

MAŠSEKORSBÄND



*Ingebrigt Dahlberg og teleskader på rv. 84.*

# Vegs i kka

August 1982 - Nr. 4 - 14. ärgang



Nr. 4 - August - 1982  
14. ÅRGANG

I redaksjonen

Olve Reiersen, redaktør  
Anna Josefsen, red.sekr.

Redaksjonsråd

Vegmester Inge Iversen  
Kjøretøykontr. Jan Haukland  
Adm.sjef Arild H. Johansen  
Formann Kristian Myrvoll  
Avdelingsing. Svein Jarle Hansen

Utgiver

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk

Lundblads Trykkeri, Tromsø

Opplag

1500 eksemplarer

INNHold	side
Medbestemmelsesavtalen . . . . .	3
Rv 862 nye tverrforbindelsen over Tromsøya . . . . .	4
Riks- og fylkesvegnettet i Troms . . . . .	6
Registrering av opplæringsbehov . . . . .	7
Kystriksvegen . . . . .	8
Anleggskjøring meningsfylt for brøytere . . . . .	12
Innsjutt på ny veg . . . . .	14
Tjenestefri i utdanningsøyemed m.v. . . . .	17
Pensjonister på Tromsø-tur . . . . .	18
Smånytt fra 1882 . . . . .	21
Troms fylkes trafikk sikkerhetsutvalg — hva er det? . . . . .	22
Anbudsvalgjørelse fredag — dekkelegging igang tirsdag . . . . .	24
Forbikjøringsstrekningen . . . . .	25
Olsborg bru . . . . .	26
Holder du riktig avstand? . . . . .	28
Stadig mindre penger til anlegg . . . . .	30
Fraværstatistikk . . . . .	31
Bak fylkesgrensen . . . . .	32
Avskjed med pensjonister . . . . .	34
Mannskapsreduksjoner for 1983-86 . . . . .	35
Vebostad knuserverk . . . . .	36
Om fylkesvegbudsjettet for 1983 . . . . .	37
Premiedryss . . . . .	37
Personalnytt . . . . .	38

Forsiden: Arvid Steffensen leser av kilometerteller.

## Rv 862 nye tverrforbindelsen over Tromsøya

Av Thor Schefte

Den nye tverrforbindelsen over Tromsøya begynner nå for alvor å bukte seg gjennom terrenget. I slutten av september måned regner vi faktisk med at vegen kan settes under trafikk.

Når tverrforbindelsen har fått en så beskjedne omtale i media etc. skyldes det kanskje at den ligger så godt gjemt mellom støyvoller at en ser lite fra "utsiden". På grunn av miljømessige hensyn ligger vegen tungt i terrenget og

er "bekranset" med ca. 1 km støyvoller. Anlegget har vært drevet kontinuerlig fra høsten-81 og hele parsellen som er 2,1 km er nå grovplanert. Tilsammen er det sprengt ca 20000 m<sup>3</sup> med fjell, mens masseflyttingen utgjør ca. 30000 m<sup>3</sup>. I parsellen inngår også Olsgård bru som er kostnadsberegnet til kr. 800 000,- Brua er nå ferdigstøpt og det gjenstår kun tilbakefylling.

Vegen går over tildels meget svak grunn og halve parsellen, ca 1100 m, er fundamentert på fiberduk.

Som vanlig ved større vegomlegginger i tettbygde områder har vi også her store utgifter med å sørge for å ta vare på andre etaters installasjoner. Her er det spesielt kraftforsyningens høyspentkabler i krysset mellom Erling Kjeldsensveg og Båtmannsvegen som skaper problemer. Kryssomleggingen her vil alene

## Medbestemmelsesavtalen

— halvannet år nå.

I motsetning til Samarbeidsutvalgenes tid, er organisasjonene sterkere med i bildet nå. På en rekke felter er oppnådd forhandlingsrett, på andre felter drøftingsrett, og ledelsens informasjonsplikt er ytterligere forsterket.

Hvordan har så Medbestemmelsesavtalen fungert her hos oss? Om dette er det, som om så mangt ellers, delte meninger.

For ledelsen som i Fellesmøtet ser en ypperlig mulighet til å nå de ansatte med viktig informasjon - også den av mer fortrolig art - forventer reaksjoner og informasjon tilbake som kan være momenter i beslutningsprosessene. Og ledelsen har funnet et godt forum for dette i Fellesmøtet, selv om informasjonen tilbake ikke alltid er god nok.

Fra ansatte er det pekt på at forsamlingen på Fellesmøtet er for stor - ikke alle makter å bringe fram sine synspunkter, fra den siden domineres møtet av et par organisasjoner.

Dette er beklagelig.

For nettopp i reaksjon og tilbakeinformasjon ligger en av de viktigste mulighetene til medinnflytelse.

Og den bør brukes!



Alfred Seppola og Ingfred Andersen.



Olsgård bru.

komme på ca. kr. 500 000 hvorav halvparten går med til å dekke utgifter med høyspentkabler. Meningen var å ha dette krysset ferdig til sommerferien, men på grunn av streiken som rammet kraftforsyningen måtte dette utsettes til etter fellesferien.

I år vil vegen få et foreløpig

dekke av penetrert pukk med enkel overflatebehandling. Dette er kostnadsberegnet til ca. kr. 800 000. Selve slitelaget av asfalt vil bli lagt på til neste år.

Av årets bevilgning på 6,4 mill, er det frem til ferien brukt 3,2 mill kr.

# Riks- og fylkesvegnettet i Troms

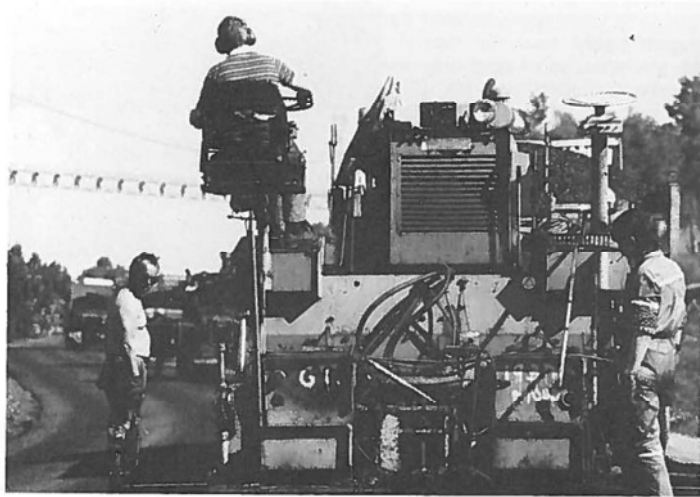
Økte i årene 1964 - 1981 med 1257 km. Av denne økningen var hele 1021 km på fylkesveggsiden. Samtidig økte lengden av fast dekke på riks- og fylkesvegene med 1754 km fra bare 30 km i 1964 til 1784 km ved utgangen av 1981.

Den sterke økningen av veglengden på fylkesveggsiden skyldes ikke bare nybygde vegger, men i høy grad også en rekke oppklassifiseringer av kommunale vegger og i noen grad også nedklassifisering av riksveger, særlig ved omlegginger av riksvegtraseer.

Først i 1965 ble det noe fart

i dekkleggingen her i fylket. Det var nemlig da leggingen av de første oljegrusdekkene tok til. Og siden har vi lagt gjennomsnittlig 107 km pr år - de 10 første åre-

*Dekkelegging på rv 19 ved Tjeldsund bru - Bjørn Fagerli på utleggeren og Reidar Johnsen til v.*



6

## Kystriksvegen

Fra og med iår er også parsellen Hilleshamn - Tjuvskjær kommet over i anleggenes rekke og innen 1985 burde forbindelsen være etablert. Tar vi med alle de store utbedringene som nødvendigvis har fulgt kystriksvegen som riksveg 825 her ofte blir kalt - ja så vil vi totalt komme opp i en kostnad på 95 mill kroner omregnet til dagens prisnivå for hele strekningen Hilleshamn - Storfossen.

