

MASSEKORSBÅND

## VEGSTIKKA

ønsker sine lesere  
en riktig

GOD  
SOMMERFERIE

# Vegstikka

August 1981 - Nr. 4 - 13. årgang



# Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 4 - august 1981  
13. ÅRGANG

I redaksjonen:  
Olve Reiersen, redaktør  
Anna Josefsen, red. sekr.

Redaksjonsråd:  
Overing. Oddmar Eilertsen  
Vegmester Inge Iversen  
Verkstedarb. Paul Jernberg  
Avdelingsing. Bjarne Otterdal  
Kjøretøykontr. Jan Haukland

Utgiver:  
Vegkontoret i Troms

Sats og trykk:  
Lundblad Trykkeri, Tromsø

Opplag:  
1400 eksemplarer

INNHold:	Side
Informasjon . . . . .	3
Fra Anleggsområde 4 . . . . .	4
Rv. 862 Skibrua-Giæverbukta . . . . .	7
Kontaktmøtet . . . . .	8
Vi gratulerer . . . . .	8
Vedlikeholdsfolk til anlegg . . . . .	9
Tjeldsundbrua nå gratis . . . . .	11
Grunnerverv til fylkesveg . . . . .	13
Vegvokteren med egen høvel . . . . .	14
Hva gjør du nå - pensjonist? . . . . .	16
Personallytt . . . . .	17
Vegvesenet ikke bare jordøder . . . . .	18
Evertmoen knuseranlegg . . . . .	20
Med pensjonister til Alta . . . . .	22
Snøskredregistreringer . . . . .	25
Ny vegstasjon . . . . .	26
Avdelingslederen har ordet . . . . .	28
Like betegnelser på bildeler . . . . .	29
Bjørge-tunnelen . . . . .	30
Gabionvise . . . . .	31
Landskaphensyn koster lite . . . . .	32
Avskjed med pensjonister . . . . .	36
Veg-sport . . . . .	39
Tromsøbrua - Nytt fortau . . . . .	41
Leser du Vegstikka? . . . . .	44

## INFORMASJON

er et stikkord vi stadig støter på. Riktig informasjon til riktig tid til riktig adresse - og ikke minst - den skal være forståelig for alle.

Og skal vegvesenet fungere etter hensikten er informasjonen uhyre viktig - både til de ansatte og til omgivelsene. Det første er en betingelse for at den utadrettede informasjonen skal kunne tilfredsstillende publikum.

God intern informasjon er altså første bud. Men for at dette kan bli en realitet, skal ledelsen også kunne fange opp signaler fra de ansatte - informasjonen skal altså ikke gå bare den ene veien. Nå har vi riktignok i henhold til medbestemmelsesavtalen etablert informasjonsmøter mellom ledelse og organisasjonene. Alle syn kan neppe finne veien dit. Men vi har dette bladet - din egen bedriftsavis. Hvorfor ikke presentere tanker du har om et eller annet - tanker som kanskje kan bety noe for etaten, lite eller mye. Vi vet at alle ideer og argumenter, protester også for den saks skyld, blir lyttet til. Vi skal kunne "snakke" høyt i spaltene våre, - det blir jo mellom leserne.

Og som en begynnelse - gi oss svar på de spørsmål vi stiller i forbindelse med den leserundersøkelsen vi har i slutten av dette bladet.

Gjør det - og vi som driver med informasjon kan få verdifulle impulser å arbeide videre på.

Forside: Det er her like før åpning av innfartsvegen til Tromsø - Fra v.: Ingfred Andersen, Sven Elsrud og Reidulf Engen.

## FRA ANLEGGSSOMRÅDE 4

Parsellen Djupvåg – Grunnreis ble dekkelagt i slutten av juni i år. Dermed har hele strekningen Nordstraumen – Finnfjordbotn i RV 86 fått fast dekke etter en ganske omfattende utbedring med delvise omlegginger.

Anlegget startet opp i 1976 og har kostet oss ca. 27 mill. kroner i løpende priser.

Utbedringen av innfartsvegen til Finnsnes – fra Finnfjordbotn er ikke tatt med i Norsk Vegplan for 1982-85 og oppstart her er derfor usikker.

Derimot starter vi opp i august med en større ombygging av vegkrysset RV 86/E6 ved Andselv. Ombyggingen er satt ut på entrepris og vil koste ca. 1 mill. kroner. Før vinteren vil det nye krysset være ferdig for trafikk.

Oppsynsmann Magnar Angell ser seg godt fornøyd med forsommerens anleggsdrift. Da "Vegstikka" var i området i slutten av juni måned ble asfaltløsningsgrus lagt på 3 km parsell Djupvåg/Grunnreis. En god del arbeid er nedlagt utenom selve vegbanen i forbindelse med omlegging av avkjørsler. 3 større vegsløyfer er kuttet ut og den gamle vege er omgjort til samleveg for avkjørsler.

Magnar Angell og Reidulf Broderstad godt fornøyd med anleggsvirksomheten så langt.



4

### SKRÅNINGSARBEID

Pene vegskråninger er en fryd for øyet. Men sådde skråninger er ikke blott til lyst. Grasrota hjelper også til med å holde massene på plass.

I anleggsområdet ved Finnsnes har vi de siste 20 somrene leid en mann med traktor til å ta seg av såingen. Mannen heter Bård Nilsen og han har som oftest et par skoleungdommer med seg. Bårdpatruljen blir de populært kalt.

I sommer skal godt og vel to mil vegskråninger såes. Til dette trenger vi ca. 1200 kg frø, forteller oppsynsmann Magnar Angell. Vi bruker kortvokst plenfrø. Kanskje hadde beitefrøblanding vært bedre, men denne typen frø er forbeholdt gårdbrukere og det får vi ikke bruke. Av og til er det nødvendig med oversåing. Det hender sjelden, men kan skje de somrene det er lite nedbør.

Såing av vegskråninger. Bård Nilsen.



6

## MILITÆRPOLITIET DIRIGERER TRAFIKKEN

Denne gang har vi fått hjelp av militærpolitiet for å dirigere trafikken under omleggingen, sier Angell. Vi har ofte vært i beit for mannskap til dette og det har ført til problemer under leggingen, kjøring på skjøtene f.eks. Militæret stilte seg positivt til spørsmålet vårt og guttene får et oppmuntrings-gratiale for den uka de hjelper oss.

### ANDRE OPPGAVER

Etter fellesferien skal vi forberede dekkelegging av 4 km i Rossfjordstraumen og 4 km på strekningen Skølv/Lavik. Vi må holde tidsskjemaet for dekkeleggings-gjengen. Det er forarbeidet som tar tid. Etter at planeringen er utført tåler ikke vege særlig mye trafikk før dekket er lagt. Gjennomføring av dekkeleggingsprogrammet er forøvrig et utmerket eksempel på at samarbeidet fungerer godt. Her må mange hensyn tas om alt skal gå etter planen.

FOR FØRSTE GANG?  
Militærpolitiet assisterer vegvesenet →



5

## Nytt anlegg: Rv. 862 SKIBRUA-GIÆVERBUKTA

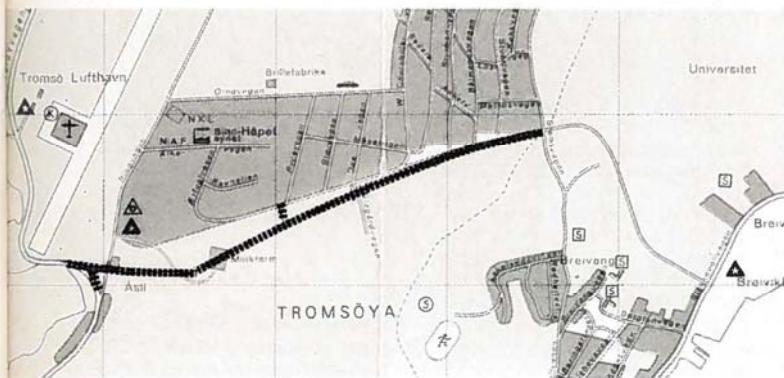
Av Bjørn Erik Selnes

I august i år starter anleggsarbeidene på parsellen Skibrua-Giæverbukta på rv. 862.

Parsellen som er på vel to kilometer, bygges i jomfruelig terreng, slik at det eksisterende vegenettet avlastes, og blir et ledd i det lokale vegsystem for bydelen Håpet. I tilknytning til anlegget skal det bygges gang- og sykkelveger fra toppen av øya og ned forbi Håpet.

I parsellen inngår ei bru over vege til boligfeltet Olsgård, samt en fotgjengerundergang. Den siste foreligger riktignok foreløpig oare som reguleringsforslag fra

Stiplet linje viser den nye parsellen av Tverrforbindingen over Tromsøya



7

Fremdeles gjenstår planleggingen av deler av gang- og sykkelvegssystemet, og som nevnt har kommunen foreslått en undergang som foreløpig ikke er med i vegplanen.

Da vegen skal bygges på grunnlag av reguleringsplan, er det Tromsø kommune som formelt står for grunnverv. Kommunen har fattet ekspropriasjonsvedtak for de eiendommer der det ikke er oppnådd minnelig avtale, og det videre grunnverv skjer ved at vegvesenet på kommunens vegne forbereder skjønn og forestår det praktiske arbeid ved erverv av grunnen. Situasjonen i øyeblikket er at vi mangler arbeidstillatelse for deler av linja, men vi håper at dette skal løse seg i løpet av året.

