

# Veggs ikka



Desember 1974



# Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS

Nr. 4 desember 1974

6. årgang

Redaktør: Konsulent  
Olve Reiersen

Redaksjonsutvalg:

Overing. Eilif Os  
Avd.ing. G. Berntsen  
Vegmester G. Henriksen  
Vegform. Arne Johnsen

Utgiver: Vegkontoret i Troms

INNHold:

Side 3	Vel blåst
" 5	Ta av til høyre....
" 15	Hjelp - vi drukner -
" 19	Vegavleveringer 1974
" 25	Arbeidsprogrammet 1975
" 32	Nytt fra administrasjonen
" 34	Det årlige kontaktmøte
" 40	Kundgjørelse General-Wejmester
" 41	Samarbeidsutvalget
" 46	Honnør til pensjonister
" 48	Brev til redaksjonen
" 53	En veteran er gått bort
" 55	Besøk i vegmesterområde 9
" 60	Merking av ploger
" 61	Kurser
" 61	Personalialia
" 62	Senjatur

Til neste nr. som kommer i mars 1975, må vi ha inn stoff innen 10. februar 1975.

## Vel blåst ..

Som tidligere vil en i årets siste nr. av Vegstikka vurdere det som er utført i år.

Selv om de endelige resultat for driften ikke foreligger før ut på nyåret, kan jeg allerede nå si at 1974 har vært et godt arbeidsår for vegvesenet i Troms, og dette skyldes ikke bare et usedvanlig godt høstvær, men god planlegging og god innsats, samt et stadig vekk bedre samarbeid.

Selv med stor øking i oljepriser ble det lagt og fornyet de svarte dekker som var planlagt, med bare en svikt på ca. 2,5 %. Det ble lagt vel 80 km nye svarte dekker, samtidig som de gamle dekker ble påført nytt slidedekke av omtrent samme lengde.

En fortsatt rutevis prioritering av bruombygging har ført til det resultat at ca. 96,5 % av riksvegnettet kan tillates for 8 tonns akseltrykk eller mere ved årets utgang. Fylkesvegene kommer etter, slik at ca. 90 % av det totale riks- og fylkesvegnett ved årets utgang kan tillates for 8 tonns akseltrykk. Dette er en øking på ca. 13 % fra i fjor.

I 1974 er flere anleggsstrekninger blitt fullført på en vesentlig finere måte enn før, jeg tenker her særlig på det fine puss- og tilsåingsarbeid.

Indre og Ytre Grytøy er bundet til det øvrige vegnett med ferje-forbindelse, det samme gjelder Reinøy, Laukøy og deler av Uløy.

Tunnel er sprengt mellom Sifjorden og Grunnfjorden, og såvel framdrift som økonomi ser bra ut.

Det største av alt må vel være at vi ved årets utgang har ferjefri E6/Rv.6 gjennom Troms, ved at Skibotn-Løkvoll tillates trafikkert ved årets slutt.

Dermed har vi nådd et foreløpig klimaks for storanleggsdrift i Troms, idet vi ikke har i utsikt anlegg av tilsvarende størrelse.

I planlegging står vi vesentlig sterkere enn for et år siden, og for den nærmeste framtid ser det ikke ut til at noen prosjekt skal bli forsinket p.g.a. manglende planer.

Trafikkulykkesstatistikken ser ut til å gi et gunstigere resultat i år enn i fjor for Troms.

"Trafikksikkerhetsaksjonen 1974" er vel en sterkt medvirkende årsak til dette gunstige resultat, men det er også grunn til å tro at vegvesenets innsats med skilting, kryssregulering, avkjørselsregulering, omlegging av enkelte riksvegstreknings, samt en stram og konsekvent linje i behandling av avkjørselsaker kan ha hatt en viss innflytelse på et gunstig resultat. Det må dessverre konstateres at vegvesenet og pressen i fylket i flere tilfeller har helt motsatt syn i enkelte trafikksikkerhetsaker.

For hele vår virksomhet kan vel sies at vi ikke har nådd de helt imponerende resultater, men innafor rammen av de gitte bevilgninger har vi klart det som med rimelighet må ventes, og de planlagte mål er stort sett oppfylt.

Alt i alt må derfor kunne sies at 1974 er et jamt godt år med gode resultater for vegvesenet i Troms. Disse gode resultater er ikke enkeltmannsjobber, men skyldes samarbeid mellom mange, såvel inne som ute.

Takk til alle i vegvesenet, såvel inne som ute, for det gode resultat i 1974, og la oss alle gå inn for et enda bedre resultat til neste år.

Jeg ønsker alle en god jul og et godt nyttår, og denne hilsen omfatter også våre pensjonister.

En spesiell hilsen til både sjåførene på vegvesenets biler og brøytekontraktører som må ha beredskap eller utføre brøyting i jule- og nyttårshelga.

*Arvid Lalling*



Ta av til høyre –  
vegen rundt LINGEN  
er åpen **NÅ**

Ja, faktisk - veganlegget SKIBOTN - LØKVOLL tillates nå trafikkert.

D-dagen var (hvis det da ikke har hendt noe siden vi gikk i trykken) satt til - av alle dager - fredag den 13. desember! Den offisielle åpning vil imidlertid først finne sted i den lyse årstid neste år.

I anledning av at trafikantene nå kan kjøre forbi Lyngenfjorden uten å nytte ferje, har vegvesenet latt trykke en liten brosjyre som legges ut på forskjellige steder over mesteparten av fylket. Brosjyren forteller litt om vegstandarden slik den er i øyeblikket og slik den skal bli både på anlegget Skibotn-Løkvoll og på de tilstøtende parseller. Her er opplysninger om lengder, kostnader m.m. og hovedteksten er tatt med i finsk, engelsk og tysk oversettelse.

Anlegget Skibotn-Løkvoll ble ganske omfattende presentert i "Vegstikka" nr. 1 1973 (mars) - bl.a. serverte vi der hele historikken og denne skal vi ikke gjenta her.

Driften av dette veganlegget har imidlertid vært preget av mange sætrekk og det er mange nye metoder og nye redskaper som

*Orienteringstavle  
av denne type  
er nytt i Troms  
fylke*



*Bjelkene til  
Mannaldalen bru  
var en stri  
transporttørn*



*Her endel  
av bjelkene  
på plass*

har fått sin ilddåp nettopp her. Årsaken ligger vel delvis i størrelsen på dette anlegget, altså ønsket om hurtig framdrift, og delvis i at det her har vært flere uvanlige arbeidsoperasjoner.

Vi kan nevne at det var på anlegget Skibotn-Løkvoll beltegående borevogn Roc 600 for første gang (1966) ble nyttet av vegvesenet i Nord-Norge til uttak av fjell. Og med slik borevogn i forberedelsene kunne man her avfyre den største salve (14000 m<sup>3</sup>) som vegvesenet i Troms har stått for.

Borevogn ble også satt inn for første gang i Troms i forbindelse med oppsetting av rekkverk - til boring av hull for stolpene.

Den første hydrauliske borerigg i egenregidrift kunne vi sette i arbeide i Larsberggtunnelen i 1969.

Helikopter er ikke vanlig transportmiddel i vegarbeidsdrift - her ble imidlertid slike tatt i bruk ganske tidlig - til transport av brakker, sprengstoff, snøskjermmaterialer m.v.

Sikring av vegen mot snøras - før trafikken settes på - og høyt tilfjells - ser vi ikke altfor mange steder. Her har vi satt opp samleskjermer 400-500 meter ovenfor vegen slik at snøen samles på fjellplatået istedenfor nede i fjellsiden hvor det er større fare for at ras kan utløses når snømengden blir stor.

Og i forrige reportasje fra anlegget Skibotn-Løkvoll minnes vi beretningen om disse snøskjermarbeidene og om sikring av den problematiske Storura, da også mannskapene i hele 2 måneder på høstparten lå i telt helt oppe ved skoggrensen.

Anlegget Skibotn-Løkvoll har ellers vært preget av særlig utstrakt bruk av egne maskiner, maskiner av alle typer og størrelser.

Et viktig ledd i denne vegforbindelsen er brua over Mannaldselva. Den blir ikke ferdig til trafikkåpningen på anlegget ellers, så her må finne sted en omkjøring etter en eldre fylkesveg. Men tilbake til brua - dette byggverket er det også noe spesielt med - ikke av de største bruer, på langt nær - ca. 100 meter lang -

Typisk  
terreng i  
anlegget



To veteraner på anlegget, brødrene Karl og Jens M. Jenssen.  
Sistnevnte eneste aktive igjen fra de første akkorder i  
Løkvollklubben i 1949.

men byggemetoden er litt usedvanlig.

Det nyttes bjelker i forspent betong og av en uvanlig dimensjon, 24 meter lang og de veier hver 16 tonn og det er hele 28 stk. av dem. Det er første gang slike bjelker nyttes av vegvesenet i Troms fylke.

Ettersom bjelkene var fabrikklaget langt unna Manndalen, var transporten av disse også litt av et problem og de krevde ekstra forsiktig behandling. Som båtfrakt til Tromsø, derfra i et av marinens landgangsfartøy for som billedmontasjen viser å bli kjørt til brustedet.

Vel, nå er imidlertid trafikken rundt Lyngen i full gang og vi har spurt en del av ordførerne i de berørte kommuner om hvilke muligheter de ser i denne endringen i trafikkmønsteret som i disse dager presenteres for en stor del av trafikantene.

Uten den innsats ordførerne i Storfjord, Kåfjord, Nordreisa og Kvænangen har lagt for dagen på det politiske plan, har vel neppe vegprosjektet Skibotn-Løkvoll kunnet presentert seg i kjørbar forfatning i dag.

Etter at anlegget i mange år til stadighet måtte vike prioritet for andre viktige vegprosjekter her i fylket - gikk fylkets politikere gjennom fylkestinget til samlet aksjon for denne vegforbindelsen og som for å streke under fylkestingets uttalelser med rødblyanten - tok de nevnte ordførerne direkte kontakt med Regjeringen.

Og den kommunen som i alle år har kjempet i fremste linje for en ferjefri forbindelse forbi Lyngenfjorden - det er så absolutt Kåfjord kommune. Gjennom mange ordførers iherdige innsats, kan nå ordfører Halfdan Hansen på vegne av disse - se fruktene av alle anstrengelsene og også på vegne av hele kommunen motta de gratulasjoner som naturlig vil strømme inn.

Hvilke forventninger stiller så Kåfjord kommune til denne nye vegforbindelsen?

Ordfører Halfdan Hansen sier det slik:

Fra kommunens side stilles det store forventninger til den nye veien, da den blir en vei som går gjennom hele kommunen. Kåffjord kommune er en av fylkets største pendlarkommuner, og den trafikkavvikling som har vært for disse, har hittil skapt stor misnøye som tenkelig er. I og med den forbindelse som nå åpner seg, vil Kåffjord kommune også kunne stå i fokus når det gjelder etablering av nye arbeidsplasser. Veiforbindelsen åpner her store muligheter for industrietablering i vår kommune.

Kåffjord kommune har forberedt seg også på dette i forbindelse med utarbeidelse av generalplan. Generalplanen for Kåffjord er ferdig utarbeidd, og vi venter nå bare på Departementets stadfesting av planen. I generalplanen har vi utpekt 4 utbyggingsområder, der industriområder er tatt med. En del av disse områder har kommunen allerede i dag hand om. Videre kan nevnes at reguleringsplanen for Mandalen er stadfestet av fylket, og for de øvrige områder er reguleringsplanen under arbeid.

Tomte-politikken fra kommunens side er lagt opp slik at det skal være rimelig å bygge og bo i kommunen. I dag festes kommunale tomter bort til en festeavgift på kr. 100,- pr. år. Dette har kommunen vedtatt for på denne måten å hjelpe befolkningen som nødvendigvis må drive med pendling bl.a. til Tromsø for kortere eller lengere tid. Men kommunen tar sikte på å få etablert så mange arbeidsplasser som mulig innen vår egen kommune, slik at vi med tiden skal kunne tilby våre innbyggere arbeidsplasser i Kåffjord. Kommunens politikk i så henseende har i den senere tid vært meget klar.

Allerede nå har man den glede å kunne registrere en større optimisme også i det bestående næringsliv i kommunen. Videre har vi fått opprettet noen nye arbeidsplasser, samt at flere bedrifter planlegges. Denne nye utviklingen i kommunen mener vi at den nye veien har mye av æren for.

Til slutt vil vi takke alle som har bidratt til at denne veien nå er blitt en virkelighet. En spesiell takk rettes til arbeidsfolket, anleggsledere, ingeniører og vegsjefen, som når bare nødvendige midler ble stilt til disposisjon, har håndlet raskt og har skaffet oss veg med en kvalitet som behovet tilsier.

