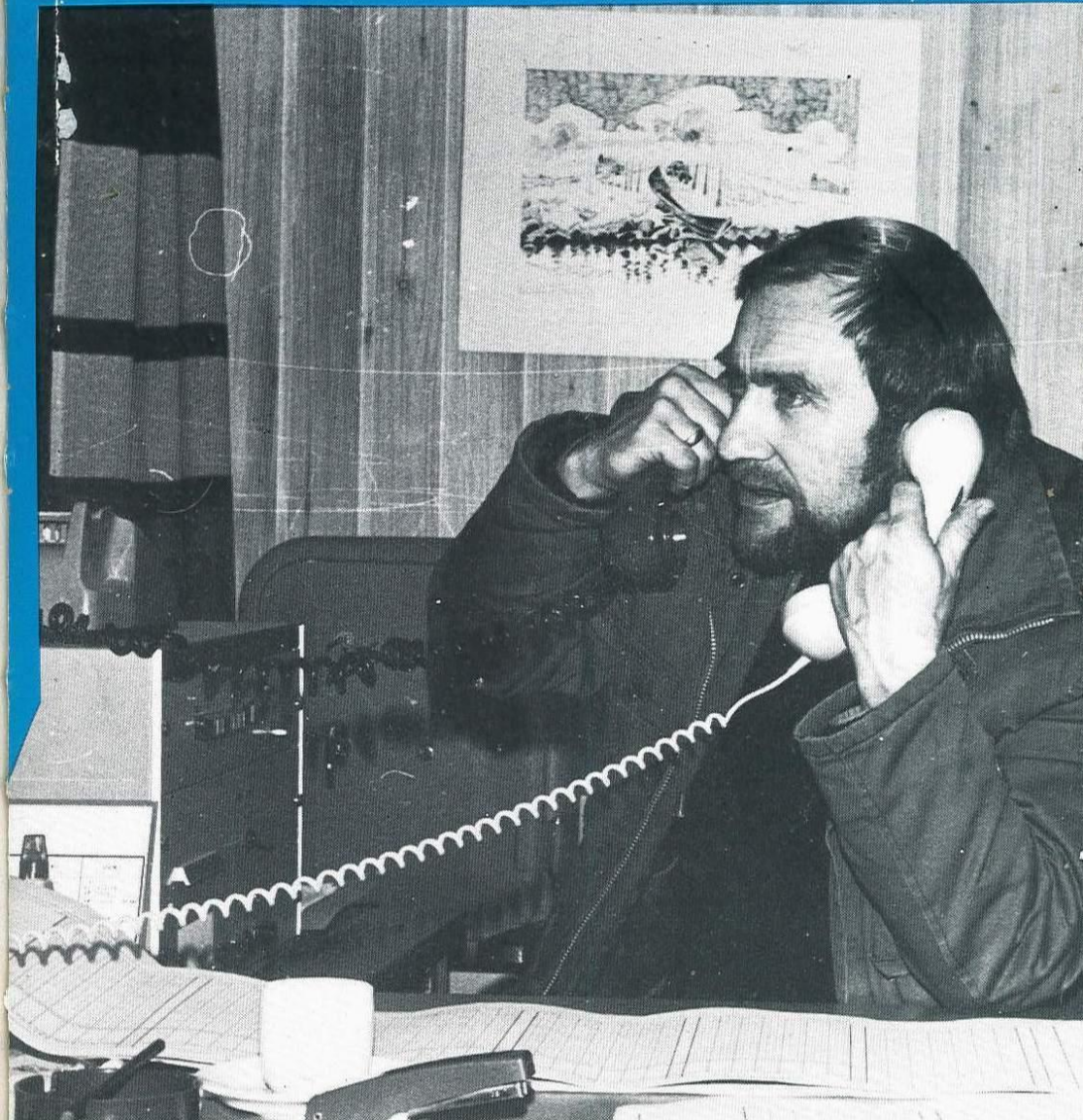


Vegsikka



Desember 1979 - Nr. 6 - Årg. 11



Nr. 6 - Desember 1979
11. ÅRGANG

INNHOLD: Side

Et godt og aktivt år	3
Langtidsplanen	5
Sørstraumen bru - rapport nr. 10.	10
Ny veg til Kroken	11
På Kvæangsfjellet - rustes til ny brøytesong.	12
Også vegstasjonene trenger system i arkivet.	14
Nytt tunnelinnslag.	16
Anleggsdriften 1980.	19
Seksjon for felles kontortjeneste.	23
Full utstøyping på stuff i Fjellsenden tunnel	28
Trafikkulykkesutviklingen i Troms i 1979	30
Omorganisering innen vedlikeholdsdriften	32
Kryssord	34
Slagbjørn	36
Bruk av Epoksy.	38
Førstehjelpsutstyr i pickuper	39
Valg av verneombud.	39
"Vegstikka" prøver nye veger	40
Veg Sport	41

Bidragstyttere denne gang:

TEKST:

Herleiv Solberg, Andreas Setsaa, Lisa Sundstrøm, Loyd Lauritsen, Svein Liland og Johan Filseth.

FOTO:

Jan Jørgensen, Lisa Sundstrøm, Bjarne Broderstad og Margit Pedersen.

I redaksjonen:

Olve Reiersen, redaktør
Anna Josefsen, red. sekr.

Redaksjonsråd:

Overing. Oddmar Eilertsen
Vegmester Inge Iversen
Verkstedarb. Paul Jernberg
Avdelingsing. Bjarne Otterdal
Avdelingsing. Randulf Kristiansen

Utgiver:

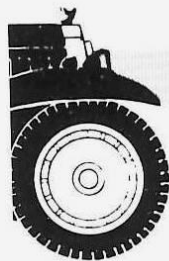
Vegkontoret i Troms

Sats og trykk:

Lundblad Trykkeri, Tromsø

Opplag:

1400 eksemplarer.



ET GODT OG AKTIVT ÅR

I 1979 har vi hatt værforhold som ingen i vegvesenet kan klage på. Dette har opplagt gitt gode driftsresultater, og som resultat at ca. 160 km grusveg nu har fått fast dekke. Dessuten er ca. 91 km eldre dekker fornyet.

Det endelige resultat er at 61,95% av riksvegene og 20,52% av fylkesvegene nu har fast dekke.

Fra 1.11. -79 er tillatt akseltrykk/boggitrykk 9/14 tonn på E-78 mellom riksgrensen og Tromsø, videre Rv. 6 fra Skibotn til Olderdalen. Det samme er tillatt i Harstadområdet mellom Borkenes og Rødskjær, langs riksveg 849, 850, 83 og 19.

Storslett og Finnsnes vegstasjoner er tatt i bruk i 1979, på Storslett er i vegstasjonen også opprettet "satelittstasjon" for Biltilsynet i Tromsø, noe som vil gi vesentlig bedre forhold for publikum i Nord-Troms.

Bortsett fra Tromsø skulle våre vegstasjoner nu være av så høy standard at den siden av distriktsadministrasjonen har et meget godt grunnlag. Videre har vi nu så pass høy standard på verkstedene at det bør gi som resultat en velholdt maskinpark med kortest mulig opphold på verksteder.

Det er nu nesten som det kan være en svært stor forskjell mellom våre velutstyrte stasjoner og verksteder, og vårt noe ennå dårlige vegnett, og det er jo i grunnen det siste som er vår primære oppgave.

Ulykkestallene hittil i 1979 tyder på at vi er på rett vei. Både antall ulykker og antall skadde er gått kraftig ned siden 1977. Dette kan skyldes tilfeldigheter, men det er nærliggende å tro at trafikksikkerhetsarbeidet begynner å bære frukter. Utforkjøringsulykkene er fortsatt mange, 26%, men også fotgjenger- og syklistulykkenes andel på 23% gir oss grunn til bekymring. Antall dødsfall i trafikken ligger på samme nivå som de to foregående år. Her er det imidlertid grunn til å merke seg at halvparten av de drepte var førere av tohjuls kjøretøyer. Ingen bilførere er hittil drept, noe som må kunne tilskrives den økte bilbeltebruk. Den nedgang som nå er registrert i ulykkestallene bør være en ekstra spore til økt innsats på dette området. Tallene er fortsatt uakseptabelt høye.

Forøvrig vises til egen orientering i dette nr. av Vegstikka om samme sak.

I år er det åpnet for trafikk til Fjordgård og Sifjord, i det siste tilfelle først 2 1/2 måned etter kravet ble reist i forbindelse med en befaring, og under forhold som både da og senere viste seg å være aldeles uholdbare.

Dette er av de problemene vi må regne med i framtiden, så vi må være varsom med det siste gjennomslag på nye veger, for husk! Det er vi som har ansvaret for den trafikksikkerhetsmessige side av slike veger.

Ellers preges året 1979 av at vi har fått fullført og politisk behandlet fylkesvegplanen (TFVP), og at Langtidsplanen for Statens vegvesen, revisjon av NVP for 1982–85 og 1986–89, blir behandlet av fylkestinget 12.–13. desember 1979.

Det nye med revisjon av NVP er at denne gang er også fylkesveger tatt med, og at også Biltilsynets virksomhet omfattes av planen — noe som har gitt et verdifullt bidrag til planen.

Som tidligere sagt har 1979 vært et relativt godt år for vegvesenet i Troms. Godt vær, grundig planlegging av driften, grundig planlegging av prosjektene og den enkeltes innsats har gitt dette resultat.

Jeg vil derfor på denne måte rette en takk til alle i etaten for god innsats og gode resultater i 1979.

Vi må imidlertid så langt fra slå oss til ro med de resultater vi har oppnådd, på de fleste områder kan resultatene bli enda bedre, dersom vi tar i bruk alle mulige virkemidler. Av slike (enda bedre) virkemidler kan nevnes:

- bedre informasjon til alle som berøres av den enkelte sak,
- bedre koordinering av f.eks. leveranser, arbeid og maskininnsats,
- nye og bedre arbeidsmetoder,
- vurdere alle etablerte ordninger om hvorvidt de kan endres til det bedre,

- både gjennom driftsplanlegging og ellers vurdere i tid hva som må foretas for å fjerne framdriftshindringer,
- bedre samspill mellom anlegg og plan for å oppnå maksimal kostnadsreduksjon allerede på planstadiet,
- og ellers vurdering av nesten alle sider av vår virksomhet.

Vi skal nemlig i denne forbindelse være klar over at vi er kommet til det punkt at vegbevilgningene ikke vokser lenger, tvertimot viser de en synkende tendens.

Likevel vil de bevilgende myndigheter — selv nu i trangere økonomiske tider — sette oss i stand til fortsatt å løse/forbedre viktige samferdselssaker.

La dette være en utfordring for oss alle — la oss vise at vi med bedre innsats og bedre planlegging langt på veg kan kompensere lavere bevilgning. Dette er en utfordring som alle i etaten må ta imot.

Jeg ønsker alle — også våre pensjonister — en god jul og et godt nytt år.

En spesiell hilsen til brøytesjåførene på vegvesenets biler og kontraktørene som må stå i beredskap eller utføre brøyting i jule- og nyttårshelgen.

Herleiv Solberg.

LANGTIDSPLANEN

La oss først ile til med å beriktige innledningen til langtidsplanen i forrige nr. av Vegstikka — det var selvsagt ikke hovedpunkter i langtidsplanen vi presenterte — kap. 3 omhandlet nemlig overordnede mål og forutsetninger.

Vi har nå i de 2 siste nr. av Vegstikka omtalt situasjonen idag og hvilke mål og forutsetninger vi opererer etter. Nå skulle det være tid for kap. 4, hovedpunkter i langtidsplanen.

Behov

Vi var i forrige nr. av Vegstikka inne på hvilke økonomiske rammer vi er pålagt å holde oss innenfor — for anleggssektoren dreier det seg om kr. 542,5 mill. i perioden 1982–85 og kr. 573,3 mill. i perioden 1986–89 og da er både riks- og fylkesveger tatt med. At rammene ikke er tilstrekkelig til å dekke behovet, var vi nok klar over, men de færreste kunne på forhånd tenkt seg et så stort gap mellom behov og rammer som vi endte opp med. Under arbeidet med planen meldte det seg et nøkternt behov til utbygging av riks- og fylkesveger på tilsammen 3.373 mill. kroner! Får vi de midlene som myndighetene har antydnet for periodene 1982–85 og 1986–89, altså de beløpene vi har nevnt foran, vil det pr 1/1–1990 gjenstå utbyggingsoppgaver for ialt kr. 2,2 milliarder! Eller for å si det på en annen måte — rammene dekker bare 34,7% av behovet på riksvegside og 29,6% på fylkesvegside i disse 2 planperiodene.

Vi kan heller ikke vente noen hjelp fra vedlikeholdssiden til varige forbedringer — rammene er også her for knappe i forhold til behovet, spesielt for fylkes-

veggenes vedkommende. En streng prioritering er derfor nødvendig.