### "The missing link" påbegynnes

Det manglende mellomledd, Hilleshamn - Tjuvskjær, vil alene utgjøre nærmere halvparten av kostnadene - eller ca kr 42 mill.

Men så er denne ca 8 km lange parsellen fylt av store tall ellers også. Det sprenges 230 tusen kbm fjell, 190 tusen kbm fjell og jord skal flyttes - videre går med 14 tusen kbm til forsterkningslag og 10 tusen kbm til bærelag.

Vegen bygges etter vegklasse IIe, det tilsvarer en vegbredde på 6,0 meter og da regner vi fort at det må legges ca 50 tusen m<sup>2</sup> oljegrus til vegdekke. Og glemme skal vi heller ikke de 6,6 km rekkverk som er planlagt satt opp langs vegen.

Bruer blir det mer sparsomt av i denne parsellen - 2 stk - en på 4,0 meter og en på 5,0 meter.

Norsk Vegplan forutsetter anlegget fullført i perioden 1982-85 og utsiktene til at dette skal holde, er i øyeblikket lyse. Vi ser bl.a. for tiden på muligheten av en justering av veglinjen for å spare noe fjellarbeide - dette kan

gi oss en viss innsparing både i tid og penger.

### Middels gammelt vegkrav

Første gang vi finner denne vegforbindelsen prioritert er i vegplanen fra 1938/39 - i forslaget omfattet den strekningen Grov - Foldvik, 22 km til kostnad 0,7 mill. Fylkestinget fant den imidlertid viktigst for Grantangens vedkommende og rangerte parsellen Foldvik - Hilleshamn som nr. 36.

Krigsårene satte nok stopper for mange utbyggingsplaner, for i forslaget til vegplan 1949 var prosjektet falt ut. Fylkestinget rettet imidlertid på dette og gjorde vedtak om at parsellen Tjuvskjær - Hilleshamn (vegen fram til Tjuvskjær var da bygget) burde starte opp i 1956/57 og kostnaden var da beregnet til kr 1,5 mill. Fortsatt ingen løsning for Grovfjordsiden.

Men det skulle likevel bli forbindelsen mellom Grov og Hilleshamn som ble bygget først - det skjedde i årene 1968-71.

ne var gjennomsnittet 83 km - de senere årene 148 km. Dette gjelder samlet for riks- og fylkesvegene.

### Alle riksveger fast dekke i 1986?

Dette er vel noe optimistisk, men hvis vi holder samme tempo i leggingen som de 5 siste årene - drøye 100 km pr år i gjennomsnitt på riksveger - så skulle det gå. Imidlertid mottar vi stadig signaler om økonomiske innsstramminger - i tillegg må vi også reise spørsmålet om vi når like fort fram med forarbeidene - de er ganske betydelige på enkelte strekninger.

Idag har 75 prosent av riksvegene i Troms fast dekke, landsgjennomsnittet er 89 prosent.

### Situasjonen på fylkesvegene verre

Grusvegglengden på fylkesvegene økte faktisk helt til 1976, siden har vi hatt nedgang. Idag har 566 km fylkesveger fast dekke, det tilsvarer 27 prosent av lengden. Landsgjennomsnittet er 47 prosent.

De 5 siste årene har lengden av fast dekke på fylkesvegene økt med gjennomsnittlig 66 km pr år. Med dette tempoet vil det gå ytterligere 23 år før vi har nådd veggende. Da må vi også ha fulgt opp med store forarbeider for mange vegers vedkommende. Så store at når vi ser de drastiske nedskjæringer som anleggssektoren er blitt til del på fylkets langtidsbudsjett, så kan vi nok regne flere ganger 23 år før det programmet er gjennomført.

## Registrering av opplæringsbehov

*Fellesmøtet* ga i møte 21/6-82 sin tilslutning til et opplegg for registrering av opplæringsbehovet.

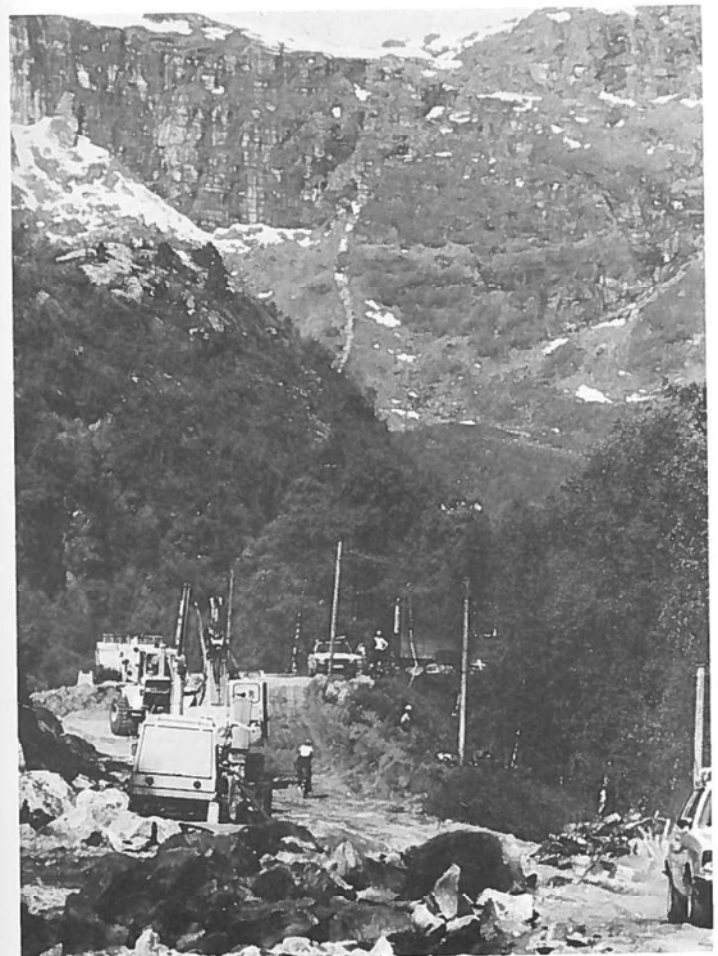
Metoden tar utgangspunkt i et skjema hvor hver enkelt av oss skal føre opp sine vanlige arbeidsoppgaver og vurdere sitt opplæringsbehov ut fra disse. Dette skal danne bakgrunn for en diskusjon med vår nærmeste overordnede.

Så blir det opp til avdelings-/seksjonslederen å gi de registrerte behov en nærmere prioritering. Dermed vil arbeidsutvalget for opplæring ha et sikrere mate-

riale å bygge på når opplæringsprogrammet skal utarbeides.

*Fellesmøtet* pekte i denne sammenheng på at vi i første omgang må ta utgangspunkt i etatens opplæringsbehov ved prioriteringen.

*Registreringsskjemaer* er nå sendt ut bl.a. gjennom vegmestrene og oppsynsmennene og det kan i enkelte tilfelle være formålstjenlig at de fylles ut i fellesskap for mindre grupper, men slik at alle får en medinnflytelse i dette arbeidet. Skjemaene skal være ferdig utfylt innen 5. september d.å.



Anlegg i mektige omgivelser.

8

9



### Sammenknyttingen påbegynnes

Og nå er vi endelig igang med å knytte sammen denne kystriksvegen som den også har vært kalt. Vi hadde som er begynnelse ekstraordinær sysselsetting på anlegget vinteren 1977, men det er først fra i år vi har helårsdrift selvom det er i relativt beskjedent omfang. Neste år derimot, da blir det mer fart i sakene.

