

MEDDELELSER FRA VEGDIREKTÖREN

NR. 7

Nordisk Vegteknisk Forbunds møte i Danmark 19.—24. juni 1946. — Svinesund bru. — Ansvarsskedefondet for vegvesenets bildrift. — Rasjonalisering av steindekksleggingen. — Lensmennene og vegtilsynet. — Beriktigelse — Iranvegen. — Personalia. — Litteratur. — Nummererte rundskriv.

JULI 1946

NORDISK VEGTEKNISK FORBUNDS MØTE I DANMARK

19.—24. JUNI 1946



Møtedeltakerne foran Fredensborg slott.

På det siste nordiske vegmøte, det femte i rekken, som ble holdt i Oslo i juni 1937 ble det besluttet at neste møte skulle holdes i Danmark våren 1940. Krigen kullkastet imidlertid alle planer og tidspunktet for møtets avholdelse måtte utsettes på det ubestemte. Det skulle dog ikke vare lenge etter krigens slutt i mai 1945 før forbundsstyrene i de 5 nordiske land kom i kontakt med hverandre.

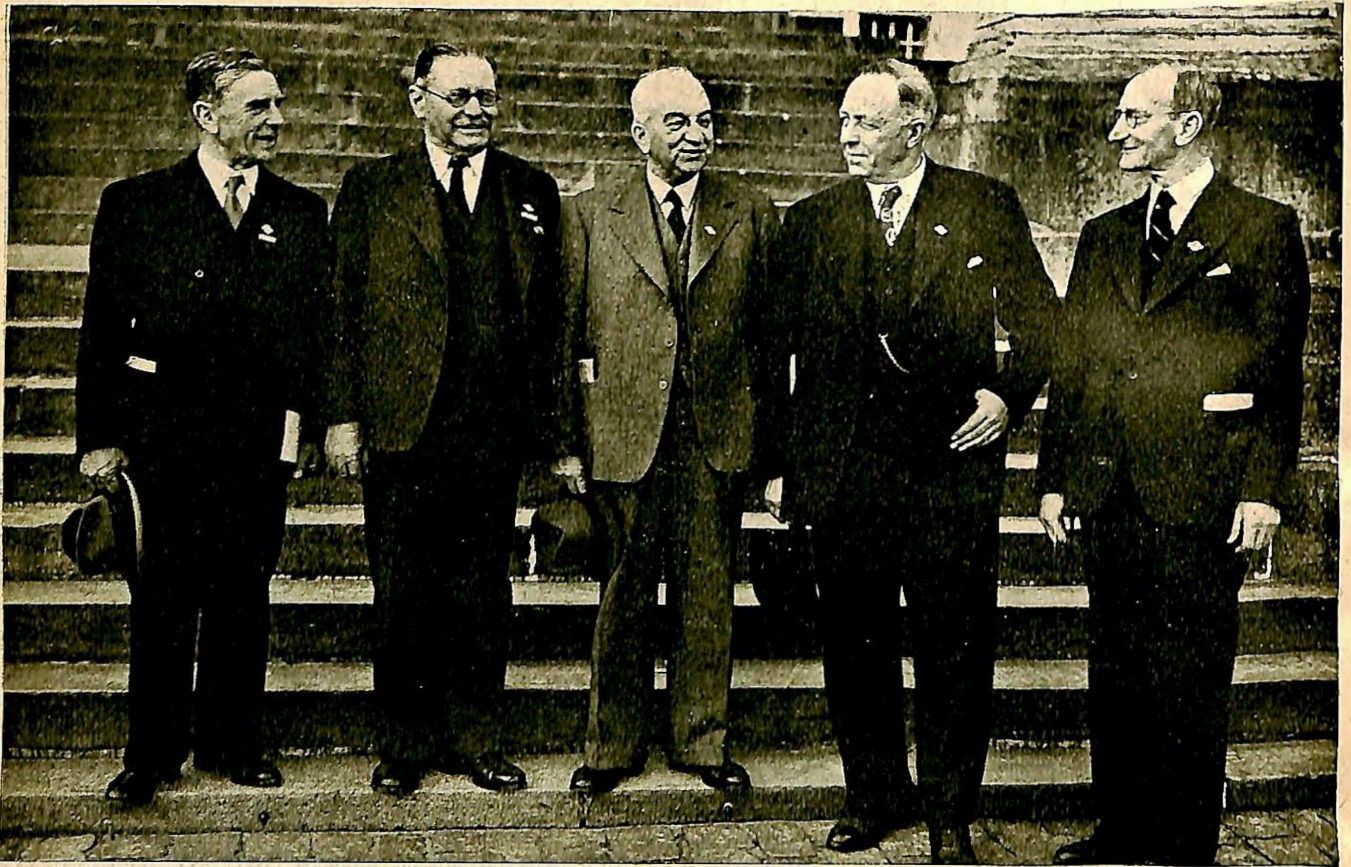
Allerede året etter kunne den danske avdeling av Nordisk Vegteknisk forbund under ledelse av sin energiske formann, overveijnspektør T. J. Helsted, sende ut innbydelse til det 6. møte i København 19.—24. juni i år.

Det var anmeldt til møtet 275 deltakere fordelt på følgende land: Finland 7 deltakere, Island 1, Norge 72, Sverige 52 og Danmark 143.

På grunn av de vanskelige innkvarteringsforhold var det ikke anledning for deltakerne å ta sine damer med.

Møtet ble åpnet i København onsdag den 19. juni kl. 12 i Riksdagens Fellessal ved formannen, overveijnspektør T. J. Helsted som uttrykte sin glede over å se så mange av Nordens representanter samlet igjen etter den lange atskillelse under krigens mørke år.

Formannen ga så ordet til statsminister Knud *Kristensen*, som hilste deltakerne velkommen på vegne av den



Sjefene for de nordiske vegvesener. Fra venstre: Generaldirektør Lönroth, Finland, Overvejsinspektør Helsted, Danmark, Generaldirektør Bolinder, Sverige, Vegdirektør Zoega, Island, Vegdirektør Korsbrekke, Norge.

danske regjering. Deretter fulgte korte hilsner fra de øvrige nordiske land:

Fra Finland ved generaldirektør Arvo Lönroth; fra Island ved vegdirektør Geir Zoega; fra Norge ved vegdirektør Arne Korsbrekke; fra Sverige ved generaldirektør Nils Bolinder.

Et strykeorkester spilte etter hver tale de enkelte lands nasjonalsanger.

Senere på dagen fikk deltakerne ved en rundtur i København under ledelse av byens stadsingeniør, Olaf Forchhammer, anledning til å studere de trafikproblemer Nordens største hovedstad har å kjempe med. Man festet seg særlig ved de mange foranstaltninger som var truffet for å regulere ferdselele i gatekryss. Uvant for oss nordmenn var den store sykkeltrafikk som fullstendig preget Københavns gater. Av byens 732 000 innbyggere har de 500 000 sin sykkel.

Biltrafikken var av mindre omfang og satte ikke det preg på gatebildet som en ventet. Dette skyldtes de gjeldende restriksjoner og vanskeligheter med import av nye biler. Det ble opplyst at antallet av biler i København i 1939 var vel 30 000.

Under rundturen fikk man også anledning til å se asfaltarbeider under utførelse i byens gater. Disse er i det vesentlige belagt med tjære og asfaltbelegg, hvorav støpeasfalt og det såkalte teppebelegg er de mest brukte.

Om kvelden var det mottakelse på Københavns Rådhus hvor møtets deltakere var kommunens gjester ved en festlig bankett.

Dagen etter, torsdag den 20. juni, tok de egentlige forhandlinger til, idet overvejsinspektør Helsted om formiddagen innledet med å gi en oversikt over Danmarks Vegvesen med utgangspunkt i vejloven av 1867. Det danske vegvesens administrasjon avviker jo på mange

måter fra den norske, idet danskene blant annet har desentralisert vegvesenets vedlikehold. For anleggsdriftens vedkommende er det visstnok ennå, en delvis sentralisasjon. Det ble videre redegjort for de forskjellige organer innen den øverste vegmyndighet: vegkontoret, overinspektoratet, veglaboratoriet og vegkomiteen, samt gitt en rekke statistiske opplysninger. Deretter fulgte foredrag av civilingeniør A. O. Mølvig: «Landsferdsels-telling og Analyse 1939, dens Teknik og Anvendelse». Det utmerkede foredrag ble belyst ved en instruktiv film som gav tilhørerne et klart bilde av hvordan de forskjellige trafikkelementer preget ferdselele på gater og veger i en by. I Danmark er det i dag særlig aktuelt å lede gjennomgangstrafikken utenom byene. Spørsmålet er løst for flere byers vedkommende, men store og kostbare oppgaver venter ennå på sin løsning. Det gjelder imidlertid å finne den riktige og mest økonomiske måte, og her synes den nevnte trafikkanalyse å være et utmerket hjelpemiddel.

Avdelingsingeniør E. Clausen holdt så foredrag om kryssingen mellom veger og jernbaner. Det flate landskap i Danmark gjør at slike kryssinger blir uforholdsmessig kostbare når kryssingen skal skje over eller under jernbanen. Man har derfor i stor utstrekning måttet beholde de gamle plankryssinger. Disse er imidlertid i de fleste tilfelle sikret ved helautomatiske sikringsanordninger, lyssignaler.

Civilingeniør Einar Egebo talte om «Vegers tverrprofil» og redegjorde nærmere for de nye danske «Vejregler» som utkom i 1943. Han nevnte en del eksempler fra praksis hvor det har vært utøvd kritikk mot de nye bestemmelser, bl. a. av estetiske grunner.

Civilingeniør C. Blixenrone-Møller talte til slutt om «Sykkel- og gangstier i egen tracé». Den store sykkel-

trafikk er ikke bare et problem i byene, men også for landevegene. Det stigende antall kollisjoner mellom biler og syklistene har gjort at man må søke å legge sykkelstiene i egen tracé og helst et godt stykke fra bilbanen. En smal skillerabatt er ikke nok. Man skiller derfor nå mellom sykkelveger og sykkelstier, sistnevnte er direkte knyttet til motorvegen.

Etter foredragene var det innlegg fra de øvrige nordiske land, blant annet fra Norge ved avdelingsingeniør O. Torpp og kommuneingeniør K. Olsen, hvoretter generaldirektør Arvo Lönnroth avsluttet formiddagens møte med å tale om «Vägarnas vinterunderhåll». Han framhevet særlig den økonomiske rolle vintervedlikeholdet betydde for et land. Derfor var det så viktig at vi i Norden samarbeidet og utvekslet erfaringer.

Finnene har foretatt omfattende praktiske og vitenskapelige forsøk og studier av snøens karakter, snøskjermers virkemåte og likeså studert de forskjellige plogtyper.

Man mener nå å ha funnet fram til en idealplog etter et fruktbringende samarbeid mellom plogfabrikanter og vegfolk. Generaldirektøren omtalte også sandstrøingen på vegen om vinteren. Overraskende var det å høre at man i Finland foretrakk strøing fra hånden i stedet for med maskiner.

Ettermiddagens møte fortsatte med foredrag av civilingeniør Axel Riis og amtsveivinspektør Kn. Strømning om: «Udviklingslinjen for vejbelegningsteknikken».

Etter en historisk utgreiing om vegdekkets oppbygging ble det nærmere gjort rede for de faktorer som er avgjørende for en vegbelegnings holdbarhet og varighet.

Erfaringer fra slitemålingene på den kjente forsøksveg på Roskildevegen ble nærmere omtalt.

Det er imidlertid ikke bare de forskjellige trafikkmidler — kjøretøyene — som sliter på dekkene. De klimatiske forhold spiller også inn, særlig vann i forbindelse med temperatursvingninger.

Det er derfor av avgjørende betydning at dekket ligger på et godt underlag som er nødvendig sikret mot frost og for øvrig tåler de belastninger og påkjenninger som trafikken gir.

Det ble videre gjort rede for de forskjellige vegdekkstyper og de erfaringsresultater man hadde høstet.

Hovedinntrykket var at de såkalte teppebelegninger er det dekke som i dag dominerer på de danske veger.

Det var etter foredraget en livlig diskusjon med innlegg fra de forskjellige lands representanter.

Den annen møtedag, fredag 21. juni, begynte med foredrag av overingeniør Nils v. Matern, Sverige: «Statens väginstituts provvägmaskin». Omfattende forarbeider og studier av liknende maskiner i utlandet var nødvendig for å finne fram til den type som väginstituttet etter store omkostninger fikk bygd i 1938. Foredragsholderen ga en detaljert beskrivelse av maskinen med tilhørende anlegg og det ble vist en rekke eksempler på prøver som var utført. (Provvägmaskinen er for øvrig nærmere omtalt i «Meddelelser fra Vegdirektøren» nr. 10, 1944, s. 107.)