Hovedstrategi og hovedprioritering

Dårligere økonomi må nødvendigvis gi seg utslag spesielt i mindre til investeringer. Vedlikeholdsdriften kan på bakgrunn av vegens tilstand og klimatiske forhold ikke nedtrappes. I Troms har vi et kostbart vegvedlikehold og dette fordi:

1. Vi oppretter bosetting og samferdsel på noen av de nordligste områder i verden, og de klimatiske forhold gir oss betydelige kostnader med brøyting, ishøvling og snøras.
2. De klimatiske og geotekniske forhold gir en kostbar og samferdselsforstyrrende teleløsning, kanskje den verste i Norge.
3. Tilgangen på gode vegbyggingsmaterialer/vedlikeholdsgrus er dårlig i Troms, og medfører lang og kostbar transport.

I motsetning til investeringer, er vedlikeholdsutgifter årlige utgifter. Det må derfor være et mål å kunne redusere vedlikeholdsutgiftene. Muligheten til dette ligger i investeringer til utbedring/forsterkning/dekkelegging av eksisterende vegnett og vår hovedstrategi må være å satse

sterkest mulig på slike tiltak. Omlag 2/3 av investeringsmidlene er bl.a. derfor foreslått anvendt på forbedring av eksisterende vegnetts transportstandard.

Vedlikeholdsmidlene

ansees i forhold til oppgavene såvidt knappe, at vedlikeholdet har fått 1. prioritet innen riksvegsektoren hvis det skulle dukke opp penger utenom den oppgitte ramme. Men tross det sterke behovet for å kunne gjøre varige investeringer, må det løpende vedlikehold prioriteres.

Likevel er vi innstilt på å vurdere kostnadsbesparende tiltak innen vedlikeholdet. Dette må skje innen dominerende prosesser — bl.a. ved et mer effektivt vintervedlikehold og et lavere standardtilbud. Lengere brøyteroder tilpasset dagens bedre ploger og biler, det faste mannskap i vedlikeholdet plasseres i annet arbeid vinterstid, mindre nattbrøyting, mindre høvling av is og snø på vegbanen — er alle tiltak som kanskje kan sees nærmere på. Med dette kan følge en reduksjon av antall veghøvlere.

Anleggsmidlene

fordeler seg for perioden 1982–85 med omlag 62% til utbedringsanlegg, videre med 23% til trafiksikkerhets- og miljøtiltak mens 12% går til nye veger og ferjesamband. På riksvegssiden er det bare sambindingsvegen Hilleshamn—Tjuvskjær i rv. 825 av nyanlegg som er tatt med i første periode — i neste periode ingen. Som vi ser satser vi sterkt på utbedringer og i dette ligger bl.a. at vi tar sikte på innen utgangen av 1985 å ha fast dekke på 75,8% av riksvegene her i fylket og følges planforslaget videre kan vi regne med at 90% av riksvegene har slikt dekke når vi går inn i 1990-årene.



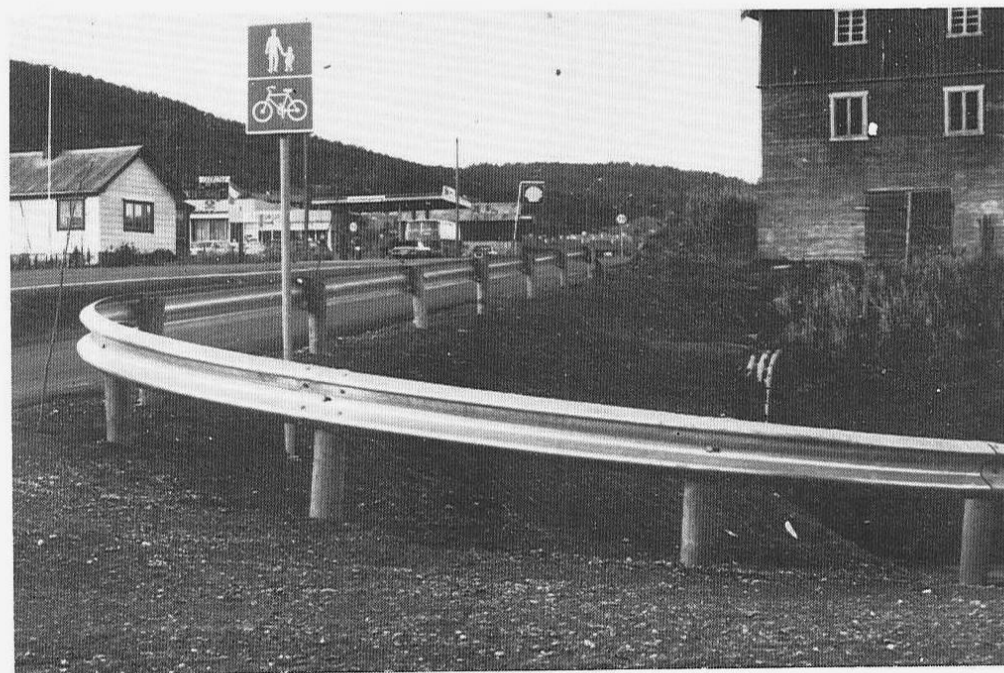
Vintervedlikeholdet er dyrt i Troms — stiming av stikkrenner krever også sitt — Her Richard Mortensen, Badderen.

Det er i hovedsak på disse riksvegene det i perioden 1982–85 skal bli bedre bæreevne, dekke og delvis bedre linjeføring: nr. 86 -91-824 -825-850-852-856-858-861-862-863-866 og 867. Videre satset på rassikring av E-78 (Lavangsdalen) -86-87 og 868, sistnevnte omfatter fullføring av sikring av Pollfjellet.

Også på fylkesvegssiden vil det være mulig å oppnå bedring av vegstandarden — i 1985 kan vi regne med at 36,7% av



Langtidsplaner satser sterkt på utbedring og dekkelegging.



Gang- og sykkelveger hører med — her nybygget g/s-veg i Heggelia.

fylkesvegene skal ha fast dekke — i 1989 60,3%.

Når det gjelder hovedprogram 3 — Bedring av trafikksikkerhet og miljø — domineres dette i perioden 1982—85 av innfartsvegene til Tromsø, Harstad og Finnsnes. Dessuten er ført opp bygging av 16 gang- og sykkelveger langs 12 forskjellige ruter.

Andre tiltak under denne posten er bl.a. ombygging av E-6 Lille Krokbecken — Anslimoen, 1. byggetrinn av omlegging E-6 v/Nordkjosbotn, omlegging rv. 6 v/Rotsundelv og Tverrvegen på Tromsøya. Når vi kommer til perioden 1986—89 vil hovedprogram 3 også omfatte omlegging forbi flere tettsteder langs E-6/rv. 6.

Fylkets langtidsbudsjett

viser en svikt på 10-15 mill. kr. i årene 1982—84 for fylkesveganlegg i forhold til de rammer vi høsten 1978 fikk oppgitt for Troms fylkesvegplan. Vi holder imidlertid på fylkesvegplanen i denne sammenheng, en justering bør heller skje når vi får et langtidsbudsjett som omfatter hele perioden 1982—85.

Den svake økonomiske situasjon må vi nok regne med vil få innvirkning på sysselsettingen hos oss, dette skal vi komme tilbake til i et senere nr. av Vegstikka.

Akseltrykksituasjonen i Troms

er i de senere år stadig forbedret med tanke på det foreløpige mål: "Tillatt akseltrykk/boggitrykk 8/12 tonn utenom teleløsningsperioden".

Det mangler bare 2,5% av fylkesvegnettet for at dette målet er nådd for samtlige riks- og fylkesveger. Men vi skal være klar over at dette foreløpige mål er oppnådd bare gjennom bruforsterkning og bruombygging.

Vi har et videre mål — akseltrykk/boggitrykk 9/14 og 10/16 tonn — men dette

når vi ikke uten betydelige investeringer også i selve vegene. For bruene er investeringene i denne sammenheng begrenset.

De mest påtrengende behov i Troms ligger i opprusting og dekkelegging av grusveger og dette er såvidt store oppgaver at det blir lite igjen for ytterligere forsterkninger. Med det utbyggingsprogram vi presenterer i langtidsplanen vil 40,9% av riksveger tillates for 10 tonns akseltrykk i 1986 og 44,9% i 1990.

Av dette forstår vi at utsiktene for 10 tonns akseltrykk er dårlige i Troms — for 9 tonns akseltrykk noe bedre, 43,8% i 1986 og 47,9% i 1990.

Vi ser det derfor som riktig at Troms på riksvegnettet i de nærmeste år satser på utvikling mot akseltrykk/boggitrykk 9/14 tonn, med telerestriksjoner til 6/9 tonn. Bæreevne registret viser at vi i svært mange år må leve med telerestriksjoner 6/9 tonn på selv de viktigste veger.

Utenlandske turistbusser og ønske fra fylkets rutebilselskaper om å anskaffe større og mere tjenlige busser kan ikke løses innenfor grensen på 8 tonns akseltrykk vi har i dag. Imidlertid har det vært arbeidet med å kunne åpne enkelte vegruter for tyngre transport og i høst har vi da også øket grensen til 9 tonns akseltrykk og 14 tonns boggitrykk for i alt 280 km riksveger.

Men — vektkontroll vil i fremtiden som nå, bli tillagt særlig stor betydning i teleløsningsperioden.

Avkjørselspolitikken

ser vi som en klar del av trafikksikkerheten og vil fortsatt bli oppfattet slik. Fylkestinget har da også i 1976 sluttet seg til den avkjørselspolitikk vegvesenet har ført. I de siste årene har vi behandlet søknader om avkjørsler til lav-trafikerte veger noe mildere og noe mere strengt på de aller

viktigste veger. Denne tendensen følger også Vegdirektoratet i sitt forslag om avkjørselspolitikk.

At avkjørselsspørsmålet er en trafikksikkerhetssak, ser vi tydelig på trafikkulykkesstatistikken — omlag fjerdeparten av alle trafikkulykkene i Troms har tilknytning til avkjørsler.

Fordeling av midlene

Ut fra foranstående kan det synes at hovedprogram 3 — Bedring av trafikksikkerhet og miljø — har fått for liten andel av investeringene.

Vi skal imidlertid være klar over at kollisjonsulykker og utforkjøringer utgjør ca. 50% av alle trafikkulykkene.

Utbedringsarbeider så som breddeutvidelser, kurveutrettinger, rekkverksmonteringer o.l. vil kunne bidra til å senke forannevnte ulykkestyper, m.a.o. her ligger også betydelige trafikksikkerhetstiltak.

Ettersom vi totalt får for lite penger å rutte med, vil det nok også helt inn i 1990-årene være et klart konkurranseforhold mellom utbedringstiltak og rene trafikksikkerhets-/miljøtiltak.

Men fordelingen av midlene mellom disse to hovedpostene, preges nok av hensynet til de mange som ennå tar seg fram på dårlige grusveger, som kan være uframkommelig i teleløsningsperioden, som sperrer bak snøras og som er utsatt for stor fare fra snøras.

Dette bidrar også til at avløsningsstiltak for ferjer må utsettes til etter 1989 — dette gjelder bl.a. bruene over Kvalsund, Maursund og Dyrøysund.

Dette er i hovedsak hva vi kan lese om kap. 4. Hovedpunkter i langtidsplanen. Vi fortsetter i neste nr. med avsnittet om spesielle problemområder og får vi plass



Et ledd i arbeidet med å virkeliggjøre Langtidsplanen er å høyne beredskapen — Tore Sæternes med bilkontroll i Storslett vegstasjon som har fått innretninger som tilfredsstillende Biltilsynet.

følger vi med kapitlet om investeringstiltakene.

Ellers har langtidsplanen i disse dager vært gjennom fylkets samferdselsutvalg og skal så opp i fylkestinget i desember i år.

SØRSTRAUMEN BRU – RAPPORT NR. 10



Det er tydelig at vinden kan være en lei motstander på bruanellegget.

Regnskapsførte brukostnader lyder i skrivende stund på 26. mill. kroner – Før vi er ferdige vil dette beløpet antakelig passere 30 mill. kroner. Og arbeidet med Sørstraumen bru må sies å befinne seg i rute.

Riktignok snakket man tidligere om sammenknytting av bruspenne før jul, men dette er vel nå avskrevet.

Mens man optimistisk hadde regnet med å bruke bare 1 uke på å gjøre hver av seksjonene i bruspenne ferdig, går det av forskjellige grunner ikke fullt så glatt likevel – nærmere 1 1/2 uke går med til dette arbeidet. Derfor vil sammenknyttingen neppe finne sted før i slutten av januar neste år.

Da Vegstikka var på besøk, var 3 seksjoner til hovedsøylen på Nordstraumsiden ferdigstøpt og man stod iferd med å ta fatt på den 4de. Hver seksjon er 10 meter lang.

På sidespennet på Sørstraumsiden er nå kantelementer og fortau ferdig. Fortauet er ensidig og har en bredde på 1 1/2 meter.

Ellers er nå arbeidsbrua på Sørstraumsiden revet.

Entreprenøren har nå 30 mann i arbeid – dette tallet vil bli noe redusert utover vinteren – arbeidsoppgavene begrenser seg selv etterhvert som fullføringen nærmer seg.

Sørstraumen bru er en krevende arbeidsplass, foruten de vanlige faremomenter på et slikt anlegg, har man jo her også vinden å sloss mot – stundom en barsk motstander. Men fortsatt – hittil ingen arbeidsulykker.

