

har du et forslag til



bruk forslagsordningen


Statens vegvesen
Samarbeidsutvalget



Nr. 3 juni 1980
12. ÅRGANG

I redaksjonen:

Olve Reiersen, redaktør
Anna Josefsen, red.sekr.

Redaksjonsråd:

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

Utgiver:

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk:

Troms Trykk, Tromsø

Opplag:

1400 eksemplarer

INNHold

	side
Er arbeidsvarslingen god nok?	3
Langtidsplanen	4
Velferdsmidlene for 1980	7
Med grus i lasten	8
"Brøytestikkeren" — ny maskin for oppsetting av brøytestikk	10
Vegstikking sommeren 1980	12
Innfartsvegen til Tromsø	14
Massetransport — det store pengesluket Høvelkurs	19
Midt inne i Bjørgatunnellen	20
Stadig nye 60 km/time-soner	22
Stamvegen 33 km kortere — men det skjer mer i Nord-Troms	25
Nye tunnellproblemer	27
Personalnytt	30
Et kvad fra brakkeleiren i Badderen ..	32
Veg-sport	33
Endring i den ytre administrasjon ..	34

TEKST:

Bjørn E. Selnes, Harald Grønnvoll
Gudmund Reiersen, Johan Filseth
og Thor Hugo Brox

FOTO:

Harald Grønnvoll og Svein Jarle Hansen

Forsidefoto: Vegdirektør Karl Olsen og vegsjef Herleif Solberg gratulerer hverandre med vellykket åpning av Sørstraumen bru.

Er arbeidsvarslingen god nok ?

Dette er et spørsmål vi vel har stilt oss selv mange ganger. Vi har vel også ofte gitt oss selv et negativt svar — ihvertfall sam-menliknet med de retningslinjene vi har.

Vi går ut fra at arbeidsledere på alle nivå kjenner reglene.

Hva kan så årsaken til mangel-full arbeidsvarsling være ?

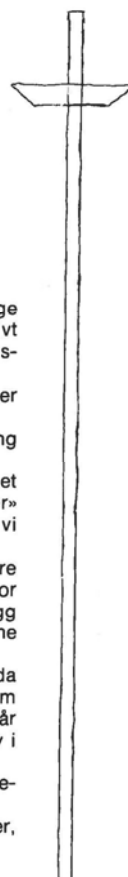
Kan det være mangel på varslingsmateriell — det burde ikke det. Mangel i øyeblikket og så «glemmer» vi å komplettere/å rette opp — kanskje. Eller blir vi enkelte ganger «fagblind» ?

Årsaken kan være flere. Uan-sett — vi utsetter våre folk både i anleggs- og vedlikeholdstjenesten for stor fare når varslingen ikke er som den skal. I tillegg kan også bilistene oppleve situasjoner som rene sjokket.

Vi er inne i en ny hektisk sommersesong, en tid da vegene våre er fylt med særlig mange bilister som ikke er kjent med lokale forhold. Og ikke minst er vår egen aktivitet på vegene naturlig nok ekstra høy i sommer-månedene.

Skjerper vi oss i arbeidsvarslingen øker tryggheten for både våre egne folk og for trafikantene.

Fjerning av varselmateriellet når faren er over, hører også med — det bidrar til økt skiltrespekt.



LANGTIDSPLANEN

I de 5 foregående nr. av Vegstikka har vi gått gjennom avsnittene om — dagens situasjon, overordnede mål og forutsetninger, hovedpunkter i langtidsplanen og deretter innledning på de enkelte grener av virksomheten med kapitlet om administrasjon som i siste nr. ble fulgt opp med biltilsynet.

Nå står kap. 5.3 Veg- og vegtrafikkplanlegging for tur.

Vegplanleggingen administreres gjennom tre seksjoner

- vegplanleggingsseksjonen
- bruplanleggingsseksjonen
- trafikkteknisk seksjon

Dise arbeider etter de planleggingsprogram som utarbeides hvert år. Programmene baserer seg på de gjeldende vegplaner.

Det har vært visse vansker med å oppnå en fornuftig samkjøring mellom kommunale og statlige/fylkeskommunale prosjekter — et problem det for tiden arbeides med.

Plansituasjonen kunne nok vært bedre. Det er flere forhold som forsinker planarbeidet.

Vegomlegginger og alternative linjeføringer er lite aktuelle prosjekter den nærmeste vegplanperiode.

De fleste planleggingsoppgaver er derfor knyttet til utbedring av eksisterende vegnett, og vi har i stor grad satset på å fullføre detaljplanleggingen av disse anlegg. Målsettingen er å få godkjent detaljplanene 2-3 år før anleggsstart, for grunnervvervsfasen tar stadig lengere tid.

Når det gjelder planlegging etter vegloven holder tidsskje-

4



Planarbeider i Sørreisa — Karl Einar Westeraas.

I tilfelle bemanningssvikt har vi muligheter til å bruke konsulent som utjevne faktor. Plankostnadene vil da øke noe, til gjengjeld blir planleggingsprogrammet ikke forsinket.

Prioritering av planleggingsoppgavene følger i alt vesentlig investeringsprogrammet.

Vi har satt oss som en målsetting i størst mulig grad å hjelpe kommunene med å fremme sine sone- og generalplaner og der-

med avklare fremtidige veglinjer. En opptrapping av samarbeidet med kommunene på det paktiske plan er derfor ønskelig og videre i så stor grad som mulig være behjelpelig med å fremskaffe de nødvendige vegplaner.

Dette var et utdrag av hva langtidsplanen sier om veg- og vegtrafikkplanlegging. Neste gang kommer vi til anleggsvirksomheten og da selvfølgelig også investeringsprogram.



Gang- og sykkelveger er arbeidskrevende planprosjekter — her fra Setermoen.

maet ganske bra. Vegplaner som fremmes etter bygningsloven er imidlertid fortsatt et stort problem. Manglende vedtak fra kommunalt hold forsinker planleggingen — dette rammer særlig innfartsårene til byer og større tettsteder.

Miljøprosjekter krever også et internt samarbeid med kommunale myndigheter. Vi har valgt å fremme hovedplaner for slike prosjekter så langt vi makter, og så prioritere detaljplanleggingen av disse der vi oppnår det nødvendige kommunale samarbeid.

Tross en omfattende prioritering av detaljplaner, har vi ikke kommet nok på forskudd til å avklare grunnervvervet med skjønn, dette fordi planleggingsprosedyren har økt i tid. Vi har imidlertid kommet såpass godt igang, at vi i større grad har begynt å konsentrere arbeidet mot hovedplanfasen. Andelen detaljplanlegging vil være nokså konstant de kommende år, og kan bemanningen holdes noenlunde stabil, vil vi makte å utføre denne delen av planleggingen i egen regi.

Planleggingsbehovet

vil bl.a. være å detaljplanlegge 80-100 km veg hvert år for å bedre grunnervvervsfasen og dermed åpne muligheten for å avholde skjønn før anleggsstart.

Vi regner ellers med å fremme hovedplaner for ca 100 km riksveg årlig.

Planleggingen av miljøprosjekter vil bli forsert de første årene for å ha prosjekter i reserve i tilfelle

enkelte prioriterte anlegg stopper opp i den kommunale behandling.