Arbeidene er kostnadsberegnet til 8.5 mill. kroner eksklusive gang/sykkelveger og grunnerstatninger, og dersom alt går som det skal, vil anlegget kunne settes under trafikk til neste år.

Vegen bygges etter klasse II c med vegbredde 8.5 meter. Hovedarbeidene omfatter sprengning av ca. 20.000 kbm. fjell, masseflytting, bru ved Olsgård, samt kryssområder. Selv om vegen stort sett går i jomfruelig terreng, får vi en del arbeid med kabler og ledninger. Dette skyldes at området i krysset med Båtsmannsvegen skal senkes, og her går mye av ledningsnettet til Håpet. Årets bevilgning er på 4 mill. og går med til skogrydding, masseutskifting og masseflytting, samt fjellsprengning.

8

keleggingen betales jo av samme bevilgning, fornyingen av dekkene f. eks. — vi måtte lete etter andre muligheter også.

Anleggsdriften er ofte hektisk i den korte sommersesongen og der ønsket man å kunne øke tempoet på enkelte steder.

Vedlikeholdssjef Oddmar Eilertsen sier at distriktslederne har i samarbeid med vegmestrene sett på hvor man mest hensiktsmessig kunne redusere vedlikeholdsstyrken. Her måtte man se dette under ett med hvor det ble tatt folk til dekkeleggingsprogrammet og i en viss grad også til hvor anleggsarbeid skulle foregå. Hensynet til om vedkommende kunne bo hjemme tallet også så langt dette var mulig.

Nå må jo vedlikeholdet også tenke på ferieavviklingen og først når ferietiden er over, vil overføringen til anlegg slå ut for full. Da vil i alt 25 tjenestemenn fra vedlikeholdsdriften være i anleggsarbeid — dekkeleggings- og grusproduksjonsmannskapene kommer i tillegg.

Ved vegkontoret har man lenge syslet med tanken om å kunne ha en viss gruppe av vedlikeholdsfolk til å sette inn i anleggsarbeid og tilsvarende, en viss gruppe anleggsfolk som kan gjøre tjeneste i vedlikeholdet når dette trenges. F.eks. har vedlikeholdet størst behov for folk vår og høst, og anlegg kan med fordel sysselsette de samme personene sommer og vinter.

Dette sier anleggssjef Andreas

## KONTAKTMØTET

som har vært en årlig foreteelse senhøstes, vil ikke bli holdt i år.

Avdelingsledermøte kom forleden til at vi ikke burde lete opp emner for et bredt kontaktmøte, men at det tvert imot var emnene som burde aktualisere slike møter.

Derfor vil det ikke bli noe kontaktmøte før 1982. Til den tid vil vi være godt i gang med revisjonen av Langtidsplanen og dessuten ha høstet erfaringer med hvordan de nye planforskriftene fungerer. Begge saker som vil egne seg godt i et slikt møte.

Spørsmålet om å korte inn på kontaktmøte og om vi bør velge en annen tid på året, vil også bli vurdert før neste møte holdes.

*Vi gratulerer!*

Med 60 års dag

Johan Johansen, Borkenes 28/9.

Med 50 års dag

Ragnar Hansen, Sørli, Sils. 15/9  
Ingar J. Hansen, Vannvåg 20/10  
Kyrre Pedersen, Keianes 30/10.

Setsaa og legger til at vi totalt sett vil få en bedre og fornuftigere sysselsetting, og arbeidstakerne vil vel også oppleve at de på den måten vil få mere meningsfylt arbeid.

For å få dette til, må vi finne et systematisk opplegg, basert på bestemte personer. Vi må selvsagt legge dette spørsmålet fram for hovedtillitsmannsutvalget hvis det blir aktuell politikk. En del pendling vil vi neppe unngå med et slikt system, selv om hovedmålsettingen er å redusere pendlingen til et minimum, ikke bare for trivselens skyld, men også for å unngå de høye kostnader det fører med seg å skulle innkvartere folk, sier Setsaa til slutt.

## VEDLIKEHOLDSFOLK TIL ANLEGG

Trange tider for vegvedlikeholdet nødvendiggjør flytting av en del av mannskapsstyrken over i anleggsdriften. Vinterens store pengeforbruk har dermed virkelig gjort en prøve på tanken man lenge har hatt om en mere fleksibel arbeidsstokk — en bestemt del av både vedlikeholds- og anleggsfolk som kan flyttes imellom etter behov.

Vedlikeholdsbevilgningene ble som kjent sterkt tappet av en usedvanlig snøvinter i år. Det var derfor nødvendig å finne tiltak som kunne redusere pengeforbruket vesentlig i sommermånedene for på en forsvarlig måte å kunne møte høstens og første del av kommende vinters oppgaver.

Å overføre en del av arbeidsstyrken til andre oppgaver var forsåvidt ikke noe nytt. Vi har lenge brukt mannskaper fra vedlikeholdet i dekkeleggingen så lenge den sesongen varte. Dette gjør vi også i år. Men som kostnads sparende for vedlikeholdet var dette ikke nok i år — mye av dek-

Våren kan være hektisk for vedlikeholdet.

Henrik Wiik (til v.) og Edvard Henriksen fjerner brøytstikk og skrot som dukker fram under snøen i Rossfjord.



9

## TJELDSUNDBRUA NÅ GRATIS

Tjeldsundbrua er den andre av de 5 bompengefinansierte bruene i Troms som er kommet i mål med avgiftsinnkrevningen. I løpet av et og et halvt år vil også de siste av disse prosjektene være nedbetalt og bruavgiftene opphørt. Da vil trafikantene ha betalt om lag 50 mill. løpende kroner i bompenger her i fylket. Hva dette innebærer omregnet til dagens prisnivå kan man bare tenke seg — temmelig mange millioner i tillegg.

Det var *Tromsøbrua* (1036 m) som var først ute — 12 mill. kr. kostet den i 1960 hvorav halvparten skulle betales med bompenger. Nedbetalingen var stipulert å ta 10 år, men trafikken var over all forventning slik at målet ble nådd allerede et par år før dette. Imidlertid var planene om bru over Sandnesundet allerede kommet så langt at man bestemte seg for å kreve opp ytterligere 4 mill. til støtte for dette prosjektet.

I årene 1965-67 ble så *Tjeldsundbrua* (1006 m) bygget. Av de

totale kostnadene kr. 19.2 mill., skulle trafikantene gjennom bompenger bidra med kr. 16,5 mill. Et stort beløp og med stort sett bare fjerntrafikk regnet mange ganske lang tid med nedbetalingen. Imidlertid steg trafikken etter hvert ganske kraftig også her. Den 30. juni i år kunne man sette strek også ved denne brukiosken. Det skjedde med en enkel høytidelighet hvor foruten bruselskapets styre, også ordføreren og vegsjefen var til stede og siste betalende trafikant ble belønnet med en blomsterbukett.

Tjeldsundbrua — åpnet 1967 — Gratis fra 30/6 i år.



Andre steder i fylket hadde man nå sett at det lot seg gjøre å privatfinansiere deler av slike store prosjekter. Tre større bruer til, skulle komme.

**Skattørsundet bru** (804 m) eller Skjervøybrua som den ofte kalles, ble bygget i årene 1969-71. Den lokale innsatsen var her på kr. 1.0 mill. av de 9.0 mill. brua kostet. Beskeden vil kanskje mange si, men så gjelder det en forbindelse til et relativt lite samfunn som i tillegg til denne brua også er avhengig av ferjeforbindelsen Hamneidet — Flåten for å nå fastlandet. Bompengene her blir oppkrevd som et tillegg til ferjebillettene. Men også her er man i disse dager på det nærmeste kommet i mål. Imidlertid arbeides det med å få fortsette bompengoppkrevingen til fordel for bru over Maursundet til avløsning av forannevnte ferje. Bruavgiften vil årlig kunne bidra med ca. 0.2 mill. til dette.

Når Norges største øy kunne få bruforbindelse med fastlandet, måtte også Norges nest største — Senja — kunne få det. **Gisundbrua** (1146 m) byggetid 1969-72 fikk etter hvert en rivende trafikkutvikling. Kostnadene løp opp i 20 mill. kroner, hvorav trafikantene skal betale 9.4 mill. En fin trafikkutvikling har det vært for denne brua, og senest til nyttår vil bompengene opphøre også her.

Det siste bompengeprojektet er **Sandnessundet bru** (1220 m) bygget 1971-73 og kostet 34.5

mill. kroner. Av dette skal kr. 22.8 mill. oppkreves i bompenger. Brua som forbinder Tromsøya med Kvaløya har ført med seg større boligutbygging på Kvaløysiden. Dette har selvsagt medført sterk stigning i trafikken slik at de oppkrevede bruavgifter er atskillig større enn de prognoser man opererte med i forstningen. Til årsskiftet 1982/83 regner man med at forpliktelsen med denne brua også er innfridd. Men også her gjør det seg gjeldende sterke ønsker med å fortsette oppkrevingen av bompenger til fordel for en ny bruforbindelse, nemlig Kvalsundet mellom Kvaløya og Ringvassøya.



## GRUNNERVERV TIL FYLKESVEG

— OM RETNINGSLINJENE

Av Bjarne Otterdal

Veglova pålegg kommunane sjølve å syte for erverv av grunn til fylkesvegane. Men praksis syner at vegvesenet er sterkt inne i bildet og det er vegsjefen som er tillagt myndighet til å fatte vedtak om eigedomsinn-grep.