NY VEG TIL KROKEN

Trafikken langs fylkesvegen Tromsdalen - Kroken har økt enormt de senere år og det var vel ikke helt uventet at tålmodigheten for de som bor ved denne bilstrømmen kom til bristepunktet. Med aksjonskomite og press på de politiske myndigheter vant de gehør i fylkestinget i juni i år - ikke bare ble kravet om en ny veg akseptert, men også at det hastet.

Vi synes ikke vi skal underslå at vegvesenet viste stor forståelse for aksjonen og har sammen med Tromsø kommune hatt en positiv medvirkning til at arbeidet kom igang allerede i oktober.

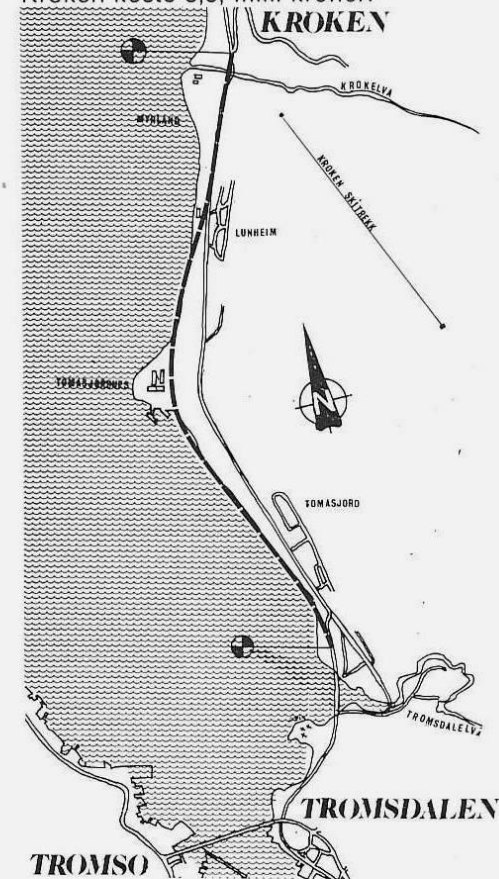
Forholdene langs vegen til Kroken er nærmest uholdbare. Foruten den bebyggelse som fra før strakte seg nærmest sammenhengende mellom Tromsdalen og Kroken, har det i de senere år vokst opp flere bedrifter og store boligfelt ved Tomasjord og Lunheim – dette i tillegg til den voldsomme utbygging som allerede lå i Krokenområdet. Nå legges en ny linje i fortsettelse av den omlegging av fylkesvegen vi foretok for noen år siden forbi Tromsdalselva.

Det som nå skjer er en fullstendig ombygging fra Kolbakkbukkt til Lunheim, en strekning på 2,2 km. Resten av strekningen til Kroken vil bli utbedring og utvidelse av nåværende veg.

Planeringsarbeidene med parsellen Kolbakkbukkt - Lunheim utføres av entreprenørfirmaet Målselv Maskin & Transport A/S, og skal være ferdig 15. juli 1980.

Da gjenstår arbeidet med kryss, omlegging av kommunale kloakker, rekkverk samt bærelag og vegdekke. Dette skal vi gjøre selv og vi håper å ha den nye parsellen klar til bruk i september neste år.

Samlet vil omleggingen Kolbakkbukkt - Kroken koste 5,5. mill. kroner.



PÅ KVÆNANGSFJELLET

– rustes til ny brøytesesong.

Vegen over Kvænangsfjellet er etter innføringen av 3 skiftsordningen blitt en av de sikreste vegstrekninger å kjøre vinterstid her i fylket. Og det er da også faktisk blitt slutt på klager fra trafikantenes side.

Det er brøytesjefen, Martin Mathisen, som sier dette.

– Vi trenger ikke å gå tilbake til tiden før ombyggingen av vegen over Kvænangsfjellet, vi opplevde ofte at folk kjørte seg fast eller ikke kunne fortsette fordi det hadde vært opphold i brøytingen. Etterat



Martin Mathisen: Vegen over Kvænangsfjellet må nå kunne regnes som sikker vinterstid.

vi fikk 3-skiftsordningen brøyter vi jo døgnet rundt, like mye nattetid som om dagen, og da er det bare i spesielle uværsperioder vi må stoppe trafikken.

– Hvem tar en slik avgjørelse?

– Det er brøyteskiftet som stenger etterat vegmester er orientert og det er brøyteskiftet som bestemmer om eventuell kolonnekjøring.

– Og nå står vi foran eller kanskje når dette kommer på trykk, midt oppe i en ny brøytesesong. Hvilke forberedelser ligger bak?

– Det nye foran denne sesongen er at vi skal få tilfredsstillende boforhold for mannskapet. Innredningen i brøytestasjonen er upraktisk, den hvilende vakt ble alltid forstyrret når brøyterne skulle ut og inn. Nå bygger vi til 5 bakkeenheter og dermed oppnår vi å få en roligere soveromsfløy og da vil mannskapet også få hvert sitt rom. Dette er forøvrig etter de pålegg arbeidsmiljøutvalget ga etter inspeksjonen her tidligere i høst. Når så dette er gjort tror jeg vi skal bo bra her.

– Hva med maskinparken, noe nytt her?

– Vi får en ny brøytebil utpå vinteren og med en freser som var ny ifjor, en bil til pluss en høvel, står vi bra rustet.

– Og garasje plass for utstyret, hvordan er det med det?



Andre tilstander på Kvænangsfjellet i mai 1941 – "pølsevogna" som denne populært ble kalt, følte seg vel ikke like trygg bestandig.

– Det kan bli trangt, særlig når vi skal drive litt servicearbeide på maskinene. Vi har ellers vært plaget med isdannelse på gulvet, men dette avhjelpes ved at vi nå får en varmevifte her.

– Og mannskapet, er det trimmet før dyst?

– Vi har hatt ei samling hvor vi bl.a. har drøftet vaktssystemet og ellers operative planer. Vaktlistene er riktignok ikke klare ennå, synes forresten vi kan bruke

fjorårets ordning, den fungerte bra. Hver vakt er på 2 mann i 3 skift, hver femte uke er friuke og i tillegg har vi fri hver fjerde helg.

– Kan alle i mannskapsstyrken betjene alle typer maskiner?

– Så godt som, alle brøyter, alle kjører snøfreseren, mens 8 av de 10 kjører høvel. Foruten at vi holder vegen over fjellet åpen, brøyter vi til Oksfjord og betjener dessuten Kvænangen med freser og høvel.

OGSÅ VEGSTASJONENE TRENGER SYSTEM I ARKIVET

Et lenge ettertraktet behov for bedre kontorlokaler for oppsynstjenesten er nå dekket i og med at de fleste vegmesterområder er blitt velsignet med nye kontorbygg. Liten plass og stadig flere og flere saker har vært en hemske også for arkiveringen. Når nå plassmangelen de fleste steder er et tilbakelagt stadium, står det igjen å finne et brukbart opplegg for arkivering og rutiner. Tanken om et felles system for alle vegstasjoner har også vært luftet.

På Storslett har de nå hatt den nye vegstasjonen i bruk en god stund – og stikker du innom her virker det som om alt går flytende og knirkefritt.

Vi så fram til å flytte – også med tanke på arkiveringen, sier kontorassistent Margit Pedersen. Tidligere hadde dette vært mer tilfeldig, men tanken var hele tiden – når vi flyttet skulle dette rette på seg. Og vi synes selv at opplegget for avkjørselssakene nå fungerer bra. En annen ting er at selv om disse sakene nok utgjør den største mengden, har vi andre brev og forsendelser som det skulle vært utarbeidet et skikkelig arkivsystem for. Jeg skulle gjerne ha satt meg litt mer inn i vegkontorets arkivsystem. Der kunne sikkert være mange ting som kunne komme oss til god hjelp med et videre opplegg, sier Margit.

Dette er sikkert noe av de andre vegstasjonene også har interesse av, skulle vi tro. Vi vet at ideen om et felles arkivsystem og rutiner for samtlige vegstasjoner har vært luftet og da med tanke på at vår egen Loyd Lauritsen kunne være behjelpelig med et slikt opplegg.

– Hvordan er så rutinen for avkjørselssaker hos dere her på Storslett?

– Vedlikeholdsområde 8 er delt opp i 4 distrikt. Vi har et distrikt for Storslett – Samuelsberg, Langslett– Skjervøy og Arnøy, Storslett med Nordreisadalen og Storslett – Finnmark gr.

Når en avkjørselssøknad vedlagt skisse kommer inn til oss blir den stemplet og påført ankomstdato. Deretter blir den plassert i sin respektive mappe, f.eks. mappa for rv. 6 Storslett–Samuelsberg dersom søknaden er fra f.eks. Olderdalen. Likeså om det gjelder for fv. Birtavårre–Kåfjorddalen – eller hvilket som helst sted som sorterer under dette distrikt.

Hver oppsynsmann/assistent har som regel sitt distrikt og dermed sin mappe.

Søknadene blir så behandlet i den rekkefølge de kommer inn til kontoret.

Når en søknad er behandlet, d.v.s. målt og skisse tegnet (der kart ikke finnes), tar vi fotostatkopi av hele saken før originalen sendes vegkontoret.

Kopiene blir arkivert her – alfabetisk og innen den kommune vedkommende sak gjelder. Vi benytter Nobø arkivskuffer og hver søker har sin papplovme med navn utenpå.

Når så saken (brevet) kommer tilbake, behandlet av vegkontoret, blir den stemp-



Margit Pedersen i avkjørselsarkivet.

let og påført ankomstdato. På stemplet er påført SETT med plass for oppsynsmannens signatur. Saken/brevet plasseres i egen SETT-mappe og sendes rundt til alle i vedlikeholdet som påfører sin signatur.

Før arkiveringen foretas skal alle ha sett hver enkelt sak for dermed å være orientert til enhver tid.

Samtlige brev og gjenparter blir stemplet på samme måte og etterpå arkivert sammen med søknadskopi og skisse angående samme sak.

Ved forespørsel, f.eks. ved telefon, er det lettvis å finne ut om saken ved at alt er ordnet kommunevis og deretter i alfabetisk rekke.

Når en sak er avsluttet, f.eks. at søkeren har fått tillatelse, avkjørselen er bygd

og godkjent av oppsynsmannen, blir så det "gule" papiret arkivert sammen med den øvrige sak. Dette papiret har hele tiden vært holdt utenfor arkivet, nærmere bestemt arkivert i Progress-permer, kommunevis og i alfabetisk rekkefølge. Betegnelsen for disse er IKKE GODKJENTE AVKJØRSLER. Når så dette "gule" papiret er arkivert blir det utenpå papplovma, ved siden av navnet på vedkommende søker laget et GRØNT merke med tusj, godt synlig, som indikerer at saken er FERDIGBEHANDLET OG AVSLUTTET.

På denne måte slipper vi å åpne papplovma for å se etter hvilke saker som er ferdigbehandlet, slutter Margit Pedersen.

NYTT TUNNELINNSLAG

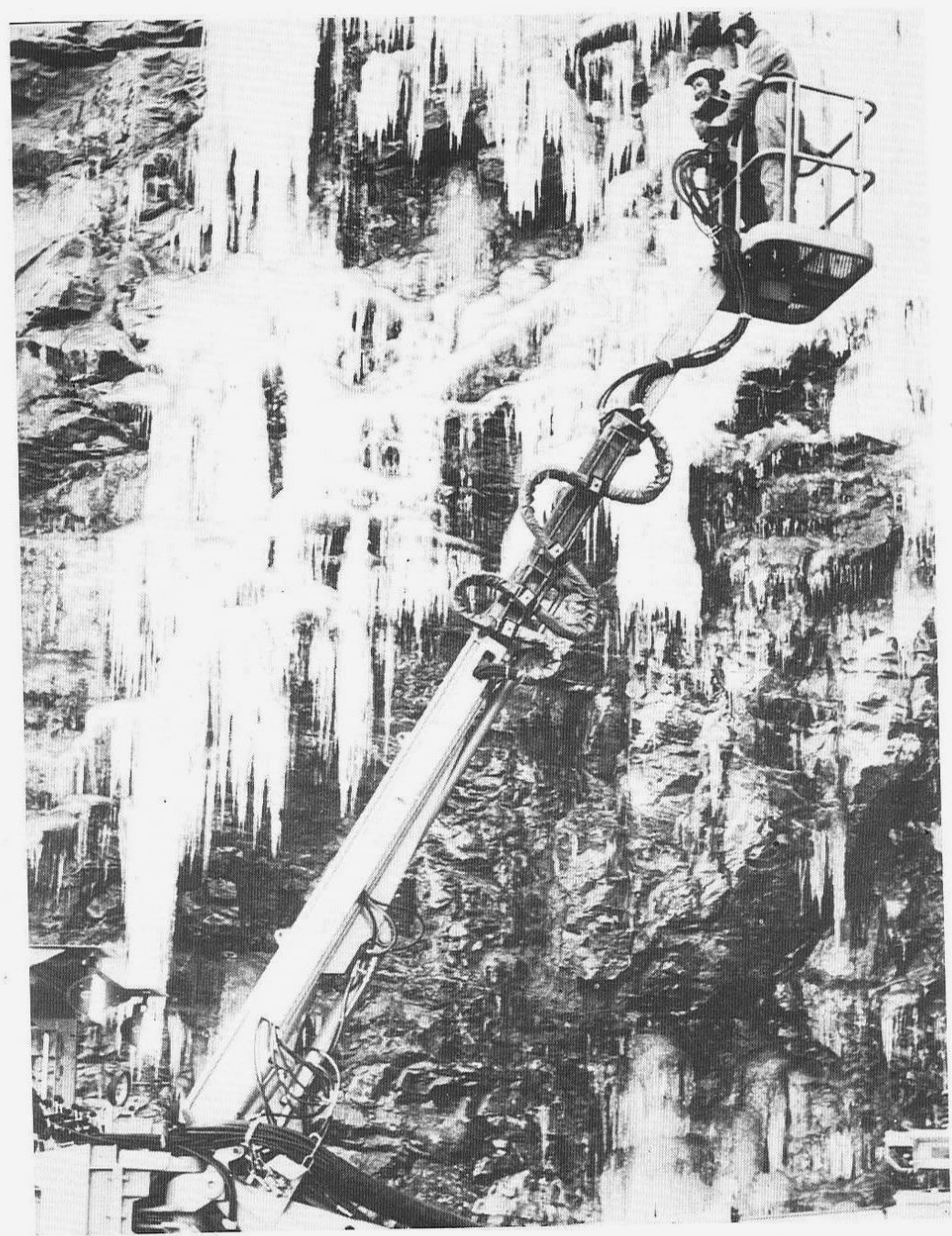
Et nytt tunnelinnslag på veganlegg er etterhvert ikke blitt den helt store begivenheten. Men nå har vi flyttet tunneldrift over til fastlandet igjen og denne gang dreier det seg om Bjørggatunnelen og det dreier seg om nytt og større utstyr. Både utstyr og ikke minst fjellet skaffet oss vansker utover det som har vært vanlig i starten på tunnelanlegg.