Den svenske maskin er den eneste av sitt slag i Norden. Møttes deltakere fikk imidlertid anledning til å stifte bekjentskap med en dansk prøvemaskin konstruert av direktør, civilingeniør Ingvald Pedersen, som i et etterfølgende foredrag redegjorde for den nye maskin som fullstendig avviker fra de tidligere kjente typer. Den danske maskin som ikke er større enn at den kan plasseres i et alminnelig laboratorium består av en sylinderring som roterer om en vannrett akse og hvor prøveelementet festes på innsiden av ringen. «Vegbanens» lengde er her 3 m og bredden 0,06 m. Inne i ringen sitter 3 hjul, to med luftringer, hvorav det ene er drevet og et med jernring. Den siste kan innstilles til den «jernringprosent» (hestetraffikk) en ønsker.

I prøvemaskinen kan det samtidig prøves 32 belegninger som utsettes for varierende kjørehastighet og belastning

under stadig akselerasjon og oppbremsing. Prøvene kan under «kjøringen» også utsettes for temperaturrendringer og nedbør. Det ble vist resultater fra slitemålinger av forskjellige asfaltbelegninger i sammenlikning med målinger fra praksis som viste god overensstemmelse.

Det skal bli interessant å se om maskinen som foreløpig er laget for «privat bruk» til prøving av asfaltdekker holder de forventninger som oppfinneren har satt til den og om den kan utvikles videre til også å omfatte andre prøver.

Tiltalende var den begrensede plass maskin og apparatur la beslag på og hva kostnad angår vil den visstnok ligge langt under de i dag kjente typer.

På grunn av den langt fremskredne tid ble det ikke anledning til diskusjon etter de to innlegg. Man gikk straks over til neste post på programmet: «Film om Storstrømbroen med ledsagende forklaring ved overingeniør S. Thörning Christensen. Storstrømbroen er kontinentets lengste bru, 3200 m, og forbinder Sjælland med Falster. Det er en kombinert jernbane- og vegbru, sistnevnte med en kjørebanebredde av 5,6 m og ensidig fortålg å 2,5 m. Brua har 47 fagverkspenn å 60 m og 3 buespenner å 102 — 136 — 102 m for gjennomseiling. Den ble ferdigbygd i 1937. Nærmere detaljer skal ikke berøres her. Den tekniske utførelse av prosjektet vil være kjent fra omtale i andre tidsskrifter, også i Medd. fra Vegdir.

Dagens møte ble avsluttet med foredrag av avdelingsingeniør Olav Torpp, Norge: «Belastninger på vegbruer og veger i Norge».

Det ble gjort rede for de belastningsregler som vegbruerne i de senere år er bygd etter og de nye regler som nå vil bli foreslått. På grunn av et i forhold til arealet lite utbygd jernbanenett må en vesentlig del av tungtransporten her i landet foregå med lastebiler. Det økonomiske akseltrykk vil derfor ligge noe høyere enn i våre naboland. De nye belastningsregler regner derfor med at alle bruer som bygges eller ombygges på de offentlige veger skal dimensjoneres for en belastning av en gjennomgangsvogn med 16 tonns totalvekt, 6 tonn foran og 10 tonn bak.

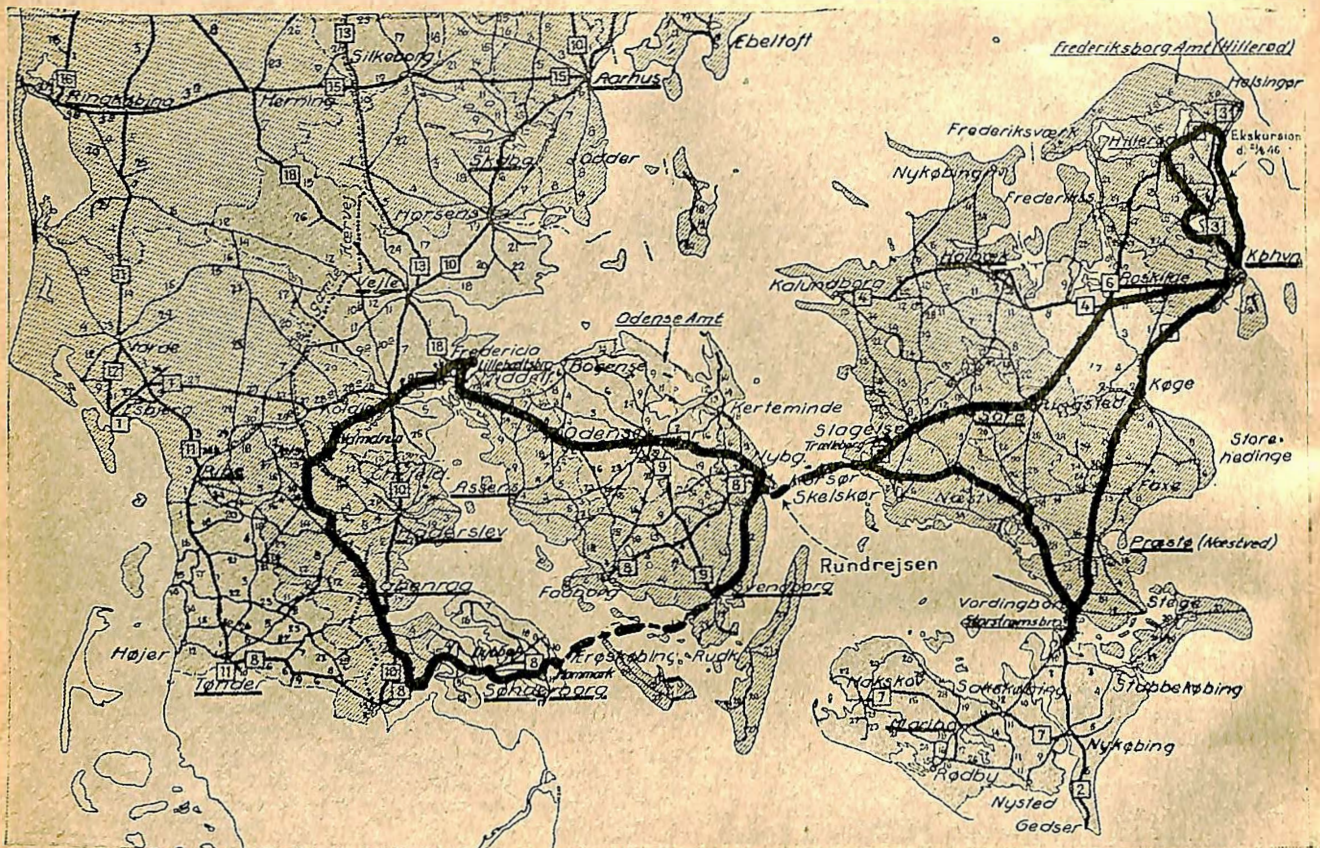
Det blir beholdt 3 lastklasser. Forskjellen mellom disse består i at man ved lite trafikerte veger bruker lastklasse III, hvor foruten gjennomgangsvognen kun en liten jevnt fordelt belastning er forutsatt, mens man ved de sterkere trafikerte veger regner med større eller mindre tilleggslastninger i form av tilhengere til trekkvognen.

Det er imidlertid ikke bare bruerne som må forsterkes for å tåle de økede belastninger. Det er også nødvendig å forsterke vegenes evne til å bære de store hjultrykk, særlig i teleløsningen.

Hermed var de offisielle foredrag og utredninger slutt. Det ble av møtelederen opplyst at stenografisk referat av samtlige foredrag og diskusjonsinnlegg vil bli tilgjengelig for mulig interesserte.

Om ettermiddagen var det ekskursjon til Nordsjælland. I store busser kjørte man forbi Kronborg slott, videre til Fredensborg slott og over Hillerød til Nyrup og tilbake Kystvegen, gjennom et smilende og avvekslende landskap. Man fikk se deler av de store ringveger som er prosjektert og delvis utført, f. eks. Hørsholmveien, Danmarks første motorveg, med 2 kjørebaneer av betong å 7,5 m bredde, midtrabatt og sidekanter, samlet bredde 24,0 m. Den samlede lengde 7,9 km er anslått å koste ca. 8 mill. kr.

Andre ringveger vest for København var prosjektert og delvis utført med 28,0 m's bredde inklusive sykkelstier og gangbaner. Kostnad kr. 800000 pr. km. Nevnes må også den 3 km lange kystveg nord for København som ble bygd i 1936—38 på sandmasser pumpet opp fra sjøen. Samlet bredde 28,8 m, hvorav kjørebane 12,80 m, 2 sykkelstier å 3,0 m og gangbane å 7,0 m bredde på sjøsiden og 3,0 m inklusive grønnstripe på landsiden.



Kart over Sjælland, Fyn og Sønder-Jylland som viser ruten for den ca. 1200 km lange rundreise og ekskursjon 21.—24. juni.

Rundturen i Nord-Sjælland ble avsluttet med festmiddag på «Bellevue» som ligger like ved Kystvegen.

Lørdag den 22. juni startet ca. 170 av deltakerne i busser på den store 3 dagers rundreise Sjælland—Fyn—Jylland. Ruten gikk over Roskilde, Sorø til Korsør, videre med ferje over Storebelt til Nyborg på Fyn; passerte Odense og nådde om ettermiddagen etter å ha kjørt over Lillebeltbroen Fredericia hvor overnatting. Det var påtakelig lite trafikk på vegene. Årsaken hertil var de samme som nevnt foran for Københavns vedkommende. Før krigen hadde den 24 m brede Roskildeveg en augustdøgntrafikk fra 4000—7000 biler og 2000—6000 sykler.

Den 1178 m lange kombinerte jernbane- og vegbru over Lillebelt (bygd i 1935) ble besiktiget. Brua over selve beltet er utformet som utragede fagverksbærere, samlet lengde 825 m, over 4 pillarer som er fundamentert på ca. 30 m's dyp. Fundamentering av de ca. 70 m høye pillarer som var et fremragende ingeniørarbeid vil være kjent av de fleste lesere. Oppstigningene på begge sider av stålbrua er utformet som slanke jernbetongbruer. Brutvernsnittet er sammensatt av 2 jernbanespor, 1 kjørebane à 5,60 og 1 fortau à 2,25 m. Det ble fra dansk hold nevnt at kjørebansporet i dag er for smalt. Helst burde det ha vært 2 spor.

I Fredericia fikk man om aftenen se en film fra brua under bygging.

Søndag 23. juni gikk ferden videre over Kolding—Vamdrup—Aabenraa—Graasten til Dybbøl delvis på vegger av for oss mer tilvante bredder fra 6—7 m, men alle med faste dekker, vesentlig asfalt. På Dybbøl skanse — danskenes nasjonale helligdom — kom man sammen til en høytidelighet med taler blant annet av overveinspektøren som ga en oversikt over de historiske begivenheter som fant sted i disse egne senest i 1864. Et uforglem-

melig minne var det å stå oppe på de historiske volder den vakre høysommerdag og skue utover det egenartede landskap hvor dansker og frivillige fra de øvrige nordiske land kjempet sammen mot en brutalt inntrengende fiende. En krans ble senere lagt ned ved minnesmerket over de falne.

Man fortsatte deretter over Sønderborg til Mommark hvorfra avreise med skip til Svendborg på Sydfyn. Sjøturen mellom de sydfynske øyer — hagenes land — regnes for en av de vakreste i Danmark.

I Svendborg sluttet dagen med middag på badhotellet «Christiansminde» hvoretter St. Hans fest med bål og underholdning.

Mens de to første reisedager var begunstiget av solskinnsvær fikk man mandag den 24. juni se det danske landskap i regn og delvis skodde. Ruten denne dag gikk fra Svendborg over Nyborg tilbake over Storebelt til Korsør, videre på sydvestsiden av Sjælland over Næstved til Vordingborg. Det neste store brubygg som danskene kommer til å sette i verk blir antakelig bru over det ca. 20 km brede Storebelt. Planer skal være under utarbeidelse ble det sagt. Beltet kan være vanskelig å passere i stormfult vær, verst er det dog om vinteren når isganger inntreffer. Det har hendt at sundet har vært fullpakket av is helt til bunns i 24 m's dybde. Sjælland er da helt isolert fra fastlandet.

Umiddelbart sør for Vordingborg ligger Storstrømsbroen som er omtalt tidligere. Etter å ha besiktiget brua kjørte man videre på den delvis nybygde rute 2 nordover til Køge, langs bukten av samme navn og nådde København om aftenen.