Fram til 1/1 1964 var grunn-erverv til alle offentlege vegar pålagt kommunane. Etter denne dato-ten overtok vegvesenet (eller staten) erverv av grunn til riksvegar. For fylkesvegane er det framleis kommunane som må gjennomføre og koste erverv av grunn. For Troms fylke vart regningslinjer omkring erverv av grunn til fylkesvegar handsama og vedteke i Fylkesutvalget som sak nr. 260 datert 1. november 1967. Det er her ei nokså detaljert oppstilling over kva som er kommunen sitt ansvar.

I praksis er det likevel naudsynt med eit samarbeid mellom kommunen og vegvesenet. Også for fylkesvegar er det vanleg at vegkontoret utarbeider og godkjenner planane for anlegget.

Planlegginga skjer altså etter reglane i Veglova.

Når detaljplanen er godkjend, og grunneigarane har fått skriftleg melding om det, sender vegkontoret saka over til kommunen. Kommunen forhandlar så med grunneigarane. Dersom det ikkje vert oppnådd ei minneleg avtale mellom kommunen og grunneigarane, må det krevast skjønn.

Grunnlaget for skjønn er eit såkalla "Vedtak om eigedomsinn-grep". Etter § 50 i Veglova er det vegsjefen som skal fatte eit slikt vedtak. Dersom det er naudsynt med skjønn, må saka soleis tilbake til vegkontoret. Når vedtak er fatta, vert saka sendt kommunen att, og det er kommunen som har ansvaret for sjølve skjøn-net.

Akkurat denne "runddansen" har vi nyleg hatt på ei strekning av fylkesvegen Finnsnes—Bjørlvnes. Men vi har også hatt fleire liknande saker ellers i fylket dei seinare åra.

Saksgangen vert noko annleis når planane er handsama som reguleringsplaner etter bygningslova. Då har kommunen stort sett ansvar (og myndighet) for både planlegginga og naudsynte vedtak for skjønn. Det er til dømes tilfelle for dei fleste gang/sykkelve-gane som er bygde her i fylket. Men vegkontoret er sjølvsagt sterkt inne i bildet også i slike reguleringsplaner, og i mange tilfelle vert planlegginga i realiteten gjort på vegkontoret. Særleg dei små kommunane har trong for hjelp og vegledning både til planlegging og grunnerverv.

## VEGVOKTEREN MED EGEN HØVEL

Selv om vi ikke er avstengt fra omverdenen her så føles det ofte slik — oåk ferja som vi er når det gjelder den raskeste forbindelse med vegstasjonen i Harstad. Når dertil VHF-en bare når fram til et fåtall steder i distriktet må vi ofte ta avgjørelser selv.

Det er Harald Nilsen i Kvæfjord som sier dette. Han er vedlikeholdets "grand old man" i Gullsfjord-området. Omkranset av Gullsfjorden og Nordland fylkesgrense som han møter 2 ganger på en runde.

— VHF-sambandet fungerer ikke godt nok her, det er faktisk bare 3 plasser på de 4,2 mil vegar vi har her hvor forbindelsen med Harstad vegstasjon er skikkelig. En bedre radioforbindelse er noe som står høyt på ønskelisten.

— Hva er de største problemene for vedlikeholdet i dette strøket?

— Snøskredene, så absolutt. De kommer stort sett årvisse og enkelte flere ganger samme vinteren. På rv 19 er det 5 steder de når vegen, mens på rv 850 mellom Langvassbukta og Gombogen kan vi si det er sammenhengende skredfare i 4 km lengde. Dette kan ta på nervene og i vinter var jeg sjøl bare minutter fra å havne i et ras.

— Vi vet jo fra enkelte andre steder i fylket at trafikantene ikke alltid er enig i vegvesenets vurderinger av snøskredfaren. Hvordan er det på disse kantene?

— Jeg har et bestemt inntrykk av at trafikantene viser stor forståelse og setter pris på at vi gjør forholdene så gode og så trygge som mulig for dem.

— Du har Nordland fylke i begge ender av rv 19 her. Er det noe samarbeide med vegvesenet over fylkesgrensen?

— Vi henter strøsand i Nordland fylke og i samme siloanlegg som vegvesenet der. Så sent som i går var jeg i kontakt med vedlikeholdsfolk i Nordland, og vi var enige om at radiosambandet burde vært slik innrettet at vi kunne høre hverandre. Vi tenkte særlig på dette med støsand. Når forholdene lå slik til rette kunne vi mest rasjonelt og billigst strø litt for hverandre.

— Utgjør passet av ferjeleiet ekstra problemer?

— Nei, det er meget sjelden det oppstår skader der, og det må vi kunne gi ferjemannskapet litt honnør for.

— Noe på hjertet ellers?

— Grusvegene, særlig Gullholmvegen er fattig på grus. Skulle ønske vi kunne gi den en liten ansiktsløftning, ja, den manglet grus allerede ved avleveringen.

Og Harald Nilsen som fortsatt ofte tittuleres som vegvokter, vet hva det vil si å høvle en grusfattig veg. Han er nemlig den eneste vegvokteren her i fylket som har egen høvel til disposisjon, en høvel som han også kjører selv. Med den dekker han også noen kilometer veg utenfor sitt eget distrikt



nemlig Godfjorden. Et uunnværlig redskap, sier han og føyer til at han tror det også vil bli en kostbar affære å sende høvel og mannskap hit for hver gang vi har bruk for en slik.

Harald Nilsen begynte sitt vegliv under krigen, er nå 63 år og det

stunder mot pensjonisttilværelse. — Har du en skikkelig hobby å kaste deg over når du en dag bestemmer deg for å slutte?

— Assistere kona, hun er fisker, faktisk registrert som sådan, og da blir det nok å henge fingrene i. Hjelper henne litt nå også da på fritiden . . .

## HVA GJØR DU NÅ – PENSJONIST?

Alle sa – slutt tidlig og få det fint – det var ikke måte på alle slike anførelinger. Men det viste seg snart at dagene ble lange for meg – jeg måtte finne på noe som holdt meg i virksomhet hele dagen.

Og det gjorde Turnolf Bømark (68) fra Langvassbukt i Gullfjorden. Etter å ha gått hjemme fra oktober 1976 til ut på vinteren 1977 tok han jobb på Sigerfjord Sildeindustri, en sildoljefabrikk.

– De fleste pensjonister som del-



tar i arbeidslivet nøyser seg med deltidsjobber eller jobber for kortere tid, men du driver faktisk på helårsbasis?

– Så lenge fabrikkene går, ja, og det gjør den nesten hele året. For øyeblikket har jeg ferie, men fra midten av august starter vi vel opp igjen. Synes forresten 5 ukers ferie er for lang tid. Heldigvis har jeg i år huset til datteren som er under bygging, der kan jeg være til hjelp.

– Var det et ukjent yrke du kastet deg ut i?

– Ikke helt, jeg hadde arbeidet her et par vintersesonger under krigen.

– Hvordan er dette arbeidet sammenlignet med jobben i vegvesenet?

– Jeg trivdes godt i vegvesenet og synes jeg må berømme Harald Nilsen som fortsatt er å finne på veggen, som en ypperlig samarbeidspartner. Men sammenlignbart med det jeg driver på med i dag er det ikke. Nå arbeider jeg innendørs og kjenner derfor ikke til regn, snø og kulde som jo ofte kan være en lei motpart for en vegarbeider. På fabrikkene opererer jeg i bingene og i loddetankene, deltar i tømmingen her, for såvidt en grei jobb. Innimellom kjører jeg også truck.

– Har du gode råd til de som nærmer seg pensjonaldagen?

16

## VEGVESENET IKKE BARE JORDØDER

Ved omlegginger av eldre veger er det ikke til å unngå at vi kolliderer med jordbruksinteresser når den nye veglinjen skal legges. Men siste året har vi faktisk to steder gjort det motsatte også – skaffet ny jord til veie.

### NY JORD – TIL HJELP FOR OSS SELV

Ombyggingen av parsellen Horsnes –Elsnes i rv 6 mellom Kvesmenes og Skibotn skaffet oss problemer som ikke er dagligdags i anleggsdriften. Vi fikk betydelige overskuddsmasser som det ble vanskelig å plassere uten alt for store omkostninger. Ingen mulighet å bli kvitt disse på vanlig måte i umiddelbar nærhet – lange transporter måtte til. Men anleggsledelsen fant på råd, oppsynsmann Petter Nilsen forteller:

– Et lite gårdsbruk i nærheten, eier Vivian Kiil, hadde gjort forsøk på å dyrke opp en parsell av eiendommen, men ga opp da det var usedvanlig steinet mark. Vi tilbød oss å fylle på dette jordet de massene vi ikke kunne bli kvitt i anleggslinjen.

En avtale kom i stand og vi satte igang å kjøre ut ca. 2.400 kbm. Dette spredde vi utover i ca. 300 meters lengde med en gjennomsnittsbredde på ca. 40 meter. Vi skal senere planere litt med maskin for å gjøre det videre arbeide lettere for gårdbrukeren.

Petter Nilsen peker ut over området som er fylt med overskuddsmassene. I bakgrunnen småbruket som får nytte av dette.



18

– Jeg tror det er viktig å forberede seg godt til den dagen du ikke skal møte på den arbeidsplassen du har hatt i så mange år. Sikre seg at man har noe å henge fingrene i, slik at man ikke bare blir sittende å glane i den kikkerten du får når du slutter. Den fysiske aktiviteten tror jeg er svært så viktig å fortsette med, husk den kan bli en brå overgang og plutselig ikke ha noe å gjøre.

– Du hadde mange år bak deg i vegvesenet?

