt i februar
- ★ Vegvesenets rolle i private vegplaner og store bompengeprosjekter
- ★ NVVP 1990 - 93: Utvalgte emner på grunnlag av vegkontorenes planforslag. Eventuelle spørsmål fra vår utredning om «fristilling»

Nesten tre millioner kjøretøyer

Den norske kjøretøybestanden økte med 3,1 prosent i løpet av 1987. Det er nå mer enn 2 865.000 kjøretøyer her i landet, hvorav 1.623.000 er personbiler, viser en oversikt fra Vegdirektoratet.

Fjordårets økning var langt mindre enn dan rekorderte økningen på hele 6,3 prosent i 1986. Likevel ruller det nå mer enn en halv million flere kjøretøyer rundt på våre veger enn for fem år siden.

Antall personbiler økte med ca. 31.000 i fjor. Dette utgjør en økning på «bare» 1,9 prosent. Dette tallet er selv-

følgelig avhengig av nybilsalget, men det er også verdt å merke seg at unormalt mange personbiler ble kjørt på skraphaugen i løpet av fjoråret.

Vegdirektoratets beregninger viser at mer enn 90.000 personbiler ble utrangert i fjor, og dette er mer enn 20.000 fler enn det som har vært vanlig tidligere år.

Nesten 440.000 brukte kjøretøyer skiftet eier i løpet av 1987. Dette er en god del mindre enn de to foregående år.

Økt politi-innsats på norske veier i 1987:

8.451 PROMILLEFØRERE BLE TATT I TRAFIKKEN

Bare vel halvparten hadde førerkort

Politiets totale overvåknings- og kontrollaktiviteter i trafikken økte med 20-25 prosent i 1987. Sammenlignet med 1986 har det — bortsett fra høstmånedene da politiet hadde en storstilet aksjon — vært en fordobling av kontrollaktiviteten, går det fram av Trafikksikkerhetsrådets årsmelding for 1987.

Justisdepartementet opplyser at tilsammen 2.085.179 kjøretøyer ble kontrollert og fartsmålt i 1987. Totalt 9.629 førerkort ble beslaglagt for overtreddelse av fartsgrenser og 1.276 for andre forseelser. Det ble pågrepet 8.451 promillekjørere, bare 5.324 av dem hadde førerkort, og disse ble beslaglagt.

Politiet utferdiget 111.165 forenklede forelegg. I alt 78.163 ble anmeldt for straffbare forhold som ikke kunne avgjøres ved forenklet forelegg.

Totalt har 918.270 kjøretøyer passert politiets radarkontroller i 1987. Samlet ble 4.753 førere anmeldt for fartsovertredelser, og det ble utferdiget 37.546 forenklede forelegg.

I trafikksikkerhetsrådets årsmelding blir det videre opplyst at politiet i 1987 fikk 24 millioner kroner i ekstrabevilgninger til kontrollvirksomhet. Det ble ilagt bøter og gebyrer for 334 millioner kroner.

Bilførere drepes av skrens

Skrens på snø og isdekte vegbaner kan føre til alvorlige fron-mot-front kollisjoner.

— Hver fjerde person som drepes i trafikken dør i møteulykker, sier overingeniør Ingvald Gaasemyr ved Trafikksikkerhetskontoret i Vegdirektoratet. Og hun legger til: — Disse alvorlige kollisjonene skjer

ofte i dagslys og gjerne på veger bilførerne kjenner.

Kollisjonene skjer ikke sjelden på smale vinterveger: —Det er viktig å være oppmerksom på at det kan ligge løssnø midt i vegen eller langs vegkanten. Slik snø kan være livsfarlig. Kommer ett av hjulene borti, kan du lett miste styringen på bilen, understreker overingeniør Ingvald Gaasemyr, Vegdirektoratet. —På slike steder er det spesielt viktig å ha lav fart.

ORGANISERING AV VEDLIKEHOLDSDRIFTEN

Fase II

— Delegering av kryssinger

Som et ledd i gjennomføringen av fase II, er saksbehandlingen vedrørende kryssinger delegert fra vegkontoret til vegstasjonene fra 1. januar 1988.

Dette innebærer at alle søknader fra kraftverk, televerk, kommuner og private om kryssingstillatelse i henholdsvis luft- og veggrunn, vil bli re-

gistret ved vegkontoret, og så videre sendt den respektive vegstasjon for behandling og besvarelse.

Jon R. Kristensen vil fortsatt være faglig ansvarlig for kryssingene, og behjelpelig overfor de nye saksbehandlerne med informasjon- og opplæring.

Har du vunnet?