Amtsingeniør Saxegaard fikk i 1918 et brev fra D. Jakobsen i Bjørgen med spørsmål "...om ikke tiden nu snart kan være inde at faa staten at overtage et så-

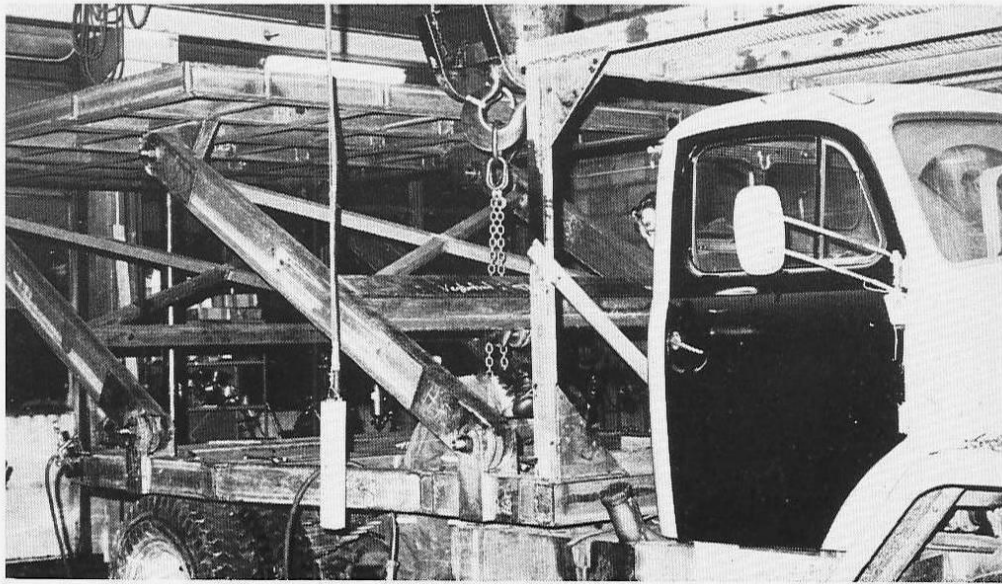
dant veigjennembrudd (Bjørgefjeldet) i den første fremtid". Han fikk svar "... kanskje en gang i Tiden". Og nå er "Tiden" kommet som ordfører Arnold



Inge Andreassen (t.v.) og Gunnar Hjelmsset (t.h.) av tunnelskiftet tegner seg på vegfest hos Bjørnulf Johnsen (i midten).



Mye uhumskheter ved tunnelinnslaget.



Ny rensebukk til Bjørgatunnelen bygges ved vegsentralen i Nordkjosbotn.

W. Johansen i Sørreisa skrev i Vegstikka i fjor.

Distriktutbyggingsmidler og velvillig behandling i Troms fylkesting gjorde startskuddet mulig allerede i høst.

En sen kveldsstund den 8. november smalt det. Riktignok etter endel "videverdigheter".

Til anlegget er det skaffet tilveie en ny borerigg, siste nytt på markedet. Riktignok har vi den bare på leiebasis, men den drives av våre egne folk. Noe "barnesykdommer" fulgte med, kanskje noe gikk på bruk av uvant utstyr, starten gikk ihvertfall tregere enn ventet. Bl.a. har man på grunn av vannmangel på innslagsiden av fjellet, måttet føre vannet i en ca. 1,3 km lang vannledning i sjøen fra vanninntak på andre siden av Bjørgafjellet. Og dette fungerte ikke perfekt i startfasen, tilsørpning i inntaket laget svipt i vanntilførselen.

Boreriggen er som sagt siste nytt, den er elektrisk (660 V)/hydraulisk drevet i motsetning til de trykkluftdrevne som vi

hittil har benyttet. Effektiviteten er vesentlig større, borstengene er lengre, og alt ialt vil vel dette gjøre at borearbeidet går ca. 50% raskere.

Og nå fungerer utstyret som det skal, men til gjengjeld har vi fått et vanskelig fjell å håndtere. Innslagspartiet ligger svært utsatt til — her synes å være usikkert både for fjell- og isutrasing. Og de første 15 metrene ga oss ikke fast fjell, men løse blokker. Dette er vel også forutsagt i den geologiske rapporten som mener at etter 30 meter blir fjellet bedre. Likevel, vi har her med helt andre bergarter å gjøre enn på Senja, nemlig skifer. På Senja var det gneis.

Det regnes med at sikring foretas etterhvert med rensk og bolting og at det senere blir vurdert om det blir nødvendig med ytterligere tiltak.

Vi har 2 skift — tils. 10 mann i sving på anlegget, foruten oppsynet og kokka da. Videre leier vi transportutstyr av Finnmark vegvesen.

ANLEGGSDRIFTEN 1980

De budsjettforslagene som Stortinget og fylkestinget får seg forelagt i disse dager et samlet 3,4 mill. kroner eller 2,5 prosent høyere enn bevilgningene til anleggsdriften for inneværende år. Med den prisstigning på 6 prosent som er ventet snur imidlertid bildet seg - det blir faktisk mindre å rutte med til vegbygging i 1980 sammenlignet med i år.

Av dette forstår vi at den evne til innsatsvilje og fantasi som var nødvendig og tildels preget driften i 1979, må vi i fullt monn dra med oss inn i 1980.

Gjør ikke de bevilgende myndigheter, Stortinget og Troms fylkesting endringer i den ene eller den andre retning,

skal vi bruke 100,6 mill. kroner på riksveganlegg og 38,6 mill. på fylkesveganlegg i 1980.

Vi skal se litt nærmere på hvilke oppgaver som foreligger.

Nye Riksveganlegg.

Vi starter opp 2 nye riksveganlegg. Ved Skåningsbukta ferjeleie i rv. 863 på Vannøy har det vært problemer under dårlige værforhold og her bygger vi da et bedre dekningsverk. Videre kan vi sent på året ta fatt på tunnelarbeid i Pollfjellet, et tiltak i sikringen av rv. 868 mot snøras. Arbeidene i 1980 vil her mest dreie som om forberedelser.

Riksveganlegg som avsluttes.

Parsellen Langmyra - Bukkemyra i E6 som i år ga oss en ny linje forbi Gratangssvingene vil bli fullført.

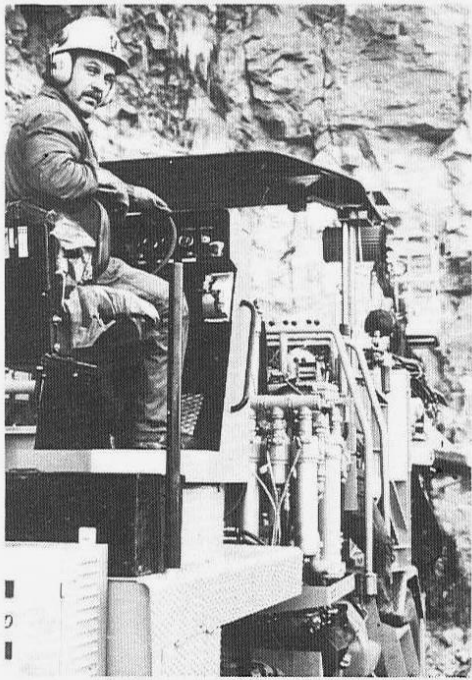
Den største målbare begivenheten i 1980 vil nok være fullføring av Sørstraumen bru og i tilknytning til den, ny parsell i rv. 6 Karvik - Sekkemo.

Et annet stort anlegg som avsluttes neste år er første del av innfartsvegen til Harstad, parsellen Harstad syd - Harstadbotn i rv. 83.

Omlaggingen av rv. 825 Grov - Madsviknes som ble påbegynt i år, blir brakt til avslutning. Videre regner vi med



Nytt anlegg i 1980 — bygging av ny Åndervåg bru.



Inge Andreassen med ny borerigg i nytt tunnelanlegg på Bjørgavegen – fortsetter i 1980.

å gjøre ferdig rv. 851, det dreier her seg om de siste 3 km mot Brandvoll.

Riksveganlegg som fortsetter.

I år startet vi på parsellen Forsetmoen - Kobbryggen i E6 med en større omlegging ved Brandvollkrysset. Arbeidet her fortsetter og vi regner med å ta i bruk ny veg forbi Brandvoll.

Lengere nord vil vi i rv. 6-parsellen Kvesmenes - Olderbakken konsentrere oss om omleggingen mellom Horsnes og Elsnæs. I Kvænangen fortsetter vi med utbedringen av parsellene Sekkemo - Burfjord og Burfjord - Finnmark gr.

Vi kom da i år igang med ny innfartsveg til Tromsø og arbeidene her vil gå på parsellen Nordberg - Tromsø bru Ø i E 78, slik vi skrev i Vegstikka nr. 5.

I Harstad videreføres arbeidet med ny innfartsveg idet parsellen Harstadbotn - Harstad sentrum i rv. 83 ble påbegynt i år – det er fortsettelsen av den parsellen som vi åpnet for trafikk i høst.

Vi har nå arbeidet noen år med rv. 84 og neste år er midlene konsentrert om parsellen Medby - Ellevoll og langs rv. 86 mellom Nordstraumen og Finnfjordbotn fortsetter vi med den 1,7 km lange



Det går mot avslutning av Kanebogen – Harstadbotn i rv 83.



Det blir full drift på innfartsvegen til Tromsø.

omleggingen ved Hemmingsjord. Mellom Tjuvskjær og Årsteinstraumen i rv. 825 gjennomfører vi en ny etappe i 1980.

Etterat oppstart i år på rv. 850 - parsellen Gåre - Refsnes fortsetter vi med utbedringer mellom Gåre og Straumen, og i rv. 856 Finnfjordeidet - Fredheim tas nye vegpartier under arbeid.

På Senja videreføres arbeidet mot Grendehuset på parsellen Lillevassmyr -

Kampevoll i rv. 860. Og fra Silsand mot Gibostad i rv. 861 fortsetter vi med utbedringene.

Spesielle miljø- og trafiksikkerhetstiltak.

Problemene med å få løst grunnspørsmålene til disse anleggene er fortsatt betydelig og til de prosjekter som føres

opp på programmet knytter det seg derfor store usikkerheter.

Følgende prosjekter er aktuelle i 1980:

- E 6 Setermoen skiundergang
- E 78 Gang-/sykkelbane på Tromsøbrua
- R 83 Gang-/sykkelveg i Melvik (fullføring)
- R 86 Gang-/sykkelveg i Sørreisa (fullføring)
- R 850 Gang-/sykkelveg på Sama (fullføring)
- R 850 Bergseng gangbru
- R 862 9 busslommer på Tromsøya

Til prosjektet Gang- og sykkelbane på Tromsøbrua knytter det seg en viss spenning. Her skal jo bl.a. de nåværende rekkverk rives, både for å gi arealplass og for å lette vekten. Gangbanen skal legges utenfor brua og på den ene siden, sykkelbanen utenfor på den andre siden. Arbeidene kompliseres selvsagt ekstra ved at trafikken skal gå. Den må selvsagt lysreguleres idet det stykkvis blir bare 1 kjørefelt.

Nye fylkesveganlegg.

Prosjektet Fagertun - Kistefoss i Salangen venter vi blir gjennomptatt i 1980. Nytt prosjekt er ellers Åndervågbru i Ibestad.

Fylkesveganlegg som fullføres.