– Det ble registrert 41 år, første gang var allerede i 1932. Husker godt første dagen, vi var mange som møtte opp på Forøysæther hvor oppsynsmann Meyer Ervik plukket ut mannskap og jeg var heldig å komme med i et lag. I alt ble det da tatt ut 6 lag hvert med 6 mann. Først senere ble det fast arbeide for vegvesenet, først i anlegg, deretter i vedlikeholdet. Likte meg i grunnen best på anlegg, en fast arbeidsplass å møte opp til hver morgen, i vedlikeholdet var det snart her og snart der, mere mas.

– Og hvor lenge skal du drive som fabrikkarbeider i Sigerfjord?

– Når jeg blir ferdig med denne sesongen som tar til etter ferien, skal jeg tenke meg litt om. Har litt å gjøre med huset, kan fiske litt og hjelpe naboer med et og annet, sier Turnolf Bømark til slutt.

I avtalen inngikk også fylling av et dalsøkk hvor vi først la et rør i 50 meters lengde som tar overflatevannet ut i sjøen. Gårdbrukeren tar seg av vedlikeholdet av dette.

Den nye veggen forbi denne eiendommen er ellers blitt utstyrt med en undergang for dyr, sier Petter Nilsen til slutt.

### ERSTATNING FOR TAP AV JORD

Også i omleggingen av E6 forbi Olsborg skal vi være behjelpelig med å skaffe til veie ny jord. Ingeniør Knut Grimstad sier at avtalen med Bjarne Lundenes som er grunneier der dette skal skje, har nok vært med å lette arbeidet med grunnervervet slik at vi kunne oppnå arbeidstillatelse uten videre komplikasjoner og Grimstad forteller:

– Dette er gammelveggen ved Olsborg som skal fjernes for oppdyrking.



19

### TILTREDELSE VEGKONTORET

Åshild Jørgensen er begynt som kontorassistent (vikar) ved regnskapsseksjonen.

Sonja Solstrand er tilsatt som kontorassistent i hel stilling ved regnskapsseksjonen.

Annik Stigen Utby er tiltrådt som ingeniør ved trafikkseksjonen.

Gudmund Nilsen er engasjert som avdelingsingeniør ved planavdelingen.

### TILTREDELSE BILTILSYNET

Kjell Bjørnar Nibe tiltrådte som trafikkpedagog ved biltilsynet i Tromsø 29/6.

Terje Wahl er tiltrådt som ingeniør ved biltilsynet i Tromsø.

### FRATREDELSE VEGKONTORET

Olav Jørgensen fratrådte som ingeniør ved trafikkseksjonen 15/6 d. å.

Avd.ing. Gudmund Reiertsen har fått 3 års permisjon for å studere ved NTH.

Knut Grimstad er tilsatt som avdelingsingeniør og anleggsleder i Harstad i Reiertsens permisjon.

### UTEDRIFTEN

Disse er fratrudd med pensjon: Sigurd Johansen, Finnsnes Jørgen Abrahamsen, Brøstadb. Rudolf B. Pedersen, Storslett.

17

– Vi fører her den nye veggen over dyrket mark og som en liten gjenytelse skal vi fjerne vegdekke og grusen på den gamle veggen. Dette kan først skje når trafikken settes på nyveggen. Videre skal vi kjøre på en del masser, bl.a. fylle igjen grøftene. Gårdbrukeren skal selv planere og så.

– Erstatting dette fullt ut det tap av dyrket mark som denne grunn-eieren har?

– Bare omlag halvparten av det han mister. Det dreier seg om gammelveggen i 300 meters lengde og 10-12 meters bredde. Vi fjerner vel tilsammen omlag 1000 kbm.

Jeg kan forresten nevne at vi tar bort gammelveggen også over en annen eiendom, men dette er i utmark. Denne parsellen sør vi forøvrig til, sier Grimstad.

Så litt gir vi da igjen også.

## EVERTMOEN KNUSERANLEGG — I NY SKIKKELSE

Med en siktestasjon tilkoplek knuserverket oppnår vi en automatisk utsortering av finstoffet i grusmassene og sparer derfor en opplastingsprosess i forhold til tidligere da denne finstoffsorteringen foregikk separat.

Det er oppsynsmannsassistent Tormod Nergård som forteller dette og legger til:

— En utsortering av finstoffet gir oss bedre grusmasser. Denne sorteringen koster jo noe, men når vi kopler inn i knusersystemet en siktestasjon eller Power Screen som den kalles, blir jo dette billigere enn om vi skulle utføre sor-

teringen i en egen operasjon separat fra knuseverket.

— Hvor mye utgjør finstoffet i mengde og hva kan det brukes til?

— Det dreier seg om 20–22 % av massene og utgjør således en betydelig mengde. Vi bruker det til jevning av grustaket der vi ikke skal ta ut mere. Ellers kan det nyttes til strøsand.

Det tas prøver. Karstein Rostadmo og Tormod Nergård (til høyre)



20

— Er massene jevne eller må sorteringen justeres?

— Vi utfører daglig kontroll av det ferdige produkt ved feltlaboratoriet vi har ved stasjonen i Sponga. Viser det seg at grusen inneholder for mye eller for lite finstoff regulerer vi siktingen ved knuseren etter det.

Karstein Rostadmo er formann på knuserverket og han forteller at grustaket som ble åpnet omkring 1960 nå omfatter nærmere 100 mål — et brukbart "gårdsbruk" i areal. Vi spør ellers hvor stor produksjonen er i dag. Rostadmo svarer:

— Gjennomsnittlig kommer det ut 500 kbm. på skiftet. I alt skal vi produsere 23000 kbm. etter de oppdrag vi har fått. Dette startet vi med 1. juni og regner med å være ferdig i midten av september, hvis ikke også andre interesserte skulle melde seg når vi alt er i gang.

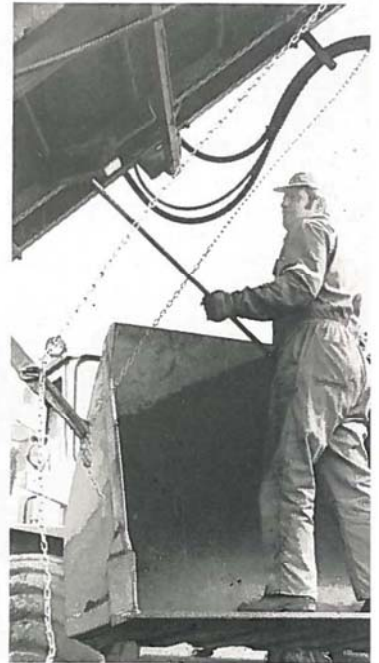
— Hvor går grusen i dag?

— Det kjøres nå direkte til Bjørgavegen, deretter skal det lagres for bruk på riksveg 852 Elvevoll — Brøstadbotn.

— Noen spesielle problemer her på Evertmoen?

— I grustaket er det særlig høy grunnvannstand. Vi har vært nødt å gjøre diverse dreneringsarbeider, sier Karstein Rostadmo til slutt som i løpet av årene har flyttet med knusere over det meste av fylket.

Karstein Rostadmo justerer siktingen



21

## MED PENSJONISTER TIL ALTA

Denne gangen var turen kommet til vegvesenets pensjonister i nordfylket.

Onsdag 8. juli startet vi på en dagstur med buss. Utgangspunktet var Olderdalen. Deltakere fra Nordreisa og Kvænangen kom på etter hvert og turen gikk til Alta. På Kaasen Gård i Burfjorddalen var det kafferast og lunsjen ble inntatt på Altafjord Vertshus.

En tur opp til velomtalte Stilla var også med på programmet. Vi var så heldig at vi fikk en kjentmann fra Finnmark vegvesen med som guide. Det var Rolf Dahl fra Alta.

Kanskje ble turen vel lang og stoppene alt for korte. Meningen er jo at det også skal være anledning å slå av en prat med gamle kjenninger.

Fra v.: Torbjørn Barstad, Osvald Sætermo m/ frue, Ågot Barstad, Henrik Vassbotn m/ frue.



22

Karl Rikartsen, en av våre pensjonister fra Nordreisadalen, sa det slik:

— Det er fint å få delta på dagsturen. Det er ikke det, men jeg for min del synes en dag blir i korteste laget. På en lengere tur kunne man fått bedre tid f.eks. om kveldene til å slappe av og prate med tidligere arbeidskamerater. Det ville selvfølgelig koste mer, men en egenandel skulle jeg gjerne vært med på å betale.

Karl Rikartsen ble pensjonist i 1974.

— Hvordan var overgangen til pensjonistenes rekke for deg?

— Jeg så fram til den dagen jeg skulle slutte. De siste årene arbeidet jeg på anlegg og var dermed mye hjemmefra. Jeg var blitt enkemann og hadde et barn



↑ Fra v.: Karl Rikartsen, Peder Bergmo, Lydia Rikartsen og Thorvald Mortensen foran forbudt område i Stilla, som ikke var voksen. Det var nok å ta seg til. Hus og hjem krevde sitt — og gjør det fortsatt. At det er så mye å gjøre daglig i et hus, skjønnte jeg forresten ikke før jeg måtte gjøre alt alene.

Selv om pensjonen ikke gir grunnlag for overflod, har jeg det jeg trenger. En annen ting er at det er langsomt mange ganger å være alene.

Henry Pedersen fra Badderer var vedlikeholdsmann før han gikk av men pensjon. Han sier:

— Jeg fikk en skade og gikk derfor av da jeg var 63 år. Det er godt å være pensjonist, men jeg gjør da litt nytte for meg enda. I Stilla. Fra v.: Peder Jensen m/ frue og Kristian Berg.