OGSÅ LYNGEN KOMMUNE SETTER SIN LIT TIL AT NYVEGEN SKAL GI  
DISTRIKTET ØKT TRIVSEL

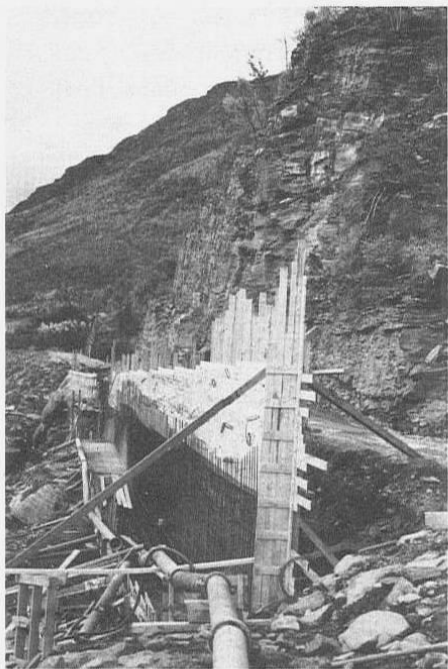
For Lyngen kommune har kanskje den vegproblematikken som stod i fokus i nordfylket ellers, fortonet seg noe annerledes. Ferje-forbindelsen over Lyngenfjord har siden åpningen av denne trafikken i 1942 bidratt til økt virksomhet i kommunen, kanskje spesielt i sentret Lyngseidet hvor jo ferjeleiet er plassert. Her har det da også grodd opp en del servicetilbud for trafikantene, nødvendige tiltak for hjelp til en stadig voksende strøm av reisende - spesielt ferieturister, Lyngenfjorden og også Lyngseidet har helt fra turistskipene dominerte turisttrafikken hatt god klang i turistkretser - dette positive inntrykk av distriktet har sikkert forsterket seg etterhvert. Det har derfor i Lyngen kommune i perioder hersket en viss uro over hva følgene kunne bli av trafikkomleggingen, som for gjennomgangstrafikkens vedkommende nok vil merkes - om ikke andre steder i kommunen - så på Lyngseidet.

Vi spurte ordfører Hans P. Myrland i Lyngen kommune om hva han tenkte, om han anså at tiden ble satt i "revers" for kommunen når vegen Skibotn-Løkvoll nå var kjørbar.

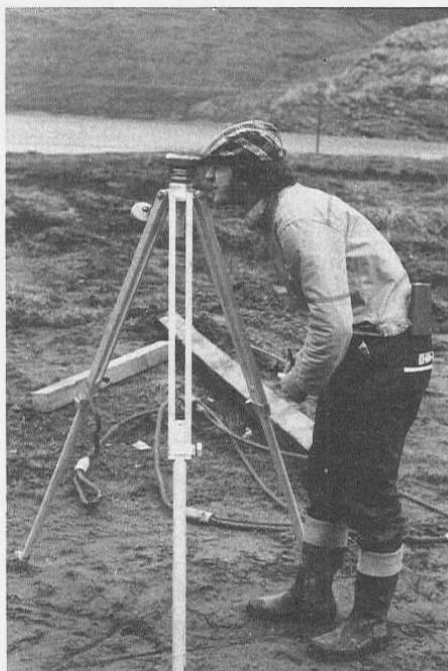
Først - vegutløsning er det bare innbyggere av Lyngen kommune som har fått med denne vegen - Nordnes og befolkningen der er fortsatt "lyngsværing" og jeg er på deres vegne og selvsagt også på kommunens vegne - myndighetene stor takk skyldig for den revolusjon av kommunikasjonsmessig karakter som har funnet sted for disse menneskene.

For Storfjord kommune og nok spesielt for de øvrige kommuner i nordfylket betyr nok dette forbedrede kommunikasjonstilbud atskillig og jeg vil nytte høve til å gratulere disse kommunene med vegen Skibotn-Løkvoll og uttrykke ønske om at vegen blir til gagn for dem og om at det må åpne seg nye muligheter for hele distriktet.

Det er klart at det spesielt sommerstid blir merkbar nedgang i biltrafikken over Lyngseidet. Men denne intense trafikken har da heller ikke vært problemfri. De bortimot kilometerlange bilkøene i turistsesongen kunne være en sann plage og det er nok mange som vil si seg glade for om de nå helt forsvinner. Og presset på kommunen om drastiske trafikale tiltak på Lyngseidet, vil letne noe, for om ikke vegen rundt Lyngen kom nå, så hadde vi nok for alvor måttet begynt å tenke på og få ferjekøen bort fra hovedvegen gjennom tettstedet.



*Støyping  
av halvbru  
ved Lille  
Larsberg*



*Den nye fremad-  
stormende  
generasjon -  
oppsynsmanns-  
assistent  
Halvor Furnes*

*For de næringer som er avhengig av en viss trafikk, er, så rart det enn høres, utsiktene svært lyse, skulle jeg tro. De har jo med vegen fått en alternativ rute - tidspresset med ferjetider kan jo da avveies mere nøkternt mot andre forhold.*

*Til slutt vil jeg nok en gang uttrykke håp om at vegen virkelig blir den velsignelse for de områder den åpner mulighet for.*

**IKKE MINST PÅ DET PSYKISKE PLAN VIL EN HELDØGNSÅPEN FORBINDELSE HA POSITIV INNVIRKNING HEVDES DET I KVÆNANGEN**

*Kvæningen kommune er et distrikt som inntil for noen år siden måtte leve landvegsmessig isolert fra det øvrige Troms fylke opptil 7-8 måneder hvert år.*

*Det årlige tilbakevendende stengsel - Kong Vinter og Kvæangsfjellet - er nå et forlengst overvunnet problem.*

*Men kvæangsværingene har likevel følt et stengsel ved Lyngenfjorden - ferjekøer og dessuten lukket innpå et halvt døgn i slengen.*

*Og ordfører Odd Følstad i Kvæningen kommune hilser da også på vegne av alle i kommunen vegen rundt Lyngen med glede og føyer til at dette med å kunne velge, enten ferje eller å kjøre rundt, foruten et hyggelig tilbud også er et rasjonelt tilbud for trafikken til visse områder.*

*Følstad sier videre:*

*- Særlig på det psykiske plan ligger det mye i dette å være viss om at en kan komme fram til alle døgnets tider. Jeg tenker spesielt på syke-transporter, men også i andre høve kan denne forbindelsen ha positiv psykisk virkning.*

*Vi regner med at for all tungtrafikk til og fra vår kommune vil den nye vegen ha stor betydning - vi får en roligere og tryggere trafikkavvikling sånn generelt - kampen om tilfredsstillende plassering i ferjekøen kommer bort.*

*Og - vi gjør oss forhåpninger om at turisttrafikken vil øke - det er hevdet at ferjekøene virket skremmende.*

*Nå som vegen Skibotn-Løkvoll nærmer seg fullføring, er det et berettiget håp om at nødvendige bevilgninger flytter nordover - til forkortelse av Rv.6 med 4 mil ved bygging av Sørstraumen bru - til fortgang i legging av fast*

dekke Nordreisa - Talvik. Dette er tiltak som vi kvænnangsværinger også ser fram til og som vi mener vil bidra til økt virksomhet og trivsel i kommunen.



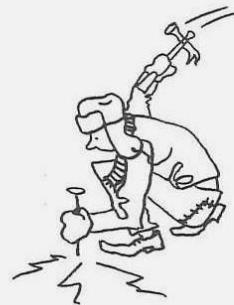
Der vegen er ferdig - elegant - selv her hvor vi har de skarpeste kurvene.

Boreutstyr  
i bruk ved  
rekkverks-  
oppsett.

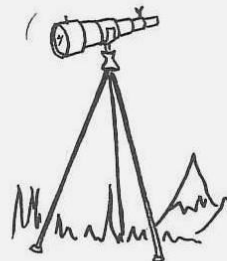


## Hjelp — vi drukner —

EN AV TEKNISK RÅDMANN I TROMSØ KOMMUNE, TOR KAASENS UNGDOMSSYNDER, VAR DELTAKELSE I EN ETTERHVERT SÅ BERØMT PLANLEGGINGSEKSPEDISJON FOR VEG RUNDT LYGGEN - HER ER HANS BERETNING:



- Vel nok skjedde det jeg her skal fortelle om under krigen, men det omhandler ikke noe sjøslag, heller ikke en fisketur, eller en overfart på et fjellvann. Historien dreier seg om en sommerjobb i vegvesenet. Min tidligere erfaring innenfor vegvesenet innskrenket seg til ishugging under lærerstreiken i begynnelsen av krigen - hugging på halve Kvæfjord-eidet under sakkyndig ledelse av oppsynsmann Hagbart. Det var således med inngående erfaring - jeg tok mot tilbudet om å være med på å nivellere strekningen Skibotn-Nordnes i 1941 for en betaling på kr. 1,35 pr. time på egen kost og gratis opphold i telt. Enkelt var det ikke å komme frem til Skibotn i de dagene. Lokalen vandret ut og inn fjordarmer og sund, ikke lugar å oppdrive og fullt av folk som skulle til arbeide på anlegget Skibotn - Helligskogen.



Overingeniør (pensjonert) Knudsen, Arve Nilsen (sønn av tidligere vegsjef) var alt på plass, og Arve hadde fått sin førsteopplæring i nivelleringskunst. Mannskap til profileringen (synes å huske at en kalte det lengdeprofiler og tverrprofiler) var på plass.

Det gåtefulle med nivelleringen var at en lang stang absolutt skulle stå på hode for at tallene ikke skulle stå på hode. Jeg tittet i kikkerten fra Skibotn til Nordnes og Arve noterte og regnet, og sommeren led på.

Første teltstasjon var Buljok og vi hadde da med fare



for livet forsert Larsbergene! Kristian fra Buljok var med som mannskap. Arbeidstid? ja, om den kan det sies at den varierte noe etter værforholdene.

Ut på sommeren fikk vi heldigvis disponere det stolte skip "Småen" som var en tidligere vegbåt - nå privateid, og stasjonerte deretter på Lyngseidet under meget gode forhold og med egen kokk.

Arve og jeg ble forsterket med Thor C. og Kjell H. og fortsatte nivelleringen mot Steinnes.

Om det ble foretatt kontroll?

Nei, hvorfor? med våre skarpe øyne og eminente regnekunst skulle ikke dette være nødvendig. Vi fortsatte i vårt vanlig høyt oppdrevne tempo mot endepunktet Nordnes hvor vi skulle møte partiet som gikk fra Birtavarre.

Mat? Fisk dro vi selv, Brød? Vanlig surbrød - noe vindfullt. Kaffe? Siste klipp på 10 gram kjøpt i Birtavarre. Tobakk? Dårlig, men kamerat Arve fikk fra sin mor sin fars blanding av solbærblad og tobakk - tobakken smakte meg godt - og blid var ikke Arve da han bare hadde solbærblad igjen.

Tilberedning av mat: Kokkens spesialrett: Kokt fersk torsk, med brun sauserstatning!

Sommeren dro på og høsten nærmet seg - tempoet ble - om mulig høyere oppdrevet - kikkertdistansene lengre og tverrprofilene færre - og selvsagt ble arbeidet mer nøyaktig. Varmt var det - og det hendte at vi fikk servert noe som het "surka" - som ble opplyst å være en leskedrikk - i hvertfall ble tallene tydeligere og varmen høyere etter litt lesking - og tempoet ble ytterligere oppdrevet.

Vi begynte å ane at vi nærmet oss Nordnes og fryktet derved å bli arbeidsledig. Press ble satt mot skipperen for å finne annen beskjeftigelse f.eks. i England, men han svarte: "De hær e en forhåndværende veibåt - å vedlikeholdt dærætter - kjæm vi te Lyngstua så e de godt".

Der røyk også den beskjeftigelsen.



Ut på høsten ble Nordnes nådd. Vi passerte i god kondisjon. Gamle Eriks'-en av arbeidsgjengen - gård - og erklærte at i løpet av et par år ville han kunne kjøre frem til stua. Dette gikk som ild i tørt gress - det "insensøran" hadde sagt. (I parentes bemerket har hverken Arve eller jeg tort å vise oss på Nordnes etter utløpet av de to årene, men vi forutsetter begge to å bli invitert som veteraner til åpningen av vegen for å ta imot hyldest og blomster for vår innsats).

Arve hentydet at vi burde ta en kontroll av tallene ved et stikk til flomålet. Dette viste + 20 meter og vi satt trygt og godt - nydelig utsikt i en deilig høstsol. Utregning ble foretatt ved hjelp av de tall vi hadde i boken - hjelp, skreik Arve - vi e drokna - vi e på - 8 meter etter boka.

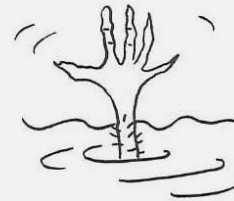
Jaja, slik var det, men også den saken ble ordnet - et par tall på Larsberg, Buljok og Steinnes og Nordnes ble korrigert ved et enkelt pennestrøk - og vi befant oss lykkelig igjen, på + 20 meter - berget fra drukningsdøden.

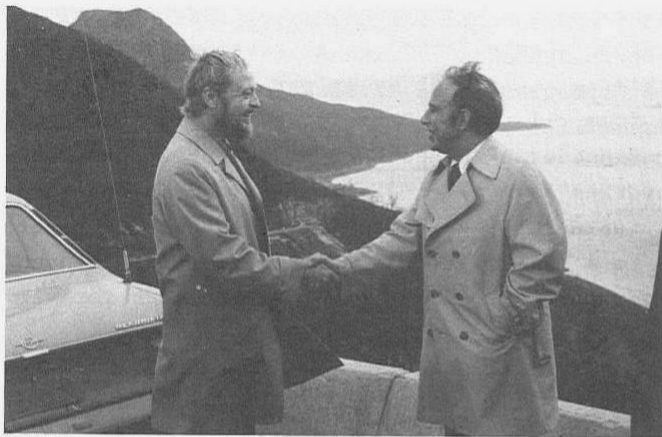
På mine turer nordover står jeg alltid på fergedekket - høyst oppe - for å undersøke om nåværende ingeniører fusker med tallene våre - eller om de forandrer veglinjen - og se (som det står i skriften) "alt er såre godt-" og selvsagt forutsetter jeg, ærbødigste herr vegsjef, at våre utregninger og profiler er brukt uten endringer.

En veg skal ha et navn - alle kjente plasser og veger har det, f.eks. Revolusjonsplassen, Den blå vägen.