### Store utbedringsarbeider

Det har hele tiden vært en klar forutsetning at før gjennomgangstrafikken slippes løs, måtte den gamle og tildels skrøpelige vegevegen fra Storfossen utbedres. Der var partier som skrev seg til-

bake helt fra 1897 og bygget uten tanke for biltrafikk, det var vel helst hestekjøretøyer den opprinnelig var myntet på.

I årene 1974-78 bygget vi om parsellen Storfossen - Årsteinstraumen, 7,5 km til en kostnad tilsvarende 21 mill 1982 kroner. Videre startet vi i 1978 på Årsteinstraumen - Tjuvskjær. Denne parsellen er 10 km og vil komme på 26 mill i dagens kroner.

### Gammelvegen ferdig i 1984

Det er i hovedsak på gammelvegen det for tiden foregår. Her skal i år de 3 kilometrene mellom Tjuvskjær og Foldvik dekkelegg-

*I oppsynet — Ivar Bjerkeheim.*



*Brubyggeren — Gård Haugen.*

Videre skal vi til høsten påbegynne omlegging av vegevegen forbi Foldvik - det dreier seg om 3 km. I denne parsellen er vi forsåvidt allerede igang, idet vi nå bygger ny bru over Dudalselva. Vi har

lagt elva i et annet løp under byggingen og brua ventes ferdig utpå høsten.

Men ikke før i 1984 kan vi vente hele parsellen Tjuvskjær - Årsteinstraumen ferdig.

10

## Anleggskjøring meningsfylt for brøytere

Å sitte på en brøytestasjon og vente på snø eller uvær - det kan også være stressende - derfor er det en fordel at vi i brøytesesongen kan engasjeres i diverse kjøreoppdrag i det nærmeste område

Det sier Rolf Sørensen fra Gratangen, en av veteranene i brøyte-tjenesten på Gratangsfjellet, og han legger til:

— Og her i strøket har vi i så måte vært heldig. Vi har i mange vintre nå kunnet delta i anleggskjøring mens ombyggingen av E6 har foregått, Salangsdalen, Lundlia, Bukkemyra til Langmyra, for å nevne noen steder. Og så mellom Storfossen og Tjuvskjær, her har vi også hatt oppdrag, særlig de siste årene. Disse oppdragene har ikke bare gitt oss et meningsfylt liv i mangel av det primære arbeidet vårt - brøytingen - men de har vel i høyeste grad medvirket til å bedre lønnsomheten for lastebil-driften i vegvesenet.

Rolf Sørensen startet sin arbeidsdag for vegvesenet i 1942 på Bjørnefjellvegen, altså i Nordland vegvesen. Med unntak av 5 år hvor han arbeidet på kraftverkanlegg, har han arbeidet hele etterkrigstiden i vegvesenet i Troms. Først som høvelfører i 15-16 år, deretter som sjåfør med brøyte-tjeneste vel så lenge. Og innimellom som verkstedarbeider,

hovedsaklig med biler og utstyr for biler som arbeidsfelt.

— Lettere å brøyte idag?

— Så absolutt, det har jo også sin naturlige årsak. Bedre biler, bedre ploger og ikke minst bedre og rommeligere vegeveger. Men selv med dagens moderne materiell er brøytingen ingen spøk når uværet er løs. I gamle dager hadde vi da oftes en hjelper med, idag kjører vi alene. Radiosambandet skal være redningsplanen. Men hvem hører på VHF-en nattestid, helgetider, når ikke brøytestasjonen har mottaker og sender. Ikke å undres over at tankene ofte streifer - enn om jeg blir stående midt på fjellet, kjører utfor!

— Og nå sitter du i ny kjøredning, hvilket nummer i rekken er den?

— Det er den tredje nye jeg har fått, men jeg har jo kjørt diverse eldre biler også, hvor vi måtte legge saueskinnsfell over knærne for å holde varmen. Denne siste har automatisk styring av bakluken, det er et virkelig fremskritt. Videre er den utstyrt med varme i lasteplanen, det har jeg ikke fått prøvd ennå, men utvil-



*— å vente på snø kan også være stressende.*

etter oppfordring fra Øyjordstasjonen. Vi når jo raskere fram. Og det har hendt at bilister har trasket fram til Veines og bedt om hjelp til kjøretøyene sine selv om de befant seg i Nordland fylke.

— Brøyte-tjeneste i nærmere 20 år på fjellveger kan ikke ha gått hen uten spesielle opplevelser?

— Jeg gjorde for ikke mange år siden, ubevist da, litt detektivtjeneste. Oppdaget i brøyte-kanten henslengt eller mistet brekkjern og vinkelsliper. Lensmannen ble kontaktet, først ingen reaksjon, men senere kunne han fortelle at dette utstyret var brukt til innbrudd i Gratangen og at funnet bidro til å løse saken.

Og så var Rolf Sørensen klar til å kjøre ut et nytt lass.

somt en fordel at last ikke fryser fast vinterstid.

— Du har brøyterode opp til Nordland fylke. Har dere noe samarbeid over fylkesgrensen?

— Nordland har sin nærmeste stasjon i Øyjord, nede ved sjøen, så det hender de orienterer seg om hvordan vær og føreforholdene er på fjellet. Og skjer det plutselig omskiftninger varsler vi dem. Det skjer også at vi rykker ut og hjelper f.eks. sykebil som står fast i Bjerkvik-svingene,



12

13



## Innsjutt på ny veg

Betegnende for arbeidet med innfartsvegen til Harstad er at ifjor var omlegging av vann- og kloakkledninger største enkeltpost med ialt 1,1 mill kroner. Men tross i også forsinkende grunnerversoppgaver regner vi med å kunne åpne parsellen inn til Harstad sentrum for trafikk til høsten.

Anlegget Harstadbotn - Harstad sentrum i rv 83 har tidvis gått noe tregt. Det er ikke helt enkelt å drive vegbygging i tettbebyggelse - her har vært problemer med grunnerverv, bl.a. måtte flere hus innløses og skal før alt er ferdig fjernes. I tillegg et stort ledningsnett, vann, kloakk, høgspenst, telekabler, som måtte legges om og stort sett fornyes. Dette er tildels kostbare operasjoner - eksempelvis kan nevnes at fornying av 30-40 meter høgspenstkabler kom på drøye 100.000 kroner.

— Avdelingsingeniør Knut Grimstad, det må ellers ha vært både mye og vanskelig sprenging på denne parsellen?

— Når vi nå snart er ferdig med sprengningsarbeidene, har vi tatt ut ca 32000 kbm fjell pluss 5000 kbm på vegarm til ferjeleiet. Det har ikke vært til å unngå at det har gått med en og annen vindusrute, men i forhold til all sprengningen har det vært beskjedne skader. Vi foretar ellers befaringsbåde før og etter sprengningene for at man med sikkerhet kan påvise rystelsesskader.



Stadig nye ledninger "dukker opp" — høyspenstkabel er påvist og Trond Fosshaug "spray-merker."

En av de mange sprengningene — Roald Markussen til v. og Einar Kristiansen lader.



Men alt fjellet her gjør at vegen ligger på trygg, telesikker grunn, kanskje den mest stabile i fylket i den sammenheng.

Jo, vi får en veg av høg stand-

dard, 2 felts med midtrabatter i opptil 800 meters lengde forbi kryss.

— Hvilke forholdsregler tas mot trafikkstøy?

14



Over denne skjæringen og på begge sider av brua er det "lokket" skal legges.

— Det berømmelige "lokket" ved skoleområdet i Harstadbotn er jo først og fremst ment som et støydempende tiltak. "Lokket" får en total flate på 1700 m<sup>2</sup> inklusiv Skolevegen bru. Eller sagt på en annen måte, det dekker over vegen i 120 meters lengde. Det bygges av frabrikkstøpte elementer og arbeidet utføres av entreprenør.

Ellers setter vi opp ialt 400 meter støyskjermer langs vegen.