Det 6. nordiske vegtekniske møte var dermed slutt. Under rundturen i København, i Nord-Sjælland og på den siste 3-dagers tur var det sørget for den beste

orientering i form av hendige og smakfullt utstyrte foldere som ikke bare ga alle tekniske opplysninger over veger og bruer som vi passerte, men også inneholdt historiske data om de steder og egne som reisen gikk gjennom. Hertil kom de supplerende opplysninger som våre utmerkede bussledere ga og de orienterende foredrag som ble holdt av de forskjellige amtsvevinspektører undervegs. Nevnes må også den praktiske kartbok «Kort over Danmark i 1:200 000» som deltakerne fikk som gave fra Geodætisk Institut.

Møtets store program ble gjennomført uten å klikke

på noe punkt takket være den fullkomne organisasjon og dyktige ledelse.

I København og hvor vi ellers kom, offentlig som privat, ble vi møtt med den største hjertelighet og gjestfrihet. Den eneste belønning våre danske kolleger kan gjøre regning med er vår mest uforbeholdne anerkjennelse og takknemlighet.

Den skal de også ha.

Neste møte i Nordisk Veiteknisk Forbund ble etter innbydelse fra Den finske avdeling besluttet holdt i Finland i 1949 eller 1950.

Paul Saxegaard.

SVINESUND BRU

15. juni 1946 ble Svinesund bru åpnet for trafikk. Den nye bru føres i stor høyde over Svinesund like ved ferjestedet. Hovedspennet er utført som innspent bue av armert betong med kassetvernsnitt. Spennvidden er 155 m og planumshøyden over middelvann ca. 66 m. Av hensyn til skipstrafikken til Halden satte Havnevesenet som betingelse at den fri gjennomseilingshøyde skulle være 60 m. Grensen mellom Norge og Sverige går midt i sundet og ca. $\frac{1}{3}$ av brulengden ligger på norsk side. Sidespennene i en lengde av ca. 70 m på norsk side og ca. 190 m på svensk side er utført som hvelvbruer av huggen stein på til dels meget høye pilarer. Lysvidden for hvert enkelt av de 8 hvelv i sidespennene er 24 m. Brubredden som opprinnelig var fastsatt til 6 m med to fortau à 0,75 m, ble senere etter forslag av de svenske myndigheter endret til 7 m med to fortau à 1,25 m. Utgiftene til breddeutvidelse, kr. 300 000 eller ca. 15 % av overslaget for hele brua, ble i sin helhet utredet av Sverige.

Som vognbelastning er det regnet med 10 tons vogner med maks. akseltrykk 7,5 tonn, og brua er bygd i samsvar med de svenske normalbestemmelser av 1931. Bru-dekket og fortauene er utført av armert betong med asfalt belegg som slitebane på fortauene. De tre søndre sidespenn på svensk side ligger i svak kurve. Den fullt ferdige bru er av forskjellige grunner blitt noe dyrere enn forutsatt, og er oppgitt å koste ca. 3,3 mill. kroner.

Brua virker meget imponerende i landskapet og det utførte arbeid er av meget høy kvalitet. Skulle en bemerke noe, måtte det være at brua ville ha virket ennå flottere hvis det hadde vært anvendt ensartet byggemateriale over

hele brulengden, og likeledes ville vertikaltracéen blitt bedre hvis brubanen hadde ligget i jevnt fall fra svensk side og inn i Norge. Enkelte vil legge merke til dette — andre ikke.

Spørsmålet om en bruforbindelse over Iddefjorden ved Svinesund hvor avstanden mellom Norges og Sveriges kystlinjer bare er ca. 100 m er av gammel dato og har vært oppe til diskusjon gjentatte ganger.

Spørsmålet om en bedring av trafikkforholdene ved Svinesund ferjested, enten ved bedre ferje eller bru, kom atter opp i 1934. På etteråret i 1935 ble det bestemt at norske og svenske myndigheter skulle møtes til forhandling

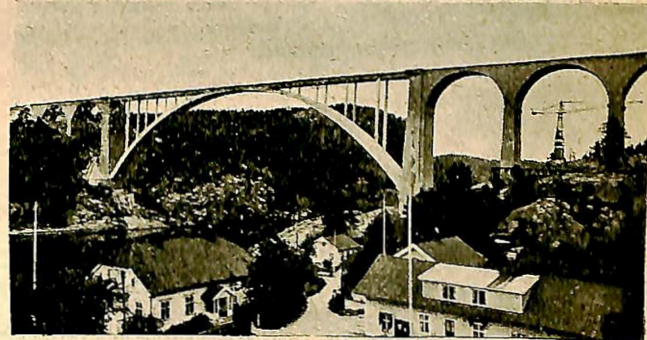


Fig. 1.

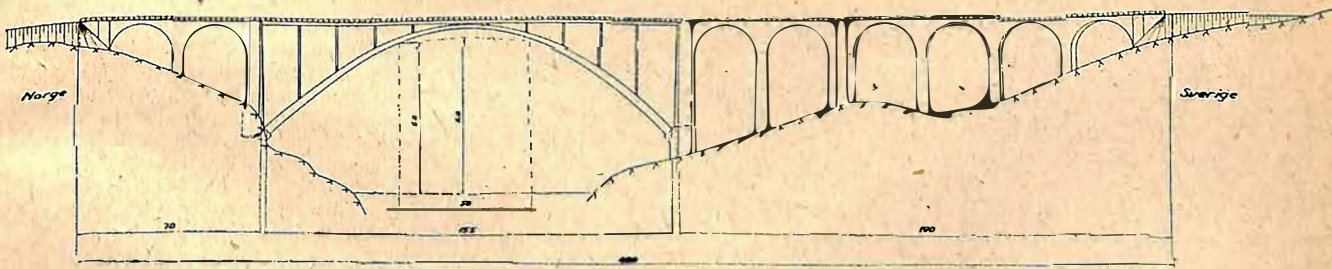


Fig. 2. Svensk forslag til bru over Svinesund, alt. VI.

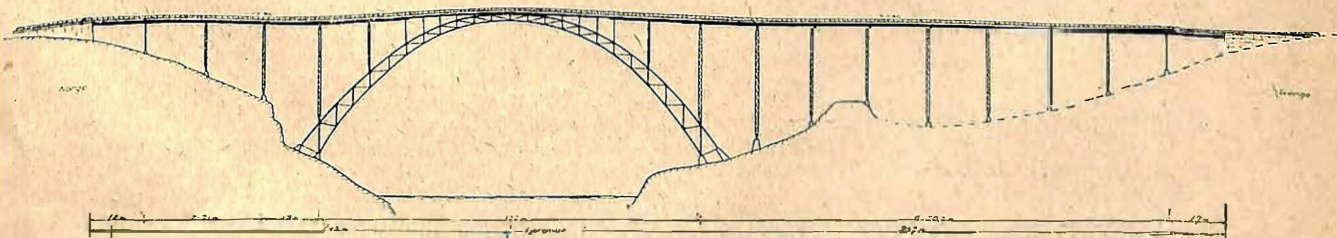


Fig. 3. Norsk forslag til bru over Svinesund, alt. II.

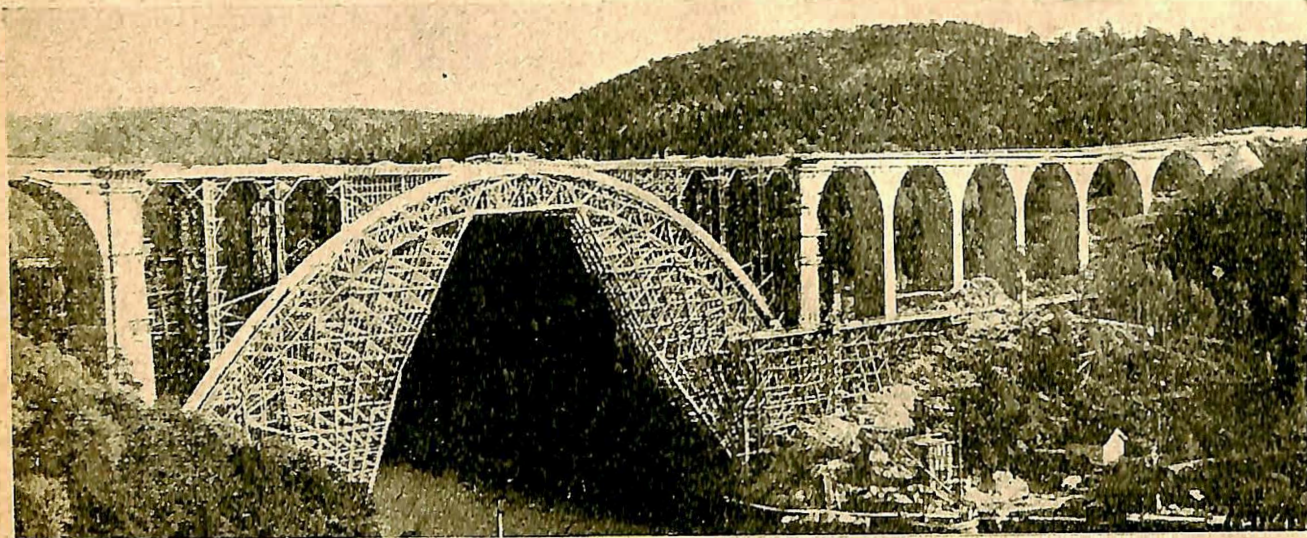


Fig. 4.

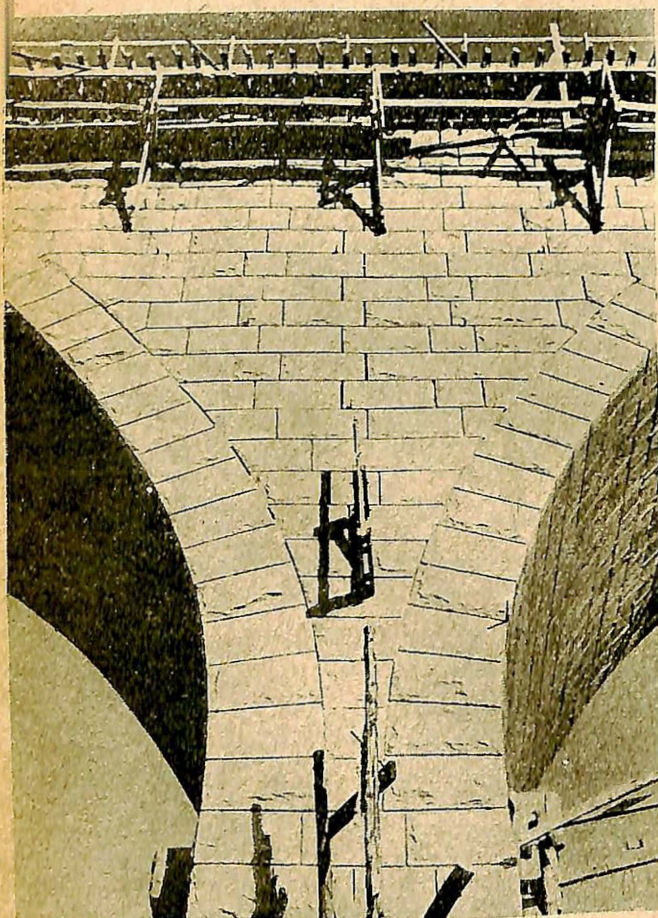


Fig. 5.

16. og 17. januar 1936 i Strømstad. Det ble her enighet om at planer for en vegbru skulle utarbeides og forelegges på et senere møte. 5. september 1936 møttes representanter fra Sverige og Norge i Oslo, og det ble framlagt en rekke forslag til bru over Svinesund. De svenske forhandlere la fram 6 forskjellige alternativer, mens det fra norsk side ble lagt fram 3 forslag. Forutsetningen med hensyn til

bredder og belastninger var i det vesentligste de samme for begge lunds forslag. De svenske forslag var imidlertid i sin helhet lagt noe flottere an enn de norske som var utarbeidet etter strengt økonomiske hensyn. Overslagene for de svenske alternativer varierte fra ca. 1,68 til 2,37 mill. kroner, mens de norske overslag som bare omfattet stålbruer, lød på henholdsvis 560 000, 581 000 og 600 000 kroner.

Valget kom til å stå mellom det svenske alternativ VI med overslag 2,37 mill. kroner, se fig. 2, og det norske alternativ 2 med overslag 581 000 kroner, se fig. 3, og disse alternativer skulle så bearbeides videre til et senere møte. Dette ble avholdt i Halden 17. oktober 1936, og her ble omsider oppnådd enighet om en overenskomst hvorefter brua skulle bygges etter det svenske alternativ VI — armert betongbuebru over sundet med sidespenn av steinhvelv — som nå var beregnet til kr. 2 090 000. Ca. $\frac{1}{3}$ av brutengden ligger på norsk side, og den norske andel i utgiftene ble etter en del diskusjon fastsatt til halvparten av overslaget for norsk alternativ II eller kr. 290 000.