Jeg vil ikke herr vegsjef, foreslå noe navn - men vil bare antyde i all ærbødighet et navn oppkalt etter en anerkjent leskedrikk i området.

Tor Kaasen





Fylkeskontorsjef  
Bård Gaarder  
gratulerer ordfører  
Arnljot Norwich med  
vegen over prakt-  
fulle Aunfjellet.

Oppsynsmann  
Jan Jørgensen  
tar godt tak  
i anleggsskiltet -  
nå skal det bort.



På Bjørnrå var  
det rene folke-  
festen under  
avleveringen av  
ferjeleiet der  
- Lundenes  
skolemusikkorps  
fikk seg en ferje-  
tur som takk for  
innsatsen.



## VEGAVLEVERINGER 1974

I år som før - en rekke anlegg stod ferdig for overtakelse. Allerede 26. juni fant den første begivenheten sted. Det gjaldt det så absolutt mest kapitalkrevende anlegg av de som stod avleveringsklare i år - brua over Sandnessundet, som forbinder Kvaløya med Tromsøya. Dermed kunne også det 25 år gamle ferjesambandet over det samme sundet nedlegges.

Avleveringen var knyttet sammen med den offisielle åpningen som kronprinsparet var med å kaste glans over. H.K.H. kronprins Harald sørget for at silkebåndet ble klippet over og avleveringsprotokollen prydes da av både Haralds og Sonjas navnetrekk.

Byggekostnad 36,8 mill, hvorav kr. 22,8 mill skaffet tilveie av bruselskapet og dette beløp er det da trafikantene skal betale med bompenger.

Men avleveringene i år har da såvisst også vært store begivenheter for andre deler av fylket også.

I Harstadorrådet var avleveringene av ferjeleiene Stornes, Bjørnrå og Alvestad koplet sammen med åpningen av et helt nytt ferjesamband, fra Stornes på Hinnøy til Bjørnrå på Grytøy og i dette sambandet er også Alvestad på Ytre Grytøy med.

På Indre Grytøy var det rene folkefesten med oppmøte av bl.a. Lundenes skolemusikkorps og det var middag for både bygdas folk og de tilreisende. Så kunne da for første gang biler fraktes til og fra Grytøy på "normal" måte.

Harstad opplevde denne gang flere betydningsfulle begivenheter, vegen Grunnvassbotn-Aun ble også avlevert, og for folket i Aun/Elgsnes-området var dette en minst like stor fest som den nye ferjeforbindelsen var for "grytværingene". På Ytre Elgsnes tok tok selvsagt bonde Edvard Ruud i mot avleveringsfølget og underveis inn til Aun, var det stopp og omvisning i bygdas lille



3 som var i fokus på Grytøya - fra venstre vegsjeff Herleiv Solberg, direktør William Pettersen i TFDS og ordfører Arnljot Norwich.



Fylkets representant, førstesekretær Ulltveit-Moe (grensesteinen), kunne bemerke at det var bygget rasteplass i Nordland med avkjørsel i Troms - fra avleveringen av parsellen Nordland gr. - Øse.

kapell "Hans Egedes Minne". Edvard Ruud satte seg straks til orgelet og ba forsamlingen ta del i "Gud signe vårt dyre fedreland", og så de gjorde. Ikke nok med det, Ruud, som jo er kjent fra adskillige opplesninger i radio og også TV, gav til beste med diktet GAMLEVEGEN av stortingsmann Einar Hovdhaugen - et dikt som så absolutt passet for dagen:

Når du rosar nye vegen  
som ligg brei og flat og bein -  
må min tanke stundom stane -  
ved ein veg - ein annan ein -  
Ein som var litt meire kronglut -  
bakke opp - og bakke ned. -  
Smal og skeiv var gamlevegen  
der han ligg i gløymslefred. --

Mang ein sår og vegasliten -  
føt - har forma denne veg.  
Men han vart og stundom trakka -  
lett av lykkelege steg ---  
Når dei svære bærer tyngde -  
gjorde gonga tung og sein -  
Var det lykke - det å finne -  
vegarkant med kvilarstein. --

Etter nye vegen - lager -  
bil og sykkel sine far -  
Etter gamle vegen gjekk det -  
folk som tunge bærer bar -  
Vi som hastar utan tanke -  
på å halde rast og kvil -  
veit kje ka det var å traske -  
steg for steg dei mange mil.

Du har gløymt den gamle vegen -  
Han er ikkje vegen din -  
Eg har gått han glad i lykke -  
Eg har gått han tung i sinn -  
Der du sit bak ratt og rute -  
susar fram i buss og bil -  
Har eg vandra trøyt og sliten -  
Mang ein kveld den siste mil.--

Nye vegen - han vart stukken -  
rekna ut og nihilert -  
Gamle vegen - har frå gamle -  
gløynde tider eksistert -  
Han har krøkt seg kringom steinar -  
Han har gjerne gjort ein sving -  
Han var ingen vordløaus fuse -  
som gjekk beint - på alle ting.--

Snart vil gamlevegen gløymest -  
Tida løyner alle får --  
Unge slekter som nå går her -  
kan kje ane det som var -  
Seige gongslit - kvilarsteinar -  
har kje rom i deira sinn -  
Eg vil sitja her ein time -  
minnes gamlevegen min. --

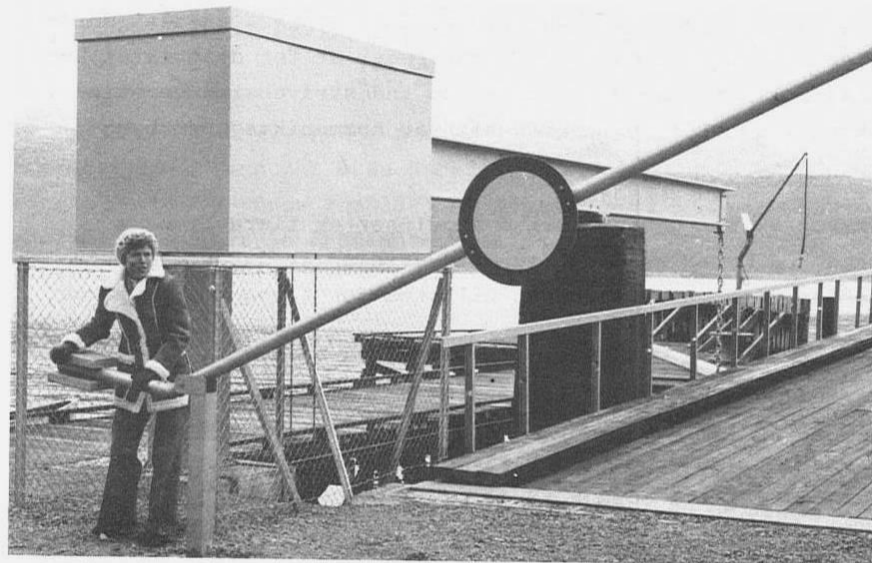
Deretter begav følget seg til forsamlingshuset på Aun hvor hele bygda var møtt fram og sammen benket man seg rundt et deilig kaffebord.

Steinfjordtunnelen ble også behørig avlevert - ordf. Inge Mikalsen, førsteskr. Ulltveit-Moe og vegsjef Solberg.



Her starter vegen Skaland-Steinfjord. Skal dette illustrere at denne vegen hadde en "trang fødsel"?

Ikke alle anlegg var av de store - men Oterå bru på Rolloya i Ibestad trengte sårt til en ombygging.



Fylkesmannens representant konsulent Vilgunn Gregusson foretar sin første offisielle vegavleveringshandling, erklærer og åpner Furuflaten ferjeleie.



Intet overlates til tilfeldighetene - konsulent Vilgunn Gregusson og vegmester Karstein Skog i inngående studier.

Og i Harstad skjedde det mere, parsellen fra Lilleng til Nordland gr. i rv. 19 stod ferdig utbedret. Et for distriktet betydningsfullt tiltak etterhvert som industrivekstsenteret på Rødskjær vokste til og krevde sitt av kommunikasjonsutbyggingen.

I riksveg 84 var gjennomført ombygginger av flere bruer i Salangen og Dyrøy kommuner og avleveringen av disse markerte at nå kan også denne vegruten tillates for 8 tonns akseltrykk.

Videre kunne også den første vegparsellen av rv. 84 avleveres etter foretatt utbedring i Sørreisa. I dette området var også ferdig ytterligere en parsell av strekningen mellom Andselv og Nordstraumen, en veg som det så absolutt har vært nødvendig å utbedre og tildels også å legge om.

Til de store begivenheter i år hørte også avleveringen av vegen Skaland-Steinfjord, selvom selve åpningen fant sted for et par år siden. Det var sluttarbeidene med tunnelen som drog i langdrag. Denne tunnelen - Steinfjordtunnelen - er den lengste vi har i fylket - 1264 meter - og vil, så langt den planlagte vegutbygging her i fylket, også forbli den lengste.

I Nord Troms er, gjennom bygging av ferjeleier, Klauvnes og Nikkeby, henholdsvis på Uløy og Laukøy, koplet inn i bilferjesamband. Med disse er siste ledd i trafikkomleggingsplanen for Skjervøyområdet - forsåvidt angår Skjervøy kommune - gjennomført.

Det var ellers overtakelse av veger på Vest-Uløy i Nordreisa kommune og Fossen-Kjerringdalen-Vadja i Samuelsbergområdet i Kåfjord kommune.



## ARBEIDSPROGRAMMET 1975

Når dette leses har vel både Stortinget og Troms fylkesting vedtatt vegbudsjettene for 1975 og såfremt de bevilgende myndigheter godtar de framlagte forslag, vil vi her i Troms fylke få tildelt:

Riksveganlegg, ordinært	kr. 56,1 mill
" ekstraord. sysselsetting	" 4,0 " kr. 60.1 mill.
Fylkesveganlegg, ordinært	kr. 19,1 mill
" ekstraord. sysselsetting	" 2,4 " " 21,5 "
I alt til anlegg	<u>kr. 81,6 mill</u>

Hertil vil nok komme noen millioner i forskottsbevilgninger fra et par kommuner samt forventede distriksutbyggingsmidler fra staten, men dette har vi i dag ikke full oversikt over. Det er for de nevnte beløp planlagt sysselsatt

	Ordinært	I ekstraord. sysselsetting
på riksveganlegg	150 mannn	75 mann
" fylkesveganlegg	63 "	48 "
Anlegg i alt	213 mann	123 mann

Hertil kommer førere av leide biler og maskiner, også en del i entreprenørdrift.

For vedlikeholdet er ført opp

til riksveger	kr. 37,6 mill
" fylkesveger	" 22,7 "
Tilsammen	<u>kr. 60,3 mill</u>

og for disse midlene skal vi foruten førere av leide biler og  
og maskiner, beskjefte:

på riksveger, inkl. vegsentrall	206 mann
" fylkesveger	87 "
Tilsammen i vedlikeholdet	<u>293 mann</u>

BEMANNINGSPLANEN FOR ANLEGG SER SLIK UT

ANLEGGETS NAVN	ORDINÆRT		EKSTRAORD. SYSSELSETTING		MERKNAD
	Bevilgn.Antall mill.kr. mann	50	Bevilgn.Antall Mill.kr. mann	24	
<b>A. RIKSVEGANLEGG</b>					
E6/6 Nordl.gr.-Finnmark gr.	17,0	50	1,3	24	
E 78 Nordkjosbotn-Tromsø	3,0	5-10			+ entreprenør
19 Nordl.gr.v/Langv.-Nordl.gr	0,8				
83 Tjeldsund bru-Harstad	3,5	5-10			
84 Fosbakken-Nordstraumen	3,1	6-10			
86 Andselv-Gryllefjord	7,0	25			
825 Tjeldsund bru-Hilleshamn	1,8	4			juni-des.
825 Hilleshamn-Storfossen	1,0	15	0,8	15	jan-mai
850 Harstad-Langvassbukt	1,3	4-11			
855 Buktamo-Finnfj.botn	3,0	6			mai-des
858 Larseng ferjeleie	0,7				entreprenør
862 Sandnessundet bru	2,5				rest
864 Olderdalen-Løkvoll	2,5	9-15	1,9	36	
864 Løkvoll-Skibotn	6,0	20			
866 Langslett-Skjervøy	0,3				entreprenør
Harstad-Grytøy-Bjarkøy	2,0				"
Til disposisjon	0,6				
Spesielle grunnerverv	0,5				
Sum	56,1	150	4,0	75	

ANLEGGETS NAVN	ORDINÆRT		EKSTRAORD. SYSSELSETTING		MERKNAD
	Bevilgn.Antall Mill.kr	mann	Bevilgn.Antall Mill.kr.	mann	
<b>B. FYLKESVEGANLEGG</b>					
Ursfj.botn-Nordfj.botn	1,0	4			mai-des.
Huselv-Botnhamn-Sand	0,2	2			aug.-des.
Finnsnes-Bjorelvnes	0,3	2			sept.-des.
Tromsdalen bru	0,2				rest
Ervik-Kasfjord	0,4	3			mai-des.
Fagertun-Prestbakk-Kistefors	0,5	2-6			
Mindre vegutbedringer	1,3	3	0,5	10	
Ombygg. bruer/ferjeleier	1,8	8			
Høgda-Grunnv.botn-Elgsnes	1,0				dekn. overskr
Krøttøy-Meløyvær	0,5				rest
Sørbotn-Andersdal-Kantornes	0,5	3			mai-des.
Sørvik-Kråkrøhamn	0,5	6			
Mefjordbotn-Grashopen	3,9	17-30	0,9	18	
Svanelvpllass-Grunnfarnes	3,4	4-10			
Steinfjord-Ersfjord	0,5	3	0,7	14	
Langfjord-Akkarvik	0,3				dekn.overskr.
Vannvåg-Kristoffervalen	0,5				
Skaland-Steinfjord	0,3	3			jan-april
Ersfjordeidet-Grøtffjord	1,0				entreprenør
Veg/bru Sommarøy			0,3	6	
Rotsund og Hamnes ferjeleier	1,0				entreprenør
Sum	19,1	63	2,4	48	

Dersom storting og fylkesting vedtar de fremlagte budsjettforslag for 1975, vil aktiviteten holde seg på noenlunde samme nivå i 1975 som i 1974. Til den planlagte drift knytter det seg fremdeles en del usikkerheter i forbindelse med linjevalg og grunnavståelser.