Ørnfjordbotn - Fjordgård i Lenvik fullføres i 1980. Det samme gjelder Botnhamn - Sand og Rossfjordstraumen bru også i Lenvik samt ferjeleiene på Mariaholmen og Bromnes i Karlsøy. Og dermed skulle det være klart for åpning av et nytt ferjesamband.

Vi regner også med fullføring av Kolbakbukta - Lunheim i fylkesvegen Tromdalen - Kroken i Tromsø.

Fylkesveganlegg som videreføres.

Skøelv - Lavik videreføres med tunnel-drift gjennom Bjørga. Arbeidene på Kaperdalsvegen fortsetter og videre-

føres også på parsellen Sifjord - Grunnfarnes. Det dreier seg her om visse utbedringer. Veg til Husøy fortsetter i høyt tempo, både tunnel-drift og annet vegarbeide.

Utbedringsarbeidene mellom Finnsnes og Bjørelvnes fortsetter bl.a. ved Trollvik.

Sysselsettingen.

Den faste arbeidsstokken i anlegg utgjør for tiden 166 menn og kvinner. Det kan bli aktuelt med nyinntak i løpet av 1980.

Den ekstraordinære arbeidsdriften vil i vinter foregå i perioden 7.1 til 28.3.80. Virksomheten omfatter 30 mann på riksveganlegg i Kvænangen (rv. 6 Burfjord - Finnmark gr.) og Gratangen (rv. 825 Tjuvskjær - Årsteinstrømmen). I tillegg vil det være beskjeftiget 16 mann til mindre vegutbedringer på fylkesveganlegg som administreres av vedlikeholdet. Det gjelder anlegg i fylkesveg Nakkesletta - Vannvåg i Karlsøy, i fylkesveg Oldervik - Ansnes i Balsfjord og i fylkesveg Brøstadbøtn - Faksfjord i Dyrøy.

Andre anleggsoppgaver.

Vi har nevnt foran ekstraordinære sysselsettingsarbeider som skal foregå i vedlikeholdets regi. Det dreier seg om posten «Mindre vegutbedringer» på fylkesbudsjettet. Også de ordinære midlene på denne posten forvaltes av vedlikeholdsavdelingen. Foruten de anlegg hvor det skal foregå vintersysselsetting, skal det under posten «Mindre vegutbedringer» også drives utbedringsarbeider på fylkesvegen på Kveøya, Ibestad, Senjehopen - Mefjordvær, i Rossfjordområdet, Svensby - Russelv, Grøtavær - Dale og på veggen til Gangsås i Harstad.

Også en annen post på fylkets anleggsbudsjett — Legging av faste dekker — styrer vedlikeholdet med. Denne omtaler vi nærmere på nyåret når vi presenterer dekkeleggingsprogrammet for 1980.

SEKSJON FOR FELLES KONTORTJENESTER

På vegkontoret har vi endel forskjellige funksjoner som sammen danner Seksjon for felles kontortjenester. Herunder hører da skrivestua, sentralbord, bud og sist, men ikke minst, arkivet.

Denne seksjon er kvinnedominert i og med at det i dag kun er en mann blant den faste staben på 8 personer. Det er vel neppe diskriminering av mannen som er årsaken til dette. Men hva som

ligger bak — det spørsmålet lar vi gå videre til leserne. På skrivestua fungerte forresten en mann i en kortere periode og det å skrive på maskin syntes ikke verre for han enn for de andre.

Lederen av seksjonen er Loyd Lauritsen. I tillegg har han hovedansvaret for arkivet.

Skrivestuas faste stab består av Lisa Sundstrøm (skriveleder), Anne-Mari



Skrivestua, fra v. Lisa Sundstrøm, Ann Sylvi Hansen og Anne-Mari Enoksen.

Enoksen, Gunn Wæraas og Ann Sylvi Hansen som har 1/2 dagstilling. Og disse presenterer seg og sitt arbeid slik:

Skrivestua — rosinen i «vegpølsa».

Når du vandrer til høyre og ned korridoren i vegvesenets 2. etasje finner du skrivestua (også kalt skriftstovi eller krijoutus huana (finsk) for de som vil). Her inne har vi (varierende antall folk — alt ettersom) vår daglige arbeidsplass. Du finner oss bak store skrivebord — pent på rad og rekke ned langs vinduene. For øyeblikket har vi 6 skrivemaskiner, men antallet "skrivende damer" er færre. "Skrivende damer" er vel kanskje en misvisende tittel. Skrivestua har nemlig også hatt en "herre" ansatt her i en periode, og vi som er igjen kan vel neppe karaktiseres som "damer".

Vår daglige rutine er lite varierende. Den består rett og slett i å skrive brev! Vi sørger for at saksbehandlerens nedtegnede «kråketær» blir videreført med pen maskinskrift. Antallet innkomne brev til oss hver dag kan til sine tider bli stort, og de utgående fra oss blir da som en naturlig følge en del forsinket. Men stort sett klarer vi å utfylle de krav som settes til oss.

Som variasjon til maskinskrivningen har vi gleden av å kopiere litt i blant — mest for vår egen del. Kopiering er nemlig et arbeid som følger med en del av brevene.

Ellers er vi såkalt «fleksibel». Vi hjelper til med posttjeneste, arkiv-tjeneste samt sentralbord.

Men vårt hovedarbeid er innenfor skrivestuas vegger.

En stor fordel er det med den daglige brevskrivningen. Vi kommer i kontakt med nærmest alle funksjoner i vegvesenet. Vi er jo tross alt et mellomledd for all korrespondanse.

Vi lever i «vår egen lille verden» blant skrivemaskiner og skrivepapir, men ser mye til vegkontorets andre ansatte hele dagen. Skrivestua er en liten oase i betongbygningen. Og en sammenspleiset gjeng er vi — gode venner og det viktigste av alt — et godt miljø!

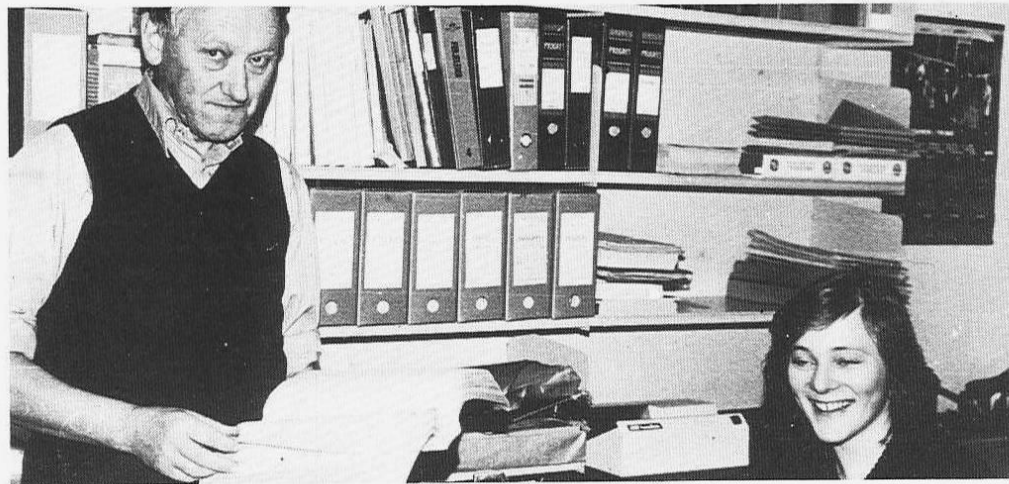
SENTRALBORDTJENESTEN

Det er blitt sagt:

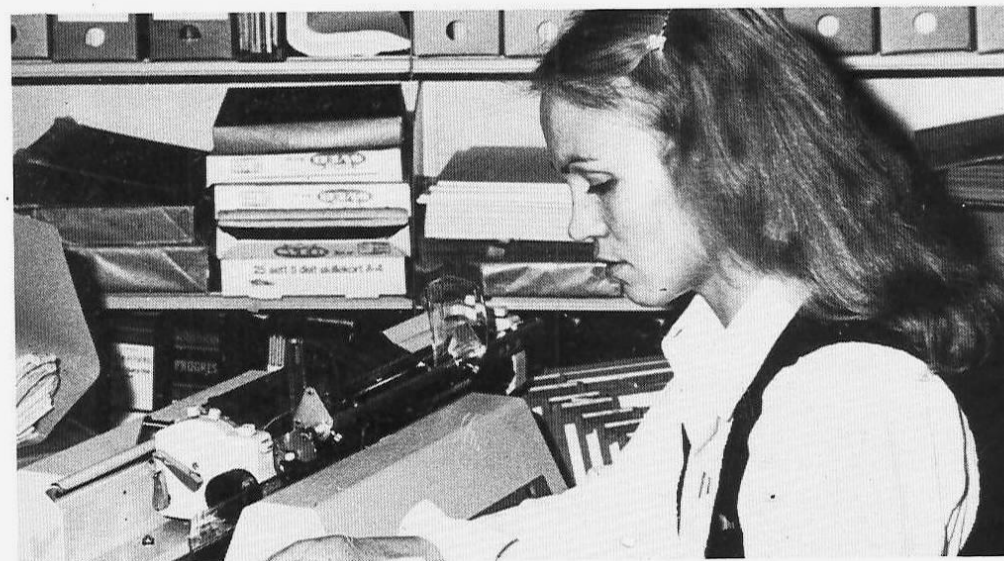
Sjefen vet noe om alt.

Den ansatte vet alt om noe.

Sentralborddamen vet alt om alle.



I arkivet — lederen for seksjonen, Loyd Lauritsen og Grethe Boberg.



Vivi Johansen som har oppgaver både i skrive- og arkivtjenesten.

Om dette stemmer vil vi ikke reflektere så sterkt over. Men en ting er i allfall sikkert. Sentralborddamene får spørsmål om så mangt. De må vite hva den enkelte saksbehandler stiller med og hvor de til enhver tid befinner seg.

Sentralborddamene er vegvesenets stemme utad og må selv i hardt tempo være høflige og forekommende mot alle.

Innen kontorets gemakker er sentralbordet — husets hjerte — plassert så sentralt som mulig. Her kan besøkende henvende seg om de skal ha noen av kontorets funksjonærer i tale.

Her skal det også meldes fra om noen av de ansatte forlater sine poster, enten det er for lengere eller kortere perioder.

De to som til daglig er å finne her er Nelly Andersen og Wenche Lundberg. De tar hver sin tårn. Men skulle du høre en tredje stemme er det sikkert en av de mange «reserver» som er innkalt.

Wenche Lundberg deler sin dag mellom sentralbordtjenesten og regnskapsavdelingen, hvor et i første rekke er punching hun stiller med.

Nelly Andersen fører bl.a. fraværslister og gjennomgår alle fylkets aviser

og klipper ut det som omhandler vegvesenet.

Sentralbordet hos oss har 10 utgående og 81 interne linjer. Når man tar i betraktning at vi er over 100 ansatte kan man godt forstå at linjene av og til er blokkerte.

Et internt calling-system har vi også. Hvert enkelt kontor kan på en lettvinnt måte oppropes både av sentralbord og av hverandre. Fra sentralbordet kan også alle kontorer oppropes og likeså kan beskjeder gis til enkeltvis avdelinger.

Et såpass stort kontor uten noen form for oppkalling ville også være utenkelig.

BUD/SJÅFØR

Budet vårt heter Wenke Sørensen. Egentlig er hun vikar for Grethe Johnsen som nå har et års permisjon for skolegang. Wenke er også sjåfør. Hun kjører vegvesenets Volvo stasjonsvogn

514-42. Hver morgen og ettermiddag henter og bringer hun dagens post. Utenom dette er hun minst en gang til innom postkontoret.

Likeså besørger hun budtjenester til biltilsynets kontorer på Håpet og vegvesenets stasjon i Tromsdalen.

Hun sorterer og frankerer brev og pakker.

Sine tre runder innom alle vegvesenets kontorer tar hun med et smil. Wenke er en travelt opptatt jente.

ARKIVET

Arkivet er sentrum for all inn- og utgående postforsendelser og her finner vi også alt som i årenes løp er satt ned på papir — både av oss og ellers skriftlige henvendelser utenfra.

Herfra pulserer saksmapper til og fra saksbehandlere og mappene kan etterhvert bli både slitte og krøllete i kantene av rundgangen.

Ca. 10000 innkomne postsendinger blir registrert hvert år, men ikke fullt så mange utgående.

Loyd Lauritsen er den som har overoppsynet med arkiveringen. God



Bud og sjåfør Wenke Sørensen.

hjelp har han av Grethe Boberg som vikarierer et år for Liss Lauritsen og dessuten av Vivi Johansen som pendler mellom arkivet og skrivestua.

På kontoret her er det nå plassert 14 arkivskap hver på 4 skuffer i A4-format, foruten at det i hyller på veggene er en masse mapper.

«Arkivet er etterhvert blitt meget omfattende», sier Loyd Lauritsen. «Foruten det som oppbevares her på kontoret har vi et fjernarkiv i kjelleren hvor vi har satt bort eldre saker. Sakene samles i 5-års perioder. Aller papirer er selvsagt ikke av like stor betydning. En stor del av sakene er aktuelle bare i kortere perioder. Hvert 5. år blir arkivsakene gjennomgått og uaktuelle ting blir makulert. Regler om hvordan makuleringen skal foregå er fastsatt av Riksarkivet. Deretter er det meningen at sakene påny skal gjennomgås etter 25 år hvorefter de skal overleveres til Statsarkivet i Tromsø. Dette er forresten aldri blitt gjort, da Statsarkivet ikke har plass. Derfor har da også vegkontoret arkivsaker helt fra 1860-årene oppbevart i kjelleren.»