Følgende gevinster er ikke avhentet etter juletefesten på Skarpnes 10.januar:

Bag	Hvit C 89
Dynejakke	Blå S 90
Liten sekk	Blå B 63
Fruktkurv	Hvit G 6

Kontakt Arvid Strand, distr.lab.
tlf. 95800



— GI BUD! —

354.825 kroner for utrangert materiell



Gi bud folkens!

«FEM KRONER... Det er ikke for støpselet engang.» Slik lød kommentaren fra Risørkaren som under auksjonen på Skarpnæs kjøpte støvsuger for en femmer.

Og ikke nok med det. Den samme fyren fikk seg både badekar og vask for den nette sum av 60,— kroner. «Det er dette en kaller gode kjøp», sa han. «Bare en liten sprekk i vasken, men ellers er alt tipp topp...»

Det var senhøstes at denne etterhvert nokså «vidgjetne» auksjonen fant sted. I år som tidligere var det samlet sammen overflødig og utrangert utstyr av alle slag, — noe godt brukt, og noe meget godt brukt... Interessen uteble heller ikke denne gang, og auksjonen innbrakte i alt 354.825,— kroner.

Auksjonarius var dyktige og muntre Ole Steenfath. I alt 113 gjenstander gikk under hammeren denne lørdags formiddagen. Spesielt av året var alle brakkene, — hele 16 stykker. Enkelte av dem i

ganske god stand. Prisene varierte da også mellom kr. 1.100,— og kr. 15.000,—.

Dynamittkassene var også en god «salgsvarer» Her falt budene tett, —

og 500 kroner for 2 dynamittkasser er vel heller ingen u-pris?

Fornøyd var også han som fikk kjøpt kantslåtmaskin for 4.500,— kroner ... og strøbøsse for en tier, —



«Jeg håper ialle fall at jeg har gjort et godt kjøp.»



Tja, hvor mye skal vi by for dette her...



25 kr. for et badekar. Ikke rart at han smilte fornøyd.

det må vel være rekord...

Da var det verre med karen som hadde spandert 17.000,- på en gammel lastebil. Han våget seg ikke hjem etter prøveskiltene...

Kjell M. Nilssen som var ansvarlig for auksjonen, sier til Sørlandspporten at dette er en grei måte å bli kvitt utstyr på som vi ikke lenger kan nyttiggjøre oss selv. Auksjonen har siden 1981 vært et årlig foretagende. Tidligere ble utrangert utstyr solgt etter anbudsprinsippet. Det medførte bl.a. mye arbeid, og dessuten oppnådde vi heller ikke de pri-

sene vi gjør i dag. Så totalt sett gir denne formen større økonomisk gevinst, sier Nilssen.

Men hvorfor kjøper folk utrangert materiell?

Både fordi en god del av utstyret har deler som representerer stor verdi, men også fordi at mye av utstyret er gode kjøp og kan benyttes slik det er.

Årets auksjon var ikke blant de største, men det var likevel godt å få ryddet opp i sakene våre, var kommentaren fra vegsentralen.



Ole Steenfat var auksjonarius.

Nye håndbøker fra Vegdirektoratet

060-TRAFIKKREGLENE

Veiledning 91 sider

Håndboken inneholder Trafikkreglens tekst, samt en kort fremstilling til de enkelte paragrafer. Den er i første rekke ment å være et praktisk hjelpemiddel for ansatte i Statens vegvesen. Den er ajourført pr. 15. juni 1987.

134-REGNSKAPSSYSTEMET

Veiledning 67 sider

Hensikten med håndboken er å gi en kort innføring i regnskapsprinsippene, spesielt til tjenestemenn som ikke arbeider med regnskap.