I Sør-Troms håper vi i vinter å komme i gang med parsellen Langmyra-Bukkemyra på E6. Videre gjenstår det å legge 4 km asfalt på parsellen Skogstad-Forsetegga, samt mindre kompletteringsarbeider på samme parsell.

Den resterende grusvegstreking på E6 vil bli skåret ned til 2,3 km ved at det legges 2 km ottadekke på parsellen Høgtverrelv-Tune. Forøvrig vil driften fortsette med stor styrke for å gjøre klar parsellen mellom Høgtverrelv og Moen.

I tettstedene Bardu og Andselv er det meningen å anlegge gang- og sykkelsti parallelt med E6. I Takelvdalen gjenstår en del restarbeider som vil bli fullført i 1975. De trafikkfarlige bruene Lille Olderbekk og Store Olderbekk vil bli ombygd.

Gjennom Storsteinnes skal vi rette ut de verste kurvene.

Strekingen fra Oteren om Skibotn og til Olderdalen får nå betegnelsen Rv. 6. Der gjenstår ennå store kompletteringsarbeider på Skibotn-Løkvoll som delvis blir utført i 1975. Blant annet legger vi 15,3 km oljegrus.

På parsellen Løkvoll-Birtavarre vil vi komme i gang med vinterdrift. Til sommeren blir det lagt 2 km dekke nærmest Birtavarre. Utbedringen Olderdalen-Birtavarre vil vi fullføre i 1975 med blant annet legging av 18,5 km oljegrus.

Videre nordover vil det bli lagt oljegrus frem til Langslett i alt 11 km.

I vinter skal vi etablere oss i Oksfjordhamn og starte opp driften på parsellen Storslett-Sandbukta.

På E-78 vil vi foreta en mindre vegomlegging ved Seljelvnes. Dessuten fortsetter vi arbeidet på parsellen Fagernes-Sandvikeidet med blant annet legging av 2,9 km ottadekke.

Bygging av nytt fenderverk til Tromsøbrua fullføres i 1975 i entreprenørregi.

Mindre restarbeider på rv. 19, Lilleng-Nordland gr. utføres sommeren 1975.

I riksveg 83 legges 2,5 km asfalt på Hesjevik-Sørvik. Sørvik-Melvik vil bli åpnet for trafikk og her legges 1 km penetrasjonsdekke.

I Harstadbotn fullfører Harstad kommune sine miljøtiltak på riksveg 83.

Dessuten vil det bli oppstartet på den nye innfartsvegen fra syd, Harstad S-Harstad sentrum.

På riksveg 84 holder vi frem med utbedringene fra Sjøvegan og mot Salangsverket. En venter å få lagt nye 3 km oljegrus til sommeren. For øvrig regner vi med å komme i gang med fortausbygging i Sjøvegan.

Utbedringen fra Nordstraumen og mot Skøelv i samme rute fortsetter.

Parsellen Andselv-Nordstraumen i rv. 86 får 11,2 km oljegrus i 1975. Her vil vi holde høy aktivitet til vinteren.

Utbedring skal også starte opp på parsellen Finnsnes-Gisund bru, med blant annet legging av 1,1 km asfaltløsningsgrus.

Videre venter vi å få fullført 2,6 km av parsellen Silsand-Islandsbotn, også her asfaltløsningsgrus.

Den resterende grusstrekning mellom Grov og Tjeldsund bru i rv. 825 får oljegrusdekke til høsten, 3 km.

Vi skal også bygge om Mølnelv bru i Grovfjord.

I Gratangen fortsetter utbedringen av Rv. 825 mellom Årsteinstraumen og Storfossen, blant annet med legging av 3 km oljegrus. I parsellen inngår også ombygging av Grimjord, Elveneshaug og Mølnelv bruer.

På rv. 850 venter vi at det kan bli mulig å komme i gang med gang- og sykkelbane mellom Harstad sentrum og Samamoa. Arbeidet vil bli utført i Harstad kommunes regi.

Dessuten blir det fullføring av parsellen Samamoa-Gåre med legging av asfalt frem til Åsegarden og oljegrus fra Åsegarden til Kvæfjord gr. 3,7 km. Heri inngår også Solli bru og krøtterundergang på Kvæfjordeidet.

I rv. 855 fullføres parsellen Karlstad-Finnfjordeidet med legging av 1,1 km oljegrus ved Blomli på forsommeren og til høsten starter vi opp parsellen Finnfjordeidet-Finnfjordbotn.

Larseng ferjeleie i rv. 858 blir fullført i første halvår av 1975.

På rv. 866 mellom Langslett og Hamneidet regner vi med å kunne utføre mindre utbedringsarbeider, blant annet gjøre Langslettkrysset mer sikkert.

Videre vil utbedringen mellom Vågen og Skjervøy kai fullføres med legging av asfalt. Arbeidet utføres i entrepriser.

Forøvrig forutsettes arbeidet med Vikran og Austnes ferjeleier å komme i gang.

På fylkesvegnettet vil vi videreføre utbedringsarbeidet på Ursfjordbotn-Nordfjordbotn med legging av 14 km ottadekke til sommeren.

Mindre utbedringer for ferdiggjøring av Huselv-Botnhamn-Sand fortsetter.

På strekningen Finnsnes-Bjørelvnes er det hovedsakelig legging av 6 km ottadekke som vil bli utført.

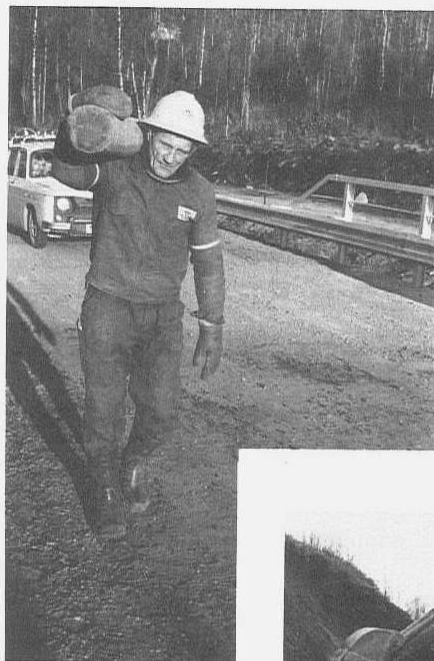
Parsellen Tromsdalen bru med tilstøtende veg fullføres i 1975 med legging av 1,5 km asfalt.

På fylkesvegen Ervik-Kasfjord-Borkenes vil vi fortsette utbedringen mellom Møkkelandsvatnet og Kasfjord med legging av oljegrus.

Vegen Fagertun-Prestbakk-Kistefoss starter vi på i 1975 med bygging av ny Øvre Salangen bru.

Restarbeider gjenstår mellom Aunfjellet og Elgsnes i fylkesvegen Høgda-Grunnvassbotn-Elgsnes.

I Bjarkøy kommune vil vi fullføre Krøttøy bru med tilstøtende veger ute på Meløyvær.



*Det venter bruformann Harald Rognså flere oppgaver - bruombyggingsprogrammet for 1975 er like tett som tidligere.*



*På strekningen Olderdalen-Løkvoll i den nye rv. 6 ventes stor aktivitet - her fra arbeidene ved Birtavarre.*



*Stor aktivitet ventes også på Vtre Senja - her studeres planen, fra v. driftssjef G. Eigeland, vegsjef H. Solberg, ordfører I. Mikalsen og avd.ing. E. Mathisen*



Utbedringen av Sørbotn-Andersdal-Kantornes fortsetter i 1975.

Arbeidene Sørvik-Kråkrøhamn videreføres og en venter gjennomslag i løpet av vinteren.

Anlegget Mefjordbotn-Grashopen drives videre med tre angrepspunkter.

Svanelvplass-Sifjord-Grunnfarnes fullføres mellom Medby og Grunnfarnes og vi starter opp ved Svanelvplass i 1975.

Vegen fra Steinfjord mot Ersfjord føres videre med stor aktivitet til vinteren.

På Vannøya vil en foreta opprusting mellom Vannvåg og Kristoffer-  
valen.

Steinfjordtunnelen gjøres ferdig med støping av portaler.

På Kvaløya fortsetter arbeidet mellom Ersfjordeidet og Grøtffjord.

Videre vil en til vinteren ha stor virksomhet med uttak av fjell og fylling ut mot brustedet for bygging av Veg/bru til Sommarøy i Tromsø kommune.

Rotsund og Hamnes ferjeleier bygges i 1975.

Vi regner også med å kunne bygge ferjeleier på Sandsøy og Kveøy i 1975.

## *Nytt fra* administrasjonen

### OMPLASSERINGSUTVALGET

Etter som det ble opplyst på et sentralt kurs i personaladministrasjon var Troms fylkes vegvesen først ute med å få eta-

blert omplasseringsutvalg.

Utvalget har hittil fått inn ca. 25 søknader om omplassering. Disse ble behandlet på møte i utvalget 19. november 1974, og det syntes da som om det vil være mulig å finne frem til akseptable løsninger for mange av dem som har søkt. De enkelte avdelinger har vist meget positiv vilje til å finne frem til løsninger. Selv om ikke alle søkere kan få det akkurat slik de ønsker det finner utvalget grunn til å være fornøyd med "første runde" i dette arbeidet. De som har henvendt seg til utvalget har kanskje allerede fått direkte svar når dette leses, hvis ikke så får vi tro at svaret er rett rundt hjørnet.

### FRATREDELSER VEGARBEIDERSTYRKEN

Følgende er fratrudd etter oppnådd aldersgrense:

Ingvald Jensen, Silsand  
Hans Hansen Liafjell, Tulleng  
Peder Johnsen, Tennevoll  
Karl Rikardsen, Storslett  
Karl Antonsen, Kvaløysletta  
Ottar Holmen, Karlstad  
Nils H. Johansen, Furufleten  
Henry Pedersen, Badderer  
Ingebrigt Sæterli, Storsteinnes  
Jakob Pedersen, Sørreisa  
Martin Martinsen, Finnsnes  
Inge Solvang, Brøstadbotn  
Hilmar Rostadmo, Øverbygd  
Erling Hansen, Ramfjordbotn  
Harald Griff, Evenskjør

### FRATREDELSER VEGKONTORET

Kontorassistent Inger Jakobsen er innvilget 1 års permisjon uten lønn for å tjenestegjøre i Finnmark vegvesen.

Tegner Karin Møller sluttet i vikarstilling ved planavdelingen.

#### ANSETTELSE VEGKONTORET

Som nye tegnere ved planavdelingen er ansatt Else Marie Olsen og Torild Hartviksen.

Som vikarer i kontorassistentstillinger er ansatt Solbjørg Johansen, Lisa Sundstrøm og Inger Karlsen.

Karl Einar Westerås er ansatt som tekniker og Øystein Giæver som ingeniør, begge ved planavdelingen.

Thor Schefte er ansatt som vikar i avdelingsingeniør Thor Jakobsens permisjon. Ingolf Moan er ansatt som avdelingsingeniør II (opp-rykk).

#### ANSETTELSE OPPSYNSMANNSEKTOREN

Bjørnar Moen er antatt som oppsynsmannsassistert ved anlegg Nord-Troms.

#### ANSETTELSE VEGARBEIDSSTYRKEN

Etter møte i inntaksrådet 30/10-1974 er disse kombinerte vedlikeholdsarbeidere inntatt:

Torstein Kaspersen, Lyngseidet  
Eivinn Valeng, Sørreisa  
Arne Hansen, Sjøtun, Kvaløysletta  
Jan Edvartdsen, Ersfjordbotn  
Odd Sæther, Sjøvegan  
Bård Indseth, Salangsdalen  
Jens Jensen, Gratangsbøtn

## DET ÅRLIGE KONTAKTMÖTE

Årets konferansesamling oppsynsmenn/vegadministrasjonen fant i år sted i Harstad 11. og 12. november.

Avkjørselsspørsmålet var viet stor oppmerksomhet og det var til dette temaet også hentet foreleser utenom etaten, idet fylkesreguleringsarkitekt Frode Sandvik la frem synspunkter på bomiljøer/avkjørsler.

På konferansen ble ellers orientert om og drøftet

Disponeringsplanen for biler og maskiner

Bygging stikkrenner

Rutiner m.v. for vedlikehold av bruer

Nytt Vegoppmerkingssystem

Bruk av flising i anleggsdriften

Bruk av kontrollapper ved massetransport

Driftsplanlegging

Oppfølging av entreprenørarbeider

og på slutten av plenumssamlingen tok et på forhånd oppnevnt panel for seg forholdet mellom pressen og vegetaten.

I panelet deltok fra pressen, redaksjonssekretær Berg-Olsen, redaktør Hall-Hofsø, fra publikum, ingeniør Reidulf Nilsen, og fra vegvesenet driftssjef Gunnar Eigeland.