Detaljert overenskomst ble satt opp senere, og ratifikasjonene ble utvekslet i Stockholm 18. juni 1938 hvorefter denne frådte i kraft samme dag. I avtalen var det blant annet bestemt at 14 % av arbeidene på brustedet skulle utføres av norske arbeidere. Arbeidet ble satt i gang på brustedet våren 1939, og brua var praktisk talt ferdig i 1942 da lynet slo ned og antendte en sprengning med den følge at to sidehvelv og mellomliggende pilar på svensk side ble sterkt skadet. Slik stod brua til krigens avslutning. Norske og svenske myndigheter møttes igjen ved brustedet etter krigens slutt i 1945. Utbedring av den betydelige krigsskade var da satt i gang for å gjøre brua farbar til våren 1946.

På fig. 4 ser en brua ved stillaset for hovedspennet og på fig. 5 utførelsesmåten for sidehvelvene.

Som en vil se er det påfallende stor forskjell i omkostninger mellom de norske og svenske overslag, Årsaken til dette ligger for en vesentlig del i at de svenske forslag til stålbruer forutsetter massivere konstruksjoner og kostbarere underbygning enn de norske. Forslag til fagverksbue av stål ble ikke framsatt fra svensk side. Dertil kommer at prisen på stålfagverksbruer i årene etter 1930 lå meget lavere i Norge enn i Sverige. Som eksempel kan nevnes at Vingnesbrua ved Lillehammer i 1933 ble bortsatt for kr. 311 pr. tonn for fullt ferdig montert stålkonstruksjoner inkl. alle materialleveranser.

For det norske alternativ II til Svinesund bru er det regnet med en pris av kr. 550 pr. tonn ferdig montert buebru, og utgiftene til underbygningen blir på grunn av konstruksjonens art meget beskjedne.

For sammenligningens skyld kan nevnes at det i 1939 ble bygd en stålbebru i Møre og Romsdal fylke — Omsund bru — for kr. 680 pr. tonn ferdig monterte stålkonstruksjoner. Buen har en spennvidde av 126 m, og er utført som toledd-bue med strekkbånd ved brubanen. Prisen ligger ca. 25 % over den kalkulererte pris for Svinesund bru, og dette tilsvarer den alminnelige prisstigning fra 1936 til 1939.

Når Sverige valgte å bygge en bru som den vi kan se ved Svinesund nå på tross av de store omkostninger, så var det sikkert også av hensyn til at bruarbeidet skaffet beskjefteigelse for steinindustrien, som i årene før krigen hadde vanskelige tider.

R. J.

ANSVARSSKADEFONDET FOR VEGVESENETS BILDRIFT

I nr. 10 av «Meddelelser fra Vegdirektøren» for 1944 er på side 117—18 gitt en oversikt over resultatet av vegvesenets selvsassurandørvirksomhet gjennom de 7 første år til og med terminen 1943—44.

Resultatet for terminen 1944—45 foreligger nå, og følgende oversikt viser hvordan stillingen for fondet er pr. 1. juli 1945.

Termin	Utbetalte skadeserstatninger	Premier	Storrelsen av fondet ved utgangen av terminen	Premien i terminen overstiger skadeserstatningene med
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1937—38	537,29	5 160,00	4 622,71	4 622,71
1938—39	828,35	5 850,00	9 644,36	5 021,65
1939—40	1 063,68	2 388,00	10 968,68	1 324,32
1940—41	3 557,75	5 034,00	12 444,93	1 476,25
1941—42	5 391,03	6 685,00	13 738,90	1 293,97
1942—43	6 708,38	7 617,00	14 647,52	908,62
1943—44	5 571,55	8 170,00	17 245,97	2 598,45
1944—45	3 632,20	8 134,00	21 747,77	4 501,80
Sum	27 290,23	49 038,00	00 000,00	21 747,77

Fondet er således kommet opp i kr. 21 747,77 pr. 1. juli 1945 til tross for at vi siden terminen 1939—40 bare har brukt 50 % av Autotariff-foreningens premiesatser. Ved bruk av samme satser som nevnte forenings gjennom disse 8 årene, ville fondet nå ha vært på nærmere kr. 60 000,—. Resultatet er meget tilfredsstillende, men vi kan ikke uten videre trekke sammenligninger på rent forsikringsmessig grunnlag, bl. a. fordi 8 år er et for kort tidsrom og fordi det ikke er regnet med utgifter til administrasjon.

I de 5 krigsårene øket skadeserstatningene til og med det tredje krigsåret (1942—43), mens de siden har hatt en fallende tendens. Den positive differanse mellom innbetalte premier og utbetalte skadeserstatninger er gått sterkt opp de to siste terminene. Om dette skyldes tilfældigheter eller om det kan forklares med at sjåførene er blitt flinkere til å tilpasse seg situasjonen slik at nedgangen i kvaliteten på bilene ikke lenger fører til en økning av skadesoppgjørene, skal være usagt. Det er så mange forhold som spiller inn ved en slik bedømmelse. Men resultatet av selvsassurandørvirksomheten i de nærmeste terminene heretter vil kanskje kunne gi svar på dette.

Vegvesenets assurandørvirksomhet omfattet i 1937—38 om lag 100 motorvognar. I 1944—45 var vognparken kommet opp i 315 biler og 7 motorsykler. Det gir forklaringen på at det innbetalte premiebeløp i 1944—45 var vesentlig høyere enn i 1937—38 til tross for at premiesatsen var redusert med 50 % siden dengang.

RASJONALISERING AV STEIN-DEKKSLEGGINGEN

Julinummeret 1945 av det svenske tidsskrift «Vägen» inneholder en artikkel om hvilken betydning en i Sverige tillegger en forlengelse av sesongen i rasjonaliseringsarbeidet for legging av steindekker. Da spørsmålet også tør være av interesse for norske vegfolk skal en gjengi det vesentligste av innholdet.

Innledningsvis framheves at Sverige er det eneste land i verden som kan legge moderne, førsteklasses steindekker for en lavere pris enn hva betongdekker av samme kvalitet og varighet betinger. Dette er ikke noe tilfeldig resultat, men må tilskrives landets store rikdom på granitt egnet for steinsetting, kombinert med en heldig beliggenhet av steinbruddene ved de mer betydelige ferdselsårer. På denne måte vil bl. a. fraktutgiftene kunne holdes på et meget rimelig nivå.

Men disse faktorer alene er ikke nok for å forklare forholdet. Lønnsomheten må kanskje først og fremst tilskrives det planmessige uavbrutte arbeid som har pågått i det siste desennium for å få lagt dekker av førsteklasses kvalitet så billig som mulig.

Hva som er utrettet på dette område kan bare vurderes av den som har hatt tid og interesse til å følge steinleggingsteknikken i de siste 10 eller 20 år. Den som har fulgt med i denne utvikling vet at så vel steinen som arbeidet med å legge den for 20 år siden ble gjort meget dårligere og ved hjelp av andre metoder enn i dag.

Denne kvalitetsforbedring var nødvendig for at steindekkene skulle kunne konkurrere med andre vegdekker og da denne forbedring også er foregått uten at utgiftene er steget, ligger det tydelig i dagen hvilken fordel dette har vært.

En gjennomført rasjonalisering er satt i system så vel m. h. t. arbeidsmetodene for steinens tilvirkning som dens setting i gater og veier og dette har kunnet skje uten skadevirkning for dem som er beskjefteiget i disse yrker.

Maskinteknikken er tatt i bruk ved hoggingen av steinen og dette har lettet hoggerens arbeid. Likeledes er maskinteknikken tatt i bruk ved steinsettingen, bl. a. ved spesielle maskiner for steinstøt og valsing, som har lettet steinsetterne for det tyngste arbeid. Ennå viktigere er det kanskje at sesongen for den enkelte arbeider gjennomsnittlig er blitt atskillig lenger. For 20 år siden arbeidet hver enkelt steinsetter i alminnelighet ikke over 4 mndr. i året, mens det vanlige i dag er minst 6 mndr.

Herved har det vært mulig å øke inntekten med minst 50 % uten at det har vært påkrevd å høyne akkordsatsene. Dette illustrerer godt — hva en ellers ofte avviser i sesongbetonte yrker — den kjennsgjøring at akkordsatsene ikke er det vesentligste, men derimot den samlede inntekt pr. år eller gjennom noe lengre tidsrom.

Det er så altfor ofte at en innenfor sesongyrkene har søkt å holde seg skadesløs for den altfor knappe arbeidstid pr. år ved hjelp av høye akkorder og priser. Denne utveg holder imidlertid ikke i lengden, idet innvilgelse av slike lønnskrav lett vil føre til at det produkt eller det arbeid som man skal leve av, fordyres i en slik grad at det blir slått ut av markedet og det var jo ikke akkurat det som var meningen.

Derfor gjelder det som for nevnt å sette alle krefter inn for å øke sesongens lengde, hvorved årsinntekten for den enkelte arbeider økes, samtidig som steinhoggerne også får økt omsetning.

I denne forbindelse trekker «Vägen» fram en rapportasje som en svensk avis nylig har hatt med et arbeidslag av steinsettere, som arbeidet på den nye riksvegen gjennom Varberg. Av denne framgår at de gjennomsnittlig tjente

ca. 20 kr. pr. dag ved setting av ca. 40 m², men det var flere som kom høyere, en enkelt endog opp i 70 å 75 m² pr. dag, men det er da også noe av en topp-prestasjon. Gjennomsnittsinntekten pr. arbeider for de 6 å 7 mndr. som sesongen varer andrar til ca. 4000 kr. Resten av året får en beskjefte seg med annet arbeid, vanligvis i skog- eller jordbruk.

Karakteristisk for steinsetteren i dag er at han ikke lenger bruker den enbente krakken som tidligere var alminnelig under steinsetting. Han arbeider i stedet stående med overkroppen bøyd framover. Rekkevidden blir på denne måte atskillig større enn ved bruk av krakk, men samtidig kreves det atskillig trening for å kunne arbeide i denne noe uvante stilling. Ryggen utsettes for en sterk påkjenning samtidig som magen klemmes sammen. Disse ulemper merkes imidlertid ikke når en har vennet seg til denne arbeidsmetode.

Som regel planlegges settingen slik at den er avsluttet i oktober og dette selvsagt værforholdene da kunne tillate en fortsettelse av arbeidet. På samme måte blir det sjelden spørsmål om å ta fatt før i april, selvom de 3 foregående måneder måtte ha vist seg tjenlige for arbeidet. Den egentlige sesong faller således i tiden april—september. Kunne denne tiden økes med ytterligere 2 mndr. ville dette utvilsomt være en fordel både for arbeiderne og steinsetningsfirmaene. For firmaene er kanskje den korte sesong mer ubeleilig enn for arbeiderne, idet de vanskelig av den grunn kan påta seg mer enn en eller to arbeider pr. år, hvilket selvsagt økonomisk sett er mindre rasjonelt.

Det er staten som stort sett må tilskrives æren for den forlengelse av steinsetnings sesongen som har funnet sted i de siste årene. Staten har jo siden bilskatten kom i stand vært den alt dominerende vegbyggeren — m. h. t. alle faser av arbeidet og dette selvom utførelsen skjer gjennom vegstyrelser eller entreprenører. Gjennom statens bestillinger av stein og iverksettelse av steinsetningsarbeidet ble det mulig å stille opp rasjonelle års- og flereårsplaner for steinsetningsarbeidene. Statens kontroll med utførelsen av arbeidet har også vært til uvurderlig nytte og de normer som staten har trukket opp for arbeidet har vært avgjørende for de senere års gode, moderne og fullverdige steinsettinger, som — hvilket allerede er nevnt tidligere, er av en ganske annen kvalitet enn før om årene.

Alle disse momenter kan det tilskrives at Sverige i dag står i en særstilling når det gjelder utførelsen av billige førsteklasses vegdekker av stein.

*

I ovenstående artikkel er framholdt at Sverige er det eneste land, der førsteklasses steindekker faller billigere enn tilsvarende førsteklasses betongdekker. Hovedvilkåret for å drive ned prisen for steindekker oppgis å være at sesongen er blitt forlenget til minst 6 mndr.