— Hvilke dimensjoner er det på "lokket", kan det brukes til noe? — Brua i "lokket" kan trafikeres med vanlige kjøretøyer, men det er ikke den øvrige del bygget for. Men det kan brukes til skoleplass, kanskje kan det gis litt parkmessig utseende med beplantninger.

Og når innfartsvegen er ferdig står ny stor parsell i rv 83 på byggeprogrammet, Blomjoten - Breivika, oppstart 1983.

## Tjenestefri i utdanningsøyemed m.v.

Regler om tjenestefri i utdanningsøyemed og ved overgang til annen stilling ble fastsatt etter forhandlinger mellom Vegdirektoratet og tjenestemannsorganisasjonene den 21. desember 1981.

De lyder:

1. Ved avgjørelse av spørsmålet om permisjon skal gis må det skje en avveining mellom tjenstemannens behov og tjenestens tarv. Herunder må det legges vekt på muligheten for å få stillingen tilfredsstillende besatt som vikariat.

2. Tjenestefri bør så langt tjenesten tillater det, gis tjenestemann som ønsker å gjennomføre en utdanning av betydning for vedkommendes videre arbeid i vegvesenet. For å få tjenestefri etter dette punkt, må vedkommende ha gjort tjeneste i vegvesenet i minst 1 år.

3. Tjenestefri for tidsbegrenset tjenestegjøring i utdanningsstilling, f.eks. som dommerfullmektig, stipendiat o.l., kan gis for inntil 2 år.

4. Tjenestefri for inntil 2 år, med mulighet for forlengelse i ytterligere 1 - 2 år, kan gis ved overgang fra stilling i Vegdirektoratet til vegvesenet i et fylke eller omvendt, og ved overgang fra et fylke til et annet.

Som hovedregel gis det ikke permisjon for å overta ny stilling innen samme arbeidssted f.

eks. innen Vegdirektoratet eller innen vegvesenet i et fylke. Unntatt er permisjon for overtakelse av vikariat for tjenestemann som er fraværende p.g.a. offentlig ombud eller for å gjøre tjeneste i en tjenstemannsorganisasjon. For overtakelse av vikariatet og engasjementer i vegvesenet, kan det gis permisjon for den tid vikariatet/engasjementet varer.

5. Tjenestefri for å overta annen statsstilling utenfor vegvesenet, kan gis for inntil 1 år. Rent unntaksvis kan slik permisjon forlenges for ytterligere inntil 1 år.

Tjenestefri, som nevnt i foregående avsnitt, kan unntaksvis gis for å overta stilling i kommunal, fylkeskommunal eller privat virksomhet.

For å få tjenestefri etter pkt. 5, må vedkommende ha gjort tjeneste i vegvesenet i minst 4 år.

6. Søknader om tjenestefri etter disse regler avgjøres av administrasjonen (der hvor tilsettingsretten ligger). Er administrasjonen i tvil om hvorvidt en søknad bør innvilges, legges saken fram for vedkommende tilsettingsråd. Hvert medlem av rådet har samme ankeadgang som ved tilsettinger.

15

16

17

## Pensjonister på Tromsø-tur



Fra v. Øiel Solvoll m/frue og Klaus Ingebrigtsen

Denne gang ble det arrangert tur for pensjonister fra Senja og Finnsnes-området.

68 pensjonerte vegarbeidere, inklusive fruer, var med på en dagstur til Tromsø den 8. juli.

Værgudene var på vår side den dagen. I fint solskinn startet vi i to busser fra Finnsnes om morgenen.

I Tromsø var de fleste en tur innom Tromsø Bymuseum mens

enkelte også tok seg en tur på byen.

Etterpå ble det servert middag og kaffe i vegkontorets kantine. Her deltok også noen fra kontoret.

— Dere kan være stolte av det arbeidet dere har nedlagt i de gjennomsnittlig 20-25 år hver enkelt har arbeid i etaten, sa vegsjef Solberg blandt annet i sin tale til pensjonistene.

— Vi er glade for å kunne møte

18

dere igjen ved en slik anledning. Velferdstiltak var det heller lite av i den tiden dere var i arbeid. Vi som arbeider idag synes det er hyggelig å kunne bøte på dette med et lite bidrag.

Turen tilbake til Finnsnes gikk over Malangen. Det ble nok sent på kvelden før de siste var hjemme igjen, men vi håper at alle likevel hadde en trivelig tur.

Takk for denne gang - og vel møtt igjen!

I vegkontorets kantine. I forgrunnen Ole Engen m/frue.

Utfør vegkontorets lokaler.



20



— og dette må vi se nærmere på — Harry Richardsen, Arthur Richardsen m/frue og fru Solvang.

Fra v. Arne Gundersen, Halvdan Iversen, Jens Stormo og Bernhard Andersen.



19

## Smånytt fra 1882

### Advarsel mot rømlinger.

Vegdirektøren skriver og advarer mot 3 navngitte personer fra Christiania, Thelemarken og Støren - 2 har rømt fra veganlegg i Syd-Norge og 1 fra Grevskapsbanen og alle under "Omstændigheder der kvalificerer dem til at negtes fremtidig Beskjæftigelse i Statens Veivæsen"

### Legeregning.

Even Brovold pådrog seg en sykdom under arbeidet med Tamokbroen vinteren 1879-80 og legebehandlingen kostet kr. 43,99. Dette beløpet fikk han dekket i 1882 etterat amtsingeniør Tygen hadde forelagt saken for Vegdirektøren som igjen innhentet samtykke hos Indre-Departementet som det het dengang.

### Skotøy.

Vegdirektøren skriver: "Da jeg paa mine Inspektioner har fundet Anledning til at bemærke, at Veiarbeiderne ikke meget gjøre Brug af Skotøi med Træbunder, hvilket forekommer mig maa være det i de fleste Tilfælde mest økonomiske for dem, har jeg fra Fabrikant her i Byen indhentet Oplysning om, til hvilken Pris saadant Træskotøi kan leveres. Pri-serne ere blivne pr. 8. April 1882 opgivet som følger: Træbundstøvler kr. 3,- Træbundsko kr. 2,50 Trætøfler kr. 1,60"

Og ved leveranser i større par-

tier ble det gitt rabatt. Hyggelige priser, men et annet sted leser vi om en daglig fortjeneste på kr. 2,54.

### Ny veglinje forbi Storsteinnes.

Som iår - så også for 100 år siden. Spørsmålet om hvor vegen skal gå forbi Storsteinnes vakte stor diskusjon også den gang.

Vegvesenet har i 1882 stukket en ny og kortere linje mellom Sagelvvannet og Skjæret, men lokalbefolkningen anført av "Martin Jacobsen og Ole Olsen ved Sagelvvand, Jetmundsen og andre Medlemmer af Herredstyrelsen som mener at den gamle Linie bør foretrækkes. Kommunen agter nemlig at bygge en Bro over Sagelven for at skaffe de Distrikter der ligger hinsides Sagelven fremkomst til Storsteinnes. Broen vil kunde sættes i Forbindelse med den gamle Linie."

Det er samtidig prosjektert en sidelinje til dampskipsanløpstedet på Storsteinnes. "Lensmanden såvel som Jetmundsen anser det for meget heldigt om Sidelinjen kunde lægges gjennom Jetmundsens gaard. Trafiken til og fra Dampskipsanløbstedet søger nemlig ind til Handel, Giæstgiveri og poståbneri og vilde ved en saadan Linie undgaa Omvei."

Og i Stortingsproposisjon nr. 10 (1882) ses bevilget kr. 17.000 til anlegget.

21

# Troms fylkes trafikksikkerhetsutvalg

— hva er det?