Fra innleggene fra panelet og den etterfølgende debatt hvor også salen deltok, kan kort summeres opp disse inntrykkene:

Fra pressen ble det sterkt understreket at avisene ikke egentlig, vanligvis ihvertfall, tok parti i reportasjesaker, men søkte å formidle det som skjer - gi uttrykk for stemningen - og selvsagt også legge vekt på hva en eventuell motpart, hvis det dreier seg om ulike syn på en sak eller tvist, har å si. Det hender nok at en reporter fristes til en viss overdrivelse - eller forsterkning av argumentene - ved spesielle oppslag o.l. Det ble poengtert at en pressemanntest arbeider ut fra at nyheter og reportasjer skal være dagens begivenhet - neste dag er det en annen sak som står i fokus - avisene er intet oppslagsverk - et ugjendrivelig faktum at øyeblikket er viktigst. Pressen syntes forholdet til vegetaten stort sett var bra - etaten var åpen i sin informasjon når pressen selv tok initiativ - etaten kunne kanskje oftere selv ta initiativ - på den måten fikk en også brakt til offentligheten de positive ting ved

Dirigentene,  
Agnar Nilsen og  
Svein Liland



Ernst Hansen i viktig innlegg



Vegsjeff  
Herlev Solberg  
åpner møtet



Fra referentbordet -  
Martha Mack, t.v. og Alfhild Johansen

vegvesenets virksomhet.

Representanten for publikum/brukerne syntes mangelen på informasjon om hvilke planer vegvesenet hadde for spesielle aktuelle vegstrekninger, herunder fremdriftsplanen for allerede igangsatte arbeider, var følbart. Bilførere som regelmessig trafikerer visse strekninger undres ofte over hvor lite det synes å skje av utbedringsarbeider som er igangsatt, oppfatningen av vegvesenet kunne kanskje dreies i mere positiv retning hvis det kunne gis nærmere orienteringer. Det er vel et faktum at mange i slike tilfelle reiser spørsmålet om ikke entreprenørdrift muligens kunne sette litt mere fart i fremdriften.

Fra vegvesenets representanter ble hevdet at pressen var snar til å henge ut vegvesenet - ofte skjedde det i overskriftene, mens selve reportasjen kunne være mere nøktern og ofte gikk kritikken på vegvesenet, mens det var politikerne som var rette adressat. Det var langt mellom hver gang de positive sider ved virksomheten ble trukket fram. Spesielt ille syntes avisene å være når de skulle presentere et dementi - det kom gjerne på en noe mere bortgjemt plass, selv når det gjaldt å rette opp feil-sitater. De var ikke enige i pressens representanter som hevdet at avisens trykte ord bare var dagens - avisene kunne ved be- vist å følge i et bestemt spor skape en opinion - f.eks. etter- hvert overbevise publikum om at vegvesenet var deres motpart i nesten ett og alt. Flere av vegvesenets representanter inn- rømmet at etaten i en viss utstrekning hadde forsømt sin informa- sjonsplikt, men det ble pekt på at det muligens skyldes at pressen enkelte ganger snur tingene på hodet - at man derfor nærmest trekker seg inn i skallet. Vegvesenet hadde i den senere tid søkt å gi pressen informasjon, men at dette arbeidet ikke var satt skikkelig i system, noe man ville søke å rette på etterhvert. At vegvesenet hadde forsømt dette feltet, beviste de vrangforestillinger publikum ofte satt med om f.eks. fore- stående besøk av høyere politiske myndigheter, at vegnettet da fikk en spesiell oppussing i den forbindelse og at private entreprenører generelt utfører oppdragene både bedre og hurtigere enn vegvesenets egen arbeidsstyrke kan gjøre.

Under avslutningen av konferansen ble det både fra administra- sjonen gitt uttrykk for at årets møte hadde vært særlig positiv - at interessen for disse konferansene er stor, viser at det allerede er kommet forslag til emner som bør tas opp neste år.



*Interesserte tilhører fra v. Bjørnar Johansen, Ivar Langstrand, Gunnar Eigeland, Guttorm Henriksen og halvt skjult Einar Bakland.*



*Forrest, Inge Iversen og Sverre Nilsen lytter interessert.*

# Kundgiørelse General-Vejmester

## Embedet

### Nordenfields

vedkommende.

#### - ELLER RETNINGSLINJER FOR BRUBYGGING / REKKVERK

Sitat 1

"Ved alle Broer maa iagttages, at Gelænder eller Rekkverket maa ved Enderne continueres til høyre og venstre Haand nogle Alen, for at komme over Veje-Graverne, og der endes med en Stolpe".

Sitat 2

"Rekkverkets endeseksjoner svinges ut fra vegkanten i en avstand av minst 1 meter. Rekkverkets endeseksjoner forankres".

Selv om sprogbruken i de to sitater er temmelig forskjellig, så må en vel kunne si at innholdet og ånden i dem har mye til felles.

Det siste sitatet er hentet fra vegsjefens rundskriv av 2. april 1973 om "FORANKRING OG AVSLUTNING AV VEGREKKVERK". Dette er forøvrig et felt der det fremdeles syndes enkelte steder, så det hadde ikke vært bortkastet om noen hver tok det fram for å friske på hukommelsen.

Men så var det det første sitatet. Det er vel de færreste som ville ha trodd at dette er over 200 år gammelt. "Kundgjørelsen General-Vejmester Embedet Nordenfields vedkommende" som det stammer fra er nemlig datert Tronhiem 1768. Det er dette vi

viser tittelbladet fra i overskriften.

Så dette med utbøying og forankring av rekkverk er altså ikke en ny ide. General-Vejmester Nicolai Friderich Krogh hadde forøvrig også en del annet på hjerte som fremdeles er god brobyggingskikk:

Først og fornemmelig maa Øjemerket være at faae en tilstrekkelig sterk og god Fundament, enten samme kan blive af virkelig Field, Steenkar, Boelverker eller Stolper.

Aldri nogen Broe, stoer eller liden, maa bygges uden gode Rekkverker.

Da smukke Broer er en stor Zirath (pyrd) i Vejene, saa bør de og saavidt mulig udarbejdes. (Bygges pent).

I Dalerne skal man ved gode Side-Graver, leede Vandet af Bakkerne ganske fra Broen, og ved Enderne af Broen maa ingenlunde være nogen slags Dybhed, hvor Vand kunde samle sig.

Hvor mange av oss er det ikke som fremdeles idag irriterer oss over at vi ikke kan få overgangen mellom bro og tilstøtende veg skikkelig!

Hvis jeg nå undertegner dette lille innlegg er det vel enkelte som vil hevde at jeg er lite ajour, men jeg tar sjangsen.

Driftssjefen

## SAMARBEIDS- UTVALGET

holdt 24. og 25. oktober d.å. møte på Sjøvegan Nordic Hotel. Første dagen ble viet et kontaktmøte med oppsynsmenn og arbeidere fra anleggsområdet 4, vedlikeholdsområdet 2 samt maskin-

avdelingens folk i distriktet her.

Det møtte i alt 30 personer utenom samarbeidsutvalgets medlemmer. Lederen av trafikkteknisk seksjon ved vegkontorets planavdeling, avdelingsingeniør John Arild Jenssen, - også sekretær for Troms fylkes trafikksikkerhetsutvalg - redegjorde i et foredrag om trafikksikkerhetsaksjonen 1974/75. Han fortalte at hovedmålsettingen med aksjonsprogrammet er å

- sikre gående og syklende innenfor eksisterende trafikksystem. (informasjon, håndheving).
- utbedre eksisterende trafikksystem for å ivareta de gåendes og syklendes sikkerhet gjennom spesielle tiltak fra myndighetenes side.
- stimulere til øket innsats ved planlegging og utbedring av nye områder og trafikksystem slik at gåendes og syklendes sikkerhet ivaretas.

Troms fylkes trafikksikkerhetsutvalg som skal koordinere dette arbeidet, har fått dette mandatet:

1. Ta initiativ til å koordinere gjennomføringen av konkrete trafikk- og sikkerhetstiltak.
2. Være kontaktorgan for kommunale trafikksikkerhetsutvalg og kontaktorgan mellom de lokale utvalg og sentrale myndigheter.
3. Fremme forslag om disponering av eventuelle midler avsatt til trafikksikkerhetsformål.
4. Gi uttalelse eller avgi innstilling i saker av betydning for trafikksikkerheten.

Også hvordan de kommunale trafikksikkerhetsutvalg kunne virke best ble omtalt.

Jenssen redegjorde så hva som hittil er utrettet i Troms fylke

- Utrykningspolitiets aksjon med bremseprøver foran fotgjengerfelt og hastighetsmålinger for biler.
- gjennomføringen av trafikkuke 23. - 27. september d.å. i alle grunnskolene.

- tatt initiativ til at fotgjengerfelt blir skikkelig oppmerket.

- kanalisering av vegkryss - anlegg av trafikkøyer.

- bygging av busslommer.

- tatt initiativ til gjennomføring av kurs for kjøring i mørke.

- registrering av de trafikksikkerhetsmessige forhold i den enkelte kommune.

- videre har utvalget tatt opp spesielle problemer med STU som har latt de gå videre til de rette myndigheter.

Vi i vegvesenet er ikke direkte med i opplegget for aksjonen, men få er vel nærmere enn oss til å se hva som er galt og hva som kan gjøres for å rette på feilene. Bare ved at "vegvesenets navn" på det enkelte sted viser velvilje, raskt engasjement og initiativ, kan det være mulig å få gjort noe i praksis med aksjonen.

Jenssens foredrag engasjerte forsamlingen stort og det utspant seg en bred debatt om ulike tiltak for å kunne bedre trafikk-sikkerheten.

Det ble også trukket fram argumenter mot en for restriktiv holdning i avkjørselssaker - det var enkelte som gikk så langt som å karakterisere vegvesenets holdning ofte bar preg av å være distriktsfiendtlig og var med på å forsterke avfolknings-tendensene for enkelte bygder. Det ble anbefalt å vise en mere lemfeldig avkjørselspolitikk på steder hvor trafikken ikke var særlig stor.

Vegkontorets ledelse imøtegikk denne kritikken og understreket at hver søknad ble nøye vurdert - og trafikkmengden på stedet hørte selvsagt også til de momenter som ble tillagt avgjørende betydning. Avkjørselsproblematikken var ikke bare spørsmålet om å komme ut og inn av vegen med en bil - sikkerheten for barn m.v. er vel så viktig - m.a.o. unngå at barn skal være nødt til å komme direkte ut på trafikkerte veger uansett hvor de skal.

Etter denne debatten redegjorde avdelingsingeniør Eilif

Mathisen om anleggsavdelingens driftsplaner for dette området i 1975 mens overingeniør Eilif Os tok for seg arbeidsprogrammet for vedlikeholdssektoren.

I et ordskifte etter disse orienteringene var det bred enighet om at en arbeidsoperasjon som rydding av kratt langs vegene burde vies større oppmerksomhet og det ble framsatt forslag om å nytte skoleungdom til dette, benytte kemikalier og å sette slikt arbeid ut på anbud.

Samarbeidsutvalget stod deretter som vertskap for en enkel servering til møtedeltakerne.

Fredag 25. oktober fortsatte samarbeidsutvalget sitt møte - denne gang internt.

Møtet fikk referert protokoller fra samarbeidsutvalgene i en rekke fylker og i Hovedsamarbeidsutvalget uten at det ble knyttet bemerkninger til disse.

Det ble videre referert fra vegsjefen rundskriv av 15. august d.å. om omplasseringsutvalget og utvalgets formann driftssjef Gunnar Eigeland, opplyste at utvalget var trådt i virksomhet. Utvalget så som sin første oppgave å sørge for registrering av behovet for omplassering. Hittil hadde de fleste begrunnet sitt behov med ønsket om å bo nærmere hjemmet.

I debatten som fulgte ble det også gitt uttrykk for at omplasseringsutvalget ikke ble en sovepute for arbeidsledelsen - all omplassering måtte først og fremst søkes løst innen samme arbeidsområde.

Etter dr. Birger Tvedt instruksjonsforedrag for en tid siden om riktige arbeidsstillinger og hva dette betyr for det enkelte individ, hadde flere reist spørsmålet om hvordan det gikk med det trenings-/instruksjonsopplegg som dr. Tvedt hadde antydnet han sammen med Vegdirektoratet ville la utarbeide. Tvedt uttalte som kjent at han trodde instruktør hentet fra vegvesenets egne rekker best ville kunne ta seg av denne saken. Fra Vegdirektoratet forelå opplysning om et mulig opplæringsstilbud for

arbeidsterapeut.

Samarbeidsutvalget sa seg enig i at det bør opplæres egen arbeidsterapeut for vegvesenet og at denne oppgaven i første omgang legges til maskininstruktøren.

Utvalget drøftet ellers delutredning av 22. april 1974 fra Hovedkomitéen for reformer i lokalforvaltningen og uttalte bl.a.:

"Samarbeidsutvalget sier seg tilfreds med Hovedkomitéens innstilling at det bør være kun ett vegkontor i hvert fylke og dette bør være statlig."

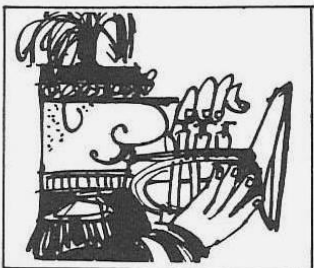
"Samarbeidsutvalget ser med noen engstelse på forslaget om overføring av for mange oppgaver fra staten til fylket som samtidig forutsetter en tilsvarende overføring av midler fra staten til fylkene. Samarbeidsutvalget ser ikke bort fra at der her kan oppstå en drakamp mellom fylkene i konkurranse om statsmidlene, og at dette kan få uheldige konsekvenser for de praktiske tiltak i enkelte økonomisk svake fylker.