Under forutsetning av en stabil bemanning vil vi i kommende planperiode ha et minimalt behov for konsulenter i veg- og miljøprosjektplanlegging. Til planlegging i egen regi regner vi med det vil gå med 2,5 - 3,0 mill kr årlig.

Planleggingsressursene

kan være ujevne. Planavdelingen har nemlig i en viss grad fungert som en opplæringsanstalt i saksbehandling og arealplanlegging. Dette har resultert i stadig overflytting av personell både til andre avdelinger i vegvesenet og til kommunal virksomhet.

Kan vi endre denne tendens, vil dette ha stor betydning for plan kvaliteten og effektiviteten. Et tiltak som kan medvirke til dette, er å gi de ansatte bedre opprykksmuligheter, men dette må løses sentralt.

Fram til 1990 synes de årlige planleggingsoppgaver på hoved- og detaljplanstadiet å holde seg noenlunde konstant, og da med større vekt på fylkesvegnettet ettersom årene går. Oppgavene i forbindelse med kommunal planlegging og trafiksikkerhet vil ventelig øke.

Ut fra dette forventer vi en svak øking av bemanningen på trafikkteknisk seksjon — 1 sivilingeniør og 1 a 2 ingeniører i perioden fram til 1985. I neste periode, 1985-89, kan det bli aktuelt med en liknende økning, slik at totalbemanningen på planavdelingen vil utgjøre 35-36 personer i 1989.

5

Velferdsmidlene for 1980

ble fordelt i Samarbeidsutvalgets møte den 19. april i år.

Stat og fylke har tilsammen bevilget kr 90.000 til velferdsformål for 1980. SU hadde inntrykk av at det stort sett var tilfredshet med den linje som har vært fulgt de siste årene. Å gi lokale velferdsutvalg retten til å bestemme over hva pengene skal brukes til, er jo også en demokratisk framgangsmåte.

Av årets bevilgning ga SU kr 25.000 til bedriftsidretten som har mange aktiviteter gående flere steder i fylket. Videre ble det satt av kr 10.000 til 2 pensjonisturer og kr 5.000 ble holdt i reserve. Resten, kr 50.000, ble fordelt til de lokale velferdsutvalgene. Fordeelingen skjer etter hvor mange ansatte som bor innenfor de geografiske grenser områdene omfatter og resultatet ble dette:

Distrikt 1	kr 5.760,-
Distrikt 2	« 5.112,-
Distrikt 3	« 4.824,-
Distrikt 4	« 3.744,-
Distrikt 5	« 5.040,-
Distrikt 6	« 3.024,-
Distrikt 7	« 1.296,-
Distrikt 8	« 4.824,-
Distrikt 9	« 2.376,-
Vegsentralen	« 2.016,-
Biltilsynet	« 3.168,-
Vegkontoret	« 8.712,-

WANTED!

I årenes løp har forskjellige tjenestemenn lånt mobiltelefon. Telefonene har vært utstyrt med forskjellige rekvisitter så som koffert med og uten batteri, magnetfotantenne, elektronisk antenne, panserantenne, tilkopping til sigarettener, batterilader, batterieliminatør.

Dersom du har hatt en av vegvesenets mobiltelefoner — se etter om noe av det nevnte utstyret ligger hos deg.

Isåfall, overlat det til en av maskinoppsynsmennene som så videresender det til radioservise-mannen vår, Hans Åge Olsen, Vegsentralen.

På forhånd takk!

Maskinavdelingen.

MED GRUS I LASTEN

Produksjonsstans var ikke uvanlig den første tiden og dermed tap av last. Sjøtransporten av grus fikk en ikke helt god start. Det var knusemateriellet som var hovedårsaken til det. Men etterat disse problemene var overvunnet kan vi ikke si annet enn at gruistransporten har gått greit.

Dette sier Øvind Isaksen fra Rotsund, reder og skipper. Isaksen har kontrakt på føring av grus og oljegrus fra Tyttebærvik knuseranlegg og har vært med fra starten av. I tillegg til sin egen båt «Uløy» har han chartret 2 andre skip til denne farten.

— Grus er en grei last, oljegrus også forsåvidt, men oljegrus som har vært lagret over vinteren er tung å losse.

— Er mottakerapparatet godt alle steder?

— Det har gått aldeles greit hittil, men av miljøhensyn må vi de fleste steder ikke losse mellom kl. 2200 og 0700. Og det er jo forståelig for det følger jo endel bråk med dette, ikke minst med bilene som skal frakte lasten unna etterhvert. Enkelte ganger kan jo da dette bety noe venting. Selv om mottaksapparatet er i orden, så er ikke alltid mottakskaiene i den beste forfatning. Det har hendt mere enn en gang at vi har måttet utføre mindre reparasjoner og også stilt lukelemmene til disposisjon som kjørebaner for å forsterke kaiene.

— Har selve farten bydd på problemer?

— Værforholdene er jo ikke alltid de beste, spesielt kan



Øvind Isaksen har lang erfaring i gruistransport til sjøs.

forholdene være problematiske på f.eks. Ytre Senja en sen høstdag. Vi har derfor bedt om at gruistransporten dit ikke legges senhøstes og det er nå også etterkommet. Ellers kan jo strømforholdene være strie enkelte steder, særlig da Rystraumen og Grovfjordstraumen, de har vi respekt for.

— Hvor går ferden i dag?

— Til Rødskjær i Tjeldsundet og når vi har så lange turer henter vi last annenhver dag med denne båten, ellers oftere.

— Hvor mye frakter du for året?

— Med «Uløy» som er på 550 tonn transporterer vi omlag 50000 tonn i året. Vanligvis er 2 båter i sving med grusfrakt, mens når det dreier seg om oljegrus, bruker vi gjerne 3.

— Stort mannskap på «Uløy»?

— Vi er seks.

— Hvor lenge har du vært i denne farten?

— Det startet for 14 år siden og dette er den andre av egne båter. Som kuriositet kan nevnes at jeg har fraktet grus for vegvesenet før, da på trillebår. Det var i Skibotdalen under krigen som 15-16 åring.

— Ettersom jo oppdragsgiveren er en ordentlig landkrabbe, har du vel kanskje noe på hjertet?

— Kontraktene er jo 1-årige og jeg skulle gjerne sett at disse var av noe mere langsiktig karakter. Slik det er nå er det vanskelig å planlegge et fornuftig vedlikehold, spesielt fornying av utstyret så som vinsjer. Båten er jo nå tilrigger for denne frakten og et brått skifte vil jo selvsagt bety store kostnader for å kunne tilfredsstille en eventuell ny type frakt.



M/S «ULØY» laster oljegrus i Tyttebærvik.

«BRØYTESTIKKEREN»

— ny maskin for oppsetting av brøytestikk

Det er ikke årstid for å ofre problematikken med oppsetting av brøytestikk noe særlige tanker, likevel, av erfaring vet vi at like sikkert som høsten og vinteren kommer, like sikkert må stikkene være på plass. En del av problemene på dette felt er nå en saga blott. Vi har tatt maskiner til hjelp. Vi behøver verken spett eller handbor selv om tela skulle være kommet før vi får summet oss. Ikke mindre enn to maskiner er nå konstruert for disse arbeidsoperasjoner.