Det er et åpent spørsmål om forholdene i Norge ligger til rette for en liknende sesongforlengelse og derav følgende billigjgjøring av steindekker. Formentlig vil våre steinfirmar i egen interesse søke å oppnå dette, men det kan i tilfelle bare skje i samarbeid med forbrukerne, dvs. vegvesenet og kommunene. Fra mange hold vil imidlertid bli innvendt at steindekker ikke er så gode som betongdekker og andre faste dekker og at de derfor selv med en nedsetting av prisene bare bør nyttes i særlige tilfelle, f. eks. ved sterke stigninger eller av hensyn til arbeidsløshet i steindustrien.

LENSMENNENE OG VEG-TILSYNET

Under okkupasjonen ble det av Arbeidsdepartementet oppnevnt et utvalg av vegingeniører til å behandle spørsmålet om lensmennenes forhold til vegtilsynet, et spørsmål som i mange år har vært aktuelt. Saken ble av utvalget behandlet på et upolitisk, saklig grunnlag, og utvalgets innstilling er for tiden til behandling i fylkene og i sentraladministrasjonen.

Utvalget besto av overingeniørene Olav Ødegård, T. Backer og Arne Nilsen med avd.ing. E. Rosendahl som sekretær.

Vi giengir nedenfor innstillingen, som ble avgitt etter at uttalelse om spørsmålet var innhentet hos fylkenes overingeniører:

1. Lensmennenes forhold til vegtilsynet.

Det arbeid som i alminnelighet menes å falle inn under vegtilsynet er av to forskjellige slags, som ikke behøver å ha noe med hverandre å gjøre og som kun i liten grad berører hverandre.

Den første sort av arbeidet, som er av justismessig og politimessig art, består bl. a. i tilsyn med at veglovens forskjellige forbudsbestemmelser respekteres og at ting som krever særlig tillatelse ikke blir utført før en slik foreligger. Det annet slags arbeid består i administrasjon av og tilsyn med vedlikeholdsarbeidet.

Da lensmennene for 150 år siden fikk befatning med vegtilsynet, var det formentlig på grunn av at de kjørbare veger på den tiden begynte å få slik utstrekning at et mer fordelt tilsynsorgan var nødvendig. Lensmennenes oppgave var fra begynnelsen å tilsi de naturalarbeidspliktige, å kontrollere at disse møtte fram med nødvendig utstyr, samt å føre tilsyn med at veglovens forskjellige bestemmelser med hensyn til hus, gjerder o. l. ble overholdt. Selve kontrollen med de naturalarbeidspliktiges arbeid tillå for det meste ikke lensmennene, men ble som oftest foretatt av veginspektørene på de spesielle inspeksjonsreiser. Bortsettelsen av arbeider som ikke påla de vegarbeidspliktige, f. eks. muring av stikkrenner, oppførelse av bruer, reparasjon av bruer, murer o. l. ble foretatt av veginspektøren som regel ved offentlige lisitasjonsforretninger som styrtes av ham. Kontrollen med at disse arbeider ble riktig utført, foretok som regel også veginspektøren selv. Lensmannen hadde således ingen vesentlig befatning med arbeidsledelsen eller arbeidskontrollen og hans stilling i vegadministrasjonen var nærmest av justismessig og politimessig art.

Denne stilling beholdt lensmannen både teoretisk og praktisk helt til kombinasjonen mellom statens veganleggsvirksomhet og distriktenes vegvedlikeholdsvirksomhet ble gjennomført i de forskjellige fylker. Kombinasjonen medførte at lensmennene også fikk befatning med arbeidsledelsen ved vegvedlikeholdet. Ved kombinasjonen falt nemlig veginspektørene bort og ble erstattet av ingeniører for det meste fra statens anleggsvirksomhet. Disse ingeniører var anleggsfolk som kanskje ikke hadde full forståelse av vedlikeholdsarbeidets betydning og som i hvert fall i de forskjellige fylker ble for fåtallig til at de kunne føre kontroll på samme måte som veginspektørene tidligere hadde gjort. Deres arbeidstid ble opptatt med administrasjon av veganleggene og de var nødt til å benytte seg av lensmennene til kontroll med vedlikeholdsarbeidet, i hvert fall for så vidt angår det som påla de naturalarbeidspliktige.

Så lenge en beholdt naturalarbeidet i vegvedlikeholdet, viste dette seg også å være en tilfredsstillende ordning. Tilsynets arbeid var i det vesentlige å påse at de arbeidspliktige møtte fram, samt å sørge for brukbare rode-mestre. Vedlikeholdsarbeidet besto for det meste i at vegbanen ble påført tilstrekkelig med brukbar grus og dette krevde ikke noen spesielle tekniske forutsetninger

hos tilsynet. Dessuten hadde jo vegingeniørene på sine reiser høve til å kontrollere vegens tilstand og å påtale det så fremt de fant vedlikeholdet utilfredsstillende. Arbeidet med brureparasjoner og liknende som ikke påla matrikkelen, ble også i de fleste tilfelle satt i verk og kontrollert av vegingeniørene.

Da naturalarbeidet begynte å falle bort og ble erstattet med leiehjelp, kom tilsynet inn i en annen stilling. Det ble nå spørsmål om en virkelig arbeidsledelse, og her viste det seg at lensmennene ikke i alle tilfelle maktet den oppgave å være stedlig arbeidsleder på vegvesenets vegne. Dette fikk en uttrykk for i vegloven av 1912 som åpnet adgang til å ta andre dertil skikkede folk til vegtilsynsmenn. Samtidig har loven utvidet vegtilsynets virkeområde og gitt fylkesvegstyrene høve til å fastsette disse nærmere ved instruks. Disse instruksene har gått lengre enn lovens forutsetning var med hensyn til å overføre arbeidsledelsen til vegtilsynsmennene og i hvert fall en del av instruksene inneholder bestemmelser som står i avgjort strid med gjeldende lovforklning på dette område. Dette har lensmennene funnet seg i og en kan vel si at i praksis ble forholdet det at enhver befattning med den stedlige arbeidsledelse ved vegvedlikeholdet gikk over til lensmennene der hvor ikke særskilte vegtilsynsmenn ble tilsatt.

I de halvannet hundre år som lensmennene har vært knyttet til vegtilsynet har det i utallige tilfelle av lensmenn vært utført et framragende arbeid for vegene, og lensmennene har sin store del av æren for at landets vegnett har utviklet seg som skjedd. Det er heller ikke grunn til å tro at en ikke heretter også i mange høve vil få lensmenn som kan fylle oppgaven som vegtilsynsmenn på en tilfredsstillende måte. Men en har heller ikke noen garanti for at dette i alminnelighet skal bli tilfelle. Systemet med en kombinasjon av på den ene side den justismessige og politimessige del av tilsynet og på den annen side selve arbeidsledelsen er ikke lenger holdbart nå etterat landevegstrafikken er blitt så stor og selve vedlikeholdsarbeidets administrasjon så krevende at det trenger sitt faglige tilsyn. Vegvedlikeholdet spiller nå også stor økonomisk rolle. De direkte årlige utgifter til vegvedlikeholdet var etter siste femårsmelding 34,6 millioner kroner, og dette er i og for seg så stort beløp at det gjør kravet til faglig ledelse av arbeidet innlysende. Dertil kommer den store økonomiske interesse som ferdseieren har i et skikkelig vedlikehold.

Det er da også så å si en enstemmig mening blant vegingeniørene omkring i fylkene at lensmennene nå ikke lengre bør ha noe å gjøre med administrasjonen av vegvedlikeholdsarbeidet. Av de 18 overingeniører som har svart på Vegdirektørens rundskriv nr. 118/42 har de 13 sagt at lensmennene helt bør fritas for vegtilsynet, 4 har sagt at de bør beholdes delvis, enkelte mener at de også kan ha noen befattning med arbeidsledelsen og 1 har sagt at det ikke er nødvendig å gjøre noen organisasjonsmessig forandring i de bestående forhold. Av overingeniørenes uttalelser vil en imidlertid se at forholdene etterhånden har utviklet seg derhen at lensmennene i omtrent alle fylker i realiteten ikke har noe å gjøre med arbeidsledelsen på de viktigste og meste krevende vegene, nemlig riksvegene. Her har overingeniørene i fylkene, som det senere vil sees, av praktiske grunner funnet det nødvendig å skaffe en kvalifisert arbeidsledelse ved hjelp av oppsynsmennene ved veganleggene i de forskjellige fylker, mens lensmennene fortsatt er vegtilsynsmenn.

Den justismessige og politimessige side av vegtilsynet derimot røktes ennå for det meste av lensmennene, hvilket også er naturlig, idet det passer godt sammen med lensmannens stilling som den stedlige representant for politiet. Dette må antas å ha vært en sterk medvirkende årsak til at relativt få herrerder har nyttet høvet til å få andre enn lensmenn som vegtilsynsmenn. Inntil 1939 var det i hele landet kun 35 vegtilsynsmenn som ikke var lensmenn. På dette område vil lensmennene også fram-

tidig være et tjenlig ledd i administrasjonsapparatet. En har i lensmennene i alle bygder folk med kontormessig rutine, kjennskap til lovverket og erfaring i påtale og behandling av lovovertrædelser. Det har også vist seg at der hvor lensmennene ikke lenger er vegtilsynsmenn og er blitt erstattet med tilsynsmenn med særlig fagkyndighet på vegarbeidsområdet, vil en savne lensmannen når det gjelder den justis- og politimessige side ved vegtilsynet. Utvalget finner derfor at denne side av tilsynet fremdeles bør tilligge lensmennene og at det bør inngå obligatorisk blant lensmennenes plikter som lensmenn. Blant de obligatoriske plikter som lensmennene skal ha, bør dessuten også medtas plikt til å avgi rapport til overingeniøren om overtrædelser som han blir oppmerksom på. Videre bør lensmannen ha plikt til på overingeniørens forlangende å avgi uttalelse om dispensasjonssøknader eller andre søknader om særlyve etter vegloven og å gi søkeren underretning om utfallet av søknaden.

Lensmennenes forhold til vegtilsynet for så vidt angår de plikter som skal pålegges dem som lensmenn bør instruksmessig utformes, og da det her gjelder deres plikter i egenskap av *lensmenn*, bør instruksene være ens over det hele land. Instruksene bør derfor utferdiges av Arbeidsdepartementet som vegvesenet sorterer under. Forslag til sådan instruks vedlegges som bilag nr. 2.

Enhver befattning med ledelse av vedlikeholdsarbeidet bør lensmannen være fritatt for. Hans stilling som skjønnbestyrer etter bestemmelsene i vegloven og skjønnloven berøres selvsagt ikke av en eventuell forandring i hans stilling til vegtilsynet.

II. Vedlikeholdsarbeidets administrasjon.

A. Det tekniske tilsyn.

Tilsynet med at veglovens bestemmelser blir fulgt foreslås således som det framgår av det foranstående fremdeles tillagt lensmennene. Den annen del av vegtilsynet — det tekniske tilsyn med vedlikeholdsarbeidet — er som nevnt blitt et så omfattende arbeid at det ikke lenger faller naturlig å knytte det til lensmannsstillingene. Det foreslås derfor overført til særskilte tilsynsmenn med vegteknisk utdannelse og erfaring og sorterende direkte under vegadministrasjonen i fylkene. Til nærmere begrunnelse for dette forslag kan bl. a. nevnes et par tall som vil gi et inntrykk av hvordan vegvedlikeholdsarbeidet har vokset i løpet av de siste 30 år. I 1909, noen få år før den nuværende veglov trådte i kraft, kostet vedlikeholdet av landets vegnett — 31 833 km — i alt kr. 3 104 329 eller kr. 102 pr. km. I 1939—40 var det tilsvarende tall for 42 475 km i alt kr. 34 602 912 eller ca. 815 kr. pr. km. Totalutgiftene er således vokset til over det 10-dobbelte. En stor del av denne sterke stigning skyldes riktignok de høyere arbeidslønninger, men selv om man tar disse i betraktning viser tallene hvilket betydningsfullt arbeid vegvedlikeholdet er blitt.