Samarbeidsutvalget er i prinsippet enig med Hovedkomitéen i at fylkeskommunene bærer utgiftene til bl.a. grunnavverv m.v. til fylkesveger, men er noe betenkt overfor forslaget om uten unntak å frata fylkene retten til å pålegge kommunene slike utgifter, idet et slikt forpliktende samarbeid mellom fylket og kommunene antas å føre med seg en mer realistisk vurdering av vegbehovene i distriktene."

Det forelå ellers en henstilling fra personalet ved vegkontorets skrivestue om ikke å bli plassert for mange i samme rom når kontoret til neste år flytter til nye lokaler. Dette av hensyn til ulempe ved all den støy som kommer fra skrivemaskinene.

Samarbeidsutvalget går ut fra at personalet på skrivestua er de nærmeste til å føle eventuelle ulemper ved å sitte for mange i samme rom, og vil henstille til vegsjefen å etterkomme personalets ønske om oppdeling av skrivestua dersom det bygningsmessig ikke er noe til hinder for dette.

Neste møte i samarbeidsutvalget ble bestemt avviklet i Tromsø i desember.



## HONNØR



### pensjonister

Fredag 25. oktober d.å. tok vegvesenet avskjed med 9 vegarbeidere som nå etter oppnådd aldersgrense hadde forlatt de aktives rekker.

Sammenkomsten fant sted på Sjøvegan Hotel som stod for deilig bevertning.

Av de 9 pensjonistene kunne overingeniør Eilif Os ønske 7 av disse velkommen, det var

Fridtjof Fagerthun, Bardu  
Ole Fossbakk, Fossbakken  
Olav Antonsen, Sjøvegan  
Ole Østlund, Sjøvegan  
Peder Johnsen, Tennevoll  
Martin Sletten, Salangsdalen  
Inge Solvang, Brøstadbotn

mens

Edvin Granli, Gratangsbotn, og Hans Valodd, Gratangsbotn, begge var forhindret fra å møte.

Vegsjef Herleiv Solberg foretok overrekkelse av diplom og gaver til hver enkelt og uttrykte sin glede over at denne sammenkomsten var kommet i stand. Han pekte på at de tilstedeværende pensjonister representerte en gjennomsnittlig arbeidstid i vegvesenet på 28 år - med andre ord - de har alle vært med på den gjennomgripende maskinnelle utvikling som har funnet sted. Han visste at det blant de tilstedeværende var de som i grunnen hadde ennå lengere tjenestetid enn den registrerte, idet de allerede som barn hadde vært hestekjørerere.

Ikke alle tider hadde vegvesenet vært en like ettertraktet arbeidsplass - en del hadde også etterhvert funnet seg andre arbeidsplasser. Men felles for alle de som valgte vegvesenet var



Fridtjof Fagerthun  
mottar gaver av  
vegssjef  
Herleiv Solberg

den store arbeidsglede som ble vist - og den var like stor i den tiden da det kroppslige slitet var større enn det er i dag. Solberg hadde mottatt mange lovord for det fine arbeidet som var utført i dette distriktet og sendte disse takkens ord videre. Spesielt framhevet han vegen gjennom Salangsdalen som etter hans mening hadde gjort denne til en penere dal enn før.

Ole Fossbakk rettet på vegne av pensjonistene en hjertelig takk til vegvesenet. Fossbakk mintes det gamle slitet, det hadde nå sin sjarm det og, selvom vi ikke ønsker den tiden tilbake. Arbeids- og lønnsforholdene har i løpet av disse årene undergått en sånn forbedring at man vanskelig kan finne noe å klage på i dag.

Han syntes det var vemodig å slutte, men en gang måtte en jo overlate til yngre krefter å fortsette - hjertelig takk.

Formannen i hovedtillitsmannsutvalget, Martin Rognli, hyllet til slutt arbeidskameratene som nå trakk seg tilbake fra den aktive tjeneste og ønsket dem mange gode år framover som pensjonister.

Til slutt - vi har nå fått et noe større beløp å rutte med ved slike tilstillinger. Derfor kunne vi for første gang i tillegg til de tradisjonelle diplomer og pokaler overrekke de avtroppende arbeidstakere ytterligere en gave - en erkjentlighetsgave om man vil.

Og til dette formål hadde vi valgt en kikkert.

Loyd Lauritsen





POSTKASSA

## Brev til redaksjonen

NOEN BETRAKTNINGER ETTER SISTE NR. AV VEGSTIKKA

Roald Svendsen har sendt oss et hyggelig brev - et brev som inneholder både ros og ris - og ikke minst forslag til å gjøre vernearbeidet mere effektivt.

Brevet viser, tross den kritikk som er reist, positiv interesse for vernearbeidet - og det synes vi er hyggelig.

Svendsen har lest hva distriktsjef Munch-Ellingsen i Statens Arbeidstilsyn uttalte i siste nr. av "Vegstikka", og i samme nr. om hva som kunne ha skjedd verkstedarbeider Oddbjørn Heimly om han ikke hadde brukt vernesko. Han har satt dette i sammenheng med hvordan han selv opplever hverdagen i vegvesenet - spesielt på det vernemessige plan.

Han finner Heimlys påpasselige bruk av vernesko som et resultat av aktivt vernearbeid. Heimly har imidlertid en arbeidsplass som igrunnen bare krever en type arbeidssko.

Og her kommer Svendsen inn på noe vesentlig - han skriver:

- Jeg er tatt inn som bruarbeider og fikk da utlevert av verneutstyr 1 par vernestøvler og hjelm med øreklokker. Dette fikk også resten av arbeidslaget.

Ettersom sommeren i år meldte seg med varme, ble det uutholdelig å bruke støvlene, og hver og en av oss gikk etter hvert over til å bruke våre egne småsko/sandaler. Disse hadde selvsagt ikke innebygget stålhette og ga derfor heller ingen beskyttelse.

Svendsen retter så kritikk mot arbeidsledelsen for ikke å ha imøtekommet kravet om lettere vernesko til bruk i sommervarmen.

- Skal vi se på dette med Heimly som reddet foten nettopp på grunn av verneskoen, kan jeg stille meg selv og mine arbeidskamerater som moteksempel, selv om vi ikke på noen

måte inntil i dag har fått noen skade. Det jeg vil fram til er - når forholdene enkelte ganger gjør det umulig å bruke det utleverte verneutstyr - slik som for oss nå i sommer, utsetter vi oss for en fare til å havne i en annen tusenbenklubb som antakelig er atskillig større enn Heimly's og hvis medlemmer oftest blir glemt fortest mulig.

Svendsen mener her at de påføres faremomenter gjennom uoverveide - både arbeidsledelsens og egne handlinger - at de i det konkrete tilfelle det her er snakk om faktisk ikke hadde noe valg og han stiller da også et spørsmålstegn om vernearbeidet er kommet på det stadium det bør være. Til slutt setter han fram dette forslag:

- Statens vegvesen i Troms fylke burde ha en mann som ved visse tider besøkte alle arbeiderne for kontroll av verneutstyr og tildeling av nytt, herunder utskifting av defekte enheter.

### KOMMENTAR

Innsenderen tar bl.a. for seg et sentralt problem - et problem mer enn en av våre oppsynsmenn har stått ovenfor.

Det er spørsmålet hvilket verneutstyr - bl.a. hvor mange par og/eller hvor mange typer vernesko skal utleveres for at overenskomstens intensjon på dette feltet blir oppfylt.

I vegvesenet utføres de mest forskjelligartede oppdrag - det arbeides i fjell og jord, på bruer, i maskiner, i verksteder for å nevne noen og oppdragene foregår i anlegg og i vedlikehold.

For å kunne drive en rasjonell vegarbeidsdrift, vil en del av arbeidsstyrken stadig måtte være på flyttefot - fra det ene oppdraget til det andre. Dette innebærer at arten og mengden av de farer disse arbeiderne utsettes for, er sterkt skiftende året gjennom.

Det er klart at spesielt denne del av arbeidsstyrken må være utstyrt med et forskjelligartet personlig verneutstyr, slik at de på dette område er dekket for alle de forhold de vanligvis

kan komme til å arbeide under. Enkelte ganger kan man dog havne i situasjoner som ikke er forutsett eller som er svært uvanlige, slik at det utstyr man har med seg ikke er tilstrekkelig. Det er da regelen at nødvendig tilleggsutstyr skaffes etterhvert.

Kritikken for manglende verneutstyr rammer oftest oppsynsmenn/veggestre. Verneledelsen har imidlertid det bestemte inntrykk av at oppsynsmenn/veggestre lojalt følger de regler for vernearbeid som er trukket opp, dette gjelder bl.a. utlevering av personlig verneutstyr. Dessverre kan kanskje fornyelse/utvidelse av utstyret enkelte ganger gå noe tregt - dette skyldes i vesentlig grad at vegvesenet grunnet bestemmelsen om sentral innkjøpsordning må bestille varene sydfra. Særlig for fottøy kan det oppstå forsinkelser - de mange typer og forskjellige størrelser gjør det nærmest umulig å holde et tilfredsstillende lager. Og vi skal huske på - oppsynsmenn/veggestre setter sin ære i å få gjort mest mulig vegarbeid for de midler de er satt til daglig forvalter for - det er nå deres primære oppgave for vegvesenet. Man skal derfor forstå dem når de tar de økonomiske aspekter i betraktning også når det gjelder vernearbeidet - det hører til deres plikter å hindre sløseri. Det finnes nemlig en rekke eksempler på hvor skjodesløst enkelte behandler sitt personlige verneutstyr - det hjelper ikke på å styrke tilliten - en viktig faktor også i vernearbeidet.

Men tilbake til de konkrete problemer Roald Svendsen har å stri med. Anmodningen om sommerlette vernesko er blitt avvist - kanskje oppsynsmannen tenkte som vi gjorde da vi leste Svendsens brev første gangen: "Småsko i bruarbeid - går det an?" Man tenker vel oftest, bygger man bruer, vasser man i vann. Etter nærmere ettertanke gjør man det imidlertid heller lite når det gjelder større bruer.

Og varme og gummistøvler hører ikke alltid sammen, det kan være direkte ubehagelig. De regler som vernetjenesten i vegvesenet går inn for på skofronten er - et par til vinterbruk - et par til sommerbruk. Nå kan man selvsagt ikke holde seg kategorisk til denne regel - som vi nevnte innledningsvis kan forholdene være usedvanlig skiftende for enkeltes vedkommende. Det er sikkert de som må ha vintersko, gummistøvler og småsko for at

tilstandene kan anses forsvarlig - andre må kanskje bruke gummistøvler året rundt.

Som man ser er det vanskelig å trekke opp bestemte regler - overenskomsten bruker da også et uttrykk som "i nødvendig utstrekning" eller noe sånt. Så sundt folkevett må veie tungt når skotøy skal utleveres. Og vi tror nok at legger vi kortene på bordet for hverandre, viser åpenhet og forståelse, så vil samarbeidet bli bedre og vernearbeidet bli lettere og som en naturlig del av det daglige arbeide.

Svendsen kommer videre med forslag om en spesiell kontrollør for verneutstyr.

En slik jobb tror vi måtte kombineres med andre oppgaver innen vernetjenesten. Vegdirektoratet arbeider f.t. med spørsmålet om verneleder i hvert fylke i heldagsstilling. Hvor snart det vil gå å få bygget ut denne tjenesten er litt vanskelig å si. Det avhenger av flere ting, bevilgning til lønn for en slik person og bl.a. også om slike personer finnes innen vegvesenets egne rekker, en som kjenner etaten og dens arbeidsplasser. Dette siste anses fra flere hold å måtte være en absolutt forutsetning ved ansettelse av verneleder. Det er videre en forutsetning at vedkommende gjennomgår nødvendig utdanning for en slik jobb.

Men her i Troms fylke skulle imidlertid forholdene nå ligge bra til rette for å kunne gi vernearbeidet nødvendig stimulans. Formannen i hovedtillitsmannsutvalget for vegarbeiderne har nå også fått tillitsvervet som hovedverneombud. Og som formann i hovedtillitsmannsutvalget har hovedverneombudet i dag anledning til en del reiser til arbeidsplassene - når den nye overenskomsten gjøres gjeldende får vel denne tillitsmannen helfritt for utførelse av sine oppdrag, herunder oppdrag som hovedverneombud.

Verneutvalget og også vegadministrasjonen ser fram til at denne ordningen skal tre i kraft og vi er da viss på at hovedverneombudet i denne situasjonen kan gjøre positivt vernearbeid. Er vernearbeidet ennå langt fra det stadium det bør være på, spør Svendsen til slutt.

Det kan være vanskelig å finne ut hvor langt vi er fra målet, men vi må vel i all beskjedenhet ha lov til å karakterisere forholdene betydelig bedre enn for få år tilbake. Etaten har vært villig til å satse atskillig på å skape tryggere arbeidsplasser, tryggere og bedre forhold for arbeiderne generelt. Vi skal ikke underslå at en del av disse tiltak som er gjennomført, er resultat av anstrengelser gjort av arbeidernes organisasjon.

Hva er så målet med et vernearbeid?

Vern og Velferds direktør Tor Arnevåg, sa det engang slik:

"Målet med vernearbeidet, er at det skal bli overflødig" D.v.s. at det skal være en selvfølgelighet, for planleggere, for arbeidsledere og for arbeidstakerne.

Men - når er vi ved det målet?