I Vegstikka nr 5/79 så vi at det i fjor høst var tatt i bruk en maskin i sør fylket til dette formål. Maskinen som er bygget av firmaet Brødrene Johansen, Risøyhamn ble mottatt av vedlikeholdsfolket med glede. På en traktor er det rigget et hydraulisk drevet «spett» som lager hull i vegkanten. Traktoren er videre påmontert en liten kasse med plass til brøytestikk og hvor det også er plassert et sete. Her sitter det en kar og plasserer stikkene i hullene, mens en tredjemann går etter og stamper stikkene fast med et spesiallaget sak.

Brødrene Hansen, Tromsø har bygget en lignende, luftdrevet maskin som har vært i bruk i Tromsø-området siste vinter.

Svingradius
Svingbar fra parkeringsstilling
Slaglengde matesylinder
Maks matekraft

Vekt maskin 60 kg
Vekt borehammer 18 kg

Maskinen betjenes av to mann.

Avdelingsingeniør Martin Erikson sier at begge maskinene har fått god omtale av de tjenestemenn som har hatt dem i bruk. Han sier videre:

— «Fordelene med den luftdrevne er imidlertid at den kan nyttes uavhengig av teledybde og stein og at den monteres direkte på patruljevognen. Den er også billigere i innkjøp. Prisen er ca. kr. 30.000,-, mens den hydrauliske koster ca. kr. 50.000,-»

Meningen er at vi etterhvert skal skaffe en slik maskin til hvert vedlikeholdsområde. For de som er interessert i tekniske data om den hydrauliske maskinen «Brøytestikkeren» kan følgende være interessant:

700 mm
225 °
600 mm
60 kp (den kraft som går med til å løfte 60 kg)

78 kg

Borhammer som nyttes er av type Atlas Copco RH 571-3L. Ivar Ingebrigtsen fra Skulsfjord har betjent «Brøytestikkeren» på Kvaløya — og han er godt fornøyd:



Ivar Ingebrigtsen er fornøyd med det nye utstyret.

«Brøytestikkeren» i funksjon.



— «Det er når marka er frosen at maskinen virkelig kommer til sin rett.

Mesteparten av oppsettingen er nok foretatt før denne tid, men nødvendigheten av overlapping er til stede hele vinteren igjennom. Stikkene forsvinner. Noen tar barn og andre vegfarende knekken på, mens andre blir kuttet av vegvesenets egne maskiner. I vinter med mye snø og vind er brøytekanterne harde og det går hardt utover vegstikkene når snøplog og fresere må gjøre det nødvendige vedlikehold.

Før vi fikk maskinen brukte vi slegge og jordbor. Det var et slit og stikkene ble ikke alle ganger skikkelig nedsatt. Når det skulle bores satt bora ofte fast. Ved hard tele brukte vi «Cobra», men den er tung å løfte opp og ned flere ganger for dagen. Så det var på tide at det skjedde en forbedring på dette felt. Vi kan ikke unnvære denne maskinen», sier Ivar Ingebrigtsen.

VEGSTIKKING SOMMEREN 1980

Vegkontorets planavdeling skal i løpet av sommeren 1980 foreta vegstikking på følgende strekninger:

E6	Andselv - Andslimoen	Målselv kommune
E6	Krokseng bru - Solli	Målselv kommune
E6	Sagelvatnet - Rislamoen	Balsfjord kommune
E78	Omlagging i Laksvatnbukt	Balsfjord kommune
E78	Omlagging ved Kantornes	Balsfjord kommune
E78	Solligården - Sandvikeidet	Tromsø kommune
Rv6	Omlagging ved Tverrelv bru	Nordreisa kommune
Rv6	Omlagging ved Sandneselv bru	Kvænangen kommune
Rv6	Burfjord sentrum	Kvænangen kommune
Rv19	Breistrand - Trøsen bru	Skånland kommune
Rv19	Djuphamna - Tjeldsund bru	Skånland kommune
Rv83	Blomjoten - Breivika nord	Harstad kommune
Rv86	Finnsnes sentrum	Lenvik kommune
Rv86	Islandsbotn - Svanelvplass	Lenvik og Tranøy komm.
Rv824	Breistrand - Nordland gr.	Skånland kommune
Rv825	Omlagging i Foldvik	Gratangen kommune
Rv848	Hamnvik - Sørrollnes	Ibestad kommune
Rv848	Tennevoll - Myrlandshaug	Lavangen kommune
Rv850	Flesnes - Langvassbukt	Kvæfjord kommune
Rv860	Ny trasé gjennom Solli	Tranøy kommune
Rv862	Tverrvegen	Tromsø kommune
Rv863	Kvaløysletta - Futrikelv	Tromsø kommune
Rv868	Tunnel gjennom Polffjellet	Lyngen kommune
Fv14	Sørvik - Storvatnet	Harstad kommune
Fv55	Kaldfjord - Henrikvik	Tromsø kommune
Fv225	Lillevassmyr - Vangsvik	Tranøy kommune
Fv226	Svanelvmo - Øverbotn	Tranøy kommune
Fv263	Aglapsvik - Tennskjør	Lenvik kommune
Fv286	Skutvik - Ansnes	Balsfjord kommune

Stikkingen vil idet alt vesentlige foregå langs eksisterende veg med tanke på å utbedre skarpe og uoversiktlige horisontal- og vertikalkurver.

Oversikten omfatter av større vegomlegginger, Andselv - Andslimoen i E6 der ny veg skal gå øst for eksisterende veg, Solligården

- Sandvikeidet i E78 der ny veg er lagt ovenfor eksisterende veg, samt Blomjoten - Breivika nord i rv 83 der ny veg går bak Blomjoten og vest for eksisterende veg fram til Kilahamn. Mellom Kilahamn og Breivika følger vi stort sett eksisterende veg, mens vi gjennom Breivika følger strandlinja.

På noen av strekningene i oversikten var det utført stikking i 1978 og 1979. Det som skal gjøres i år på disse strekningene er justeringer, og de prosjektene dette gjelder er: Breistrand-Trøsen bru, Breistrand-Nordland gr, Flesnes- Langvassbukt og Svanelvmo-Øverbotn.

I løpet av sommeren 1980 skal også følgende gang/sykkelveger stikkes:

E6	Heggelia-Andselv	Målselv kommune
Rv6	Sørkjosen-Storslett	Nordreisa kommune
Rv854	Olsborg-Moen	Målselv kommune

Gang/sykkelvegene skal ha en bredde på tre meter og avstanden mellom den og veg for motor-kjøretøy skal også være tre meter. Disse målene bør bare unntaksvis reduseres.



Oppgaver nok for Karl Einar Westeraas i sommer.

INNFARTSVEGEN TIL TROMSØ

Anleggsarbeidet går etter planen og første etappe på den nye innfartsvegen til Tromsø vil stå klar for trafikk til høsten. Strekingen fra Tromsøbrua til Gammalgård industriområde ved Tromsfisk vil da være påført fast dekke. Fullføring av anlegget fram til Solligården blir neste etappe på anlegget. Når dette er utført regner vi med at kostnadene er kommet opp i ca 30 mill. kr.

På anlegget har det vært full virksomhet i hele vinter. Arbeidsstyrken har variert noe, av egne folk har det vært gjennomsnittlig 10 mann i virksomhet i vinter, mens antallet innleide maskiner og biler har ligget mellom 15 til 30. Det har da også i stor utstrekning vært mye fyllmassekjøring på anlegget, både overskuddsmasser fra skjæringen og fra grustak i

Sandvikeidet, sier avdelingsingenør Bjørn Selnes.