137-BRUTILSTANDSREGISTER

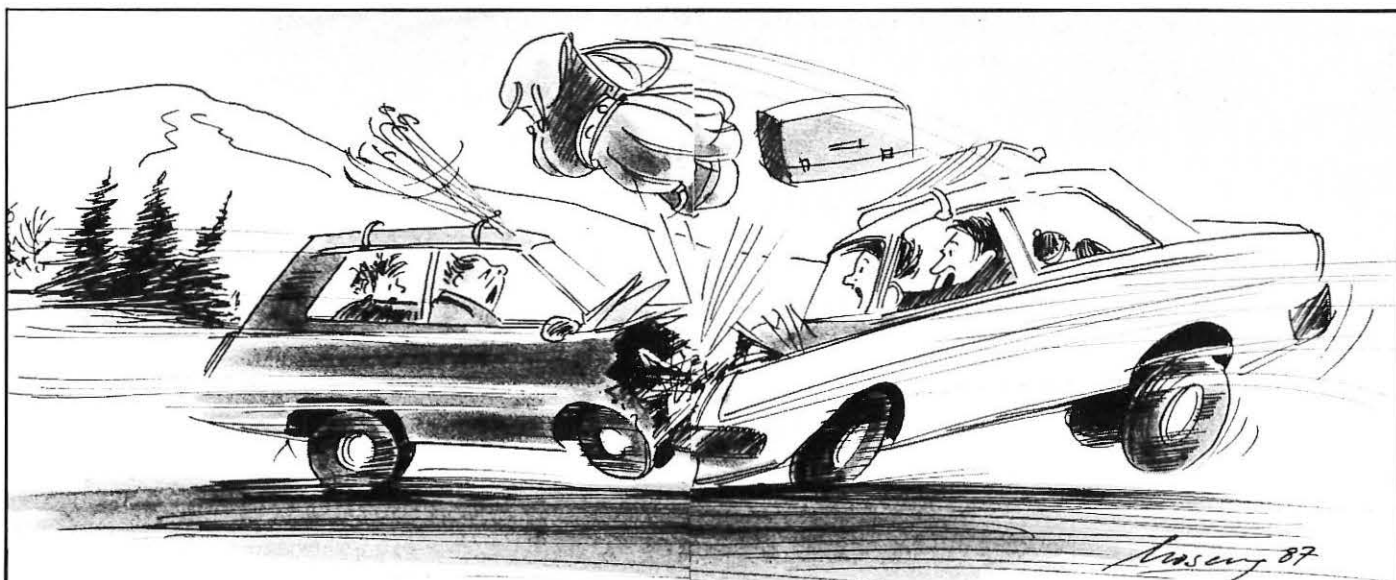
Veiledning 74 sider

Håndboka gir en orientering om, og en komplett beskrivelse av brutilstandsregisteret.

Sikring av barn i bil

Vegdirektoratet går inn for påbud om at barn under 15 år sikres i bil. Vårt forslag går ut på at barn under 9 måneder sikres ved spesialutstyr. Barn over 9 måneder skal bruke slikt utstyr hvis det finnes. Hvis det ikke finnes skal de bruke bilbelte.

Saken er nå til avgjørelse i departementet. Vi håper påbudet kan bli gjeldende fra 1. april i år.



Møteulykker skjer på fritidsreiser i helgen

Halvparten av møteulykkene inntreffer fredag, lørdag og søndag, en høy andel på fredager. Halvdelen av møteulykkene skjer på fritidsreiser og en tredjedel ved reiser i arbeid.

Møteulykker har lav andel promillekjøring

Andelen promillemistenkter er ca 3% i møteulykker og ca 10% i øvrige kjøretøyulykker utenfor tettsteder. I tettsteder er forskjellen mindre.

Få unge førere

Unge førere er ikke spesielt ofte involvert i møteulykker. Aldersgruppen 30 til 65 år er mer involvert i møteulykker enn i andre ulykker.

Personbiler og lastebiler er ofte innblandet

Personbiler (64%) og lastebiler (9%) er overrepresentert i møteulykker i forhold til øvrige kjøretøyulykker. Mopeder og motorsykler er derimot underrepresentert. Dette er ikke unaturlig fordi kjøretøyenes bredde har stor betydning.

Møteulykker skjer ofte etter skrens

Skrens oppgis ofte som årsak. Ellers er eldre kjøretøy og kjøretøy med dårlig teknisk standard ikke sjelden innblandet.

Møteulykker skjer oftest på smale vegger med liten trafikk

Nesten 40% av møteulykkene skjer på vegger smalere enn 5,5 m, dvs. vegger som ikke er merket med midtlinje. For de øvrige kjøretøyulykkene finner 25% av ulykkene sted på smale vegger. Tendensen er at en meget stor andel (2/3) av møteulykkene skjer på vegger med bredde mellom 4,5 m og 7,4 m. Det er altså først og fremst på vegger med lav trafikk at møteulykkene opptrer.

Møteulykker skjer i dagslys

Det største antallet møteulykker skjer om formiddagen og om dagen. 2/3 skjer mellom kl 0900 og kl 1700, mens ca 50% av de øvrige ulykkene finner sted mellom de samme tidspunkter.

Møteulykker skjer utenfor tettsteder

Møteulykker skjer oftest utenfor tettbygde strøk. Nesten tre av fire møteulykker skjer her. Alvorlighetsgraden for disse ulykkene er også mer enn dobbelt så høy som for de som skjer i tettsteder.

Møteulykker skjer oftest om vinteren (på glatt føre)

Møteulykker har en høy andel av ulykker i månedene november – mars (55%), mot ca. 30% for de øvrige månedene. Møteulykkene skjer oftest på snø/is (42%), mot 18% for de andre kjøretøyulykkene.