23

De siste somrene har jeg drevet med laksefiske. Dessuten er jeg "dreng" til en søster på 80 år som bor alene.

— Det ble ikke slik at han Henry bare gikk i veien for deg da du plutselig fikk han hjemme hele dagen? — Vi spør kona hans, Albine.

— Nei, absolutt ikke. Det var godt å ha han hjemme hele tiden. Da han arbeidet måtte jeg f.eks. ofte vente med middagen. Arbeidsdagen hans kunne bli lang enkelte ganger. Og om kveldene måtte han ofte ut — helst i styggvær. Det er fint å slippe å være alene, især nå når man er eldre.

Henrik Vassbotn var i sin tid vedlikeholdsmann i Oksfjordområdet. Han er nå fylt 75 år.

— Når du tenker tilbake på tiden i vegvesenet, hendte det noe som du syntes hadde spesiell betydning?

— Det skjedde en gradvis forandring etter hvert. Maskiner og bedre arbeidsredskaper forandret

mye. Vi fikk mer varierte arbeidsoppdrag og sist, men ikke minst, skillet mellom ledelsen og arbeiderne ble også mindre. Stort sett ble alt lettere. Men for mitt vedkommende ble helsa dårligere. Det var mye slit. Det røynt på selv om man var ung og frisk. Jeg husker spesielt en dag, jeg arbeidet på Klubbenes og skulle sykle hjem til Oksfjordvannet, da var jeg så sliten at jeg måtte ta drose — "Jeg var glad den dagen han sluttet, og kunne være hjemme", sier Dokka, kona hans.

Vi hadde gårdsbruk den gang. Det var min arbeidsplass utenom husstellet, men fritiden hans gikk også med til gårdsarbeid.

Vi holdt på en tid etter at han fikk pensjon, men nå har vi sluttet forlengst og tar livet mer med ro.

I disse dager planlegger vi en tur for pensjonister i Tromsø-distriktet. Den skal gå til Finnesnes-området.

Ingolf Pedersen og Karl Rikartsen



24

## NY VEGSTASJON

Av Harald Grønnvoll

Som den siste i rekken av vegstasjoner er det nå klart for bygging av stasjonen i Tromsø. På et samlet areal på 589 kv.m. og til en kostnad av ca. 4 mill kroner vil driftsavdelingene på tilfredsstillende forhold for oppsyn og verksted i et distrikt som geografisk strekker seg over to vedlikeholdsområder.

### UT PÅ ANBUD

Arbeidet med Tromsø vegstasjon som skal ligge på Tromsøya, nærmere bestemt Skattøra, er nå kommet så langt at anbud for vann- og avløpsanlegget er antatt. Det er firmaet Isaksen og Brekmo fra Tromsø som har gitt det laveste anbud, totalt vel 550.000 kroner. Vi regner med at arbeidet i marken kan starte opp like etter ferien.

Som tillegg til vann- og avløpsledningen til vegstasjonen vil det bli opparbeid ca. 3 da lagerplass for vedlikeholdet i område 6 og 9. Her må det legges ned overvannsledninger og foretas masseutskifting og planering.

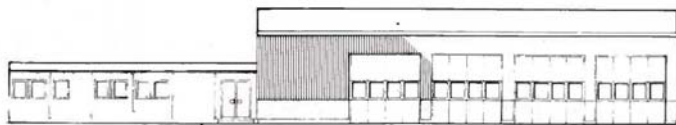
Anbudsdokumentene for selve vegstasjonen var ferdige i begynnelsen av juli måned og vil bli lyst ut på anbud etter ferien.

Fremdriften er lagt opp slik at bygget skal være innflyttingsklar like over ferien 1982.

Kontordelen skal huse kontorer for vegmesterområdene 6 og 9 og i tillegg skal anlegg ha kontor plasser her. Til sammen utgjør dette 9 kontor plasser på 7 kontorer. Dessuten rommer kontordelen arkiv, teknisk rom (telefonsentral), resepsjon, WC og vindfang. I alt 129 kvm i denne delen av bygget.

I verksteddelen, som utgjør totalt 460 kvm grunnareal, er det et verksted på ca. 180 kvm, vaskehall på ca. 90 kvm og lager inkludert tilfluktsrom på ca. 180 kvm. Verkstedet kan nærmest sammenliknes med det vi har i Bardu. De to arbeidsplassene vi har på verkstedet på Kvaløysletta vil bli overført hit.

I en mezzaninetasje i lagerde-



FASADE ØST

26

## SNØSKREDREGISTRERINGER

Snøskred og snøskredfare skaper ofte store ulemper for de som er avhengig av å nytte vegar hvor slikt forekommer. For ikke å snakke om den risiko som både brøytere og andre trafikanter utsetter seg for. Nå skal imidlertid alle skredpartiene langs riks- og fylkesvegene her i fylket vies større oppmerksomhet — vi er nå i startfasen med å bygge opp et detaljert skredarkiv.

I Langtidsplanen er anført at vi kjenner 29 partier langs riksvegen og 25 langs fylkesvegene — til sammen 54 partier hvor det forekommer snøras som sperrer vegen. Flere av disse partiene som er nevnt, f.eks. Pollfjellet og Fjordgårdvegen, representerer flere ras, slik at det totale antall ras er mye større enn 54.

Vegmestrene og deres medarbeidere har etter hvert opparbeidet seg et ganske godt lokalkjennskap til forholdene ved raspartiene. Avgjørelser om stenging og åpning av vegene tas derfor etter grundige vurderinger med bakgrunn i denne lokalkjennskap.

Nå skal vi imidlertid prøve og gjøre disse vurderingene sikrere — vi skal etablere et skredarkiv. Her vil hvert eneste skred bli registrert.

Opplysningene som skal samles på arkivkontoret skal omfatte:

- skredets utstrekning
  - dato og klokkeslett
  - skredmassens høyde over vegen
  - lufttemperatur (både dagen før og samme dag)
  - nysnømengde (dagen før og samme dag)
  - vindretning før skredet
  - gjennomsnittlig snømengde i området
- Ellers skal skredet selvsagt nøyaktig stedfestes, og det er også satt av plass

for inntegning av skredbanens profil.

Arkivet opprettes i dobbelt sett — hos vegmestrene som fører kort for sitt område — og på vegkontoret som på bakgrunn av rapporteringen fra vegmestrene etablerer et sentralt register for hele fylket.

Disse registreringene skal da tjene to hensikter:

1. skaffe oss et bedre grunnlagsmateriale for framtidig meldetjeneste
2. et bedre grunnlagsmateriale for skredsikring.

Det skal heretter ikke være nok å peke på snøskredene — her Sverre Theodorson på Fjordgårdvegen



25

len kommer det felles spiserom, dusj/garderobe (menn) samt teknisk rom. Garderobe/dusj for damer er plassert i 1. etasje.

Kostnadene totalt for utbyggingen er kalkulert til ca. 4 mill. kroner.

### SISTE STASJONSBYGG

Med Tromsø vegstasjon vil vi være kommet i mål med utbyggingen av vegstasjoner. Det som deretter står på programmet når det gjelder bygninger, vil for det første være energioptimering ved vegsentralen i Nordkjøbotn. Her skal taket etterisoleres og tekkes på nytt, videre tar vi sikte på utskifting av fyringsanlegget og portene. På Kvængangsfjellet planlegges det ny brøytegarasje.

Vegdirektoratet arbeider nå med et opplegg for vedlikehold av bygninger. Vi håper at dette opplegget kan gjennomføres i løpet av kommende vinter.



PLAN MEZZANIN



27

# AVDELINGSLEDEREN HAR ORDET

## — Denne gang biltilsynssjef Odd Halvorsen

"Plansjefen sier at planavdelingen er vegvesenets Benjamin. Kom sist til verden" —

Det er vel for såvidt riktig. Biltilsynet har eksistert i over 50 år, men er den siste som kom til verden som avdeling innen vegkontoret. Biltilsynet har i dag 3 faste stasjoner, Harstad, Finnsnes og Tromsø. I tillegg har vi utekontor med kontrollhall på Storslett, og et avdelingskontor på Svalbard. Utenom biltilsynssjefen er det pr. i dag 36 tilsatte i biltilsynet.

Biltilsynet er bygget opp rundt et teknisk miljø, og på grunn av vårt betydelige arbeide med føreropplæring har man sett det nødvendig å styrke den pedagogiske siden. Denne stillingen ble vi tildelt utenfor ramme og det ble tilsatt trafikkpedagog den 29. juni d.å. Dennes arbeidsfelt vil i hovedsak bli på trafikksiden — styrke tilsynet med kjøreskolene — samordne og tilrettelegge trafikkfag i skoleverket — foreta undersøkelser av førerprøveresultater og hvordan vi kan tilbakeføre erfaringen til kjøreskolene. Det skal således ikke mangle oppgaver. Når det gjelder bemanning generelt lider stasjonene av et alt for stort arbeidspress som igjen fører til forholdsvis store sykefravær ved enkelte stasjoner. Jeg er faktisk redd for at dette vil øke dersom vi ikke makter å tilføre stasjonene flere medarbeidere. Jeg tror derfor det vil være

nødvendig å se hele vegkontoret under ett. Ikke for det at jeg påstår vegkontoret har mindre å gjøre, men det er vel slik at arbeidsmengden kan variere både på vegkontoret og hos biltilsynet. F.eks. i forbindelse med regnskap på vegkontoret og når det er "sesong" hos biltilsynet. Etter min mening skulle dette ikke by på problemer.