— Hittil har vi kjørt på ca 55.000 m³ stein og 40.000 m³ grus. Vi regner med at før vi er ferdige vil det også ha gått med ca 165.000 m³ løs masse på denne strekningen.

— Og alt går etter planen?

— Vi har ikke støtt på uforutsette vanskeligheter hittil. I veg-



Vegen fram mot Tromsøbrua begynner å ta form — grøfter og skråninger ordnes.



Armeringen på Hungeren bru gjøres klar, fra v. Sven Elsrud, John Ivar Johansen og Alfred Seppola.

linja har vi plassert 6 poretrykksmålere som kontrollerer stabiliteten i fyllinga. Målinger av denne type er forholdsvis sjeldne.

En del vanskeligheter vil det alltid bli i slike tettbygde strøk med hensyn til kloakkledninger og telekabler. Men de er heldigvis blitt løst etterhvert og vi har sluppet særlige forsinkelser av den grunn.

Hungeren bru som fører nyvegen over fylkesveg X-53 et stykke sør for Tromsøbrua vil stå ferdig i løpet av august måned. I disse tider foregår støyping av dekke. Denne «overgangsbrua» vil koste ca 2,2 mill. kr. og det er forøvrig første gang en slik brukonstruksjon er benyttet i fylket.

Ellers regner vi som sagt med at strekingen Tromsøbrua-Tromsfisk på ca 3 km skal være dekkelagt før vinteren setter inn. Dekkeleggingen skal foretas samtidig med at fylkesvegen fra Tromsdalen til Lunheim får fast dekke. Vi vil benytte et såkalt midlertidig dekke, penetrasjonsdekke. Dette vil egne seg best her fordi vi må regne med enkelte ujevnheter det første året, sier Bjørn Selnes.

Endel av tjenestemennene på dette anlegget bor i brakkeleir i (nærheten av Kalvebakken bru) Ramfjorden. Her sørger kokke Torlaug Augustinussen for mat og drikke og ellers det som skal til i husholdningen uka igjennom.

MASSETRANSPORT — DET STORE PENGESLUKET

I 1979 gikk det med 50 mill kroner til transport av fyllmasser på veganleggene i Troms fylke. Dette tilsvarer 1/3 av de samlede anleggsbevilgninger for samme år. Det er derfor naturlig at dette er arbeidsoppdrag som må følges nøye. Aktiv planleggings- og prispolitikk kan tøybe bevilgningene lengre.

Det er det vi kaller vanlige fyllmasser, altså ikke foredelede masser, som utgjør det store volumet. Her dreier det seg om både flytting av overskuddsmasser i anlegg og henting av nye masser til anlegg.

I planleggingen inngår også å finne egnede massetak, dette er det gjerne Laboratoriseksjonen vår som forestår. Allerede på dette stadiet avgjøres hvor store transportkostnadene skal bli. Det betyr en god del å få ned transportlengden — 1,30/1,70 kr pr. m³ for hver kilometer.

I tillegg til at vi bruker omlag tredjeparten av anleggsbevilgningen til fyllmassetransport, transporteres også en god del bærelagsmasser og toppdekke, men i volum er dette betydelig mindre enn fyllmasser.

— Noen ganger engasjerer vi enge biler, andre ganger innleier vi private biler og lar disse kjøre etter Pristidendes satser, dog med en viss reduksjon eller vi innhenter anbud på fyllmassekjøring. Hva bestemmer hvilke oppdragsform som skal benyttes, anleggssjef Andreas Setsaas?

— Anbudsprinsippet nytter vi

når vi har relativt store massevolum som skal flyttes raskt og at vi har en grusgruve hvor det kan etableres stor lastekapasitet, at vi har en rimelig transportveg å ferdes på og endelig at vi har et godt mottaksapparat på tipp. For å komme prismessig gunstig ut må altså forholdene ligge vel tilrette, minst mulig heft for transportørene.

— Hvor stor del av den samlede fyllmassetransport går på anbud?
— Det kan dreie seg om 10-15%.

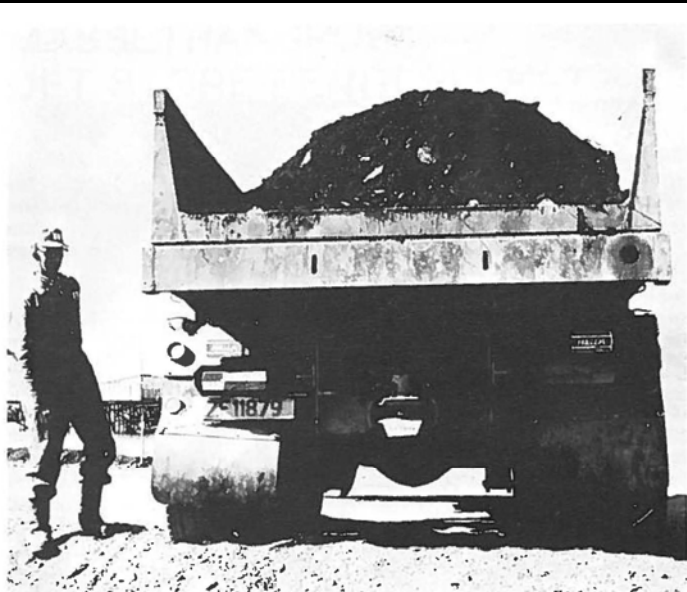
— Stor interesse for anbudene?
— Til det må vi vel kunne si ubetinget, ja. Enkelte transportentraler stiller i anbudene med opptil 60 vogner. En stor del av vognene må avvises.

— Har vi med anbudsprinsippet kanskje forledet enkelte transportører til anskaffelser av utstyr de om få år blir stående uten arbeide for, vi flytter jo stadig på oss?

— I hvilken grad og hvor det bygges opp lastebilpark bør tillegge Samferdselsmyndighetene å ha ansvar for. Konesjonsrådet omfatter jo nå hele fylket. Vår egen planlegging er jo også noe usikker, vi vet jo ikke om



Massetak i Badderer.



Eleif Holmseth kontrollerer massekjøring på rv. 86.

bevilgningene øker og heller ikke i lang tid i forvegen om i hvor stor grad bevilgningene går til massetransport.

— Når vi leier inn lastebiler, tar vi vel også hensyn til utstyret, lastekapasitet, tilhenger. Blir brøytebilene hengende etter i konkurransen?

— Selvsagt tar vi hensyn til hvordan utstyret er egnet til det aktuelle transportoppdrag. Det ser ut som om brøyting og massatransport godt kan kombineres. Vi er jo interessert i at forholdene legges til rette for at private kan holde en brøytebilpark som vegvesenet er tjent med.

Når det gjelder anbudskjøring f.eks. foretrekkes brøytebilene når pris/utstyr ellers er like med øvrige anbydere. Gjennom anbudssystemet åpner jo muligheten for fjernliggende oppdrag for de som bor i distrikt hvor den lokale anleggsdrift er liten. Ser vi fylket under ett, har nok brøyterne den største transportandelen.

— Transportoppgjør etter reduksjonstabell, stadig diskusjonstema i bileierkretser. Er det bare i Troms vi gjør oss bruk av denne?

