



Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 1 - Februar 1990 - 20. årgang





INNHOLD:

SIDE:

- 2 Red. har ordet
- 3 Vedlikeholdet i 1990
- 4 Bedriftshelsetjenesten
- 5 Om møter
- 6 Forslagsnemnda
- 7 Loe bru åpnet
- 8 Gode dager ved biltilsynet
- 10 Opplæringsplan
- 11 Arbeidsmiljø
- 12 Samarbeid gir resultater
- 13 Anlegg i 1990
- 14 Avd.møte på anlegg
- 15 VM i skyting
- 16 Vesen med lange tradisjoner
- 18 Internkontroll
- 19 På flyttefot
- 20 Personalia

utgitt av:

Statens vegvesen, Buskerud Vegkontoret, Tollbugt. 2 Drammen

Redaktør:

Willy Bakken

Journalist:

Hilmar Ødegården

Redaksjonsråd:

Hans Jan Håkonsen
Einar Ottesen
Albert Skarstad
Oskar Gjestemoen
Erik Lysenstøen

Trykk:

Fremtiden Trykk A/S, Drammen

Opplag:

1.400 eksemplarer

Ved ettertrykk av stoff bes kilde oppgis

Forsidebilde:

Ivar Kleven og Sverre Sørлие i arbeid med den nye kulverten ved Botilsrud.

Foto: Hilmar Ødegården.

Redaktøren har ordet:

Brobyggeren 20 år

Brobyggeren feirer i år 20-årsjubileum. Sett i forhold til mange andre ting, er dette ingen høy alder, men som bedriftsavis i vegvesenet, er vi gamle.

Det er kun et par fylker som startet med bedriftsavis før oss, så slik sett kan Brobyggeren føle seg som veteran – men ikke som pensjonist riktig ennå, forhåpentligvis.

Nå betyr ikke høy alder det samme som høy kvalitet, men fra den spede begynnelse og fram til i dag, tør vi påstå at det har skjedd en positiv utvikling også med Brobyggeren.

Hovedhensikten med et informasjonsorgan av denne typen, er å forsøke å formidle det som rører seg i etaten. En fare er imidlertid at det alt for ofte kan bli enveiskommunikasjon. Det kan være mange forskjellige grunner til det, men en forklaring er mangel på ressurser – som på så mange andre områder i etaten. Derfor har Brobyggeren i alt for lang tid vært preget av å være et skrivebordsprodukt. In-

gen beklager det sterkere enn redaktøren.

Imidlertid skjedde gledelige ting siste år, idet redaksjonen ble utvidet med 100 %. Journalist Hilmar Ødegården sin inntreden i avisredaksjonen har allerede gitt seg positive utslag. Brobyggeren inneholder nå mer stoff ute fra grasrota, noe vi håper våre lesere setter pris på.

Dermed ikke sagt at vi kan slå oss på brystet og erklære at tingenes tilstand nå er perfekte. Nei, vi må stadig forsøke å bli flinkere, slik at vi kan imøtekomme kravet om bedre informasjon, både til egne ansatte og samfunnet rundt oss.

For å greie det, er vi også avhengig av litt initiativ fra den enkelte ansatte i etaten. Gi oss tips om ting DU mener bør tas opp, slik at vi kan få formidlet det videre. Det gjør oss i stand til å lage en bedre avis – en avis for alle ansatte i vegvesenet.

Godt jubileumsår!

Litt tynnere - men oftere

I de siste årene har Brobyggeren kommet ut med fire nummer pr. år. For å kunne oppfylle ønsket om å være et aktuelt blad, er dette selvsagt ikke nok.

Nå har vi imidlertid bestemt oss for å bedre også på dette forholdet, ved å komme ut seks ganger årlig.

Dette kan gå utover antall sider pr.

nummer, men vi synes det er bedre å slanke seg litt, og heller være mer aktuell.

Vi håper også våre trofaste lesere vil sette pris på denne endringen, særlig på bakgrunn av at årsabonnementet blir det samme som før!

Ny håndbok fra Vegdirektoratet

153 - EDB-sikkerhet

Retningslinje – 0057 sider

Håndboken er retningslinjer for bedring av datasikkerheten i Statens vegvesen. Den viser hvilket minstenivå datasikkerheten bør ha, hvordan dette kan oppnås, og hvordan det kan sikres tilgang til, og rettmessig bruk av elektronisk lagret/behandlet informasjon.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken for kr. 30,- pr. eks. + porto.