Både fra politisk og administrativt hold gir fylkeskommunen Troms Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg sin fulle støtte - men, ettersom Troms fylke fortsatt regnes som et utbyggingsfylke i vegstandardsammenheng, vil bevilgningene til vegformål ennå i lang tid domineres av ønsket om å forbedre og å sikre fremkommeligheten på fylkesvegene



TFTA-formannen, Inge Mikalsen.

— Dette kan man si er hovedproblemet for trafikksikkerhetsutvalget her i fylket og som da naturlig begrenser utvalgets ini-

tiativ - sier utvalgets formann Inge Mikalsen, Skaland og fortsetter:

— I tillegg har vi inntrykk av at kommunene i sine reguleringsplaner ikke legger tilstrekkelig vekt på trafikksikkerheten. Årsaken til dette ligger ikke bare på det økonomiske plan, men beklagelig nok også i mangel på holdninger.

— Hva står egentlig Troms Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg for?

— Det er et underutvalg under fylkets samferdselsutvalg og opererer som et rådgivende organ for fylkeskommunen i trafikksikkerhets spørsmål. Vegsjefen er tillagt ansvaret for sekretær oppgaven og ved vegkontoret er det da avdelingsingeniør Svein Stormo som har dette som sitt arbeidsfelt. Utvalget har 5 faste medlemmer oppnevnt av fylkestinget, i tillegg deltar 9 faginstanser som konsultative medlemmer. Det er begge politimestrene i fylket, biltilsynsjefen, skoledirektøren, fylkets utbyggingsavdeling, sam-

22

— Som vanlig har vi endel baller i luften. Foruten de mere daglige oppgaver står vi foran Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983 hvor også vi kommer med i bildet. Det er Nordisk Råd som har vedtatt dette markeringsåret og det er oppnevnt nasjonale komiteer hvor Trygg Trafikk er tillagt sekretariatet for den norske delen.

Dette kan bli nokså arbeidskrevende også for vår del hvis de sentrale myndigheter gir tiltaket den økonomiske ramme som skal til for en vellykket gjennomføring. Vi er ellers opptatt av å få inn i grunnskolen et undervisningsopplegg etter et mønster som er tatt i bruk i et par andre fylker. Det forutsettes da medvirkning fra skoledirektørens og biltilsynets side, men i dette arbeidet gjenstår ennå å få avklart endel spørsmål.

Og endelig har vi jo et løpende

mål i forsøket på å skape riktige holdninger til trafikksikkerhets spørsmål, både hos politikere og hos publikum forøvrig.

— Har du inntrykk av at trafikksikkerhetsutvalget er tilstrekkelig kjent?

— Det eksisterer jo så mange utvalg og vi forsvinner kanskje i den store massen. Og dette kan nok skyldes oss selv, at vi ikke har maktet å kaste tilstrekkelig lys over det vi stiller med.

Vi tar jo med vårt arbeid primært sikte på å kunne bidra til en reduksjon av trafikkulykkene og de skader som følger med ulykkene. Det er f.eks. voldsomme summer det dreier seg om for samfunnet - kan vi være med å redusere antall ulykker, frigjør vi også midler for andre formål. Av den grunn burde vår tilværelse være kjent, hvis ikke - bli kjent!

Det sa Inge Mikalsen tilslutt.

## Anbudsgjørelse fredag

### — dekkelegging igang tirsdag

Ja så fort gikk det faktisk å få igang legging av oljegrus på rv 855. Det var firmaet A/S Toppdekke som stod for den prestasjonen.

I dette tilfellet holdt vi råmaterialer av grus, mens firmaet tok seg av blandingen og leggingen.

Det dreide seg om den 6,7 km lange parsellen mellom Engerud

og Finnfjordeidet hvor dekket som ble lagt ifjor desverre ikke holdt mål og allerede nærmest var gått i oppløsning. Årsaken var en kombinasjon av flere uheldige omstendigheter. Egentlig skulle vi gjøre dette arbeidet sjøl og etter programmet til høsten, men dekket var nå så dårlig at nylegging var påkrevd omgående.

24

ferdselssjefen, kjøreskolene og Trygg Trafikks to distriktssekretærer her i fylket.

— Hvordan arbeides det?

— Vi avvikler gjerne 4-5 ordinære møter i året hvor både utvalgets faste og konsultative medlemmer er med. I disse møtene vurderes utspill fra kommunene om tiltak i trafikksikkerhets spørsmål. Vi tar også opp prosjekter etter eget initiativ. Dessuten møtes den politiske delen av utvalget i egne møter hvor spørsmål av mer prinsipiell karakter drøftes og hvor man trekker opp linjene i det videre arbeide.

For trafikksikkerhetsutvalget er behandlingen av riks- og fylkesveg budsjettene en særdeles viktig prosess og vi søker å gi de uttalelser vi kommer med i den forbindelse, innhold som peker på nødvendigheten av å styrke innsatsen på trafikksikkerhets sektoren.

Gjennom kontaktmøter med de kommunale trafikksikkerhetsutvalgene samt den politiske og administrative ledelse i kommunene prøver vi å påvirke disse instanser til et mer aktivt trafikksikkerhetsarbeid. Aktiviteten i de kommunale utvalgene er nemlig svært variable, fra omtrent null til rimelig god. De senere år har vi årlig hatt 2 slike møter og da samler vi gjerne 4-6 kommuner til hvert møte. Hittil i år har vi gjennomført 1 samling, den neste kommer til høsten.

— Disponerer utvalget tiltaksmidler?

— Over fylkesbudsjettet bevilges årlig et beløp som tilskott til kommunene for trafikksikkerhetstiltak. I år dreier det seg om kr 450.000 og i tillegg er det satt av kr 17.000 for tiltak som frivillige organisasjoner setter iverk. Disse tilskottene er det trafikksikkerhetsutvalgets oppgave å fordele. Det er dog en betingelse at kommunene yter et like stort beløp.

I tillegg har vi fått ansvaret å forvalte den statlige bevilgningen "Aksjon Skoleveg" som i år utgjør kr 0,9 mill for Troms. På utvalgets møte nå i juni fordeles vi dette pluss kr 0,6 mill fra fylket, altså i alt kr 1,5 mill til Aksjon Skoleveg. Men behovet er stort, det foreligger søknader om tilskott på ialt kr 8,0 mill.

— Hva er gjort, noen eksempler?

— Vi mener at trafikksikkerhets spørsmål gis en forsvarlig behandling i utvalget. Behandlingen av riks- og fylkesveg budsjettene er en særdeles viktig prosess. Og vi har grunn til å tro at det legges vekt på de uttalelser utvalget kommer med i denne forbindelse. Vi har videre kunnet konstatere at forhold som har blitt pekt på under befaringer, er blitt rettet på. Et nært samarbeid med kommunale instanser gir oss også anledning til å påvirke utbyggingsplaner når det gjelder trafikksikkerhets spørsmål.

— Hvilke planer foreligger for utvalget nå?

23

## Forbikjøringsstrekningen

må faktisk være over en halv kilometer hvis du med 80 km/t skal kjøre forbi en bil med fart på 70 km/t

— visste du det?

Når det gjelder forbikjøring, er hastighetsforskjellen mellom de to bilene av vesentlig betydning. Jo større forskjellen er, jo kortere forbikjøringsstrekning. Kjører du i 80 km/t bør forbikjøringen begynne 40 meter bak forankjørende. Oversikten er en viktig faktor her. Holder den forankjørende 60 km/t bør forbikjøringen avsluttes minst 30 meter foran denne. (Om forankjørende holder 40 km/t, 20 meter etter passeringen osv.)

Skal du i 90 km/t-sonen forbi en som kjører i 80 km/t må du disponere hele 810 m når du holder deg innenfor den lovlige fartsgrense. Kjell Jensen setter opp skilt.

Det er Trygg Trafikk som presenterer disse tallene. Samtidig minner man om pliktene til de forankjørende - de er like strenge



som pliktene til den som vil forbi.