— Det er jo mange saker som har offentlig interesse og som publikum har anledning til å få se. Blir dette mye benyttet?

— Vi har ingen henvendelser i så måte. Dette skjer trolig til saksbehandlere.

All post til vegkontoret blir åpnet og sortert her i arkivet. Handelsregninger og lønnsrapporter går direkte til regnskapsavdelingen. Det kommer også en mengde brosjyrer og rutinepost som går direkte til de som skal behandle disse ting. Den øvrige post blir registrert i arkivet før den går til saksbehandlere. Dette er det første som blir gjort når vi kommer på arbeid — for at brevene skal komme til saksbehandlere uten forsinkelse.

Vi skriver forresten hver dag en "postliste" over innkomne saker som går til hver enkelt avdeling. På denne lista er sakene mest nevnt i stikkordsform, men



Stemmene i telefonen, Wenche Lundberg t.v. og Nelly Andersen.

gir en pekepinn om hva saken gjelder og hvem den er sendt til.

Også utgående post blir registrert i arkivet. Når en sak blir besvart blir dette registrert og det samme er tilfelle med nye saker som det går ut skriv om. Gjenparten av utgående skriv blir lagt i arkivmapper sammen med det innkomne brev og øvrige dokumenter og utgjør da saken. Hver sak blir samlet i omslag hver for seg. Dessuten blir et eksemplar av alle utgående skriv samlet i kopibøker hvor de blir satt inn i kronologisk orden. I 1978 var kopiboka på vel 8.500 sider.

Til hjelp for arkivering har Vegdirektoratet utarbeidet en arkivnøkkel som benyttes av hele vegetaten. Denne arkivnøkkel er stort sett bare en ramme, men henviser til et bestemt arkivnr. for hver enkelt saksområde som er aktuell i etaten. Den videre utbygging er foretatt ved hvert vegkontor. Nå er arkivnøkkel gjenstand for revisjon og det ser ut

som om den skal bli mere detaljert enn tidligere.

— Er det vanskelig å holde orden -?
— Egenlig burde bare de som arbeider i arkivet ha adgang til arkivskuffene. Dette praktiseres forresten på enkelte vegkontor. Grunnen til dette er lett å forstå da sjansene til å få uorden i arkivet er større jo flere som har adgang til skuffene. Men enkelte av saksbehandlere kjenner arkivsystemet så bra når det gjelder deres egne saksområder at de finner fram sakene sine selv. Dette gjelder særlig Trafikkseksjonen. Sakene fra denne seksjon utgjør en stor del av arkivstoffet og det gjelder da særlig avkjørselsakene som de senere år har øket kraftig. De avkjørselsakene som er under behandling oppbevarer saksbehandlere på sitt eget kontor.

Og Lauritsen forteller at foruten selve arkivtjenesten foretar også seksjonen innkjøp av kontormateriell. Dette skjer for det meste fra Statens Innkjøpsentral. Likeså anskaffes og utsendes håndbøker herfra.

FULL UTSTØYPING PÅ STUFF I FJELLEN TUNNEL

Etter at innslaget i Fjellsenden tunnel var nådd nærmere 600 meter møtte tunnelfolkene våre dårlige fjell, det liknet mer på grus. Dette var fjelltilstander vi tidligere ikke har vært plaget med i tunnelarbeid i Troms fylke. Full utstøyping av stuff for hver salve, var den medisinen som måtte til for å kunne fortsette her.



Arnulf Antonsen (bak) og Arne Johansen i betongblanding.

Fjellsenden tunnel ligger i Husadalen, det er den første av 2 tunneler i byggingen av fylkesvegen til Husøy. Etter fremføring av 5 km veg fra Botnhamn tok vi til med denne tunnelen i midten av februar i år. Da Vegstikka halvannen måned etter start besøkte anlegget, kunne det fortelles at aldri før hadde vi vært begunstiget med en så fin åpningsfase i et tunnelarbeide. Og fjellet hadde vært helt førsteklasses for slik drift.

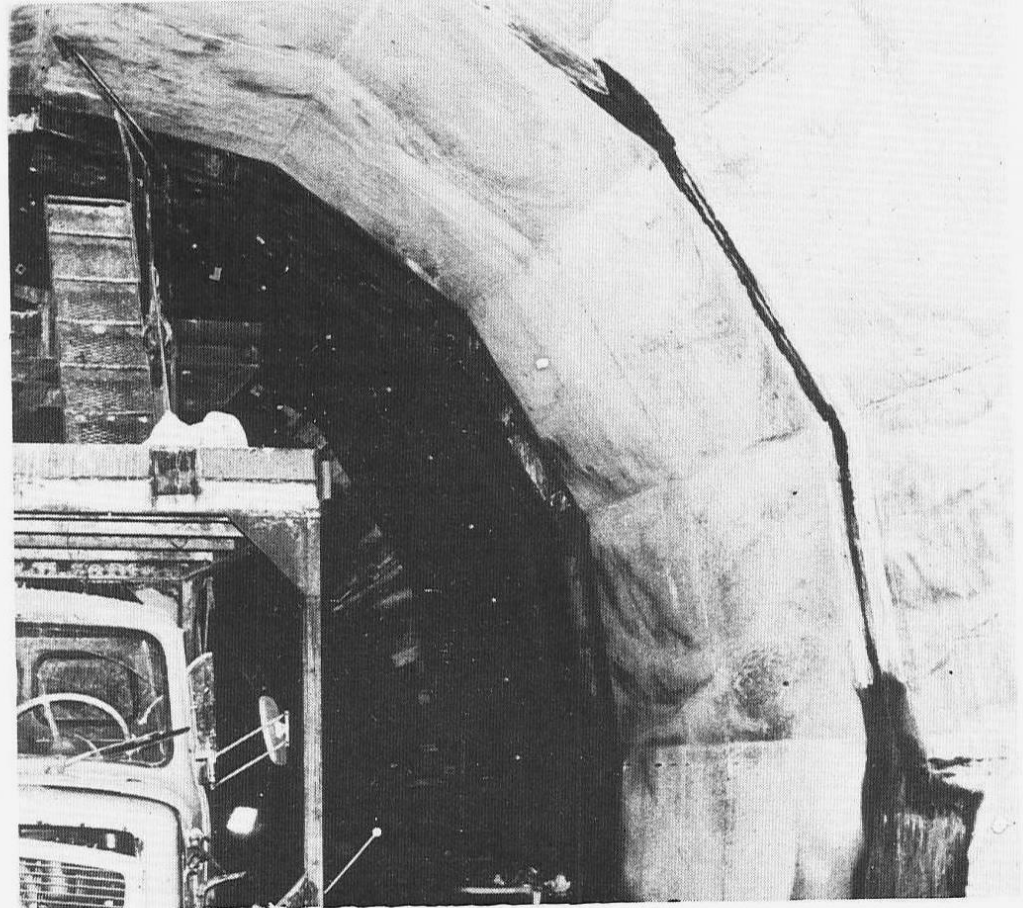
Nå, først i november, nærmere 600 meter inne i fjellet, fikk vi vanskeligheter.

— Var dette ventet, vi spør anleggsbestyreren, avdelingsingeniør Eilif Mathisen.

— Foran slike fjellarbeider spør vi jo alltid geologen til råds. I den geologiske rapporten for fjellet her, er pekt på at vi ville støte på en dårlig sone. Men hverken geologene eller vi hadde ventet at fjellet i denne sonen skulle være i den grad grusaktig som vi nå har funnet det.

— Og hva gjøres nå?

— Det vi gjør nå, er å sikre tunnelen med full utstøyping på stuff, d.v.s. at vi etter hver salve støyper veggen og takhvelving før vi går videre i arbeidet. Dette er en alvorlig fremdriftshindring, det blir bare 1 a 2 salver for uka så lenge dette pågår.



Ferdigstøpt hvelving.

— Er det en vanlig metode?

— Det er en både vanlig og anerkjent metode, men det er første gang vi må ta den i bruk i Troms. Og for å gjøre det klart, det er fjellets beskaffenhet som er årsak til støypingen, ikke vannlekkasjer som mange tror. Bak oss i tunnelen har vi også partier som må sikres bedre, men det blir ikke støyping.

— Den videre fremdriften, når får vi gjennomslag f.eks.?

— I dag står det ca. 200 meter igjen av denne tunnelen. Vi håper og tror at vi

snart må være gjennom den dårlige sonen og da går det jo raskere framover igjen. I løpet av februar 1980 skulle det da være mulig å komme ut i dagslys i den andre enden. Men som sagt, tidspunktet for gjennomslag er avhengig av hvor mye som må utstøypes.

Vi har satt forhåpninger til gunstige værforhold slik at vi på vinterføre kan bringe fram tunnelutstyret til neste tunnel og slå oss inn der med det samme. Strekingen mellom tunnelene er omlag 1,5 km.

TRAFIKKULYKKESUTVIKLINGEN I TROMS I 1979

Ulykkesutviklingen basert på årets tre første kvartaler synes å peke i positiv retning. Med samme utvikling i siste kvartal i år som i fjor, vil antall ulykker med personskade komme opp i 166 (hittil i år 125), mot i fjor 281, og i 1977, 316, med andre ord en helt klar nedadgående tendens.

	1977	1978	1979 prognose	1979 hittil
Ulykker med personskade	316	281	166	125
Antall skadde	424	337	209	157
Antall drept	20	20	21	18

Ovenstående tabell viser at også antall skadde i trafikken går ned, mens tallet på drept holder seg relativt konstant.

Den utviklingen som her kommer fram er gledelig, men det bør vises forsiktighet med å trekke konklusjoner for et såpass kort tidsrom når det gjelder årsaken til nedgangen. Årsaken kan være tilfeldig, eller skyldes spesielt gunstige vær- og føreforhold. Vi må imidlertid ha lov til å tro at det målbevisste trafikksikkerhetsarbeidet som har vært ført over en bred front, begynner å gi resultater, både fysisk i form av sikrere veier, bedre kontroll med kjøretøyer, trafikk og trafikantene, og en holdningsendring hos trafikantene.

Av ulykkene på riks- og fylkesveger hittil i år, er 26% utforkjøringsulykker med bare et kjøretøy innblandet. 22% er møteulykker, mens 15% er ulykker med fotgjenger innblandet. 8% av de skadde er syklister. For sammenlikning med tidligere år, vises det til tabellen under:

	% av alle ulykker		
	1977	1978	1979
Utforkjøringsulykker	33	21	26
Møteulykker	18	30	22
Fotgjengerulykker	22	21	15



Bygging av gang- og sykkelveger er tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet. Her fra nybygget gang- og sykkelveg i Skibotn med belysning og skjermet fra rv. 6 med furutrær.



Biltilsynets informasjon er også et ledd i arbeidet med å bringe ulykkestallet nedover. Jan A. Haukland på Tromsømessen 1979.

Også her er tidspunktet for kort til å trekke entydige konklusjoner. Når det gjelder fotgjengere og syklister er det imidlertid verd å merke seg at de som er mest utsatt er aldersgruppene under 14 år og over 65 år. 1/3 av alle drept i Troms hittil i år, er under 14 år. Det kan videre være verd å merke seg at av de 12 dødsfall vi hittil har fått rapportskjema over, var halvparten førere av tohjulede kjøretøyer, sykkel, moped eller motorsykkel.

Dersom nedgangen i antall fotgjengerulykker skyldes at barn i større grad kjøres til og fra skole, eller ved at eldre holder seg mer innendørs, er dette en lite ønskelig utvikling som bør spore til økt innsats for de myke trafikantene. Det kan i denne sammenheng vises til "Aksjon skoleveg" som pågår for tiden, og som vil kunne bedre disse trafikanters vilkår.

Videre kan det refereres til en fersk undersøkelse om sammenhengen mellom ulykker og avkjørsler som viser at på landsbasis skjer 17% av alle ulykker direkte i tilknytning til avkjørsler. For Troms' vedkommende ligger dette tallet rundt 27%! Det er bl.a. på denne bakgrunn satt i gang et arbeide for

å avklare avkjørselspolitikken på den enkelte vegstrekning, i lys av ulykker, miljø, transportstandard, veggeometri, o.s.v. Dersom dette arbeidet fører fram, vil det kunne få betydning for de ulykkene som er knyttet til avkjørsler. Gang/sykkelvegutbygging er et utmerket middel for å skille gående og syklende fra resten av vegtrafikken, spesielt i tettbygde områder. Dette er imidlertid et både kostbart og tidkrevende tiltak. Det synes dessuten som om utbygging av randbebyggelse langs vegnettet øker langt raskere enn det noen gang vil bli mulig å følge opp med gang/sykkelveger. Andre virkemidler bør derfor også vurderes i slike områder.

Et av disse kan være fartsgrenser, der Vegdirektoratet har kommet med nye kriterier for bruk av fartsskilt. Arbeidet med gjennomgang av vegnettet etter de nye regler er nå igang.