I forbindelse med omorganiseringen så var det sagt at mulighetene skulle bli mye bedre ved at biltilsynet gikk sammen med vegkontorene.

Det er tydelig en viss misnøye i biltilsynet og ikke bare i vårt fylke. Det synes, og jeg har også hørt at det synes som biltilsynet ikke generelt sett blir "akseptert". Jeg tror imidlertid at dette ikke er riktig, men at det også innen biltilsynet gjøres de samme tanker overfor vegkontorene. Det som synes umiddelbart nødvendig er at biltilsynssjefen med medarbeidere snarest mulig får kontor plass på vegkontoret. Dette tror jeg vil bidra til å gjøre forholdene lettere, skjønt jeg er noe i tvil når en ser på fylker som allerede og for lang tid siden har hatt biltilsynssjefen på vegkontoret.

Personlig er jeg positiv til at

forholdene ved vårt vegkontor vil bli enklere når biltilsynssjefen får kontor plass på vegkontoret. Det skulle kanskje vært interessant og sett litt på problematikken, fordeler og ulemper ved sammenslåingen.

Hva hadde vi forventet?  
Er forventningen innfridd?

Hva kan gjøres bedre?  
Hva med skille og barrierer?  
Kan ikke systemet gjøres mere fleksibelt?

Det vil imidlertid bli for langt denne gangen, men jeg får muligens anledning til å ta dette opp i "Vegstikka" en gang senere.

## LIKE BETEGNELSER PÅ BILDELER

Bilverkstedene og biltilsynet har ofte brukt forskjellige benevnelser på bildeler under påvisning av slitasje som betinger reparasjon. Det er spesielt navnene på delene i bilens hjuloppheng og styreinretning som enkelte ganger har vært årsak til misforståelser. Biltilsynet har derfor utarbeidet prinsippsskisser over de mest vanlige hjuloppheng og satt navn på delene i forstillingen. Navnene på delene er i de tilfelle det er mulig

valgt ut fra hvilken oppgave delene har. F.eks. ledd med bærende funksjon kalles for bærelodd, ledd med støttestøt funksjon kalles støtteledd osv.

Biltilsynet har nå sendt alle bilverkstedene i Troms disse skissene med de nye delebetegnelsene og meddelt at de for ettertiden vil bruke disse navnene når det påpekes mangler ved hjuloppheng og styreinretning.

28

## BJØRGATUNNELEN

og dermed også hele anlegget Skøelv—Lavik åpnes for trafikk i september dette året.

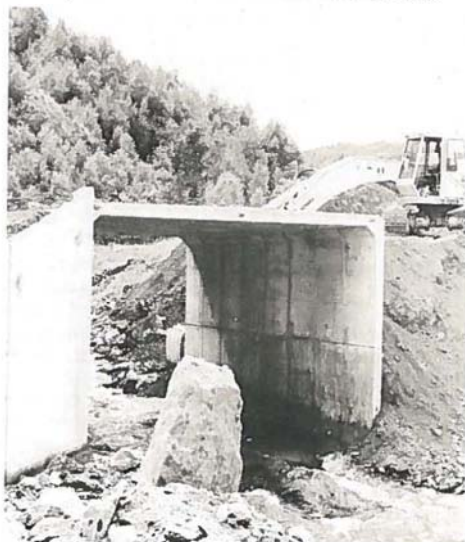
Da "Vegstikka" besøkte anlegget like før ferien ble det drevet etterrensk i tunnelen med det samme utstyret som vi omtalte i forrige nr. av bladet. Før vi avslutter sikringsarbeidene, i august en gang, skal en geolog befare tunnelen. Dette for å få avgjort om de utførte renskararbeidene og de andre sikringsarbeidene er tilstrekkelige.

Samtidig foregikk opprettingsarbeider og påføring av grusmasser fra Evertmoen knuseverk (om-

talt annet sted i bladet).

Ved Bjørga var vi i full gang med montering av Bjørga bru — den utføres med ferdig støpte betongelementer. Noe vanskelige fundamenteringsforhold avgjorde valget av betongelementer i stedet for tradisjonell støyping på stedet. I tillegg var vi litt i tidsnød og med ferdige elementer går jo arbeidet noe raskere unna.

Det kan ellers nevnes at brua vel kunne stått ferdig før, men vegvesenet fikk ikke dispensasjon fra akseltrykkestemmelsene i tåleløsningsstiden for transport av elementene fram til brustedet!



Endel av bruelementene er på plass — Bjørga bru

30

## GABIONVISE

Mack var i Tromsø, Maccaferri i Rom.  
Begge er borte — blitt til støv og til skum.  
Det de laget har likevel levet hittil.  
Mack for sin smak, Maccaferri sin stil.

Vårt samfunn her nord har bruk for dem begge.  
Den ene for tørst, den andre nedlegge.  
Men i vegstellet vårt er det forskjell i mengd,  
Maccaferri er størst i budsjettssammenheng.

Når leire og silt er i siget mot deg.  
Vi stabler opp nettingkasser, hu, hei!  
Og fyller i stein, med litt jord helt på topp.  
Og således berger din bil og din kropp.

En busk står og luter mot utbedret veg.  
Til høsten det modnes av ripsbær til deg?  
Men akk, så graver vel vatnet i grøft!  
Og livet for busken bli vel mye tøft!

Så iler vi til uten nøling og tull.  
Og klipper og kniper og ramler omkull.  
Men nettingen bindes og fylles med sten.  
Og busken den berges fra skramme og men.

En kjempehøy skråning skal sikres ad hoch!  
På planen er vist mur av trønderblokk.  
Men slik sementert blir det stivbent og dyrt.  
Maccaferri er tingen, livfullt, porfyrt.

Så synker da solen, en dag er snart slutt.  
Du hiver av lommen, er sliten og mutt.  
Men snart har du glemt Maccaferriens plage.  
Og raper fornøyd med en Mack i din mage.

1. gabonist.

29

31



# LANDSKAPSHENSYN KOSTER LITE

Etter vår mening har vi en plikt til å gjøre inngrepen i naturen så skånsomme som mulig når en veg bygges — særlig når det i mange tilfeller mer er snakk om omtenkksomhet enn penger. Slake skråninger kan eksempelvis også direkte føre til mindre eiendomsinngrep ved å la dem gli naturlig inn i de tilstøtende nye arealer langs veien. Svært ofte kan det være klare positive trafiksikkerhetsmessige virkninger av god landskapstilpasning og estetisk god utforming av sideterrenget. Ellers er det påstått at kjøreturer i avstressende og tiltalende omgivelser virker bra sikkerhetsmessig. Bevisførselen for dette har vi likevel ikke følt oss forpliktet til å påta oss.

Dette sier *vegsjef Søren Gunnar Thorsdal* i Telemark i et intervju som Vegdirektoratets informasjonskontor har laget. Vegsjef Thorsdal har sin utdannelse fra Norges Landbrukshøgskole og var før han ble vegsjef plansjef i Rogaland vegvesen. Han har vært formann i et utvalg som har utarbeidet et eget kapittel om landskapsarkitektur i Vegnormalene. Utvalget synes å ha lagt stor vekt på blant annet skråninger og skjæringer i sideterrenget.

— Hva med beplantning eller vegetasjon generelt langs vegene? — Etter min mening var det nå behov for å ta livet av en del løse påstander mot bruk av vegetasjon. Jeg tror ikke trær og annen vegetasjon i dag spiller noen hovedrolle i norsk ulykkesstatistikk. Problemer med høstvåte veger og fallende løv har for eksempel vært et av argumentene mot bruk av trær. Brukt med vett er det klare indikasjoner på at trær og annen vegetasjon kan ha gode virkninger også trafiksikkerhetsmessig. Dette har vi nå gjort rede for, sier Thorsdal.

— Påvirktes vegvesenets planleggingen av "den grønne bølge"?

— Selv om mange kan ha andre meninger, våger jeg å påstå at vi i vegvesenet i mange år har vært opptatt av våre omgivelser og tilpasning til naturen. Vår planlegging har likevel som mange andre fagområder gjennomgått forskjellige faser. De eldste vegene var tildels noen praktiske eksemplarer der de snodde seg fram i naturen. Senere fikk vi den mer rasjonelle perioden.

Dagens moderne planlegging med utstrakt bruk av EDB har gitt oss fine muligheter til å følge terrenget. Vi må jo også innse at planleggingsfagene generelt har gjort store fremskritt. Vi tenker nok mer på helheten på dette området i dag. Det kan vel også sies å være en del av velstandsutviklingen. Vi kan jo bare trekke sammenlikninger med hagene i boligområder i dag og for noen år siden. Det legges nå ned stor energi og mye penger i private hager, og hagesentrene er tydeligvis inne i en blomstringsperiode i dobbelt forstand.

— Når vi nå går inn i en periode med dårligere økonomi, vil det vel ikke bli særlig mye penger til landskapspleie?

— Skulle vår oppgave være å la bilkjøringen bli som en vandring i blomstrende hager kan jeg være enig. Det vi i utvalget har vært opptatt av er på en enkel måte å bygge hensynet til landskap og omgivelser inn i vegvesenets naturlige arbeidsoppgaver og arbeidsmetoder — og det er nødvendigvis ikke et spørsmål om mer forbruk av penger. Vi har mange foregangspersoner i vegetaten som har vist at det går an, sier vegsjef Søren Gunnar Thorsdal til slutt.