— Kjøring av fyllmasser etter reduserte satser har sin rot i et rundskriv fra Vegdirektoratet i 1971 og som fortsatt står ved

makt. Det antas at noen fylker av forskjellige årsaker ikke bruker disse satsene.

— Hvordan er forholdet til lastebilorganisasjonene her i fylket?

— Tross visse meningsbrytninger, så har vi et både godt og reallt forhold.

— Hva med våre egne lastebiler?

— Det er jo en kjent sak at økonomien for våre egne laste-

biler for tiden ikke er så god som ønskelig. Der forholdene ligger til rette for det, prøver vi å utnytte denne transportkapasiteten så godt som mulig. I denne anledning er det satt ned et 3-mannsutvalg, 1 fra vedlikeholdsavdelingen, 1 fra anleggsavdelingen og 1 fra maskinavdelingen for å se nærmere på hvordan vi kan bedre den økonomiske situasjonen for våre egne lastebiler.

Høvelkurs

I Harstad har det ivår vært avholdt et høvelførerkurs. Kurset som kom igang etter initiativ fra Harstad vegstasjon, gikk over 2 dager med 1 dag teori og 1 dag praktiske øvelser. Den praktiske delen gikk på verkstedet og flystripen ved Åsegarden.

Det deltok følgende: Einar Hansen, Gullik Langstrand, Gunnar Sørensen, Gisle Storhaug og Svein Markussen fra Harstad, videre Kjell Jensen og Reidar Johnsen fra Bardu.

Bildet viser maskininstruktør Bjarne Broderstad forklare høvelens mange finesser for noen av kursdeltakerne.



MIDT INNE I BJØRGATUNNELLEN

Etter en vanskelig start — bl.a. måtte vi skifte angrepspunkt — har arbeidet med Bjørgatunnelen gått bra, riktignok ikke beste sort fjell og atskillig mere bolting enn vanlig. Likevel må vi si oss fornøyd med framdriften hittil. Vi er nå omtrent halvveis.

Spesielt den siste måneden har det vært mye bolting — opptil 20 bolt på salven — men dette har vært nødvendig sikring mot nedfall.

- Oppsynsmann Tor Inge Hole, har dette fjellet en spesiell beskaffenhet?

— Det er flatliggende skifer kombinert med et variert sprekkmønster og skiferen er bløt, nærmest grøt når den kjøres ned av maskinene. Og sprekkmønstret er faktisk så gjennomgående

at vi har inntrykk av at når det regner ute så regner det også inne i tunnelen.

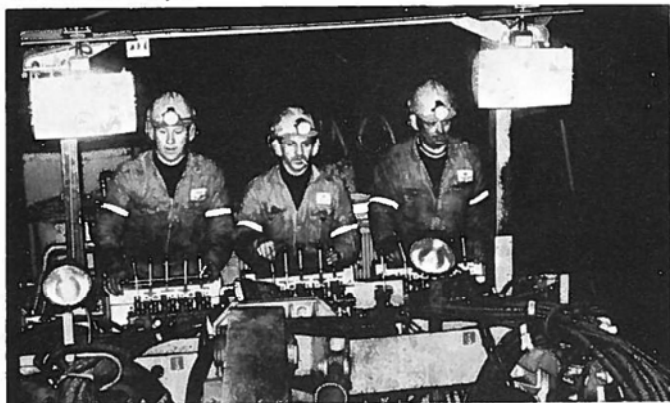
- Boltingen har gått greit?

— Vi har den beste erfaring med å bruke denne boreriggen under boltingen, den kan jo også bore vertikalt og dette er en stor fordel. Med tidligere rigg måtte vi bruke knematere fra renskebukken og det var noe mer brysomt.

- Hvordan synes fjellet å være nå?

— Vi er inne i en god sone. Det

Boreriggen med fører Inge Andreassen flankert av Gunnar Hjelmsset til høyre og Stein Ivar Steinsund til høyre.



20

STADIG NYE 60 KM/TIME SONER

De nye bestemmelsene for fartssoner har ført til betydelig utvidelse av spesielt sonen for 60 km/time. Det er den utstrakte randbebyggelsen langs vegene våre som gjør det nødvendig med sikkerhetstiltak som dette. Tiltaket har også øyeblikkelig virkning, men vi vet at mange bilister ikke respekterer skiltingen. De som oppholder seg i et slikt område kan få en falsk trygghetsfølelse. Bare fartsreduksjon er derfor ikke nok. En fornuftig avkjørselspolitikk vil gi sikkerhet av mere stabil karakter.

Vegvesenets fartspolitikk

Bestemmelser om kjørefart er gitt i vegtrafikkloven § 6, med generelle fartsgrenser på 50 km/t og 80 km/t henholdsvis i og utenfor tettbygd strøk. Ut over de generelle bestemmelse kan det for bestemt vegstrekning fastsettes særskilt fartsgrense som avviker fra de generelle.

Undersøkelser har vist at det er størst behov for å veilede trafikantenes valg av kjørehastighet med skilt der hvor veggeometrien tilsynelatende er god, men hvor det er randbebyggelse med mange avkjørsler langs vegen. Vegbredde, kurveradier, vegdekke, fotgjengere og syklistene m.v. påvirker trafikantenes fartsvalg, i større grad enn avkjørsler og øvrige tettstedforhold.

Prinsippet om å skilte lavere fartsgrenser langs veger med randbebyggelse har vært benyttet av vegvesenet siden 1968. I Stortingsmelding nr. 72 (1977 - 78) om fart og fartsgrenser ble dette prinsippet nøye behandlet.

Reviderte kriterier

Med utgangspunkt i fartsmeldingen og behandlingen av denne ble det i mai 1979 fra Vegdirektoratet sendt ut reviderte kriterier for fastsettelse av særskilte fartsgrenser langs veger med randbebyggelse.

Kriteriene er utformet slik at det nå legges større vekt på antall avkjørsler og på forholdene for gående og syklende enn tidligere. Det tas særlig hensyn til boliger som ligger nær inntil vegen.

I de siste år har Statens vegvesen foretatt en gjennomgang av riksvegnettet hvor beliggenhet av avkjørsler, boliger, skoler etc. er nøyaktig stedfestet. Ut fra denne registrering søker man å gjennomføre en lik fartsgrenseskilting over hele landet.

Registreringene tilsier at det på landsbasis vil være behov for å innføre særskilte fartsgrenser langs ca. 25% av riksvegnettet i motsetning til 15% som vi har i dag. Dette vil innebære en beskjeden reduksjon av transportfunk-

er beregnet 3 dårlige soner, vi har lagt den ene bak oss. Vi kan derfor risikere at vi har det verste igjen. Men blir det ikke altfor ille bør vi få gjennomslag senhøstes, oktober/november kanskje.

- Og nyriggen fungerer bra?

— Maskineriet synes godt og økonomisk har utstyret svart til forventningene. Vi har hatt opptil 130 meters innslag på en måned og dette tiltross for at i halvparten av måneden har vi også måtte

bolte. Dette er mere enn vi har oppnådd med de gamle riggene.

- Sist Vegstikka var her, hadde man problemer med vann. Hvordan har dette gått i vinter?

— En flytende sjøledning, passe nedsenket, har levert vann fra andre siden av tunnelfjellet. Den har fungert fint i vinter og vi har nok spart penger på denne. Alternativet var en lang isolert ledning på land, minst dobbel så dyr, slutter Hole.