Parallelt med økingen i selve arbeidsmengden er det skjedd en gradvis omlegging av arbeidsmetodene og dette forhold er kanskje i særlig grad årsaken til at det er ønskelig å få en omorganisering av vegtilsynet. Da vegloven av 1912 trådte i kraft, var det praktisk talt ingen biltrafikk på landevegene. Mens det således pr. 31 desember 1939 var inregistrert 99 377 biler, 19 755 motorsykler og 4077 tilhengere, var antallet av motorvogner i 1910 og 1915 henholdsvis 408 og 2189 stk. Selv om hestekjøretøyene den gang var en ganske stor påkjenning for mange vegger, krevde den hurtiggående og langt større landevegstransport nå et ganske annet vedlikehold på vegene enn før. Som for nevnt ble arbeidet den gang utført så enkelt som mulig med den nødvendige grusing og lapping av vegbanen og med bruk av de vedlikeholdsmaterialer som man kunne finne i nærheten. I stor utstrekning ble det brukt naturalarbeid. I 1909 ble således ca. 60 % av vegnettet helt eller delvis

vedlikeholdt ved naturalarbeid, mens dette i 1940 var sunket til ca. 12 %. Vegtrafikkens vekst gjorde det nødvendig å gå over til et mer intenst arbeid på vegene og til å ta de tekniske hjelpemidler i bruk som utviklingen så å si tvang fram da det så ut til at trafikken helt skulle ødelegge vegene. Av maskinelt utstyr som nå benyttes og som delvis er forarbeidet på vegvesenets egne verksteder kan nevnes de forskjellige maskiner til grusframstilling: knusemaskiner, grusblandemaskiner, sorterverk, skakesåld og vibrasjonssåld, transportører og gruslasteapparater samt maskiner til vegbanens behandling fra de enkle hestetrukne vegskraper til den senere tids store 4-hjuldrevne motorveghøvler. Hertil kommer vegvalser, spredemaskiner for sand og støvdempningsmidler, sprøytevogner, roterende snøpløger m. v. samt spesialmaskiner av forskjellig art for asfaltarbeider o. l. Videre har vegvesenet i utstrakt grad tatt lastebiler i sin tjeneste både til sommervedlikeholdet og ikke minst til snøbrøytingen. Så vel til gruskjøring som til brøyting har vegvesenet anskaffet egne lastebiler med spesialutstyr og særlig egnet for vegvesenets bruk ved siden av den store mengde leide biler som blir brukt til disse arbeider. Størsteparten av de maskiner som er anskaffet er kjøpt for riksvegvedlikeholdets regning. En del større kommuner har dog til eget bruk kjøpt pukkverk, veghøvler o. l. og en del maskiner eies av fylkene.

For at vedlikeholdsmaskinene skulle bli rasjonelt utnyttet og passet, og vedlikeholdet i det hele utført i samsvar med tekniske synsmåter bygd på undersøkelser av de mange forhold som har betydning for vegbanens godhet, vegdekkenes konstruksjon m. v., ble det allerede for en årrekke siden nødvendig å ta oppsynsmennene ved anleggene til hjelp ved tilsynet med vedlikeholdsarbeidene på de sterkeste trafikerte riksveger. Dette har etter hvert utviklet seg videre slik at det for en stor del er oppsynsmennene som har overtatt det tekniske tilsyn ved alle riksvegene og til dels også ved fylkesvegene i de fleste fylker.

Systemet med oppsynsmennene som assistanse ved vegtilsynet har vist seg å være heldig. Når derfor utviklingen har ført til at det er ønskelig å overføre det tekniske tilsynet med vegvedlikeholdet i sin helhet til egne stillinger, faller det naturlig å bygge videre på det grunnlag som allerede er til stede og legge alt vedlikeholdsarbeid ved de offentlige vegene under de oppsynsmenn som er skikket til dette. En vil på denne måte kunne få en rasjonell utnyttelse av vegmaskiner, grustak m. v. Utvalgets forslag er derfor at vegnettets oppdeles i passende distrikter og at de nuværende oppsynsmenn ved anleggene og riksvegene i størst mulig utstrekning ansettes som tekniske tilsynsmenn i disse distrikter. For å markere deres stilling foreslås disse oppsynsmenn kalt *vegmestere*. Men det er meningen at de fortsatt skal føre oppsynet med veganleggene innen sitt distrikt, idet de ved å ha med alt vegarbeid å gjøre på beste måte vil kunne disponere over arbeidshjelp, maskiner og redskap og likeledes vil kunne utnytte det kjennskap de har fått til en ny veg under dens bygging ved vegens senere vedlikehold.

Ved større veg- eller bruarbeider som krever daglig fullt tilsyn, må det fremdeles være egne oppsynsmenn, og det blir derfor nødvendig ved siden av vegmestrene å ha en del anleggsoppsynsmenn som kan disponeres for arbeider med stor arbeidsstyrke.

Angående de nye vegmestres lønn henvises til avsnittet om de økonomiske forhold ved ordningen. Her skal bare nevnes at en er av den mening at vegvesenets oppsynsmenn i forhold til sitt ansvar og erfaring med en topplønn pr kr. 4500,— har stått i for lav lønnsklasse og at i hvert fall vegmestrene burde settes på like fot med oppsynsmennene ved jernbanen (topplønn kr. 4950,—). En håper derved etter hvert å kunne få vegmestere med god utdannelse, hva der vil bli av øket betydning jo mere vedlikeholdsarbeidet krever av teoretiske forkunnskaper ved siden av praktisk erfaring.

De nuværende oppsynsmenn er statstjenestemenn. De ansettes av Vegdirektøren og lønnes av vedkommende arbeidsbevilgning. Det forutsettes ikke å skje noen forandring i disse forhold ved deres overgang til vegmestre. Da imidlertid vegmesteren er forutsatt også knyttet til vedlikeholdet av fylkes- og bygdeveger, finner en det naturlig at fylkesvegstyret foretar innstilling ved nyansettelser.

Instruks for vegmestrene forutsettes utferdiget av Vegdirektøren. Forslag til slik instruks vedlegges som bilag nr. 3.

Antallet av vegmestre i de forskjellige fylker foreslås fastsatt av Vegdirektøren etter forslag av fylkesvegstyret. Distriktenes størrelse vil være avhengig av vegnettets tetthet og trafikken, men antas i gjennomsnitt å kunne omfatte ca. 150 km veg. Da de offentlige veger pr. 30. juni 1943 hadde en lengde på 43 812 km, blir antallet av vegmestre ca. 300 stk. For tiden er det 281 oppsynsmenn i vegvesenet (faste og midlertidige) og da de fleste av disse antas å kunne gå over i vegmesterstilling, blir det et forholdsvis lite antall nye som må ansettes.

Vegmestrene kommer til å måtte tilbringe største delen av arbeidstiden på vegene og forutsettes utbetalt skyss- og kostgodtgjørelse med stasjon etter overingeniørens bestemmelse. Imidlertid vil det også fälle kontorarbeid på dem og det kan derfor bli nødvendig for dem å holde kontor mot godtgjørelse som foreslås fastsatt av Vegdirektøren.

I en del tettbygde kommuner er det opprettet egen teknisk administrasjon som har overtatt arbeidet med oparbeidelse og vedlikehold av herredets egne veger og gater. Ordningen med vegmestre forutsettes i alminnelighet ikke å medføre noen forandring i disse forhold, idet vegmesteren i slike distrikter bare vil få befattning med riks- og fylkesveger.

På den annen side er det en del avsidesliggende herreder eller deler av et herred som har liten vegtrafikk og kanskje er helt uten forbindelse med landets øvrige vegnett. Vegvedlikeholdet på slike steder er forholdsvis enkelt og det er ikke praktisk å legge dette under vegmesterens tilsyn. Det foreslås derfor åpnet adgang til på slike steder å ansette egne vegtilsynsmenn. Disse foreslås kalt *vegformenn* og blir å lønne av vedkommende herred. De forutsettes ansatt av fylkesvegstyret på samme måte som de kommunale vegvoktere likesom deres arbeid må fastlegges ved instruks av fylkesvegstyret. Forslag til instruks vedlegges som bilag nr. 4.

Etter foranstående kan det bli unntakelser fra den alminnelige ordning med vegmestre både i tettbyggede herreder med egen teknisk administrasjon og i avsidesliggende distrikter. Dette er nødvendig for at ordningen skal bli så elastisk at den kan innpasses under de forskjelligeartede forhold i landet. Unntakelsene kommer i alle tilfelle bare til å omfatte et fåtall av landets herreder og forutsettes i hvert enkelt tilfelle godkjent av fylkesvegstyret etter nærmere forslag fra vedkommende herred. En går ut fra at det vegvedlikehold som i sin helhet bekostes av staten (riksvegene) fortsatt kommer til å sortere under statens vegadministrasjon og at dette vedlikeholdsarbeid således i tilfelle kommer til å bli underlagt vegmestrene.

Vegvokterne forutsettes bibeholdt, idet en anser det nødvendig på enhver vegstrekning å ha en mann til det daglige pass av vegbanen og til å sikre vegen mot skader under regnskyll, snøløsning o. l. Det har ved flere anledninger vært reist kritikk mot vegvoktersystemet. En antar imidlertid at de mangler som kan påpekes i vesentlig grad skyldes den nuværende ordning med vegtilsynet hvorved både kontrollen med vegvokterens arbeid er blitt mangelfull og deres kontakt med vegadministrasjonen mer eller mindre dårlig. Dette antar en vil bli forandret ved den foreslåtte ordning med vegmestre. Derimot kan nok vegvokterstrekningene forlenges en del mange steder, da de større vedlikeholdsarbeider som grusing, drenering, skogrydding o. l. mest praktisk kan

utføres med ambulerende arbeidslag, eventuelt under vegvokterens ledelse, mens høvling, brøyting og annet maskinarbeid må foretas uavhengig av vegvokterstrekningene. Det er også mulig at det mange steder vil være praktisk å benytte vegvokterne som maskinfører eller sjåfør på forholdsvis lange strekninger og la det nødvendige håndarbeid i vedlikeholdet — og dette kan man aldri komme helt bort fra — utføres av arbeidslag.

I alle tilfelle bør vegvokteren lønnes med timebetaling etter 14-daglige rapportoppgaver. Man får derved bedre kontroll enn ved månedsavlønning samtidig som det blir enklere å la vegvokterne få akkord på spesielle arbeider som egner seg til dette. Det ansees å være av betydning at man ved nyansettelser av vegvoktere velger forholdsvis unge folk og det er mulig at det ville være praktisk å bruke dyktige vegvoktere som assistanse for vegmestrene som overvegvoktere e. l. hvorved en kunne skaffe avansementsmuligheter for dem.

Instruks for vegvoktere på riksveg fastsettes av Vegdirektøren og på fylkes- og bygdeveg av fylkesvegstyret.

Forslag til normalinstruks vedlegges som bilag nr. 5. Antallet av vegvoktere var i 1939—40 3223 stk. som fordelte seg slik:

Riksveger	...	1001	stk. med gj.snittlig veglengde	14,7	km
Fylkesveger	..	372	—»— —»—	13,6	»
Bygdeveger	..	1850	—»— —»—	12,1	»

I alt 3223 stk. med gj.snittlig veglengde 13,2 km

En antar at man etter hvert måtte kunne regulere lengdene av vegvokterstrekningene oppover en del slik at antallet ble redusert til ca. 3000 stk. eller gjennomsnittlig 15 km pr. vegvokter. Denne veglengde vil dog komme til å variere en del for de forskjellige distrikter. På hver vegmester skulle da komme gjennomsnittlig 10 vegvoktere som skulle være et passende antall for et godt tilsyn og samarbeid.

B. Vedlikeholdets budsjettmessige fordeling på stat, fylke og herred.

Vedlikeholdet av de offentlige veger kostet i 1939—40 kr. 34 602 912 som fordelte seg slik:

Riksveger	14 722,6	km	à	kr. 1396	=	kr. 20 558 693
Fylkesveger	5 080,8	»	»	» 592	=	» 3 007 182
Bygdeveger	22 671,6	»	»	» 487	=	» 11 037 037

Tilsammen 42 475 km à kr. 815 = kr. 34 602 912

Etter bestemmelsene i veglovens § 45 bekostes vedlikeholdet av riksvegene av staten, fylkesvegene av fylket og bygdevegene av herredene. I noen fylker er også fylkesvegens vedlikehold delvis overført på herredene. Denne fordeling av vedlikeholdsutgiftene på stat, fylke og herred vil bli regnskapsmessig tungvint ved den foran foreslåtte ordning med felles arbeidsledelse for alt vedlikeholdsarbeid og også på andre måter gjøre det vanskelig å få full nytte av systemet. En kan i den anledningen som eksempel nevne ett tilfelle som vil forekomme meget ofte, nemlig at en vegmaskin en dag blir brukt både på riksveg, fylkesveg og bygdeveg, ja kanskje på bygdeveger i flere herreder. Leien for maskinens bruk må i tilfelle fordeles på minst tre forskjellige hovedmåter: stat, fylke og vedkommende herred med utskrivning av like mange regningsbilag som skal betales av forskjellige kasserere. På tilsvarende måte med budsjettbehandling og regnskapsavleggelse. En praktisk felles ordning av tilsynet og bruk av vedlikeholdsmaskinene kan derfor med den nuværende fordeling av vedlikeholdet komme til å bety et øket kontorarbeid som bør søkes unngått. Det er derfor ønskelig å få en forandring i den nuværende budsjetteringsmåte og helst slik at ordningen ikke nødvendigvis fører til en annen fordeling av utgiftene enn de nuværende, samtidig som den bør gi adgang til å la vedlikeholdet i større utstrekning overtas av stat eller fylke om dette skulle vise seg ønskelig.