Ny håndbok fra Vegdirektoratet

027 - Minimumskode

- bruer

Retningslinje – 0046 sider

«Minimum prosesskode bruer og kaier» er et forkortet utdrag av Prosesskoden (håndb.nr. 026), og er en kodeplan for konterning av kostnader ved bygging og vedlikehold av bruer og kaier.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken for kr. 15,- pr. eks. + forsendelse.

Vedlikeholdet i 1990:



Behov for vaktentral ved den nye stasjonen på Lierstranda, vurderes nå. Her fra Rugtvet vegstasjon i Telemark. (Foto: W.B.)

Trafikkrettet vedlikehold i fokus

Av Hans Olav Lien

Bevilgningen i år ser ut til å bli 153,0 mill. kroner på riksvegene og 44,3 mill. kroner på fylkesvegene. Fylkesvegene har fått en reduksjon i forhold til langtidsbudsjettet på 1,7 mill. kroner, slik at den opptrappingsplanen som fylket la opp til ikke er effektivert.

På riksvegene er prioriteringen trafikkrettet vedlikehold, strukturelt vedlikehold og dernest utbedringer. Når det gjelder utbedringer skal det i vegplanperioden 1990–93 satses på forsterkninger for å greie aksellastmåsetingen.

Vi har de senere årene fokusert spesielt på oppgaver som er forsømt og ellers på oppgaver som går mot trafikanter og publikum. Det trafikkrettede vedlikeholdet kommer mer i fokus, og vi har benyttet mer av ressursene på tiltak for bedring av trafiksikkerheten på riksvegnettet. Dette vil bli videreført i 1990.

Når det gjelder det trafikkrettede vedlikeholdet, vil vi i 1990 fokusere på følgende aktiviteter på riksvegene:

- Systematisk oppsetting av kantstolper på de viktigste stamveger og øvrige veger hvor kantstolper vil ha stor trafiksikkerhetsmessig betydning (saltede veger, spesielt utsatte partier, men ikke der det er veglys). Vi vil likevel vurdere behovet kritisk på grunn av de store vedlikeholdskostnadene.
- Brøytestikk med refleks på alle veger.
- Utskifting av for lavt (stål)rekkverk. Vi tar sikte på å skifte ut alt rekkverk med høyde under 40 cm. Dette utgjør 5740 meter.
- Ekstra innsats på vintervedlikeholdet på ulykkesstrekninger/-punkter. De fleste ulykkesstrekninger og punkter ligger i byene, slik at samarbeidet med disse blir viktig.

Når det gjelder det strukturelle vedlikeholdet, fokuseres det på å:

- Koordinere grøfterensk/dekkelegging, grøfte året før nylegging og derved ekstra innsats neste år. For øvrig grøfterensk etter behov (lette grøfter).
- Ta igjen forsømt vedlikehold av brukerekkverk, renhold av lager, fuger m.v.

Det er neste år avsatt 7,5 mill. kroner til forsterkninger på riksvegnettet. Dette tilsvarer 5 % av tildelingen og er i henhold til prosjektprogrammet. Dette går i hovedsak ut på forsterking med bituminøse masser kombinert med grøfting, kantforsterkning m.v.

Behovet for en vaktentral på den nye veg- og biltilsynsstasjonen på Lierstranda vil bli utredet av en arbeidsgruppe i 1990. Foruten formidling av veg- og føreremeldinger vil det bli vurdert å knytte ulike trafikkstyringssystemer til vaktentralen. Behovet fra de ansatte er her viktig.

Senere vil det bli vurdert å opprette en felles overvåkingsentral for alle høyfjellsveger. Dette må være avklart før rv. 288 Aurlandsvegen tas i bruk som stamveg.



Av bedriftslege Rolf B. Winther

Bedriftshelsetjenesten for Televerket og Statens vegvesen har fra nyåret 1990 gått over til nye rutiner for innkalling til helsekontroll. Nyordningen er blitt vedtatt som en forsøksordning for en prøveperiode på to år etter behandling i personalorganisasjonene og arbeidsmiljøutvalgene i de to etatene.

Ved de tidligere rutiner ble alle ansatte innkalt avdelingsvis til helsekontroll hos sykepleier hvert år. Arbeidstakere over 50 år var også samtidig til kontroll hos lege, mens de under 50 år var til legekonsultasjon en gang hvert 3. år.