Gunnar Hjelmsset i lading

21



Fra riksveg 848

sjonen i forhold til dagens nivå, f.eks. ved en 10% øking av antall km veg hvor fartsgrensen senkes fra 80 km/t til 60 km/t, vil tidstapet bli omlag 2.5 minutter ved en kjøretur på 100 km. Tidstapet er stort sett ubetydelig i forhold til de sikkerhetsmessige fordeler som oppnås. Disse fordeler må også sees i sammenheng med at de som bor og ferdes som myke trafikanter langs våre transportårer, ofte har en utstrakt utrygghetsfølelse og et sterkt ønske om nedsatte fartsgrenser.

Det kan også nevnes at i 1977 inntraff 50% av dødsulykkene (0-14 år) langs veger hvor det var generell fartsgrense 80 km/t. Ved Aksjon skoleveg som nå pågår, er det framkommet at mange av de tiltak som blir foreslått, nettopp er ønske om nedsatte fartsgrenser.

Omskilling igang

I Troms er vi kommet godt igang med omskilling etter de nye kriteriene. Hovedvegnettet er imidlertid i første omgang holdt utenfor idet vi her vil foreta en samlet vurdering etter en mere grundig gjennomgang enn for det øvrige vegnett.

Etter en foreløpig oversikt ser det ut til at bortimot 15% av riksvegnettet i fylket vil bli belagt med 60 km fartsgrenser, mot nå ca. 4%. Den endelige fordeling vil imidlertid ikke bli klar før alle strekninger er befart. Det kan i den forbindelse også komme på tale med en mer utstrakt bruk av 70 km/t fartsgrense enn til nå.

Strengere planlegging

Ettersom planleggingen av utbedringsanlegg bare sjelden

23

omfatter alternative veglinjer, vil nok de nye fartssoningsreglene medføre en mye strengere avkjørselsregulering. Dette bidrar til å forlenge planleggingsfasen nok så meget.

På den annen side kan vi også av denne grunn legge et lavere hastighetsnivå til grunn ved planleggingen, men dette vil i sin ytterste konsekvens medføre at kunstige kurver må legges inn, noe som nok vil være gjenstand for kraftig kritikk av de vegfarende.

Nye retningslinjer på trappene

De justeringer av fartsgrensene som nå gjennomføres langs vegstrekninger med randbebyggelse må sees som en del av en samlet «fartspakke». I denne fartspakke vil inngå retningslinjer for enklere og mere utstrakt bruk av fartsgrense 30 km/t i boligsoner, og muligens forhøyelse av fartsgrensene langs veier av særdeles god teknisk standard. Vegdirektoratet arbeider for tiden med retningslinjer for disse tiltakene.

Ti av bruene mellom Burfjord og Finnmark grense legges i rør — her i Mikkeldalselv.



24

— Bare i parsellen Burfjord—Finnmark bygger vi om 13 bruer, 10 av disse legges riktignok i rør og særlig store er heller ikke de andre, men de har da alle sin viktige funksjon.

Men det skjer jo andre ting også, vi er i full gang nord for Burfjord med utbedringen av rv 6 og her vil det bli gjort ferdig og dekkelagt 5 km fra Alteidet mot Burfjord, mens vi fra før er ferdig mellom Alteidet og Finnmark gr. nå som de siste bruene også er fullført. Videre skal vi avslutte strekningen Baddereidet—Burfjord med legging av 5,2 km oljegrusdekke.

— Anleggsbestyrer Per Gunnarsen, hva står igjen av oppgaver her til neste år?

— Vi får en liten forsinkelse i utbyggingen av gang- og sykkelveg gjennom Burfjord. Dette skyldes at grunnspørsmålet ikke er helt avklart, så dette arbeidet må vi nok utsette til neste år. Ellers makter vi å komme såpass langt i år at det vil gjenstå en grusstrekning på ca. 5 km som vi også håper skal kunne bli utbedret og dekkelagt kommende år. Så i 1981 skulle det være sjanse for å kunne kjøre på fast vegdekke gjennom hele Troms fylke fra Nordland gr. til Finnmark gr.



Statsministerkandidat? I hvertfall et forsøk på staurbæring — Leif Elvebakken.

26

Stamvegen 33 km kortere — men det skjer mer i Nord-Troms.

Når dette leses har vi vært gjennom den kanskje viktigste begivenheten for vegvesenet i år — åpningen av Sørstraumen bru og da også hele den nye parsellen Karvik — Sekkemo. For gjennomfarende er vegen kortet ned med 33 km. Med brukostnader på 33 - 34 mill. kroner vil totalkostnadene med den nye veglinjen løpe opp i ca 40 mill. kroner. Og når året er gått vil det bare gjenstå ca 5 km grusveg på riksveg 6 her nord.

Da Vegstikka besøkte anlegget Karvik—Sekkemo var det en hektisk virksomhet på Nordstraumen-siden med klargjøring av vegen for dekkelegging.

— I hele vinter har vi knust grus i Kaasendalen, ialt 45000 kbm, og det er dette lageret vi kjører ut nå. Men først må det harpes, finstoffet vil nemlig bare virke forstyrrende på stabiliteten senere.

Det er oppsynsmann Agnar Hansen som forteller dette og han fortsetter:

— Vi arbeider under nokså strenge tidsfrister, etter planen står dekkeleggerne klar den 9. juni og da må også vi være ferdig med vårt. Oljegrusen produseres på Storslett og en rekke biler er i sving med å få denne kjørt til lager ved Sørstraumen. Vi må også sette vår lit til at tørkingen av dekestøypen på Sørstraumen bru går etter programmet slik at vi kan få transportert oljegrusen over brua. Men det går nok bra.

— Sørstraumen bru er ikke eneste svale i brubyggingen her nord?



Levi Bjørklund til v. og Sigurd Hole i gjerdeoppsett ved Nordstraumen.

25

NYE TUNELLPROBLEMER

Full utstøpping på stoff kunne vi melde om i julenummeret — Fjellenden tunnel i Veg til Husøy skapte store problemer for tunnelfolket vårt — Fjellets beskaffenhet var ikke av beste slaget og forsinket oss betydelig i framdriften.

Nå tårner vanskene seg opp igjen og tunnelgjennomslag i slutten av juni som vi i det siste hadde håpet på kan vi antakelig skyte en hvit pil etter.

Det var ifjor i månedskiftet oktober/november vi støtte på dårlig fjell og for første gang i vegvesenets historie her i fylket måtte det støypes hvelvinger etterhvert som arbeidet gikk framover. Og fram til påske i år har vi sprengt og støpt, sprengt og støpt, framdriften har bare vært 12-15 meter pr. måned og vi er allerede et halvt år forsinket etter den opprinnelige plan. Men dette har vært helt nødvendig rent sikkerhetsmessig.

— Den støpte delen av tunnelen strekker seg 69 meter, sier an-

leggsbestyrer Eilif Mathisen og fortsetter:

— Selvom vi siden påske har hatt relativt gunstige forhold, ser vi ikke bort fra at vi senere må sikre med bolting. Vi ønsker imidlertid å se de endelige sikringsarbeider under ett i avslutningsfasen.

Men nå står vi ovenfor nye vanskeligheter, vi krysser nemlig en dyp kløft i fjellet. Seismiske undersøkelser som et konsulentfirma utførte for oss i planleggingsfasen antydte at løsmassene her gikk ned til tunnelnivået. Og



Her er tydelig lekkasje og ikke rent vann heller, konstaterer oppsynsmann Peder Jenssen.