Forbikjørers hastighet	Forbikjørtes hastighet	Forbikjøringsstrekning
80 km/t	30 km/t	85 meter
80 »	50 »	170 »
80 »	60 »	280 »
80 »	70 »	590 »

25



inngår som ein del av E6-anlegget Krokseng bru - Solli. Bruarbeidet vart starta på ettervinteren med montering av vegvesenets nye Bailey-materiell som interimsbru. Anlegget har bydd på fleire interessante og til dels nye oppgåver. Vi ser her nokre glimt frå montering av isopor i det eine landkaret. Dette er ein metode for å redusera belastninga på den lite bæredyktige leira vi finn under landkaret. Billig er metoden ikkje, tiltaket er berekna å koste

90.000 kr. Her vart det likevel funne fordelaktige i forhold til andre tiltak som kunne vera åpent kasselandskar eller peling. Ein interessant arbeidsfase hadde vi også før landkaret var støypt. I juni fikk vi nærmast eit kappløp med elveflommen, eit kappløp som vart avgjort i brulagets favør og med ein installert poretrykkmålar som sekundant.

Brua har ei noko underleg form, den er 15 m lang og opp-



## Holder du riktig avstand?

Påkjøringer bakfra utgjør 8 - 10 prosent av årsakene til personskade eller død ved trafikkulykker her i landet: Forsikringselskapene melder hvert år om hele 18000 - 20000 påkjøringer bakfra bare på rette vegstrekninger. I tillegg flere tusen slike trafikkulykker der vegene er svingete.

Og årsaken er klar - bakenforliggende kjøretøy har ikke holdt tilstrekkelig avstand til forankjørende. Det er Trygg Trafikk som skriver dette i en pressemelding. Det heter videre bl.a.: Trafikkreglene § 11 nr. 3 sier:

"Avstanden til forankjørende skal være avpasset slik at det ikke oppstår fare for påkjøring hvis forankjørende saktner farten eller stanser."

Det er altså ikke fastsatt noen bestemt meteravstand i loven. Det er heller ikke mulig. Det er bakenforljørendes reaksjonsevne som er avgjørende for avstanden

i tillegg til kjøretøyets hastighet. Reaksjonstiden fra faren oppdages til bremsepedalen trås ned, ligger normalt på 1-2 sekunder. Det tar også noe tid å aktivisere bremsen, 0,1 til 0,2 sekunder for personbiler.

Avstanden til forankjørende er viktig. La oss se på hvilke avstander det er riktig å holde ved forskjellig hastighet. Vi forutsetter at føreren er meget oppmerksom, slik at det tar 1,5 sekunder fra forankjørende bremses til bakenforliggende har aktivisert bremsene. Da er følgende avstander en god ting å huske på:

Ved 50 km/t	21 meter	= 5 billengder
» 60 »	25 »	= 6 »
» 70 »	29 »	= 7 »
» 80 »	33 »	= 8 »
» 90 »	38 »	= 9 »

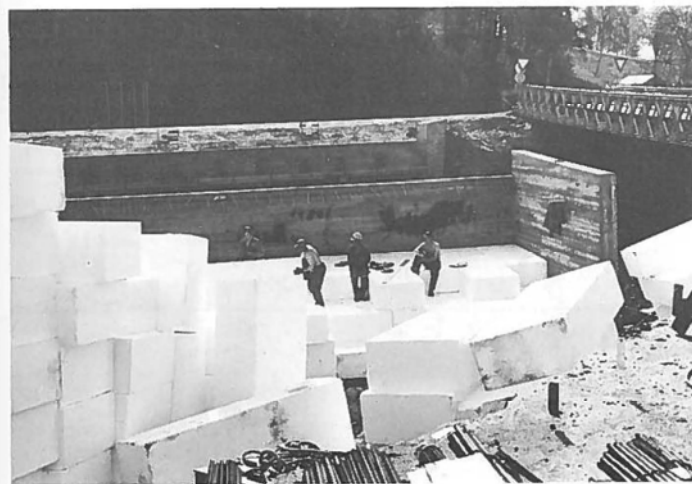
Det skal lite til for at "reaksjonsstrekningen" vil øke. Men vurderer vi lovens minimumskrav

til avstand til forankjørende kan vi også se på det slik: Avstanden til forankjørende bør



til 15 m brei. Den store breidda skreiv seg frå at krysset med E6 delvis ligg inne på brua, og at vi i tillegg har separert gangbru på 2,5 m. Saman med vanskelege grunnforhold og undervannsarbeid giv dette ein totalkostnad på ca 1,7 mill kr. Dette er det dobbelte av kostnaden for nabobrua Olsborgfossen, som i tillegg er nesten dobbelt så lang. Løpemetertisen varierer sterkt når forholda vert så ulike som ved disse to bruer.

Thor Stenseth



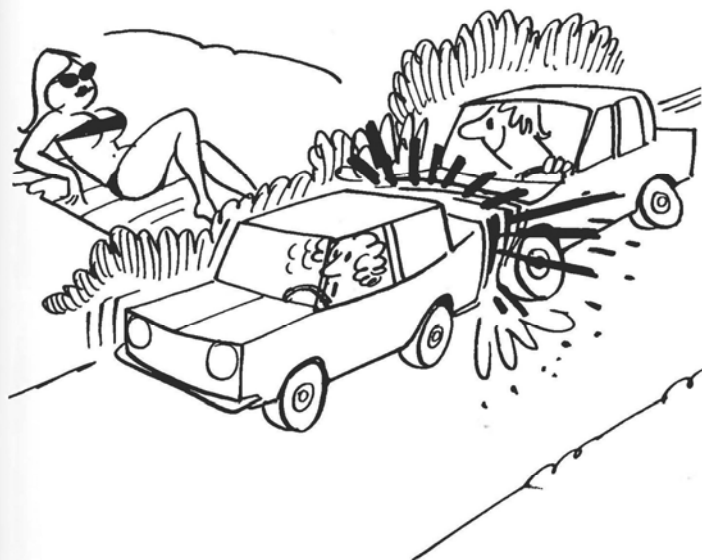
være minst halvparten av kjørte km/t målt i meter (i 80 km/t bør altså avstanden være 40 meter) — eller en billengdes avstand pr. 10 km/t.

Det vi hittil har sagt må sees på som retningsgivende.

Den mest anbefalte huskeregel når det gjelder avstanden til forankjørende bil, er tre sekundersregelen! Når bilen foran passer

er et merke, f.eks. et veikilt, begynner du å telle: Et tusen og en, ett tusen og to, ett tusen og tre, Kommer du selv til merket før du er ferdig med tellingen, må du øke avstanden.

Men husk! Føreforholdene må du også ta i betraktning og at tunge biler trenger lenger bremsstrekning.



## Stadig mindre penger til anlegg

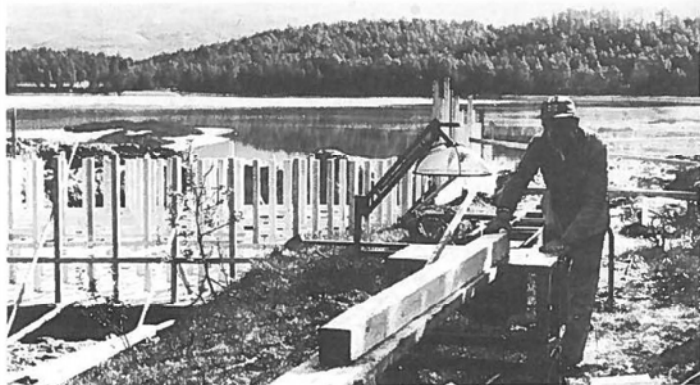
Trass i nominelle økninger siste tiårsperiode på nærmere 300 prosent for bevilgninger til riksveganlegg - prisstigningen spiser opp nesten alt i denne perioden - tendensen for de siste årene er synkende både for anleggs- og vedlikeholdsbevilgningene.