Den nedgangen vi nå har hatt i trafikkulykkestallet må ikke bli noen sovepute for vår innsats på dette felt. Tallene er fortsatt uakseptabelt høye. La det heller være en spore til fortsatt innsats, i vissheten om at det nytter.

OMORGANISERING INNEN VEDLIKEHOLDSDRIFTEN



Tidligere verdensmester på skøyter, Dag Forness, her representant for byggeteknisk konsulent, overrekker veggur til Finnsnes vegstasjon. Vi ser ellers fra venstre Svein Liland, Bjørn Eriksen og Harald Grønvoll.

Det har i det siste året skjedd såvidt mange forandringer både når det gjelder områdeinndeling, stasjonsplassering og ledelse av områder og distrikter innen vedlikeholdet at det kan være på sin plass med en orientering.

For å ta distriktene først, så vil vi fra 1. januar 1980 få 3 vedlikeholdsdistrikter mot tidligere 2. Ny distriktsleder blir avd. ing. Ole Fredrik Wikstrand som tidligere har stelt med materialproduksjon og oljegrusdekker. Han har overtatt områdene 3, 4 og 6. Avd. ing. Karl Bruun bestyrer områdene 5, 7 og 8 og avd. ing. Martin Eriksen bestyrer områdene 1, 2 og 9.

Ingeniør Kjetil Løding har fra samme dato overtatt Wikstrands arbeidsområde med materialproduksjon og oljegrus. Vi har da en ledig ingeniørstilling etter Løding.

— Når det gjelder vegstasjonene har vi

fått en ny stasjon på Storslett, som tidligere er behørig omtalt. På Finnsnes er det bygget separat kontorbygg som nylig er tatt i bruk. Her er det felles stasjon for vedlikeholdsområde 3 og 4, samt anlegg og maskin. Det vil si at vår gamle stasjon på Silsand er fraflyttet og står for fall. Det samme gjelder «gammelkontoret» på Finnsnes.

— Stasjon for område 5 er flyttet fra Storsteinnes til Nordkjosbotn. Kontorbygg er under oppførelse på vegsentralens tomt — inntil videre er oppsynsstaben plassert i vegsentralens møterom. Kontorbrakka på Storsteinnes er revet.

— I oppsynstjenesten har følgende endringer skjedd:

I område 1 er Ole Ellefsen ansatt som midlertidig oppsynsmannsassistent.

I område 5 er Helge Lundberg pensjonert og ny vegmester er Guttorm Henriksen, tidligere område 9. Oppsynsmannsassistent Odd Fagerli er overflyttet hit fra område 7.

Område 6 har fått ny vegmester i Henry Strand som har rykket opp etter at Asbjørn Hanssen gikk av. Det er også ansatt ny oppsynsmann, Bjørnar Flatebø.

I område 8 er Thorleif Hole gått over fra vedlikehold til maskin. Hans stilling er avertert ledig. Og vi har fått ny vegmester i område 9, hvor Inge Iversen har overtatt etter Guttorm Henriksen.

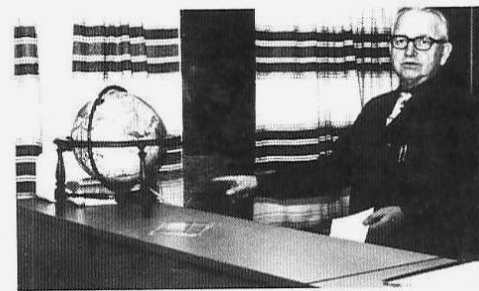
Ny assistent i dette området er Arnulf Hansen.

Altså relativt store endringer innenfor oppsynsstaben.

— Når det gjelder områdeinndelingen har det som tidligere annonsert skjedd en grenseregulering mellom område 5 og 7. Alle veger på østsiden av Lyngen er overført fra område 7 til område 5.



Nystasjonen som nå er tatt i bruk på Finnsnes.



Sentral skikkelse på Finnsnes vegstasjon gjennom mange år — Sigurd Johansen — har fått flott disk med globus.

Bakgrunnen for denne endring ligger i en plan som skriver seg fra før 1976 og som er satt på papiret i rundskiv 84/76. Hovedtanken i planen var: « å søke å forbedre beredskapen i vedlikeholdet generelt, og på de viktigste vegrutene spesielt. Vi tenker da først og fremst på vintervedlikehold og beredskap under ekstreme værforhold, spesielt på de mest trafikerte og de mest viktige vegrutene ». Planen ble konkretisert i to hovedmål:

1. E-6/Rv. 6 Nordland gr. - Finnmark gr. samt E-78 Tromsø - Finnland gr. fordeles på færrest mulig områder.
2. Et vegmesterområde bør ha stasjon felles med maskinsentralen/verkstedet i Nordkjosbotn.

Et delmål var videre feller stasjon for områdene 3 og 4 samt verkstedet på Finnsnes.

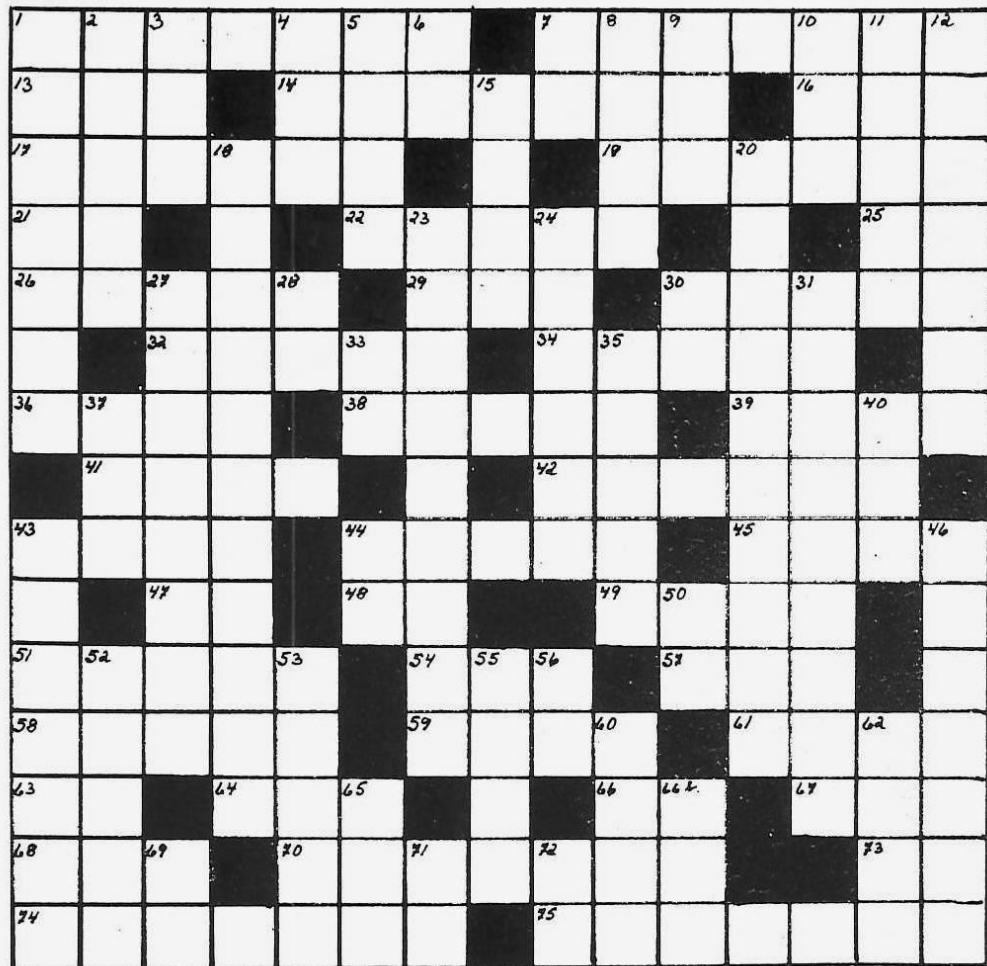
De endringer som dermed er gjennomført med bakgrunn i denne planen er:

- 1) Overføring av E-6 fra område 3 til område 2 i Troms innland.
- 2) Stasjon for område 5 flyttet til Nordkjosbotn.
- 3) Etablert felles stasjon for område 3 og 4 på Finnsnes.
- 4) Overføring av Rv. 6 og E-78 fra område 7 til område 5.

— Denne planen anses nå gjennomført så langt som det i dag sees hensiktsmessig.

Vedlikeholdssjefen.

KRYSSORD



Vannrett:

1. Fenomen på nattehimmelen.
7. By.
13. Uvær.
14. Labil.
16. Fyr.
17. Tapt.
19. I Torsken.
21. I embets medfør.
22. Navn.
25. Bilorganisasjon.
26. Russisk elv.
29. Pugg!
30. Del av Sovjetunionen.
32. Fart.
34. Kjøper.
36. Lem.
38. Forstander.
39. Navn.
41. Grunnstoff.
42. Gudinner.
43. Loft.
44. Feil.
45. Hisse.
47. Odelstinget.
48. Sivbåt.
49. Terge.
51. Sjøuttrykk.
54. Statsinstitusjon.
57. Oppfostring.
58. Fornærmet.
59. Rettesnor.
61. Sovjetisk hav.
63. Sølv.
64. Husdyret.
66. Elveutløp.
67. Ha.
68. Statsinstitusjon.
70. Firkant.
73. Tresort.
74. Har med tennene å gjøre.
75. Eventyrskikkelse.

Loddrett:

1. Dal.
2. Stjernebilde.
3. Avstraffelse.
4. Varme.
5. Lage ost.
6. Hellig.
7. Svensk aksjeselskap.
8. Musikkuttrykk. (jass).
9. Kvinnenavn.
10. Russisk elv.
11. Sykdom.
12. Slusk.
15. Trerekker.
18. Trompetsignal.
20. Elv.
23. Har Tromsø vært gjemsøkt av.
24. Isgrense.
27. Grønlanderen.
28. Slagsted.
30. Tinn.
31. Rørelse.
33. Bekreftelse.
35. Uvane.
37. Adverb.
40. Måenhet.
43. Tegner.
44. Klokke.
46. Kultivert.
50. Ytet.
52. Seng.
53. Tysk kampfly.
55. Kjøtt.
56. Brom.
60. I Gratangen.
62. Utrop.
65. Esse.
66. b Feste.
69. På. (engelsk).
71. Konjunksjon.
72. Rolf Svendsen.

Navn:

Adresse:

Løsningen må være sendt "Vegstikka", Vegkontoret, Postboks 615, 9001 Tromsø innen 5. januar 1980. Merk konvolutten med "Kryssord".

Som vanlig er det lodd i Pengeletteriet å vinne.



2 SLAGBJØRN

ble båten døpt her forleden og nå er den i full drift.

Første oppdraget er allerede utført. Det var utskifting av frontbjelker på Stornes ferjeleie. Og i skrivende stund opererer båten på Skaland hvor flere års slitasje nødvendiggjør en viss oppfiffing av ferjeleiet der.

Skipper Arne Dahl og hans mannskap er fornøyd med både båt, mannskapbequemmeligheter og øvrige utstyr — noen småforandringer bør riktignok foretas — men det er vel sånt som alltid melder seg når en ny sak komme i drift.

SLAGBJØRN er som vel alle vet tidligere M/F «Fløytind». Den er ombygget ved Kaarbøs Mek. Verksted og det er vel nærmest bare skroget igjen av «Fløytind», ikke fullt det en gang — det er nemlig foretatt plateskifte i skroget som også har fått en annen baug. Ny GM 2-takts dieselmotor på 340 hk, 2 hjelpe-motorer for drift av generatorer og vi finner også mye annet utstyr.

Av utstyr for det spesialoppdrag båten er anskaffet for, nevner vi at det på hoveddekket er montert en fem tons



SWL hydraulisk pelekran. Kranen er utstyrt med luftdrevet pelehammer og gripeklo for peler. På fordekket har vi ellers en kompressor for levering av luft til pelehammer og annet luftverktøy.

2. «Navnekonsulenten» Ingrid Andersen fra Meistervik deltok i dåpsseremonien.

3. På første oppdrag - skipper Arne Dahl (foran) synes å være tilfreds med båt og aktivitet her på Stornes ferjeleie.

4. Brød må til - Jarle Nygård tar seg av slike ting ombord.

På bildene ser vi:

1. Flaggsmykket ankomst til Tromsø

Vernelederen:
BRUK AV EPOKSY
Instruks for arbeidshygiene

«Hovedutvalget for verne- og miljøarbeid i Statens Vegvesen» har bedt om at alle som skal arbeide med epoksy orienteres om arbeidshygiene ved bruk av dette stoffet. De flytende komponentene i stoffet - epoksyhardpikser og herdere - kan ha skadelige virkninger, bl.a. kan det oppstå eksem eller allergi.

Epoksy - som er et plastprodukt - er imidlertid uskadelig i utherdet tilstand. Dersom anvisningene for arbeidshygiene følges kan en også unngå skader av de flytende komponentene.

1. Transport og lagring.

Epoksymaterialer skal transporteres og oppbevares i godt lukkede beholdere for å unngå enhver forurensing.