For å komme et lite stykke videre - i en holdningsendring - for holdningen til vernearbeidet er en viktig faktor - må vi igrunnen begynne med oss selv.

Kanskje det er lettest å skaffe oss gode vaner - som f.eks. å sette på oss hjelmen - bruke den som arbeidslue. Og når det gjelder vernemessige vaner - så er det vel kanskje på dette feltet vi kan reise sterkest kritikk mot arbeidsledelsen - på alle plan, også formannsplanet.

Vi finner nemlig blant disse en god del som ikke etterlever de regler som søkes satt ut i livet på arbeidsplassene.

Det gjelder bruk av hjelm - øreklokker - og ikke å forglemme sikkerhetsbelter i biler.

Vel, Svendsen, det ble en lang hale etter brevet ditt, men etter- som vi kommer ut så sjelden, syntes vi det var greiest å svare så best vi kunne så snart vi kunne.

## EN VETERAN ER GÅTT BORT



Dette nr. av "Vegstikka" er til en viss grad preget av veganlegget Skibotn-Løkvoll som vi nå kan tillate trafikk på. Så rakk han ikke å oppleve det, tidligere oppsynsmann Ole K. Kristiansen, Kvesmenes, han som var dette veganleggets første oppsynsmann.

Den 23/9 døde han, nærmere 86 år gammel.

Han kom til vegvesenet som vegarbeider i 1917 - allerede 1918/19 gjennomgikk han elementærteknisk skole. Fra 1920 arbeidet han snart som vegformann snart som oppsynsmann, fast ansatt som oppsynsmann ble han i 1925 med stasjon ved veganlegget Sagelvvann-Øverbygd hvor han forøvrig tjenestegjorde til dette anlegget var ferdig.

Siden da var han stasjonert i Storfjord og han har hatt en finger med i praktisk talt all vegbygging i Storfjord og til dels også i Lyngen.

Han fratrådte etter oppnådd aldersgrense i 1958, men var i de to påfølgende år engasjert til spesielle oppdrag for vegvesenet.

Ole K. - det visste alle hvem var - kunne se tilbake på et begivenhetsrikt liv. I 1905 - bare unggutten - og i flere år, deltok han i fisket på Finnmarkskysten, først sammen med sin far, senere som høvedsmann på motorbåt med 12 Hk Bolinder.

Og før han kom til vegvesenet rakk han også til Amerika, som gullgraver og fangstmann, i håp om den store lykken. Den fant han imidlertid hjemme i Norge med sin Gunda og sin plass i veg-

vesenet. Han sa nylig - hadde det vært mulig ville han ha valgt vegvesenet igjen.

I vegvesenet var det dårlig med maskiner, den gang - Ole K. var imidlertid levende interessert i alt det nye - han så snart hvilke muligheter maskinkraften kunne være for vegbyggingen. Selv fikk han i 1922 en Harley Davidsen motorsykkel med sidevogn. Om vinteren trakk sykkelen en slede. Det var smått med raske hjulgående redskaper og Ole K's motorsykkel måtte ut i mangt et oppdrag - jordmorskyss ikke minst.

Og med motorsykkeltransport av så ymse slag, fulgte også opplevelser - vegkasserer Flugum og pengesekken, Ole K. og kjøre-  
doningen, alt havnet en gang på holkeføre i fjæra - det ble med skrekken.

Blant passasjerene på denne sykkelen fant man i disse årene både vegdirektør (Baalsrud) og overingeniører.

Og vi skulle gjerne sett den stolte familiefar når han la ut på søndagstur med sin kjære Gunda på baksetet og alle 5 barna + en stor hund i sidevogna.

Da anleggene så smått fikk litt maskinelt utstyr - en Mogul traktor med liggende motor og hjul som mere lignet på skovler - så var det Ole K. som kjørte denne. Som sjøllært smed sørget han også selv i mange år for den borkvessingen som skulle til.

Det var litt av en utvikling i vegarbeidsdriften han fikk være med på. På anleggene Skibotn-Riksgrensen og Skibotn-Løkvoll har det hele tiden vært forholdsvis høy mekanisering i driften en driftsmetode som stod i sterk kontrast med hans tidligere opplevelser. Som nevnt innledningsvis var Ole K. første oppsynsmann på anlegget Skibotn-Løkvoll og under de forberedende arbeider forbauset han mang en ung ingeniør med sin sikre og lett-bente opptreden i et terreng som mange steder ikke var beregnet på menneskeføtter.

Vi husker hans innsats for vegvesenet og vi husker ikke mindre hans gjestfrie hus hvor han sammen med sin Gunda tok imot

gjester fra fjern og nær og til alle tider.  
Det står respekt av hans minne.



"KRISELAGER AV MEL OG GJÆR KAN VÆRE NØDVENDIG"

## Besøk i VEGMESTEROMRÅDE 9

Bare øyer i sitt "vedlikeholdsrike" - Kvaløya, - Ringvassøya, Reinøya, Vannøya - det eneste vegmesterområde i Troms som geografisk er slik. Vi ser da bort fra Senja som jo er for et eneste stort fastland å regne.

Og porten til dette riket er en ny stor og elegant bru - Sandnessundbrua - Norges nest lengste. Men den videre interne kommunikasjon øyene imellom er ikke bruer, nei, 3 ferjesamband er vi i dag avhengig av - i fremtiden antakelig ytterligere 4, hvorav 2 skal åpne for trafikk til og fra andre "riker".

Vegmester Guttorm Henriksen - et distrikt så avhengig av ferjesamband som dette, kan vel by på spesielle problemer for vedlikeholdet?

- Folket i disse ytterdistriktene skiller seg vel ikke ut fra kystbefolkningen ellers i landsdelen. De har vært vant til å tøye tålmodigheten når de har ventet på "lokalen". Og så har de ventet i tålmodighet på en vegforbindelse. Forventningen til denne vegforbindelsen har vel i løpet av årene forsterket seg i den grad, at når overgangen til landtransport var et faktum - når det ikke lenger var andre muligheter enn veg/ferje - da kunne nok skuffelsen over en igjenføket veg, et ferjeanløp som måtte sløyfes på grunn av været, bli så stor at den fikk utløsning i bitter kritikk mot vegvesenet.

Problemene med å holde regulær trafikk igang vinterstid, er spesielt vanskelig på Vannøya. Vegene her går gjennom noen av de mest værharde strøk av Troms fylke - uten antydning til skjermende skog- dertil forholdsvis rikelige snømengder.

I uværsperioder kan det være umulig å holde åpne veger - vi kan ikke engang arbeide. Det har hendt at skolebarna har måttet holde seg hjemme opptil 1 uke. Ja, jeg har fått alarmerende telefon fra husmødre som var sloppet opp for brød - de hadde vennet seg til daglige forsyninger fra Tromsø, det var ikke annet å gjøre enn å oppfordre de til såsnart forholdene lettet, å skaffe seg et lite kriselager av mel og gjær - for dette at forbindelsen ble brutt noen dager - det kunne nok skje igjen.

På slike plasser er det nødvendig å ha folk som kan vise initiativ i tjenesten - og det har vi. Vi har i stor grad delegert myndighet til disse for i krisesituasjoner på best mulig måte å mestre oppgavene - gjennom både stående ordrer og betingende ordrer.

Vegmesteren har ikke bare Vannøya å sloss med vinterstid. På Kvaløya, som jo også er kjent for å ligge i vegen for snøbygene, har vi flere vegparseller som er særlig utsatt. Kattfjordeidet - ikke så særlig høyt over havet - men under spesielle værtyper som for en høyfjellsveg å regne. Nærmere 2 km sammenhengende snøskjermmer hjelper godt - men disse snøskjermene som for det aller meste er av den gamle type av tre, er ikke så rent billig i vedlikehold.

Og så Sørskaret da - vegen til Skulsfjord, eller "Aldorvegen" om man vil - kanskje det sørste problem i hele området. Høyfjell, må en vel ha lov til å si når en står på toppen av Skaret og skuer utover Kvaløyas ytterside. Og så nedføringen til Lyfjorddalen - den finnes det ikke mange av her i Troms - snøras vintertid - stein og jordras ofte ellers i året.

En meget viktig veg, sier Henriksen, allerede er det en betydelig trafikk også i retning til og fra Vengsøy ettersom vi har spesielle lokalbåtruter som anløper her i Bellvika for Tromsøtrafikken. Og mere blir det nok - den fremtidige ferjeforbind-



*Problematiske  
Sørskaret på  
strekningen  
Finnvik-Skulsfjord*

elsen legges vel til dette området. Men fjellovergangene og da særlig de bratte skråningene opp fra Lyfjorddalen skaffer oss ikke lite problemer. Vi har derfor nå satt opp sperrebommer i begge ender av denne vegen for å kunne stenge den når den ikke kan trafikeres, slik at trafikantene på grunn av forholdene heller ikke skal komme ut for ubehagelige overraskelser på fjellet.

- Dette ble mye vinterprat, vegmester.

- Ja og mere har jeg på hjertet. Det må nå gjøres en alvorlig innsats for at brøytestikkene kan få stå i fred langs våre veger. Dette tema bør så absolutt gå inn som et fast punkt i all trafikksikkerhetsopplæring i skolene, ja, gjerne i samfunnsfag med, når vi tenker på at stikkene ofte hentes langvegs og når de endelig står på plass representerer en utgift for vegvesenet innpå et par kroner pr. stk. Og når disse skal fornyes vinterstid, må det gjerne boring til for å få de på plass, en ytterligere fordyring.

Og ettersom vegmesterområdet 9 grenser opp til et stort bysamfunn, merkes også de problemer den intense søndagstrafikken kan føre med seg. På de store utfartsdager må det vinterstid være ryddet for parkering på de mest populære stedene og sommerstid må en også sørge for at det gis muligheter for å sette fra seg bilene. Og i dette området er det særlig mange populære steder, for fiske og andre friluftaktiviteter. Vi har det kjente Straumhella hvor trafikken enkelte dager kan være særlig stor.

Henriksen forteller at vegvesenet her skal sørge for en bedre og sikrere avkjørsel og gi muligheter for bedre parkeringsforhold.

Kvaløya, særlig søndre del, bærer mange fortidsminner, en del av disse er merket opp av Tromsø museum, og med vegskilt av vegvesenet. Disse trekker alltid en del publikum og også her har vegvesenet bedret mulighetene for bilistene å kunne få kjørt av vegbanen når de akter å ta disse stedene i nærmere øyesyn.

I Guttorm Henriksens "rike" skal altså forholdene legges til rette for et allsidig trafikkbilde - det er fiskeværenes spesielle behov for kommunikasjoner, jordbruksdistriktenes - i området er det tildels høy aktivitet på det feltet - forsyningslinjer må holdes i best mulig stand og byfolk/turister finner en rekke muligheter for rekreasjon og avkobling og disse skal også tilgodeses med gode og sikre vegforhold.

I alt er 313 km veger som det skal holdes tilsyn med - grusveger ikke å forglemme - faste dekker er ikke noen plagsom affære for Henriksen. Til gjengjeld kan han skilte med fylkets eneste betongdekke - en motorveg ute på Vannøya.

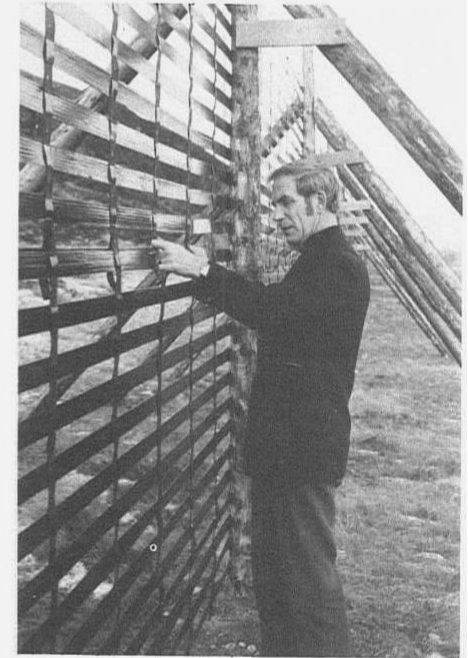
Mannskapsplanen viser 21 mann hvorav 2 verkstedarbeidere - det kan bli lite sommerstid, sier Henriksen, ettersom det også fra hans område må avgis folk til spesialoppdrag. Stram koordinering og et fleksiblet system for utnyttelse av mannskapene, er hans oppskrift for å komme gjennom sommerhalvåret best mulig, og han føyer til følgende hjertesukk:

- I denne funksjonsdelingens tid, fra vegkontoret bes det om forskjellige oppgaver/utførelse av forskjellige oppdrag, det gjøres av forskjellige personer. For en vegmester er det ytterst vanskelig å gi disse oppgavene en innbyrdes riktig prioritering - jeg vil fram til - vegkontoret burde sørge for at oppdrag som gis noenlunde samtidig også blir rekkefølgebestemt.

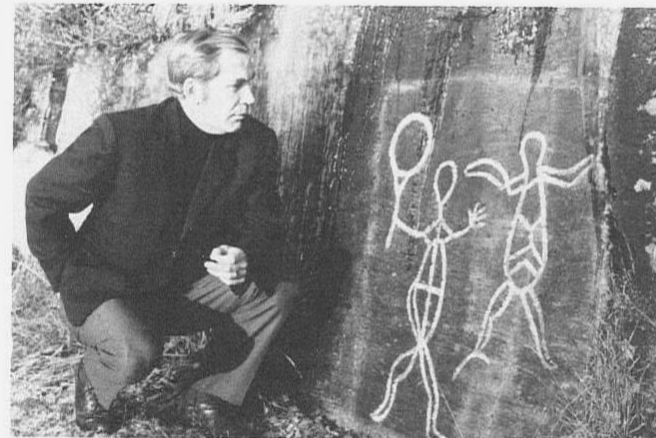
Og når Guttorm Henriksen ikke er opptatt med å gruble på denne prioriteringen eller høre på klager fra husmødre som er fri for brød, hva gjør han da - jo, da finner vi ham i skog og fjell, gjerne på lange fot- og skiturer og da hører også fiskesakene

til utstyret. Ved elv og vann kopler han av og det blir både laks, ørret og røye å bære hjem.