Det enkleste regnskapsmessig sett ville være at staten overtok alle offentlige vegers vedlikehold, for fylkes- og bygdeveggers vedkommende mot distriktsbidrag. En har imidlertid ikke funnet å kunne sette fram forslag om en slik ordning. Dels fordi det kan bli vanskelig å fastsette et distriktsbidrag som virker rettferdig i forhold til de forskjellige distrikters samlede vegutgifter, anlegg og vedlikehold sett under ett. I tilfelle det skulle brukes samme prosentvis distriktsbidrag i alle fylker eller dette eventuelt helt sløyfes, ville de distrikter som nå mangler veg bli tilsidesatt for de vegrike strøk og staten måtte derfor i større utstrekning enn hittil yte tilskudd til vegbyggingen i de vegløse distrikter. Men også et annet forhold kan komme til å skaffe vanskeligheter om alt vedlikeholdsarbeid overtas av staten idet en da må regne med at det straks vil komme krav fra distriktene om at private veger må bli opptatt i det offentlige vegnett. Det vil ikke være lett for sentraladministrasjonen å skaffe seg den oversikt over det lokale vegnet som kan gi en sikker bedømmelse av forholdene og kravene kan bli så mange at det vil falle naturlig for staten å holde igjen og kanskje komme til å avslå å oppta veger som det kan være av betydning for distriktet å få under offentlig vedlikehold.

En finner derfor ikke å kunne anbefale noen forandring i den nuværende ordning at staten bekoster riksvegens vedlikehold og yter tilskudd til landdistriktenes vegvesen. Riksvegnettet bør dog etter hvert utvides med resten av de viktigere gjennomgangsveger.

Utvalget vil derimot foreslå at vedlikeholdet av bygdevegene overtas av fylkene med adgang til å kreve utgiftene helt eller delvis refundert av herredene. Ved denne ordning faller de betenkeligheter bort som ble framholdt foran når det gjaldt statens mulige overtakelse av alle vegers vedlikehold, idet de respektive fylkesting med noenlunde sikkerhet vil kunne bedømme vegkravene fra de forskjellige herreder og finne et rettferdig fordelingsgrunnlag for refusjonene. Vedlikeholdsomkostningene vil i tilfelle bli å føre opp på fylkets vegbudsjett under kap. X post B 5 for fylkesvegene som nå og på post B 6 for bygdevegene med tilsvarende inntektspost for refusjonene. Alle utbetalinger vedrørende fylkes- og bygdeveger kommer til å ligge under fylkeskassererne. Eventuelt bør der som underkasserer ved utbetaling av arbeidslønninger m. v. brukes de fast ansatte hoved- eller distriktskasserere ved vegkontorene, slik som de gjeldende forskrifter for kommunalt budsjett og regnskap gir adgang til og som allerede praktiseres i en del fylker. Man vil derved kunne få alle utlønninger til vegarbeidene samlet på ett sted.

I Troms fylke ble allerede i 1928 bygdevegens vedlikehold opptatt på fylkesbudsjettet med refusjon fra herredene av ca. 54 % av de samlede utgifter til vegvedlikeholdet. Fordelingsprosenten mellom fylket og herredene og mellom disse innbyrdes blir regulert hvert 3dje år. For tiden refunderer herredene ca. 53 % av de samlede vedlikeholdsutgifter til fylkes- og bygdeveger og dette svarer til at fylkeskassen betaler vedlikeholdet av fylkesvegene helt ut og ca. 6,3 % av bygdevegene, mens ca. 93,7 % av utgiftene ved bygdevegene faller på herredene.

Om ordningen blir gjennomført forutsetter en at de respektive fylkesting bestemmer hvor meget herredene skal refundere fylkeskommunen og ordningen betyr derfor ikke noen nødvendig netto merutgift for fylket. Utvalget vil imidlertid foreslå at de fylker som ennå overfører en del av utgiftene til fylkesvegens vedlikehold på herredene i 1939—40 10 fylker — helt overtar disse utgifter uten refusjon. Til hel eller delvis dekning av de merutgifter som derved vil falle på fylkeskassen vil denne kunne beregne en større andel av statens tilskudd til landdistriktenes vegvesen enn tidligere.

Samtidig foreslår en at naturalarbeid på fylkesvegene faller helt bort. Det var i 1939—40 tre fylker — Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal samt Sør-Trøndelag —

som ennå hadde en del naturalarbeid på fylkesvegene. Men dette beløper seg i alt til bare ca. 23 000,— kroner. Også for bygdeveggenes vedkommende bør naturalarbeidet sløyfes. Det brukes imidlertid der ennå i noen grad i 10 fylker (1939—40) og selv om dets verdi ikke utgjør mer enn ca. 300 000,— eller 2,7 % av de samlede utgifter til bygdeveggenes vedlikehold, er det mulig at det i enkelte distrikter med liten trafikk vil være riktig inntil videre å beholde naturalarbeidet. Det forutsettes derfor åpnet adgang for fylkestinget til i ganske særlige tilfelle å unnta bygdevegene i et herred hvor naturalarbeid ønskes, helt eller delvis fra å bli overtatt av fylket. Det tilsvarende må gjelde for herreder med egen teknisk administrasjon.

Det tilføyes at felles vegtilsyn ved vegmestre lar seg gjennomføre selv om bygdevegene ikke tas opp på fylkesvegbudsjettet og vil også da bety en vesentlig forbedring i forhold til den nuværende ordning. Utvalget mener derfor at den foreslåtte ordning av vegtilsynet ikke bør gjøres avhengig av om vedlikeholdsutgiftene for bygdevegene blir ført over på fylkesbudsjettet, selv om dette som framholdt vil være en vesentlig forenkling og gjøre det lettere å få full utnyttelse av systemet.

III. Økonomiske forhold.

Utvalgets forslag går ut på at lensmennene fritas for tilsynet med vegvedlikeholdet og beholder den mer politimessige og justismessige del av sitt arbeid. Tilsynet med vedlikeholdet overtas av vegmestre og/eller vegformenn.

Så fram lensmennenes lønningssystem forandres slik at de bare blir lønnet med fast regulativmessig lønn i likhet med andre statstjenestemenn, går en ut fra at det ikke blir fastsatt noen særgodtgjørelse utenom regulativmessig skyss- og kostgodtgjørelse for det arbeid som de instruksmessig blir pålagt å utføre for vegvesenet. Det beløp som nå føres opp på statsvegbudsjettet til vegtilsynet kan under denne forutsetning inndras. En regner imidlertid med at ordningen med fast lønn for lensmennene alt i alt vil bringe staten merutgift selv om en tar hensyn til den utgift som staten nå har til vegtilsynet. Noen netto besparelse for statskassen kan en derfor ikke regne med.

Blir utvalgets forslag til ny ordning av vegtilsynet gjennomført uten at dette skjer i forbindelse med lønsordning for lensmennene, forutsetter en at disse må beholde den faste godtgjørelse som de nå har for vegtilsynet. Altså kan det heller ikke under denne forutsetning gis anvisning på noen besparelserpost.

Utgiftene til den nye vedlikeholdsadministrasjon må således i hvert fall i formen betraktes som en ny utgiftspost. Imidlertid tror utvalget at ordningen i realiteten ikke vil bli dyrere og under enhver omstendighet mer praktisk.

Det er innlysende at en vegmester med ét begrenset distrikt på ca. 150 km offentlig veg, vil kunne ordne arbeidsdriften mer rasjonelt og at dette vil føre til en direkte besparelse.

I denne forbindelse er det av interesse å se på forholdene i et fylke hvor den foreslåtte administrasjonsordning allerede er innført.

Troms fylke overtok vedlikeholdet av bygdevegene i 1928. Vegoppsynsmennene har også i det vesentligste overtatt vegtilsynet.

Når en unntar vintervedlikeholdet, som på grunn av de forskjelligartede forhold ikke lar seg sammenlikne og likeledes unntar et par østlandsfylker, hvor trafikken er særlig stor, så er den gjennomsnittlige årlige kilometerutgift til landets bygdevegvedlikehold kr. 293,—, mens den i Troms ligger på kr. 262,—, altså 10,6 % lavere.

På den annen side ligger kilometerutgiften til bygdevegvedlikeholdet i landet på ca. 26 % av riksveggenes, mot i Troms fylke 30 %, dvs. 15,4 % høyere, hvilket skulle tyde på at bygdevegvedlikeholdet i Troms er relativt dyrere enn i landet for øvrig. Dette er imidlertid ikke overraskende, da bygdevegene i Troms særlig bu-

reisingsvegene, bygges progressivt, slik at en vesentlig del av vegdekkarbeidene ofte må belastes vedlikeholdsbudsjettet.

Vintervedlikeholdet lar seg som sagt vanskelig sammenlikne, da forholdene er så forskjellige. Relativt ligger utgiftene imidlertid ikke vesentlig høyere for bygdevegene i Troms enn i landet for øvrig.

Alt i alt skulle det derfor ikke være grunn til å tro, at fylkets overtagelse av bygdevegvedlikeholdet vil øke utgiftene til selve vedlikeholdet, når ikke kravene til dette samtidig økes betydelig.

Ved en betraktning over de økonomiske forhold har derfor utvalget trodd å kunne borte fra spørsmålet om økede utgifter eller besparelser ved selve vedlikeholdet.

Tilbake står da å undersøke, hva vedlikeholdsadministrasjonen og tilsynet etter utvalgets forslag vil komme på.

Av fylkenes overingeniører har bare halvdelen gjort beregning over merutgiftene. Etter deres uttalelse vil utgiftene utregnet pr. kilometer fylkes- og bygdeveg bli kr. 16,—. Landet har 27 753 km i fylkes- og bygdeveg.

27 753 × 16 kr. 444 000,—
Tillegg for et par østlandsfylker » 16 000,—

Merutgift ved vegkontorene:

De nuværende utgifter til vegadministrasjonen i distriktene beløper seg til ca. kr. 3 000 000,— som antas å måtte forhøyes med » 240 000,—

Samlede merutgifter til vegtilsynet .. kr. 700 000,—

Med hensyn til det antall oppsynsmenn eller vegmestre som vil bli nødvendig, er overingeniørenes uttalelser nok så forskjellige. Noen deler fylket i tilsynsmannsdistrikter bare for vedlikeholdet, mens andre — likesom utvalget — forutsetter en kombinasjon av anleggs- og vedlikeholdstilsyn. Nødvendig antall nye oppsynsmenn i et fylke blir da nok så forskjellig utregnet, fra 0 til 5.

En antar å skulle komme langt med 3 nye mann gjennomsnittlig pr. fylke.

Utvalget har tenkt seg at hver vegmester passende kunne ha tilsyn med 150 km veg gjennomsnittlig. Det blir for landets vegnett ca. 300. Landet har 682 herreder og hver vegmester får da gjennomsnittlig 2¼ herred.

For tiden har landet:

Faste oppsynsmenn 204
Midlertidige 77

Sum 281

Formentlig kan ikke alle oppsynsmenn tas til inntekt for vedlikeholdstilsynet. Det er således litt vanskelig uten nærmere undersøkelser å få helt på det rene hvor mange nye folk trenges, men ca. 50 skulle visstnok ikke være meget feil.

Vegmestrene foreslås lønnet som oppsynsmenn ved jernbanen, kr. 3600,— stigende etter 6 år til 4950,—.

Lønn gjennomsnittlig kr. 4 275,—
Lønnstillegg » 220,—
Reguleringsstillegg » 360,—
Barnetillegg, anslått » 300,—
Reiseutgifter (gjennomsnitt utregnet for oppsynsmennene i 9 fylker i forskjellige landsdeler) » 3 300,—
Kontorhold » 500,—
kr. 8 955,—

eller rundt regnet kr. 9000,—.

Kr. 9000,— × 50 » 450 000,—
Merutgift ved vegkontorene, se ovenfor .. » 240 000,—

Sum kr. 690 000,—

En kommer således til noenlunde samme resultat ved disse to forskjellige utregninger.

Som grunnlag for en beregning ligger det også nær å gå ut fra administrasjonsprosenten ved riksvegenes vedlikehold. I beregnet utgiftene ved vegkontorene ligger denne under normale forhold på ca. 5%. Forutsetter en den samme prosent for fylkes- og bygdevegvedlikeholdet, som koster kr. 14 000 000,— kommer en som foran til kr. 700 000,— hvori altså også er medregnet utgiftsøkingen ved vegkontorene.