Eventuelt spill av materialene renses opp med sagmugg, høvelflis, pussegarn, klut e.l. som bare må benyttes en gang og deretter kastes.

Epoksyprodukter må ikke komme i berøring med matvarer eller beholder for matvarer.

2. Hygiene på arbeidsplassen

Sørg for god ventilasjon og pinlig renslighet.

Søl av epoksymaterialer fjernes øyeblikkelig.

Ikke-herdede epoksyharpiks/herderester kan fjernes med løsningsmidler (Trikloretan, Trikloretylet etc.) Unngå å puste inn dampen fra løsningsmidlene. Bruk gummihansker, gummiforkle og briller.

Bruk engangsemballasje - engangsstyr i størst mulig grad.

Overhold oppgitte blandingsforhold nøyaktig.

3. Arbeidstøy

Benytt spesielle arbeidsklær til epoksyarbeider. Skift arbeidstøy minst en gang i uken.

Ved tilsøling må arbeidstøyet skiftes øyeblikkelig.

Bruk hansker av gummi eller plastikk. Det kan være gunstig å bruke rene bomullshansker, som kan skiftes ofte og er lette å vaske, inne i arbeidshanskene.

Pass på at hanskene ikke blir tilsmusset på innsiden.

4. Beskyttelse av øynene

Øynene beskyttes mot sprut ved hjelp av briller.

Med bruk av visir vil hele ansiktet være beskyttet.

Skulle sprut allikevel treffe øynene, vaskes øynene øyeblikkelig i rennende vann i minst 15 minutter. Deretter konsulteres lege (øyenlege).

5. Pleie av huden

Før arbeidet begynner bør hendene og underarmene smøres med en beskyttelseskreem («Kerodox 51», Kobro & Co. Oslo).

Til vask av hender og armer benyttes alkaliefri såpe («Dusj», De-No-Fa) og papirhåndklær.

Sprut og søl av epoksy på huden fjernes straks med papir ved lett berøring uten gnidning. Rester fjernes med vann og såpe, eller med renseskrem

FØRSTEHJELPSUTSTYR I PICKUPER

I forbindelse med arbeidsmiljøkartleggingen som pågår er det bl.a. registrert delvis mangelfullt førstehjelpsutstyr i våre pickuper.

(«Kerocleanse nr. 22,» Kobro & Co. Oslo). Bruk **ikke** løsningsmidler, pussekluter eller såndsåpe.

Smidig, myk hud forminsker muligheten for hudirritasjon. Bruk hudkrem etter vasking.

6. Hudirritasjoner

Direkte kontakt med epoksyharpikser og herdere eller damper fra dem kan føre til irritasjon av huden.

Typiske tegn på hudirritasjon er rødhet og blemmer, særlig på hender, underarmer, i ansiktet og på øyenokkene.

Bruk av løsningsmidler (som angriper hudens naturlige beskyttende fettlag) forsterker den irritasjon som kan komme fra epoksymaterialer.

Personer som en gang er blitt utsatt for slike hudirritasjoner, blir siden lettere angrepet. Derfor må enhver direkte kontakt med epoksymaterialer unngås.

Virkningen av hudirritasjonene er ubehagelige, men de etterlater neppe varige skader. Skulle det allikevel oppstå symptomer som kan tyde på et angrep på sunnheten, må lege oppsøkes.

7. Andre forskrifter

I tillegg til det som er nevnt her, må også generelle regler for arbeidshygiene følges.

Når førstehjelpsutstyr benyttes skal brukerne selv melde fra om nødvendige mangler.

Patruljeformennene bør sørge for at førstehjelpsutstyret etterfylles.

AMU har pekt på at det inngår som rutine at førstehjelpsutstyret ettersees og kompletteres spesielt når bilene er til service.

AMU har nylig behandlet innholdet av en beredskapskoffert (skrin) som er tenkt plassert i biler og maskiner. AMU har avgitt positiv uttalelse på utstyret til Vegdirektoratet, og vi venter på en nærmere avklaring.

Vernelederen

VALG AV VERNEOMBUD

Som kjent ble det høsten 1977 i forbindelse med Arbeidsmiljøloven foretatt endel forandringer hva angår verneombudstjenesten, antall verneombud og deres ansvarsområder.

Etter den verneombudslisten som da ble utarbeidet har disse tillitsmenn nå fungert i en 2-års periode, og etter loven skal det foretas nyvalg.

Det bes om at eventuelle forandringer eller nyvalgte verneombud i de oppførte verneområder blir meldt til vernelederen.

Eventuelle forandringer ønskes ajourført snarest mulig, da vi nå vil foreta utsendelse av div. skjemaer som verneombudene skal benytte under sitt arbeid på dette området.

Vernelederen



Vegmester Karstein Skog.

Like før "Vegstikka" idag skulle gå i trykken, fikk en meddelelse om at vår kjære vegmester Karstein Skog var avgått ved døden i en alder av 64 år.

Før han begynte i vegvesenets tjeneste hadde Skog deltatt i en rekke yrker, mest i anleggs- og byggevirksomhet og siden krigen som arbeidsformann hos kjente entreprenørfirmaer fra hele landet. Hans siste jobb i entreprenørvirksomheten var som arbeidsformann på Tromsøbrua i firmaet A/S Jernbetong, Trondheim. Her pådro han seg en skade som gjorde det nødvendig for ham å komme over i annet yrke.

Etter å ha fullført eksamen ved Oslo Elementærtekniske skole i en alder av 44 år, ble han etter søknad ansatt i vegvesenet 4. juli 1960, først som oppsynsmannsassistent i nordfylket, deretter som oppsynsmann ved forskjellige anlegg inntil han i 1966 gikk over i vedlikeholdsdriften og fra 1. mai 1973 ansatt som vegmester i område 7 som omfatter Lyngen-området m.v.

Da Skog overtok dette distriktet var vegene her i meget dårlig forfatning, særlig i Lenangsområdet, men også på mange andre vegruter i Lyngen og Storfjord.

Ved planmessige utbedrings- og forsterkningsarbeider og et uvanlig organisasjonstalent som gjorde at tildelte midler ble utnyttet maksimalt ble en rekke fylkesvegstrekninger ikke til å kjenne igjen etter ganske få år under Skogs ledelse. Også på riksvegsektoren innla Skog seg store fortjenester bl.a. ved utbedring av rv. 6 på strekningen Nordkjosbotn—Oteren.

Da vegvesenet i Troms for alvor kom igang med oljegruslegging i 1966 var det Skog som foresto ledelsen av alt markarbeidet med forsterkning og legging. Han sparte seg aldri og særlig denne sommeren var han på farten til alle døgnetstider for å organisere og tilse de forskjellige arbeidsoperasjoner.

Som vegmester hadde Skog et ekstra ansvar ved å varsle ras og fare for ras i Pollfjellet. Her gjaldt det jo i første rekke å kunne forutse når ras kunne inntreffe slik at ikke menneskeliv skulle gå tapt. Hans forvarsler var i de aller fleste tilfeller så riktige at en kunne regne med at ras ville komme i løpet av døgnet.

Skog var i alle deler en meget pliktoppfyllende mann i sine mange gjøremål, med en enestående samarbeidsvilje med alle ledd innen etaten, og hadde et særlig godt forhold til grunneierne i distriktet. Et eksempel herpå er hans medvirkning til erhvervelse av grustaket i Tyttebærvik og rettigheter i Bårbakken.

Skog fikk for noen år tilbake et varsel om hjertevansker, men overvant dengang disse og var i fullt arbeid og tilsynelatende i god vigør til han for ca. 14 dager siden fikk et akutt anfall og måtte innlegges på Regionsykehuset. Det vi visste var at han var på bedringens veg men idag kom meldingen om at han døde på turen hjem fra sykehuset.

For alle som i arbeid og privat hadde lært denne plikttro mannen å kjenne vil hans plutselige bortgang skape sorg og et dypt savn ved en dyktig og kjær kollegas bortgang.

Vi lyser fred over hans minne.

•• VEG · SPORT ••

"HALLINGKASTET" 1979

Årets høydepunkt i håndball-sesongen har de siste år vært «Hallingkastet» — høstblotet i Statens Vegveser, eller vegkontorets pilgrimsferd til Mekka (eller Gol — alt ettersom).

Også i år bega vi oss sørover til Hallingdal — en oppstemt og idrettsglad gjeng fra Nordens Paris — 17 i tallet, både den myke og sterke siden var representert.

Turen startet fra Tromsø tidlig en fredag morgen, med fly til Oslo, hvor vi ble møtt med buss. Og selve «Hallingkastet» startet i bussen! Vi tilbragte nemlig 4 timer i den rullende gjenstanden sammen med Finnmark Vegkontor.

Tradisjonen tro viste det seg at Troms måtte i ilden i det øyeblikk vi ankom. Våre spreke gutter bega seg til arenaen allerede k. 1/2 3 fredag ettermiddag, noen minutter etter ankomst. Troms mot Finnmark — en spennende kamp hvor supporterjengen kastet seg inn i kampen for å bevare vår posisjon som Nord-Norges regjerende. Og guttene spilte godt — litt forvirret i begynnelsen (kanskje reisen satt i ennå), men bedre og bedre utover kampen. Målvakta sto støtt — ble svært engasjert til tider men gjorde jobben utmerket. Etter endt kamp ble resultatet 9-6 til Troms. Hurra for oss!

Tid for pause, og for å installere oss i hyttene tilhørende Pers hotell. En del av herrene fra Troms fikk gleden (?) av å bo inne på Pers Hotell. Skjønt inne er vel heller en rund beskrivelse. Veien til de såkalte «suiter» og rom var så komplisert (gjennom et titalls dører, korridorer, halvbygde annekse, forheng og presen-

ninger) at det var en opplevelse å ankomme det (hvis man overhodet klarte det).

Men snart ble det «spinnesidens» tur til å trå til på håndballbanen. Vi startet første kamp mot Vestfold vegkontor. Også vi var grepet av nervøsitet, men etter at vi ble «Varm i trøia» gikk det bedre. Vestfold var tydelig bedre til å angripe enn vi, så vi forlot banen utmattet og halvfornøyd etter resultatet 3-1 til Vestfold.

Pause for avslapping, tanker og konsentrasjon. Men pausen ble ikke altfor lang. Bare ca. 2 timer etter var vi på banen igjen og denne gang mot jentene fra Hordaland. Kamplysten var på topp etter diskusjoner og inspirasjoner i garderoben. Vi gikk på banen og vant 2-1 mot Hordaland. På tross av de to målene vist vi også denne gang at vi har vår sterkeste side i forsvaret. Og ikke for å glemme — en takk til målvakta — som var suveren!

Timene gikk og Troms herrelag var tilbake på banen igjen. Kampene ble spilt sent utover fredagskvelden og guttene våre var i aksjon ca. kl. 1/2 10 mot Nord-Trøndelag. Også denne gang imponerte Troms. Ledelsen ble stadig større utover kampen og Troms damelag jublet patriotisk på tribunen. «Vårres karra» vant suverent! 7-4 til oss.

Den resterende fredagskveld (natt) ble tilbragt på «Pelles dancing» — en mengde glade vegfolk i et herlig sammensurium.

Dag nummer 2 — lørdagen — startet tidlig. Herrelaget fra Troms stilte til kamp allerede kl. 1/2 9 på morgenen. Og



Herrelaget i forsvar.

denne gang spilte Troms mot Vest-Agder. Dessverre tok Vest-Agder ledelsen selv om Troms fulgte godt med, og resultatet ble 12-11 i Vest-Agders favør. Til opplysning var herrelagets målvakt den første målvakta som ble tildelt gult kort!!!!

Konklusjon — guttene fra Troms spilte flott på Gol i år. Resultatet var overraskende positivt.

Semifinalen og finalen er alltid like spennende å se på. Tribunen «kokte» under kampene og stemninga var på topp.

Av herrelagen stilte Hordaland og Hedmark i finalen og Hordaland gikk av med seieren i år.

Jentene fra Nord-Trøndelag og Rogaland kjempet om seieren i damefinalen. Rogaland vant overbevisende. Spillet var virkelig godt.

Men «Hallingkastet» var ikke over enda. Banketten og påfølgende premieutdeling gjensto.

Klokka 7 lørdag kveld stilte alle vegkontor i Pers restaurant. Festkledt og feststemt møtte 360 vegfolk fra 14 forskjellige vegkontor — overvekt av herrelag, et blandet lag og resten damelag. Og stemningen var upåklagelig.

Middagen ble høytidelig avviklet og under premieutdeling fikk alle deltakende lag diplom og de vinnende lag ble behørig tiljublet.

Bankettkvelden gikk ut i de små timer — delvis i restauranten og delvis i «Pelles dancing». Atter en gang hadde Pers Hotell avviklet et flott arrangement.

Søndag morgen etter frokost forlot vi Gol sammen med Finnmark vegkontor — og kjørte 4 timers busstur før vi befant oss på Fornebu på veg hjem til Tromsø.



OPPMÅLING er en viktig og ofte daglig funksjon i vegarbeidsdriften. Her Halvor Furnes i arbeid på rv. 6 Kvesmenes — Olderbakken.



Vi ønsker våre lesere
en riktig God Jul
og et Godt Nyttår!