I bedriftsidrettslaget "Veg" aktiv fotballskipper de første årene laget besto - nå en "fryktet" medisinmann og innpisker.



*En ny type snøskjermer -  
plastremser - utprøves  
i område 9*



*Vegmesteren  
studerer  
"sportsiden" av  
helleristningene  
på Skavberg*



Her en prat med Ivar Ingebrigtsen og Bernhard Olsen under skiltoppsett.

## Merking av ploger

Vegdirektoratet har den 7/11-74 sendt ut dette rundskrivet:

### "BRUKSTILLATELSE FOR BRØYTEBILER

Det vises til rundskriv nr. 96/73 og melding nr. 79/74 Vk.

I henhold til Kjøretøyforskriftenes § 142 punkt 4, fastsettes følgende regler for merking av ploger:

Alle ploger skal være merket med rød fluoriserende maling slik det er beskrevet i punkt 1.4.2 i "Krav til snøploger som skal leveres til Statens vegvesen". Diagonalploger som er levert etter 1. oktober 1972 skal i tillegg være utstyrt med markeringslys som beskrevet i punkt 1.5.10 i samme standard.

Melding nr. 79/74 Vk utgår."

## KURSER

Den 10. september holdt importøren av Mercedes-Benz, firma Bertel O. Steen A/S, et endagers kurs for vegvesenets reparatører. Kurset var lagt til Vegsentralen, Nordkjosbotn og til Ervik, Harstad. Kurset var i første rekke lagt opp som et informasjonskurs med hensyn til de forandringer som fabrikken hadde gjort med patroljevognene L 306D. I tillegg til dette ble det undervist i bruken av det spesialverktøyet som er nødvendig for å kunne utføre reparasjoner på drivverk, brems, hjulnav og gearkasse. Kurset var lagt opp så praksisbetont som mulig og kursdeltagerne fikk god anledning til å utveksle erfaringer med kurslederen, ingeniør Strandberg, som ledet kurset.

S.J.



## PERSONALIA



Vi gratulerer denne gang med:

50 år

Sjåfør Isak Hansen, Oteren 23/10  
Anleggsarbeider Einar Kristiansen, Hamnvik 27/12

60 år

Spesialarbeider Kristian Larsen, Gibostad 4/10  
Oppsynsmann Asbjørn Gideonsen, Harstad 1/11  
Vegvokter Mathias Mathiassen, Finnsnes 10/11

# SENJATUR

Så en dag var det klart for velferdsturen som vi funksjonærer en gang iblant blir velsigna med - den skulle i år gå til Senja.

Med Oddvar Nilsen som reiseleder og tellemann, Bjørn Eriksen som guide og Eva Bræck som forsanger med eget gitarakkompagnement, stevnet troppen avsted - 28 stykker i alt - med ferja til Vikran og derfra videre med buss innover Malangen - Aursfjord - til E 6 ved Olsborg.

Videre bar det om Bardufoss - Sørreisa - Finnsnes over Gisundbrua ikke å forglemme - til Mefjordbotn hvor kokkene i brakkeleiren hadde kaffen ferdig. Den smakte sammen med medbrakt niste.

Ivar Bjerkheim som har oppsynet med anleggene på Nord Senja ga seg tid å orientere om både anlegget Mefjordbotn - Senjehopen og Ørnfjordtunnelen som vi også kjørte en tur gjennom. Her på siste stedet fikk vi syn for at fjell og sjø stengte for samfunnene ute i Fjordgård og Husøy, men ettersom vi forsto var mulighetene for veg fram til tunnelen nå innen rekkevidde.

I det fine høstværet fikk Senja vist seg fra sin beste side, men når vi skuet ut over yttersida forsto vi godt hvilke barske forhold folk her ute levde under.

Vi hadde flere mål for reisen vår - det bar tilbake - og underveis tok vi pause hos noen brukskunstnere som viste sine produkter og det var enkelte av oss som nyttet høve til en liten handel. Så tvers over Senja, gjennom praktfulle Svanelvdalen - vi lot oss facinere av Hamn med nærmest Sørlandsk natur og av Ballesvikskaret, Gryllefjordbotn som representerte den motsatte naturidyll kan man vel godt si.

Så var vi da i Gryllefjord - vi nyttet høve til litt sigtseeing til fots - handlet fiskefilét på fiskebruket der - før vi endelig tok fatt på hjemvegen.

Men før vi nådde så langt, var det middag på Finnsnes og vi avla også vegsentralen i Nordkjosbotn et besøk.

I alt en fin tur og vi fikk jo underveis et visst innblikk i hva andre i vegvesenet stelte med ute i marken - alle syntes at turen hadde vært både en hyggelig og nyttig opplevelse.

aj



*Reiselederen er  
noe betenkt over  
utviklingen*



*Det var ikke  
"småskåren"  
natur turen  
gikk gjennom.*

*Fra Mefjorden*



# KRYSSORD

## Vannrett:

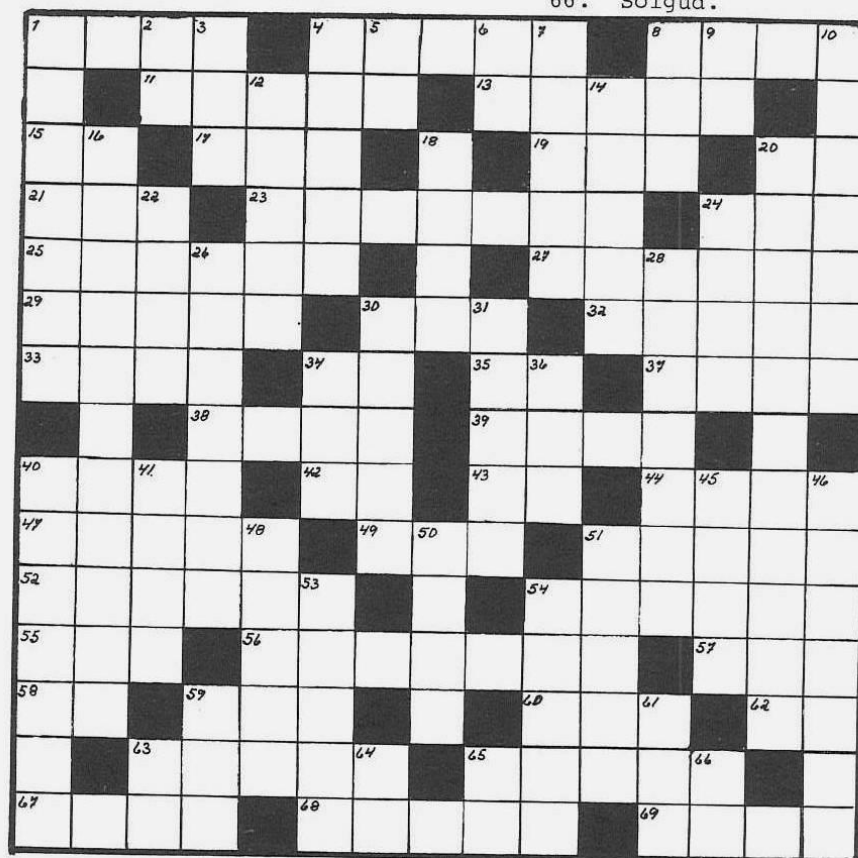
1. Bomullstøy.
4. Wildenvevskikkelse.
8. Trapp.
11. Altetende.
13. Fattigdom.
15. Mynt. (Omv.)
17. Spise.
19. Trekk.
20. Klasse.
21. Billedhugger.
23. Legemiddel.
24. Forbindes med olje.
25. Haremsvokter.
27. Russisk elv.
29. Vinddrag.
30. Osean.
32. Kullvannstoff.
33. Tindre.
34. Eventyrskikkelse.
35. Svensk aksjeselskap.
37. Søke.
38. Forbindes med kollisjon.
39. Område.
40. Rolig.
42. I orden.
43. Mynt.
44. Melding.
47. Trist.
49. Filmstjerne.
51. Bokholderiuttrykk.
52. Ordenstall.
54. Fradrag (avkorting).
55. Poststed i Oppland.
56. Utsending.

57. Pavenavn.
58. Odelstinget.
59. Sportsutstyr.
60. Snødrev.
62. Mynt.
63. Legge merke til.
65. Redskaper.
67. Regnbue.
68. Gudshus.
69. Fangstredskap.

## Lodddrett:

1. Marinefartøy.
2. Vende høy.
3. Søkkestein.
4. Vannskvett.
5. Artikkel.
6. Bilorganisasjon.
7. Mannsnavn.
8. Gud.
9. Tittel (omv.).
10. Kunstnerne.
12. Morrallære.
14. Mat fra himmelen.
16. Barnemat.
18. Månen.
20. Overgir seg.
22. Forfedre.
24. Sitteplass.
26. Lesestoff.
28. Kornband.
30. Gjør fuglen.
31. Toe.

34. Høyvann.
36. Hull.
40. Velnærthet.
41. Gammelt lengdemål.
45. Gammelgresk mynt.
46. Divan.
48. Diakon.
50. Matros.
51. Gresk øy.
53. Fortellende.
54. Skjule.
59. Flyselskap.
61. Trafikkåre.
63. Ytre.
64. Ikke.
65. Hest.
66. Solgud.



NAVN.....

ADRESSE .....

LØSNINGEN MÅ VÆRE SENDT "VEGSTIKKA", VEGKONTORET, POSTBOKS 615, 9001 TROMSØ INNEN 1. FEBRUAR 1974 OG MERK HELST KONVOLUTTEN MED "KRYSSORD".

OGSÅ DENNE GANG LODD I PENGELOTTERIET SOM PREMIER

1	P	2	A	3	R	4	A	5	D	6	E	7	N	8	L	9	E	10	S	11	B	12	I	13	E	14	R		
15	A	16	P	17	R	18	E	19	S	20	I	21	D	22	E	23	N	24	T	25	E	26	R	27	A	28	A		
29	S	30	O	31	E	32	K	33	T	34	E	35	K	36	A	37	R	38	K	39	40	F	41	S	42		43		
44	S	45	K	46	O	47	S	48	E	49	R	50	V	51	E	52	R	53	E	54	55	L	56	I	57	K	58		
59		60	T	61	A	62	P	63	E	64	R	65	66	A	67	68	E	69	70	71	I	72	73	N	74	E	75	R	
77	B	78	A	79	S	80	E	81	L	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	
101	L	102	N	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128
129	A	130	B	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156
157	K	158	R	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184
185	K	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213
214		215	M	216	E	217	N	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239
240	V	241	E	242	V	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266
267	I	268	L	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294
295	L	296	297	298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321	322	323
324	L	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340	341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352

Vi registrerer at vinnerne denne gang ble disse "veteranere", som flere ganger tidligere har vært de heldige. Premiene blir nå hellodd, siden halvlodd ikke er å få kjøpt mer. Vi hører at et av loddene til 1.premievinneren forrige gang ga 50 kr. i gevinst.

1. 2 hellodd Wiktor Eriksen, Tromsø
2. 1 " Inger Torkildsen, "
3. 1 " Jan Erik Strømseng, Tromsø

Vi gratulerer!



God jul

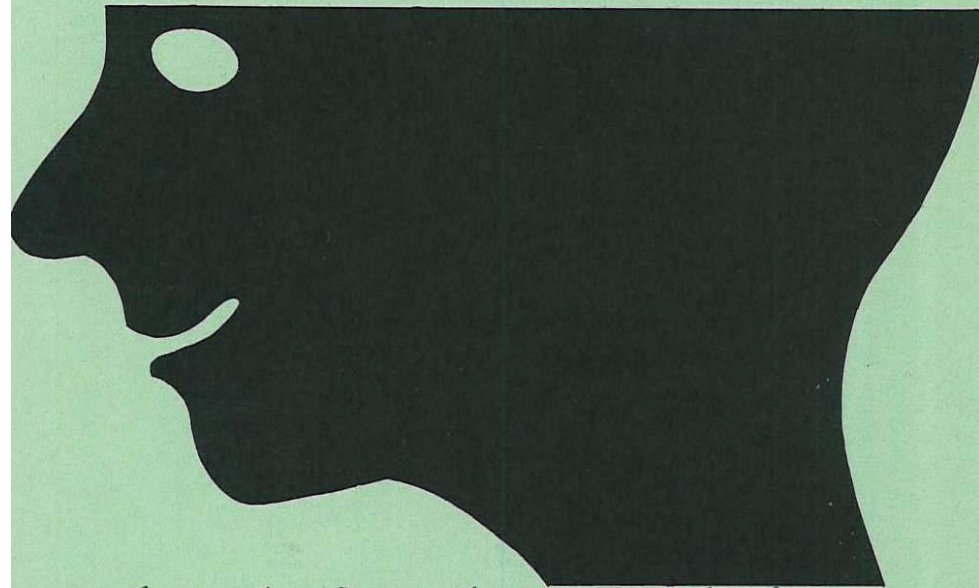
og

godt nyttår



har du  
en tanke om  
større

EFFEKTIVITET



bruk forslagsordningen



hovedutvalget for samarbeidsutvalgene  
i statens vegvesen

forslagsordningen