— Hvordan står det så til hos oss i Troms, vi spør *plansjef Bjørn Stiberg* — har vi noe å vise til i denne sammenheng?

— Når det gjelder beplantning har vi ingen eksempler i Troms. Beplantningene på et par rasteplasser i Bardu er vel et eksperiment som oppsynet og anleggsledelsen forøvrig har samarbeidet om. Dette er vel i grunnen de

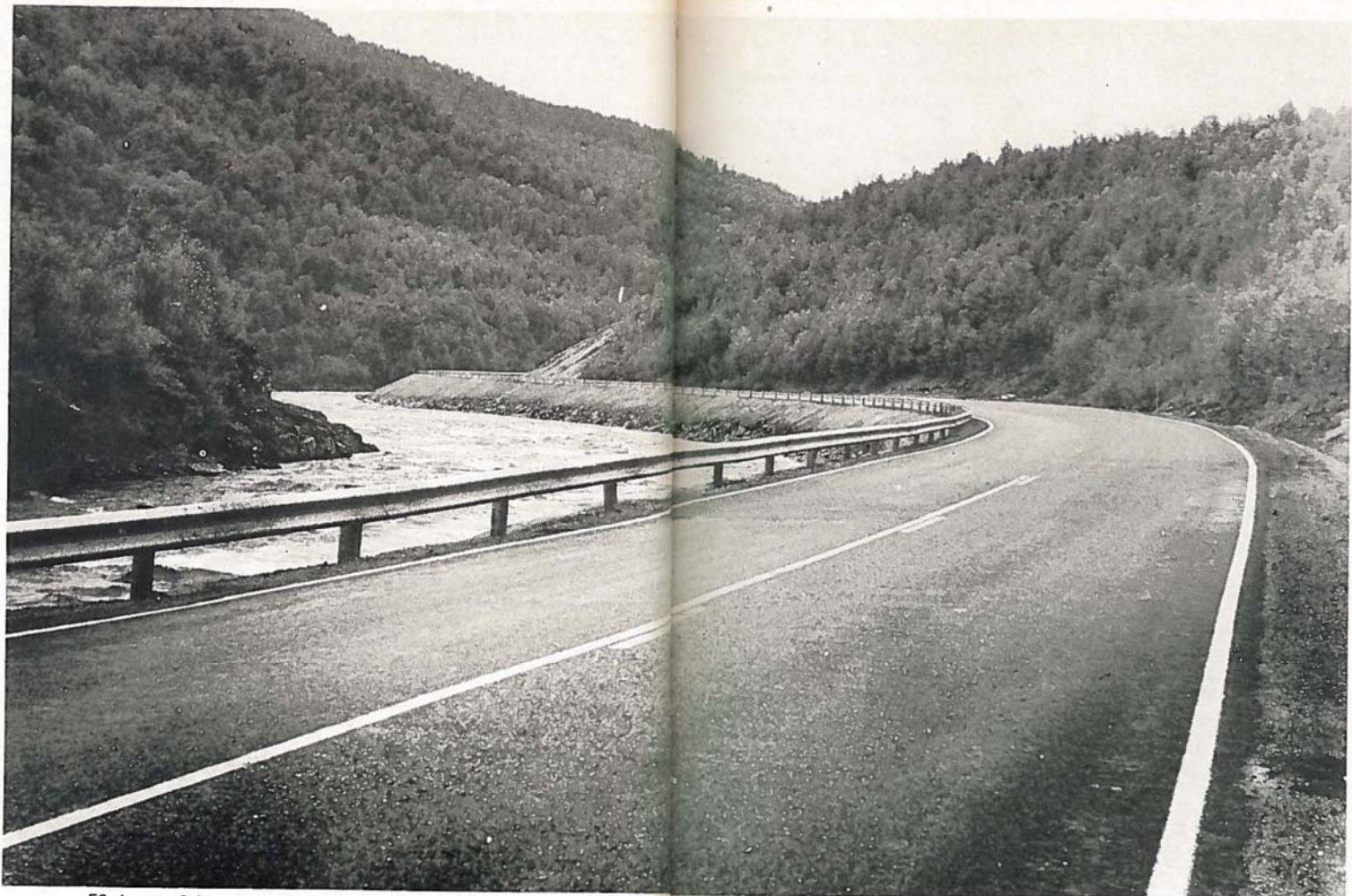
eneste beplantningene som er foretatt utenom tilsåing av skråninger som forøvrig mange steder har vært vellykket også når det gjelder utseende. Ved eventuell annen beplantning kommer spørsmålet om sikt og sikkerhet inn i bildet, noe som da i en viss grad kolliderer med "gartnerinteressene".

— Lar vi linjevalgene i noen utstrekning være diktert av landskaps hensyn?

— Vi har ved flere anledninger konsultert fagekspertise ved plassering av veger i høgfjellsterrenget og åpent terreng hvor estetikken teller mye. La meg nevne E 6 gjennom Salangsdalen, rv 6 mellom Sørstraumen og Sekkemo, rv 83 gjennom Fauskevåg og fylkesvegen gjennom Kaperdalen.

— Og vi kan si oss fornøyd med disse?

— Hvor vellykket disse vegene er blitt rent estetisk, kan vel diskuteres. Jeg er ikke helt fornøyd med alt, men det kommer jo også an på øyet som ser, som det heter, sier Stiberg.



34 E6 gjennom Salangsdalen — synes å passe fint i omgivelsene . . .

# AVSKJED MED PENSJONISTER

Den 25. juni 1981 kunne vi på Bardu Motorhotell ønske velkommen til en avskjedssammenkomst for

Harald Rognså, Sjøvegan  
Ivar Bakkland, Bardu  
Olav Dalbakk, Gratansbotn  
Konrad Tunheim, Sjøvegan

som alle var gått over i pensjonistenes rekker.

Vi viser ellers til billedmontasjen.

Dagen etter skjedde det samme på Viking Nordic Hotel i Harstad for:

Karstein Larsen, Grovfjord  
Vilmar Steinheim, Sandsøy  
Harald Jakobsen, Borkenes  
Ivar Eilertsen, Kilhus, Harstad  
Berger Olsen, Grovfjord  
Oddleif Kristiansen,  
Ervik, Harstad  
Marvin Hansen, Gausvik  
Andreas Stensaker, Grovfjord.

Vilmar Steinheim ↘



36



Anders Stensaker →

Margrethe Dalbakk får blomster av Setsaa ↘



38



Karstein Larsen m/frue ↑

Ivar Bakkland ↘



37

## VEG-SPORT



### KORRESPONDANSESKYTING 1981

Beste dameskytter denne gang ble Hilde Johnsen fra Rogaland. Blant herrene var det vår egen Jan E. Strømseng som stakk av med seieren.

I lagskyting for damer (3-kvinnerlag) ble resultatene:

1. Troms	399 p
2. Sogn og Fjordane	378 p
3. Vegdirektoratet	368 p

I lagskyting for herrer (3-mannslag) deltok Troms med 2 lag og det endte slik:

1. Akershus I	823 p
2. Telemark I	805 p
3. Nordland I	801 p
8. Troms I	786 p
18. Troms II	738 p

Ellers ble resultatene slik:

### DAMER KI. I (20 skudd):

1. Åse Christiansen, Telemark	151 p
2. Ingerlise Mengshoel, vegdir.	148 p
3. Anna Hamre, Sogn og Fj.	132 p
4. Anna Josefsen, Troms	131 p
8. Inger Torkildsen, Troms	110 p

(19 deltakere)

### KI. II:

1. Margit Pedersen, Troms	158 p
---------------------------	-------

### KI. IV:

1. Hilde Johnsen, Rogaland	168 p
----------------------------	-------

### MENN KI. I (30 skudd):

1. Fred Johannessen, Troms	260 p
2. Bent Kristiansen, Telemark	259 p
3. Gunnar Hansen, Vestfold	258 p
4. Geir Østvik, Troms	257 p
7. Geir Berntsen, Troms	256 p
9. Kjell Vang, Troms	255 p
25. Knut Grimstad, Troms	245 p
30. Asle Åsmo, Troms	240 p
34. Svein Liland, Troms	239 p

(132 deltakere)

### KI. II:

1. Ole Moen, Akershus	283 p
2. Tore Leirstein, Østfold	268 p
3. Arild Kolgrov, Vegdir.	263 p
17. Hermod Johansen, Troms	235 p

### KI. III:

1. Asbjørn Halvorsen, Telem.	274 p
2. Eivind Hagen, Akershus	274 p
3. Jan Arve Westvik, N-Tr.lag	272 p

(14 deltakere)

### KI. IV:

1. Bjørn Alsaker, Rogaland	274 p
2. Petter Lyng, Telemark	273 p
3. Bjørn Kjørnås, Nordland	269 p
17. Kåre B. Tune, Troms	238 p

(20 deltakere)

### KI. V:

1. Jan E. Strømseng, Troms	289 p
2. Hårdal Saur, N-Trøndelag	288 p
3. Helge Hansen, Østfold	279 p
13. Rolf Lunde, Troms	253 p

(26 deltakere)

39

## FOTBALL

### VEG-CUPEN

Det blir Nordland som 14. august må forsvare de nordligste fylkers fotballrenome i Molde dette år.

Kvalifiseringen foregikk i Lakselv 5.-6. juni. For første gang i historien måtte Troms se seg slått både av Nordland og Finnmark.

Resultatene ble slik:

Nordland-Troms	1-0
Finnmark-Troms	2-0
Nordland-Finnmark	2-0

### HÅNDBALL

Damelagene fra Troms og Finnmark hadde satt seg stevne i Lakselv samme helg som veg-cupen gikk. Vennskapskampen endte med 10-2 for Troms.