### Størst utslag for anleggsdriften.

Regner vi om regnskapstallene de siste tiårene for riksveganlegg til 1981-priser, finner vi en jevn økning fra 88 mill i 1971 til 133 mill i 1974 da vi nådde toppen. Senere er det gått nedover, med et par trinn oppover innimellom - vi brukte i 1981 116 mill. Noe mere enn for 10 år siden riktignok, men som sagt det siger nedover - det var 5,4 mill mindre enn for 1980.

For fylkesveganleggenes vedkommende er situasjonen verre. Regnet etter 1981-priser hadde vi 41 mill i 1971, bare 35 mill i 1981 - en reell nedgang på 6 mill. Da hadde vi i mellomtiden vært oppe i 76 mill. i 1977 - et år fylket tok ekstra godt i.

*Til rv 825 Hilleshamn - Foldvik blir det forhåpentligvis bra med penger de første årene - her Gård Haugen i arbeid med Dudalselva bru.*



30

## Bak fylkesgrensen

Jeg skal ikke understå at jeg ofte har følt meg ensom og litt utestengt og så derfor er VHF-utstyret som jeg nå i sommer har fått i bilen dobbelt velkommen

Sier Børre Hansen, vår mann "hinsiden" fylkesgrensen og legger til.

— Selvom senderen min når Harstad vegstasjon bare fra noen få steder her i Godfjord, så hører jeg stasjonen og andre godt de fleste steder. Og det betyr ikke så rent lite, bl.a. får man jo en viss føling med hva som foregår omkring, det virker oppmuntrende og ensomhetsfølsen har mye godt forsvunnet.

For å komme Børre Hansen imøte på hjemmebane, Godfjord i Kvæfjord, må vi kjøre en godt stykke gjennom Nordland fylke, faktisk forbi Sortlandsbrua. Der finner vi en sideveg som fører til Godfjord. Her er nærmere 25 km fylkesveg til Reinstad på den ene siden av fjorden og til Mehus på den andre siden. En planlagt bilferjeforbindelse over til Borkenes er stilt i bero, men Godfjord som fortsatt er et stykke land tilhørende Kvæfjord kommune, har personferjeforbindelse med komunesentret.

Hjemmebane, skrev vi, ikke helt korrekt, Børre Hansen bor nemlig i Nordland fylke, nærmest en "fremmedarbeider" altså.

Hansen er en forholdsvis ny



Børre Hansen har fått lange 60 km/t-soner - her settes skiltene opp.

kar hos oss - for 3 år siden kom han fra fabrikkjobb på Sortland

### Vedlikeholdet noe bedret stillet.

I samme periode nådde forbruket på vedlikeholdet av fylkesveger en topp i 1978 på kr 27.135 pr km i 1981-kroner. Deretter har det sunket slik at vi i 1981 var nede i kr 20.273,- pr km. Dette tallet er 1.400 kr høyere pr km enn i 1971.

Vedlikeholdet av riksveger har derimot vist en stigende tendens bevilgningsmessig. Vi hadde i

1981 praktisk talt kr 10.000,- mer til disposisjon pr km enn for 10 år siden. Dette henger nok sammen med forhold som økt trafikk, nye oppgaver for vedlikeholdstjenesten og en annen fylkesvis fordeling slik at Troms får noe mer av "vedlikeholdskaka" enn tidligere, bl.a. fordi vi her bruker betydelig mer til vintervedlikehold enn mesteparten av landet forøvrig.

## Fraværstatistikk

Fellesmøtet den 21/6-82 godkjente at det innføres fraværstatistikk som i første omgang skal kunne legges fram for administrasjonen, arbeidsmiljøutvalget og bedriftshelsetjenesten. Statistikken skal inneholde opplysninger om hvilke typer fravær som forekommer - f.eks. sykdom, diverse omsorgs- og velferdspremisjoner, offentlige ombud, organisasjonsmessige oppdrag, kurser, utdanning og annet. Videre skal statistikken kunne gi svar på hvilke stillingsgrupper, aldersgrupper og kjønn innenfor disse grupper som har fravær.

Fraværstatistikken slik den ble skissert i møtet skal i første

omgang begrenses til vegkontoret.

Fellesmøtet ba ellers om at det ble opprettet et utvalg med representanter fra personalseksjonen og organisasjonene for utarbeidelse av retningslinjer som bl.a. skal inneholde:

- hvem som skal ha adgang til de samlede opplysningene
- hvordan opplysningene skal tilbakeføres til den enkelte ansatte
- hvordan opplysningene skal oppbevares.

Statistikkarbeidet ble iverksatt fra 1. juli d.å.

31

og visste lite om vegvesenet og vegarbeide fra før.

Vant som han var å arbeide i "flokk" på fabrikk, syntes han det var en brå overgang å bli overlatt helt til seg selv, særlig vinterstid.

— Stikkrennearbeide f.eks. var helt fremmed for meg, men både hos min forgjenger her Hans Myrslett og Harald Nilsen i Gullesfjorden har jeg fått god opplæring. Det gjelder også for mange andre gjøremål også, nå føler jeg meg trygg på det jeg gjør.

— Som eneoperatør i Godfjord må du vel ta et og annet på sparket etter eget hode?

— Det er jo ikke bare å rope om hjelp, slett ikke før jeg fikk VHF-en, men noen dramatiske hendelser har det ikke vært hittil. Vinterstid har jeg jo assistanse av

traktor når det er behov for snømaking.

- Forholdet til grunneierne?
- Etterat vi nå har fått fast vegdekke på begge sider av fjorden, er forholdet godt overalt her. Dessuten er jeg jo stort sett personlig kjent med hver enkelt og det anser jeg som en fordel.
- Kan oppgavene her være helårsoppgaver?
- Jeg assisterer Harald Nilsen i Gullesfjorden periodevis, særlig har det vært aktuelt det siste året. Det synes jeg har vært givende, både for at jeg dermed har fått ytterligere variasjon i jobben og fordi Harald Nilsens lange erfaring tilfører meg stadig nyttig viten, sier Børre Hansen som ellers gir uttrykk for at vegvesenet er en trivelig arbeidsplass.

Til skiltoppsetting har Børre Hansen hjelp av pensionist Hans Myrslett, til v.



32

33

## Avskjed med pensjonister

Den 1. juli 1982 kunne vi ønske velkommen til en avskjedssammenkomst på Tromsdalen gjestgiveri for:

Sverre Helgemo, Laksvatn  
Ove Buvang, Sjørnsnes  
Marelius Nymo, Breivikeidet  
Charles Olsen, Vannareid

Sverre Selquist, Vannareid  
Klaus Hansen, Vannareid  
Paul Hansen, Vannareid

som alle var gått av med pensjon.

— blomster til fru Nymo.



34

## Vebostad knuserverk

Grusbehovet i Sør-Troms dekkes i alt vesentlig av produksjonen på Vebostad. Ja - knuserverkets betydning strekker seg nå utenfor det egentlige syd-fylket idet det i år også leveres til riksveg 860 på Senja. Dette tas i land i Sifjord.

To fartøyer er i grusføring - hver ettermiddag eller kveld laster disse på Vebostad og bestemmelstedene er Andørja, Senja og Gratangen. Ellers er anlegget Straumen - Refsnes i rv 850 og vedlikeholdet i Harstadområdet

avtaker. Produksjonen av knust grus er planlagt til 13 700 kbm, noe mindre enn ifjor (16 555 kbm), men knuserfører Hans Olsen regner med at grusbehovet blir revidert og at vi ikke stopper med det planlagte tallet. Olsen forteller ellers at det senere i år i tillegg vil bli lastet ut betydelige samfengt-masser, etter planen 17 700 kbm.