27



Mer støyping for Arne Johansen til v. og Kjell Klausen.

nå viser det seg at spådommene var nokså riktige. Det blir spennende å se om fjellet er like dårlig i fortsettelsen også. Isåfall betyr det ytterligere store forsinkelser, i verste fall flere måneder. Full utstøyping på stoff må til igjen, det er ihvertfall sikkert, hvor lenge det skal pågå får vi nå se.

Mathisen berømmer tunnelmannskapet for stor innsats og fleksibel holdning, med særlig vellykket støypeoperasjon i vinter som resultat.

- Hvordan merket dere at det nå på nytt var fare på ferde i fjellet, tunnelbas Arne Johansen?

—Vannmengden har øket og ikke nok med det, det bærer en umiskjennelig grusfarge. Med andre ord, vannet får tak i 28

løsmasser og fører disse med seg. Dette kan vi også merke når vi kjører bort masser etter salve, mens vi vanligvis kjører 20 lass måtte vi nå kjøre bort 30 lass. Vi må ha 2,0 - 2,5 meter fast fjell over for å kunne sikre med bolter og det har vi ikke nå. Det skal bli spennende å se om vi må gå langt tilbake med støypingen, tipper på ca. 10 meter. Kløfta over oss er ca. 20 meter bred.

- Oppsynsmann Peder Jensen, det går med store sand- og sementmengder til all denne støypingen?

— Vi har fått ca. 1300 m³ sand med båt fra Skjomen, av dette har vi vel brukt omlag 800 m³. Det er videre gått med ca. 275 tonn sement og vi har ytterligere 123



Tunnelbasen Arne Johansen må også gjøre jobb i friluft — oppstøtting av oljetank.

tonn liggende klar om det skulle bli nødvendig med så mye.

- Hva betyr en ny sterk forsikelse med gjennomslaget?

— Det kan bety at vi ikke kommer oss gjennom fjellet tidsnok til å kunne lage oss en anleggsveg fram til tunnel nr. 2 — Riventunnelen — tidsnok til å slå oss inn der før vinteren kommer for alvor. Og klarer vi ikke det, har vi en mulighet til å flytte utstyr og folk for å angripe Riventunnelen fra yttersiden — det settes jo i disse dager ut anbud på bygging av veggen fra Husøy og opp til dette fjellet — så vi kan jo nå fram

fra den siden. Det vil imidlertid føre med seg store tilriggingsarbeider bl.a. med brakkeleir i Husøytraktene. Men dette er ikke avgjort ennå.

- Ligger de øvrige arbeider på Veg til Husøy i rute?

— Forsåvidt, ja, vi starter nå med opprettings- og justeringsarbeidene på parsellen opp til Fjellsenden tunnel, de skal være ferdig for legging av fast vegdekk til høsten.

- Og bemanningen?

— Vi har i dag 15 mann i egen arbeidsstyrke.

29

Personal ~ Nytt

TILTREDELSE

Utedriften:

Ernst Jensen tiltrådte som kokk ved vegvesenets pelebåt «Slagbjørn» etter at Jarle Nygård gikk tilbake til stillingen i anleggsdriften.

Andrea Andersen er tilsatt som kokk og vil tiltre ved brakkeleiren i Badderden 4/8 d.å.

Disse er tiltrådt i anleggsdriften:

Arild Åsheim, Evenskjer.
Albert Olsen, Grovfjord.
Eidis Eidissen, Silsand.
Rolf Hagensen, Silsand.
Stein-Erik Pedersen, Finnjordbotn.
Hans Lynum, Sjøvegan.
Alf Simon Antonsen, Sjøvegan.
Sven Elsrud, Skibotn.

FRATREDELSE

Utedriften:

Disse fratrer ved pensjon:

Halfdan Knutsen, Mortenhals 1/7
Rolf Engenes, Kvaløysletta 1/8
Arne Nilsen, Breivikeidet 1/8
Hedly Hansen, Kaldfjord 1/8
Bjarne Larsen, Sørstraumen 1/7
Einar Klausen, Meistervik 1/8
Oddleif Kristiansen, Harstad 1/7
Oleif Nikolaisen, Jøvik i Ullsfjord 1/5
Erling Nilsen, Skibotn 1/5
Willy Olsen, Lauksletta 1979
Olav Solvang, Keianes 1/7
Torkil B. Torstad, Harstad 1/8
Agnar Nilsen, Harstad 1/8

Vegkontoret:

Avd.ingeniør Jens Jakobsen fratradte sin stilling hos oss 6/6 d.å.
Jordskifte kandidat Olav Sæter fratradte 3/6 d.å.

DØDSFALL



Vegarbeider Leif Olsen døde onsdag 30. april, 57 år gammel, som følge av skader han fikk i en skyteulykke ved Straumen bru i Kvæfjord.

Ulykken kom som et sjokk på oss alle og spredte sorg og fortvilelse blant arbeidskamerater og familie. Fortsatt er det slik at det hele er uvirkelig og som en vond drøm for alle som sto Leif nær. Leif Olsen var født og oppvokst på Våtvoll i Kvæfjord hvor han også hadde sin familie og et lite gårdsbruk.

Gårdsbruket var for lite til å kunne brødfø familien, og som for så mange andre her nord, ble derfor fisket og forskjellige former for anleggsvirksomhet et nødvendig tillegg. Hele ti overvintringer hadde han ved Store Norske Spitsbergen Kullkompani

A/S i Longyearbyen. Han jobbet også en tid på Viking Betong i Kvæfjord samt i NVE, blant annet ved anleggene i Skjomen.

Leif var første gang innom Statens Vegvesen i 1948, men da bare for en kort tid. I årene som fulgte var han flere ganger innom vegvesenet for kortere og lengere perioder. Fast ansatt i vegvesenet ble han i 1974 og fra denne tid har han jobbet i sør-fylket.

For Statens Vegvesen og hans arbeidskamerater, var Leif Olsen en pliktoppfylgende, samarbeidsvillig og dyktig medarbeider. Det var trivelig å være i Leifs nærhet, lun, humorfylt og trivelig som han var. Disse egenskapene gjorde at han var godt likt blant arbeidskamerater og arbeidsledelse. Det er derfor mange som føler sorg og savn, men som også har mange rike og gode minner om Leif. Blant arbeidskamerater i vegvesenet, vil derfor minnet om han leve lenge.

Vi lyser fred over hans minne.

Vi gratulerer !

Med 60-års dag:

Eilif Holmseth, Karlstad 16/7.
Alf Nymo, Keianes, Moen 20/8.

Med 50-års dag:

Roger Tretten, Storslett 2/7.
Tomas Øvervatn, Sjøvegan 2/7.

Jan Larsen, Stakkevollvn. 274, Tromsø 12/7.

Sturla Bjerkemo, Kvesmenes 31/7.

Daniel Olsen, Hamn i Senja 17/8.

Agnar Hansen, Nordmannvik 21/8.

Ernst Kristiansen, Hamnvik 27/8.

ET KVAD FRA BRAKKELEIREN I BADDEREN

I brakkeleiren i Badderen driver man med forskjellig tidtrøye — også på veseføtter. Aktivt og godt miljø såvidt vi forstår og da ligger også spøken på lur. Leiren har tydeligvis også sin skald som denne visen er en bekreftelse på.