Statens samlede utgifter etter utvalgets forslag kan da anslåes slik:

Lensmannstilsynet som nå	kr. 420 000,—
Vegmestre og vegkontorenes merutgifter »	700 000,—

Sum	kr. 1 120 000,—
----------	-----------------

Derav vedkommer vegkontorene	» 240 000,—
------------------------------------	-------------

Rest	kr. 880 000,—
------------	---------------

som blir å føre opp på statens budsjettpost Vegtilsyn. Denne vil dermed stige fra kr. 420 000,— til kr. 880 000,—. Dette beløpet bør på samme måte som nå utdeles til fylkene som derved får refusjon for sine utlegg til vegtilsynet.

IV. Utvalgets forslag til endringer i vegloven av 1912.

Utvalgets forslag til endring av vegtilsynet går ut på:

1. Lensmannen løses fra tilsynet med vedlikeholdet og hans befattning med vegvesenet innskrenkes til tilsyn med overholdelse av veglovens bestemmelser m. v.

2. Bygdeveggenes vedlikehold overtas av fylkene med adgang til helt eller delvis å kreve utgiftene refundert av herredene. Alternativt koster vedlikeholdet av bygdevegene fremdeles av herredene.

3. Tilsynet med vedlikeholdet overtas av vegmestre og/eller vegformenn.

En mulig antagelse av forslaget vil nødvendiggjøre visse endringer i den någjeldende veglov.

Utvalget er klar over at en revisjon av vegloven også på andre punkter kunne være ønskelig, men et slikt arbeid ligger utenfor utvalgets mandat, som er å komme med forslag til en omordning av vegtilsynet. Således har en ikke rørt ved naturalarbeidet selv om en er klar over, at veglovkomiteen av 1906 forutsatte, at dette skulle oppheves etter en kortere overgangsperiode. Naturalarbeidet vil nemlig også kunne innpasses i den foreslåtte omordning av vegtilsynet.

Utvalget har så vidt mulig søkt å beholde den någjeldende lovs form og ånd også i de paragrafer, hvor en endring er strengt nødvendig og tillater seg å framsette slikt forslag:

§ 16.

Nuværende ordlyd:

Fylkesvegstyret kan dog etter innhentet uttalelse fra vedkommende herredsstyre ved ledighet i lensmannsstilling, eller hvor der måtte være tatt fornødent forbehold ved ansettelse av lensmann, bestemme at vegtilsynet skal utføres av andre dertil skikkede menn.

Fylkesvegstyret utferdiger instruks for lensmennene og de særskilt beskikkede vegtilsynsmenn.

§ 16.

Forslag til ny ordlyd:

Distriktets lensmann skal føre tilsyn med overholdelse av veglovens bestemmelser og hevdelse av vegvesenets rettigheter. Instruks herom utferdiges av Arbeidsdepartementet

Under overingeniørens kontroll skal vegmestre føre tilsyn med de offentlige vegers og bruers vedlikehold. De ansettes av Vegdirektøren, som også utferdiger instruks for dem.

Ved offentlige vegger som vedlikeholdes av herredet, kan fylkesvegstyret gi adgang til at tilsynet, helt eller delvis, skjer ved herredets egen tekniske administrasjon eller ved særskilt ansatte vegformenn. Vegformennene ansettes av fylkesvegstyret, som også utferdiger instruks for dem.

§ 17.

Nuværende ordlyd:

Lensmenn, som ansettes, etter at nærværende lov er trådt i kraft, eller i tilfelle de særskilt beskikkede vegtilsynsmenn tilkommer for sitt arbeid og for reiser i vegvesenets anliggender en fast årlig godtgjørelse, som utredes av staten.

§ 17.

Forslag til ny ordlyd:

Lensmennene får for sitt arbeid og for reiser i vegvesenets gjøremål en fast årlig godtgjørelse. Lensmenn, som er ansatt før nærværende lov er trådt i kraft og lensmenn, som kun har fast lønn for sin stilling, får ikke særskilt godtgjørelse for vegvesenets gjøremål, men får for reiser regulativmessig skyss- og kostgodtgjørelse.

De i denne paragraf omhandlede godtgjørelser utredes av staten.

§ 19.

Nuværende ordlyd:

Vegvesenets ingeniører og tilsynsmenn må innen sitt virkeområde hverken direkte eller indirekte overta eller ha del i leveranser eller kontrakter vedkommende det offentlige vegvesen. De kan heller ikke oppnevnes til rodemestre.

§ 19.

Forslag til ny ordlyd:

«Vegvesenets ingeniører og tilsynsmenn» forandres til «vegvesenets tjenestemenn».

§ 45.

Nuværende ordlyd:

Vedlikeholdet av militærveger, mellomriksveger og vegger over høyfjell, som er anlagt utelukkende eller vesentligst for statens regning, påhviler staten i den utstrekning, som det etter avtale med distriktet måtte bli bestemt. Det samme kan også vedtas, for så vidt angår vegger, som forbinder to fylker.

Vedlikeholdet av de øvrige offentlige vegger — utenom riksveger — påhviler helt vedkommende distrikt, således at hovedveger vedlikeholdes av fylkeskommunen og bygdeveger av herredskommunen. Riksveger vedlikeholdes for motorvognavgifter (jfr. § 1), i tilfelle med distriktsbidrag etter nærmere bestemmelse av Stortinget.

Dog kan fylkestinget beslutte, at hovedveggenes vedlikehold utenfor bruer, stikkrenner, vegmurer, stabbe- steiner og rekkverk — helt eller delvis — skal overføres på vedkommende herredskommuner. Disses uttalelse bør foreligge, før sådan beslutning fattes. Kongen kan etter andragende fra vedkommende fylkesting under særlige forhold bestemme, at vedlikeholdet, også for så vidt angår hovedveggers bruer, stikkrenner, vegmurer, stabbe- steiner og rekkverk — helt eller delvis — skal overføres på vedkommende herredskommuner.

Så langt det påhviler noen en særlig plikt til vedlikehold av offentlig veg, skal foranstående bestemmelser ikke gjøre noen forandring heri, medmindre ny overenskomst treffes med vedkommende fylkes- eller herredskommune.

Bygdeveg, som opparbeides med hjemmel av § 24, skal, for så vidt ikke annen overenskomst treffes, vedlikeholdes av den herredskommune, for hvis regning opparbeidelsen er skjedd.

§ 45.

Forslag til ny ordlyd:

Vedlikeholdet av riksveger påhviler staten.

Vedlikeholdet av de øvrige offentlige vegger påhviler helt vedkommende fylke.

Dog kan fylkestinget vedta at utgiften til vedlikehold av bygdevegene skal refunderes helt eller delvis av vedkommende herred, eller at vedlikeholdet helt eller delvis skal overføres til dette. Herredets uttalelse bør foreligge før slikt vedtak fattes.

Så framt der påhviler noen en særlig plikt til vedlikehold av offentlig veg, skal foranstående bestemmelser ikke gjøre noen forandring heri med mindre ny overenskomst treffes med vedkommende fylkes- eller herredskommune.

Den refusjon eller det vedlikehold som med hjemmel i denne paragraf pålegges en herredskommune, skal, for så vidt ikke annen overenskomst treffes, for vegger som opparbeides med hjemmel av § 24 påhvile det herred for hvis regning vegen er bygd. (Fortsettes.)

BERIKTIGELSE — IRANVEGEN

Fra professor Ole Didrik Lærum ved Norges Tekniske Høgskole har red. mottatt følgende:

«Av hensyn til de nordiske ingeniører som har arbeidet i Iran ber jeg om å få framkomme med en del rettelser til de opplysninger som er gitt om Iranvegen i Meddelelser fra Vegdirektøren nr. 4, 1946 (etter Teknisk Ukeblad nr. 23, 1945).

Hverken av amerikanere eller av engelskmenn ble der bygd en veg som omtrent følger samme trasé som jernbanen. Den største del av vegtransportene gikk over Khorramshahr, Ahwas, Indimechg, Khorramabad, Burudjerd, Hamadan, Takestan til Tabriz.

Herav bygde og utbedret amerikanerne den ca. 250 km lange strekning Khorramshahr—Indimechg (i alt vesentlig nybygg), og engelskmennene utbedret den eksisterende trasé på den videre strekning, ca. 1200 km. Vedlikehold og videre utbedringer på denne siste strekning ble senere delvis overtatt av amerikanerne.

Engelskmennene bygde og utbedret for øvrig andre ca. 6000 km vegger i Iran, dette ikke bare av hensyn til transporten til Sovjet-Unionen, men også av hensyn til de strategiske behov dengang da tyskerne trengte nedover i Kaukasus og fram til El Alamein.

Opplysningene om transportene gjennom Irak (Basrak—Khanikin) er også uriktige, hva et blick på kartet vil overbevise om, uten at jeg her finner det nødvendig å gå i detaljer.»

PERSONALIA

Ansettelse i Vegvesenet.

Avdelingsingeniør A. Morten Helsing er midlertidig konstituert som overingeniør ved vegadministrasjonen i Sogn og Fjordane fylke.

Ingeniørene Trygve Aasheim og Aarstein Windju er ansatt som assistentingeniører, henholdsvis ved Veg-

direktoratets brukontor og ved vegadministrasjonen i Sogn og Fjordane.

Kontorist fru Ingeborg Svindgaard er ansatt som fullmektig II ved Sør-Trøndelag Vegkontor.

Kontorist frk. Else-Margrethe Hansen er ansatt som kontorist II ved Aust-Agder Vegkontor.

Som kontorister II er ansatt Ivar Odden i Opland fylke og Olav Torgersen og frk. Solveig Bjerkan i Nord-Trøndelag fylke.

Ved Vegdirektoratet er følgende ansatt som assistent II: Bergliot Eriksen, Kirsten Aune, Sverre Andersen, Harry Snarvold, Lillemor Fredriksen, Sverre Vik, Ingeborg Willumsen og Øivind Lahaug.

Midlertidig oppsynsmann ved vegvesenet i Rogaland fylke Elias Bjarheim er fast ansatt i stillingen fra 1. juli 1946.

LITTERATUR

Svenska Vägforeningens Tidskrift nr. 6, 1946.

Innholdsfortegnelse: Hjälp åt vägnarnas offer. — Ett slutfört kart- och registreringsarbete för allmänna vägar inom Södertörn och Värmdö skeppslag i Stockholms län av f. d. Byråchefen J. Hilding. — Nya arbetsbeskrivningar för vägbeläggningar av Överingenjör N. v. Matern. — Röda Korsets hjälpstationer vid bilvägarna av Jägmästare E. Geete. — Rättsfall, refererade av t. f. Andre kanslissekreterare C.-A. v. Schéele. — Nordiska Vägtekniska Förbundets möte i Danmark 1946. — Personotiser. — Boknytt. — Notiser.

Dansk Vejtidskrift nr. 3 — 1946.

Innholdsfortegnelse: Vejbygning og Landskabspleje. Af Havearkitekt Johannes Tholle. Et Besøg paa Road Research Laboratory. Af Civilingeniør A. O. Bohn. Det franske Vejnetts Stilling. Nogle Forsøg over Vands og Lufts Indvirkning paa Tjære. Af Civilingeniørerne A. O. Bohn og G. Zabel. Udskrift af Domsbogen for Vestre Landsret. Udskrift af Overfredningsnævnets Kendelsesprotokol. Oversigt over Fordelingen af Forskud paa Motorafgift m. v. Indhold af Tidsskrifter. Fra Domstolene.

NUMMERERTE RUNDSKRIV 1946

Nr. 25. 19. juni 1946 til overingeniørene ang. standardmaling for vegskilte og vegvisere.

Nr. 30 M. 15. juni 1946 til overingeniørene ang. hus, maskiner, utstyr m. v. på Hardangervidda.

Nr. 31 M. 22. juni 1946 til overingeniørene og politimestrene ang. turkjøring.

S. nr. 32 M. 26. juni 1946 til fylkesmenn, overingeniører for vegvesenet, politimestre og statens bilsakkyndige ang. endringer i motorvognloven.

S. nr. 33 M. 6. juli 1946 til fylkesmennene ang. rutebilstasjoner i byene.

Nr. 34 M. 12. juli 1946 til de bilsakkyndige ang. totalvekt for registrering av Bedford.

Nr. 35 M. 12. juli 1946 til de bilsakkyndige ang. totalvekt for registrering Chevrolet.

UTGITT AV TEKNISK UKEBLAD, OSLO

Abonnementspris: kr. 10,00 pr. år. — Annonsepris: 1/1 side kr. 120,—, 1/2 side kr. 65,—, 1/4 side kr. 35,—.

Ekspedisjon: Ingeniørenes Hus. Telefoner: 20093, 23465.