Etter nyordningen innkalles som hovedregel alle ansatte uansett alder avdelingsvis hvert 2. år til samtale og undersøkelse hos både lege og sykepleier. Samtidig vil helse- og vernetjenesten gå systematisk gjennom arbeidsmiljøforholdene ved avdelingen i nært samarbeid med ledelse og verneombud. De arbeidstakere som har særlige belastninger i sitt arbeid eller har spesielle helsemessige forhold, vil imidlertid bli innkalt oftere etter en faglig behovsvurdering.

Hensikten med omleggingen er å få en mer riktig bruk av de faglige ressurser som bedriftshelsepersonellet representerer. Arbeidet vil bli lagt opp mer i samsvar med arbeidsmiljølovens intensjoner og i tråd med det moderne syn på hvilken betydning helsekontroller har for en god helsetilstand. Forskriftene for bedriftshelsetjeneste uttrykker klart at formålet med slik helsetjeneste er å studere og overvåke sammenhengen mellom arbeidet og helsen til arbeidstakerne, – nettopp for å kunne forebygge uheldig påvirkning fra arbeidet på helsen til den enkelte.

De senere årene har det kommet

Nye innkallingsrutiner for Bedriftshelsetjenesten

mange forskningsrapporter som belyser hvilken betydning flere tiår med omfattende offentlige helsekontrollprogrammer har hatt for befolkningens helsetilstand. Resultatet har vært meget nedslående for fagfolk og myndigheter. I forhold til den enorme innsats som er gjort gjennom bruk av personell og økonomiske ressurser, har gevinsten i form av bedret folkehelse vært ubetydelig. Det er først når helsekontrollen er begrenset og gjøres målrettet overfor spesielle risikogrupper og bestemte sykdommer, at det er mulig å påvise helsemessige gevinster.

Dette har i høyeste grad vist seg å være tilfelle også når det gjelder den tradisjonelle, årlige bedriftshelsekontrollen. Konsekvensen er derfor at de fleste bedriftshelsetjenester i dag har gått bort fra slike generelle, årlige kontroller og erstattet dem med sjeldnere innkallinger for de fleste arbeidstakere. Disse kontroller er da mer målrettet, der den enkeltes risiko for å utvikle sykdom og helseplager forårsaket av arbeidsmiljøet og andre kjente forhold er avgjørende for kontrollens omfang og hyppighet. Det er disse tanker som ligger bak omleggingen til nye innkallingsrutiner i bedriftshelsetjenesten for Televerket og Statens vegvesen i Buskerud.

Det har fra enkelte arbeidstakere og organisasjoner i etatene vært en del skepsis til om sjeldnere helsekontroller kan medføre et dårligere tilbud for de ansatte. Derfor er det viktig å påpeke at erfaringene så tydelig har vist at det ikke er noen sammenheng mellom hyppige kontroller og god helse. Helsekontroll i form av såkalt «helsesjekk» avdekker sjelden andre sykdommer enn dem personen allerede har merket symptomer på, og i stedet burde søkt lege for på et tidligere tidspunkt. Er derimot kontrollen målrettet i forhold til arbeidsmiljøet eller andre spesielle risikoforhold, er mulighetene til å forebygge eller å avdekke sykdom på et tidlig stadium mye større. Dette er derfor noe av hensikten med omleggingen av rutineene. I stedet vil helsepersonellet gjøre annet arbeid som kan bidra mer til at de ansatte kan beholde en best mulig helse.

Av slike tiltak må særlig nevnes informasjonsvirksomhet om hvordan de ansatte selv kan ta bedre vare på sin egen helse – både i forhold til arbeidsmiljøet og ellers. Og selvfølgelig må bedriftshelsepersonellet bruke mer av sin tid til å holde seg kjent med arbeidsmiljøet og mulige helseskadelige forhold, slik at bedriftshelsetjenesten virkelig er i stand til å gi veiledning om dette overfor ledelse og ansatte. Dette vil hovedsakelig gjøres ved den systematiske gjennomgangen av arbeidsplassene i tilknytning til den ordinære avdelingsvise helsekontroll annethvert år.