*Det kom meg i sinne å skrive et kvad,
om hvordan vi har det i dette vårt lag.*

*I leiren i Badderen med hensyn til mat,
i fritid og hvile, og arbeidsdag.*

*En ting er sikkert, det må være klart,
Marianne, ho kan sine ting - å lage mat.*

*For boksa blir trangere på oss hver dag,
hvordan vi nu enn bærer oss ad.*

*Men værst er det med Max og Agnar sin bak,
den vokser og vokser og vokser hver dag.*

*Med Bjørnar er det nu ikke så bra,
for på han det rinner det sløttikke mat.*

*Han kjører og springer og stresses hver dag
når alt ikke går etter hann'es behag.*

*Med arbeidet går det visst sikkert så bra,
for det høres jo lite av klynking og klag.*

*Men fritida er nok det største problem,
for den går nok ikke helt uten mén.*

*Han Peder han klarer det sikkert nok best,
for i TV'n finnes det mangeslags pest.*

*Han sitter der dørge fra fem og til tolv,
og trur ikke at det kan skade han selv.*

*Vi har fått en båt etter Petters behag,
med motor og jukse - og snelle - så alt der er klart.*

*Han Erling og Olaf, de fisker i lag,
men om det nu går etter deres behag -.*

*Det sier de nu slett ingen ting om,
for svenskpilken kaster de bort uten grunn.*

*Han Kåre han var også en dreftande kar,
i vinter, men da ble han sikkert nok var.*

*For bilen den har han nu holdt helt i hevd,
og ikke gidd frasige dette sitt verv.*

*Til slutt må vi nevne om vårt «stilla» gjeng,
som gikk inn i SV og kjørte helt frem.*

*Der bygger de bruer og venter på vår,
så at det blir flom og de intet formår.*

*Om noen fortrydes av dette mitt kvad
så hjelper det lite å sige ifra.*

*For kvadet er skrevet, det må være klart,
om ikke det er etter alles behag.*

VEG-SPORT



VEGCUPEN TIL TROMSØ

Årets sportslige og festlige høydepunkt tegner til å bli 16. august da Troms og fem andre fylker braker sammen i historiens første vegcupsluttspill nord for polarsirkelen.

For uinnvidde skal opplyses at vegcupen er en landsomfattende fotballturnering for ansatte i veg-

vesenet. Vegcupen arrangeres årlig, og årets turnering er den trettende i rekken. Det deltar ett lag fra hvert fylke og ett fra Vegdirektoratet.

Cupen innledes i juni måned med regionale turneringer. Vinnerne i disse turneringene går videre til sluttspillet sammen med

33

32

arrangørfylket som i år altså er Troms. Årets turnering får en liten vri på opplegget idet Finnmark spiller sin kvalifiseringskamp her i Tromsø i forbindelse med sluttspillet. Samtidig håper vi å kunne føre videre tradisjonen fra i fjor med damehåndballkamp mellom Finnmark og Troms.

Detaljene i sluttspillarrangementet er ennå ikke helt fastlagt, men det er klart at kampene spilles på Alfheim stadion, og at det blir fest etterpå.

Underhånden kan det antydes at arrangementskomiteen ligger i forhandlinger med en produksjonsbedrift sør i byen, så det skulle være muligheter for enkelte overraskelser.

Troms har tidligere hevdet seg godt i vegcupssammenheng, og vi har vært med i de fleste sluttspillene. Derfor satser vi ekstra hardt på å gjøre en sterk sportslig og festlig innsats på hjemmebane. Sportslig har vi forberedt oss med å trene mindre (forsinket formkurve). Festlig har vi trent bedre, og håper at vår(e) supporter(e) og andre slutter opp om arrangementene, slik at vi kan markere at veg- og fotballriket er samlet.

Vel møtt til «Sommerens vakreste eventyr» - Vegcupens trettannenjubileum.

Endring i den ytre administrasjon

Anlegg

Torstein Pettersen har forlatt anlegget på Nord-Senja og erstattet med oppsynsmannassistent Alf Angelsen, som da blir oppsynsmann Peder Jensens nye medarbeider.

Oppsynsmannassistent Tor-mod Nergård overtar etter Angelsen hos oppsynsmann Johs. Barski på midtre del av Senja.

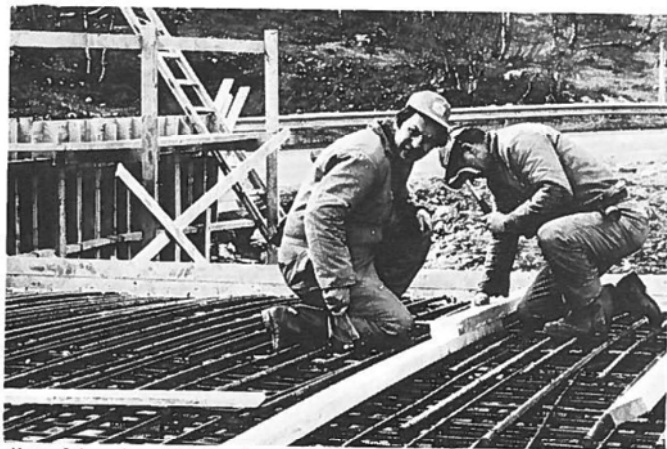
Vedlikehold

Torstein Pettersen er tiltrådt som oppsynsmann i område 7 med stasjon Lyngseidet.

I område 3 er det skifte av vegmester i disse dager. Olav Solvang er sluttet etter oppnådd aldersgrense og Sverre Sandstrand tiltrer som ny vegmester 1. juli d.å. Sandstrand er f.t. vegmester i Finnmark.

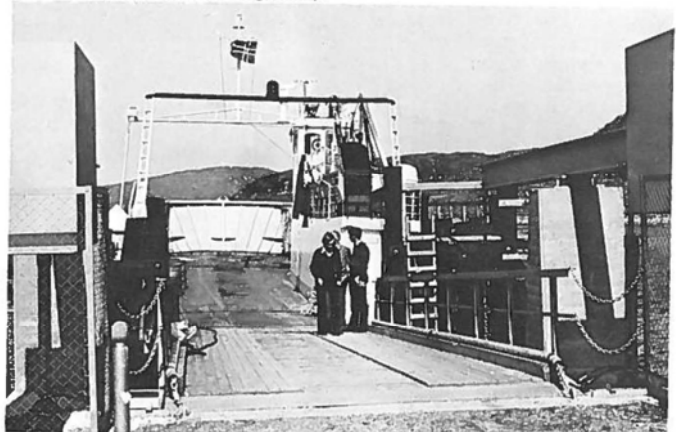
Biltilsynet

Inspektør Andreas Nilsen forlater biltilsynet i Tromsø og vil tiltre som inspektør ved biltilsynet på Finnsnes.



Kvannåsbrua i rv. 861 klargjøres for dekkestøyping — Anton Antonsen til v. og Arvid Pedersen.

Ferjeforbindelse med Rebbenesøy åpnet. Med Mariaholmen og Bromnes ferjeleier til drøye 4 mill. kroner har vi nå 45 ferjeleier her i fylket. Bildet viser M/F «RYA» på plass ved Mariaholmen på Ringvassøy.



34

35