Oppsynsmann Bjørn Fossbakk kan opplyse at nytt av året er en båndvekt for veiing av grus som lastes i båt. Den har i åpningsfasen ikke fungert helt nøyaktig, men Fossbakk regner med at det er bare en justering som skal til. Så foreløpig holder man seg til båtenes lastemerker.

Annet nytt er forresten at kaien ved Vebostad knuseverk er bygget om og forlenget. Det er det vegvesenets pelebåt "Slagbjørn" som har utført. Ombyggingen gjør at vi nå også kan ta imot oljegrus der og det vil vi trenge etterhvert som anleggsarbeidet på Straumen - Refsnes skrider frem.

Hans Olsen



36



Vegsjef Solberg sammen med pensjonister og fruer. Klaus Hansen var ikke tilstede.

## Mannskapsreduksjoner for 1983-86

Fellesmøtet ble 21/6-82 orientert om de beregninger vegsjefen på anmodning har gitt Samferdselsdepartementet om hvor store mannskapsreduksjoner det vil være mulig å gjennomføre i årene 1983-86.

Vi forventer en naturlig avgang på 46 personer i denne perioden da har vi tatt utgangspunkt i en gjennomsnittsalder for pensjonering på 65 år. Men vi har opplyst at vi ikke kan akseptere en reduksjon på mer enn 5 prosent (tilsvarer 7 personer) i anlegg og 10 prosent (21 personer) i vedlikehold.

Vegdirektoratet har kommet til at reduksjonen i sysselsettingen i 1983 som følge av naturlig avgang ikke er tilstrekkelig sett i forhold til forventet bevilgninger (svikt på ca 200 mill kroner på landsbasis). Det er imidlertid iverksatt tiltak for å unngå oppsigelser.

Vegsjefen opplyste at vi i Troms var bra stillet på riksvegside, men at det kan bli nødvendig med et kriseprogram hvis fylkets langtidsbudjett slår ut i bevilgningene for 1983.

35

## Om fylkesvegbudsjettet for 1983

uttalte Fellesmøte 21/6 -82 følgende:

"Fellesmøtet" vil uttrykke stor bekymring for de signaler mottatt gjennom fylkeskommunens langtidsplan. Med bakgrunn i fylkestingets vedtak av 10. mars 1982 om langtidsplanen for investeringsformål til fylkesvegene i Troms er situasjonen mørk. En svikt på størrelsesorden ca. 90% av årets budsjett på investerings-siden, tilsier forsiktig antydning et tap på ca. 20 årsverk, og synes umiddelbart å måtte føre til oppsigelser innen enleggssektoren.

Videre vil en reduksjon av standarden på fylkesvegnettet

automatisk føre til økte vedlikeholdsutgifter, både sommer og vinter.

Vi viser derfor til vegsjefens budsjettforslag av 6. april 1982. For å unngå de konsekvenser nevnt ovenfor vil "Fellesmøtet" på det sterkeste be om forståelse for det framlagte budsjettforslag, og for den betydning det vil ha for spesielt samferdselen i utkantdistriktene, at de foreslåtte rammer ikke reduseres."

Uttalelsen er sendt Troms fylkeskommune.

## PREMIEDRYSS

Forslagsutvalget har 21. juni i år behandlet 3 forslag som alle falt heldig ut for forslagstillerne.

Johnni Håndstad fikk 400 kr i premie for bedring av skjema for skiltvedlikehold.

Thomas Ellburg oppnådde 600 kr for et forslag om å ta strøm fra ferjene når det er strømut-

kobling på lysnettet ved ferjeleiene.

Jan Indseth og Geir Berntsen stakk i felleskap av med kr 1500,- for utvikling av EDB-program for mindre "mobile" data-maskiner.

Både forslaget fra Ellburg og det fra Indseth/Berntsen ble videre anbefalt premiært sentralt.

37



### VEGKONTORET

#### Tiltredelse

Eilif Mathisen, vår tidligere anleggsbestyrer, er tilsatt som driftsjef.

#### Fratredelse

Gudmund Nilsen fratrer som avd. ingeniør ved planavdelingen 1. september -82.

Avd. ingeniør Anton Bævre har 1 års permisjon uten lønn fra 9/8-82 for videre skolegang. Kontorassistent Sollaug Ingebrigtsen har et halvt års permisjon uten lønn for å tiltre annen stilling.

### UTEDRIFTEN

Disse er fratrådt med pensjon:

Johan Kristiansen, Hamnvik  
Ivar Engen, Bakkehaug  
Knut Thune, Bardu  
Niils Bjørklund, Takelvdalen  
Tomas Bergmo, Sjursnes  
Leif Sørensen, Hamn i Senja  
Eileif Holmseth, Karlstad  
Hermod Johnsen, Moen  
Hans Henriksen, Brøstadbøtn  
Mikal Henriksen, Harstad



Vi gratulerer!

#### Med 50-årsdag

Bjørnulf Johnsen, Blomli,  
Aspelund, 16/9.  
Thor Jacobsen, A. Jacobsensv. 37,  
Tromsdalen, 18/9.  
Reidar Reiersen, Normannvik,  
Olderdalen, 28/9.  
Anton Fr. Johansen,  
Årviksand, 9/10.  
Arvid Lillegård,  
Brøstadbøtn, 18/10.

#### Med 60-årsdag

Halvdan Teigen,  
Svensby, 17/9  
Jens Stormo,  
Silsand, 29/9.  
Jens Lundli,  
Salangsdalen, 6/10.  
Anny Bjørklund,  
Botnhamn, 16/10.  
Gunnar Berglund,  
Lyngseidet, 19/10.

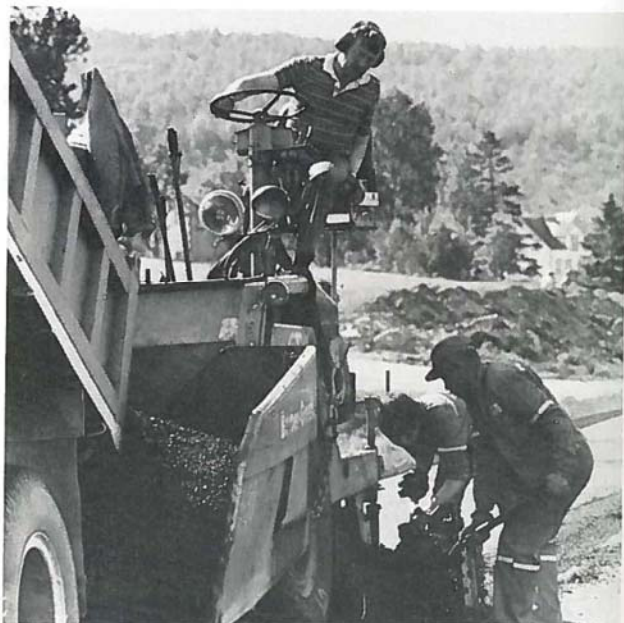


VEGCUPEN -82 ble ikke den helt store suksessen for våre gutter. I innledende kamper ble det seier over Finnmark med 3 - 2, men tap for Nordland 0 - 1 og dermed gikk Nordland til sluttspillet som i år går i Steinkjær. Her er vi i forsvarsposisjon fra v. Svein Johansen, Halvdan Kildalsen, Ingolf Moan, Kåre Arkteig, Arnulf Hansen.

PYNT I KRYSSRABATTER på innfartsvegen til Tromsø, Ann Sylvi Hansen og Sollaug Ingebrigtsen fra vegkontoret tar seg av utplantingen.



### MASSEKORSBÅND



SAMARBEID OVER FYLKESGRENSEN - på oljegrusutleggeren Bjørnar Fagerli, her i sluttspurten på rv 19 ved Tjeldsund bru - neste oppgave ventet i Nordland fylke, ca 6 km ved Bogen.

# Vegs i kka

Oktober 1982 - Nr. 5 - 14. årgang