### BEDRIFTSFOTBALL

Førstedivisjonslaget melder om disse resultater hittil i sesongen:

VEG-TABI	2-4
VEG-REGION	1-3
VEG-POSTEN	0-3
VEG-UBIT	2-2

### RAPPORT FRA ANDRELAGSGRUPPA

Redaksjonen i "Vegstikka" har bedt om resultatliste for andrelagets kamper hittil i sesongen. Til dette er å bemerke at resultatene allerede har gått i glemmeboka, men at vi har spilt glimrende fotball. Angrepet har scoret en rekke mål, og forsvaret har sluppet inn enda flere. Dette har gitt publikumsvennlig fotball med mange minneverdige situasjoner, og vi går løs på høstsesongen med godt humør. I de fleste kamper har vi dessuten i tillegg til innbyttere hatt opptil flere tilskuere, og vi inviterer gjerne sportsredaksjonen i "Vegstikka" til en reportasjetur til Tromsdalsfyllinga eller Mortensnes.

Oppmannen.

# Har du forslag..

Send det til:



Statens Vegvesen

Postboks 615  
9001 Tromsø



40

## TROMSØBRUA – NYTT FORTAU

Av Thor Schefte

Fortausarbeidet er i rute må vi kunne si. Mulighetene for en tidligere avslutning enn planlagt er også til stede. Hittil har arbeidet gått uten komplikasjoner og alt i alt har også trafikkavviklingen på brua gått over all forventning.

Byggingen av nytt fortau på Tromsøbrua startet som planlagt 18. mai d.å. Selve stålmonteringen tok til 1. juni og skal etter kontrakten med ing. T. Furuholmen A/S som er hovedentreprenør være avsluttet 15. sept. Som underentreprenør for stålleveranser og montasjearbeidet har ing. T. Furuholmen A/S firmaet NGM fra Kongsvinger.

Det nye fortauet som er 1040 m langt og med en fri bredde på 2 m vil når det står ferdig ha kostet ca. 7.5 mill. kroner. Det nye fortauet veier tilsammen ca. 250 t som tilsvarer ca. 250 kg pr. meter fortau. Til sammenligning kan nevnes at det gamle fortau veier ca. 600 kg pr. meter. I forbindelse med byggingen av nytt fortau vil den gamle brubanebelysningen bli fjernet og ny satt opp.

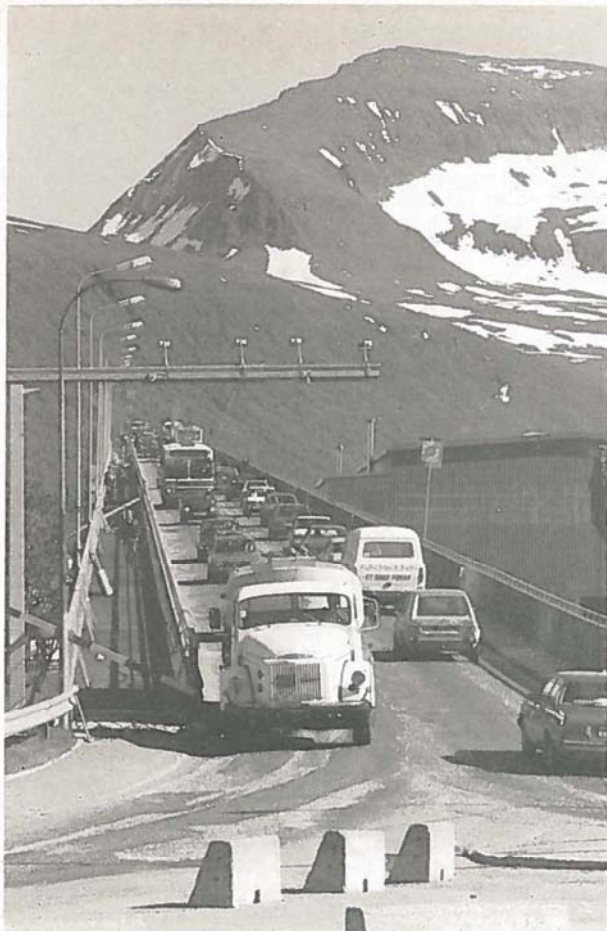
Utenom fellesferien arbeides det på 2 skift fra kl. 0600 til kl. 2400. I fellesferien har en benyttet "lange dager". Byggingen med det nye fortauet sysselsetter ca. 15 mann.

I månedsskifte juli/ august var en kommet ca. 600 m opp på brua med det nye fortauet. Byg-

getempoet er ca. 80 m i uka. Slik det i dag ser ut vil entreprenøren kunne klare byggetiden, men hvor mye han kan klare og forsere er det vanskelig å spå noe om.

Det ligger i sakens natur at ombygging av en så sterkt trafikert bru som Tromsøbrua med innskrenkning til en kjørebane forbi anleggsstedet ikke er noen helt lett sak, spenningen var derfor stor både her hos oss og hos entreprenøren om hvorledes trafikkavviklingen ville arte seg. Som forberedende tiltak ble det spredt informasjon gjennom spesielle informasjonsfoldere samtidig som det ble informert gjennom lokalpressen. Som konkrete tiltak i byggetiden er trafikken lysregulert både på fastlandssiden og på øya pluss forbi selve anleggsstedet. For å lette trafikkpresset på brua i rushtiden morgen og kveld har vi satt inn ferge. I tillegg kjører Tromsbuss med hyppigere avganger enn før.

Tilsammen synes disse tiltak å ha fungert bra, og vanskene med trafikkavviklingen har vist seg mindre problematisk enn vi hadde fryktet på forhånd.



Fortauet „vises" godt på brua nå

41



Det kan være en ganske luftig arbeidsplass.

42

43

# LESER DU VEGSTIKKA?

og hva leser du? Ja om det vet vi i grunnen lite. For oss som arbeider med "Vegstikka" vil det være av stor betydning å få signaler om lesevaner og synspunkter på stoffvalget. Da vil vi kanskje være i stand til å gjøre avisen bedre og å fornye oss. Det er bakgrunnen for den leserundersøkelsen vi nå setter igang.

Bedriftsavisen vår "Vegstikka" har nå eksistert i 13 år. Vi har ofte lurt på hvordan den blir tatt imot hos leserne, noe har vi da hørt — at den leses med interesse, med noe interesse og med heller liten interesse — at noen synes stoffet er allsidig, andre at den er tørr. Alle disse ymt er bare spredte uttalelser, hvor representative de er — vet vi ikke. Det er naturlig at synet på avisen er forskjellig hos leserne, derfor vil vi gjerne registrere hva og hvorfor om dette. Det kan være godt for redaksjonen å vite.

I redaksjonsrådets møte 18/6 d.å. bestemte vi oss for å få leserne i tale gjennom en undersøkelse. På neste side finner du en rek-

ke spørsmål — du svarer med å sette kryss i rutene og det er også plass til noen linjer.

Du trenger ikke sette navnet ditt på spørreskjemaet, men husk å sette kryss for den sektor du arbeider i.

Riv av denne siden (den er perforert) og legg den i en konvolutt og legg den i en konvolutt. Merk den "Vegstikka" og lever den til nærmeste oppsynsmann (så sparer du porto) eller send den til "Vegstikka", postb. 615, 9001 Tromsø.

Oppsynsmannen samler svarkonvoluttene og sender disse til samme adresse,

Svarene må vi ha innen 25. september 1981.



Fra møtet i redaksjonsrådet 18/6. ↑

Fra v.: Hans Takøy, Paul Jernberg, Oddmar Eilertsen, Olve Reiersen, Inge Iversen, Anna Josefsen, Jan Haukland og Bjarne Otterdal.

Leser du Vegstikka?

Hver gang

Av og til

HVA LESER DU?

	Ofte	Av og til	Aldri eller nesten aldri
Lederartikler	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vegvesenets planer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reportasjer fra arbeidsplasser ute	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reportasjer fra biltilsynet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reportasjer fra annen virksomhet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Intervjuer m/ tj.m. i utedriften	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Intervjuer m/ledere	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spesielle arbeidsoperasjoner	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Personaliastoff	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bedriftsidrett	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verne- og miljøstoff	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vegvesenets resultat/årsmelding	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Historiske innslag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regler og retningslinjer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Om Vegkontoret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Er det noe spesielt av dette du synes det er for lite av?

.....

.....

.....

.....

Er det noe annet du savner i bladet?

.....

.....

.....

.....

Synes du Vegstikka gir et riktig bilde av det som skjer i etaten?

Ja  Nei

Du som sier nei – Hvorfor?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

### HVOR ARBEIDER DU?

- Oppsynet
- Anlegg, utedrift
- Vedlikehold, utedrift
- Maskin/vegsentral, utedrift
- Vegkontoret
- Biltilsynet
- Annet sted
- Jeg er pensjonist



Innfartsvegen til Tromsø – E 78 – er nå i ny skikkelse i 5 km lengde etter åpning av vege fram til Solligården den 10. juli i år. Over ser vi Sigmund Johansen og Rudolf Olsen legge den siste stikkrennen, og under sørger anleggsbestyreren Bjørn E. Selnes (til v.) og hans mannskap for flytting av skilt. De 5 km har hittil kostet ca. 30 millioner. Neste parsell Solligården–Tromsøvingen behandles for tiden som reguleringsplan.



### MASSEKORSBÅND

Tormod Nergård i arbeide på rv 84