På bakgrunn av dette resonnerer man kan det være nærliggende å spørre seg om hvorfor det ikke er satset på enda sjeldnere helsekontroller. Begrunnelsen for at en ønsker å innkalle alle ansatte så ofte som annethvert år, er at bedriftshelsetjenesten for å kunne bli skikkelig kjent med de ansatte, de problemer de måtte ha og de arbeidsmiljøforhold som de arbeider under, trenger en såpass hyppig kontakt for å kunne holde seg orientert om hva som til enhver tid foregår i etatene og med den enkelte. En slik kunnskap er helt avgjørende dersom bedriftshelsetjenesten skal kunne oppfylle sin rolle. På denne måten kan også de ansatte bli godt kjent med helsepersonellet, hvilket selvfølgelig er av stor betydning for å kunne utvikle gjensidig tillit.

Selv om det nå blir noe sjeldnere innkallinger, vil det selvfølgelig fortsatt bli avsatt tid til individuell rådgivning og konsultasjon for ansatte som mellom hver ordinære innkalling har helseproblemer de ønsker hjelp med. Det er ikke dermed sagt at bedriftshelsetjenesten kan løse alle slike problemer, eller påta seg behandling over lengre tid. Men bedriftshelsetjenesten kan være det sted der en får hjelp til å «sortere» sine plager, – og får veiledning eller videre henvisning når det er nødvendig.

Avslutningsvis er det naturlig å sammenfatte målsettingen med omleggingen til en enkelt setning:

– å bidra til en best mulig helse og trivsel for de ansatte i Drammen teleområde og Statens vegvesen i Buskerud.



Mange timer ble benyttet til møter i vegvesenet – men kan vi få enda større utbytte, spør artikkelforfatteren.

(foto: W.B.)

Møter = misbruk av tid?!

Av Hilmar Ødegården

Når jeg har brukt både spørsmålsteget og utropsteget etter overskriften er det fordi noen stiller ovenstående som et spørsmål, mens noen kort og godt slår fast at møtevirksomhet for en stor del er misbruk av tid.

Møtevirksomhet er en viktig del av vegvesenets arbeidsform. Derfor er det synd at så vidt mange har negative holdninger til møtene. Det er nærliggende å anta at slike holdninger har en viss sammenheng med erfaringer fra møtevirksomheten.

Forholder deg seg slik, vil det være naturlig å se på møtevirksomheten vår. Kan vi gjøre møtene våre bedre? Hvordan planlegger og gjennomfører vi møtene? Har noen av møtene mer

preg av «pliktløp» enn av konkrete målsettinger? Hva med oppfølging av konklusjoner/vedtak? Hvordan skjer tilbakemelding til møtedeltakerne? Har vi stivnet i en møteform som i liten grad inspirerer til aktiv deltakelse fra alle grupper av ansatte? Spørsmålene mange, og det finnes sikkert ikke noe entydig svar, eller en bestemt årsak til at enkelte synes at møter er lite fruktbart.

Møtevirksomheten er et viktig element for å ivareta intensjonene i så vel arbeidsmiljølov som fellesærklæringen i hovedavtalen. Gjennom møtevirksomheter skal vi kunne øve innflytelse over egen arbeidssituasjon, og etaten skal kunne dra nytte av alle ansattes ideer og erfaringer.

Organisasjonsforskere har påvist at systematisk møtevirksomhet har positiv virkning både på arbeidsmiljøet

totalt sett, på den enkeltes trivsel og ikke minst for effektiviteten på arbeidsplassen.

Hva kan hver enkelt av oss bidra med for å gjøre møtene våre enda bedre? Gode møter og konkrete resultater, krever noe av oss alle. Gjennom et opplegg for en systematisk møtevirksomhet har vi fått et godt redskap. Alle redskaper krever imidlertid at vi kan bruke dem, hvis vi skal få god utnyttelse.

Når vi tar et redskap i bruk, har vi oftest en klar målsetting, i form av et konkret resultat.

Kanskje er det en viss svikt i disse grunnleggende forutsetningene når det gjelder deler av møtevirksomheten vår?

Hva kan i så fall hver og en av oss bidra med i en slik sammenheng?



Nytt fra forslagsnemnda

Av: Ellen Bruusgaard

Forandringer skjer som regel ved årsskiftet – slik også i forslagsnemnda. Vi har hatt medlemmer i nemnda siden begynnelsen av 80-tallet, og noen av disse «gjengangerne» følte nå at tiden var inne til å la andre slippe til.

Bjørn Olsen og Jan Wamstad sier derfor takk for seg, og nye i nemnda er Hans Ruistuen og Helge Aalefjær. Vi takker Bjørn og Jan for god innsats i løpet av disse årene.

Forslagsnemnda består i 1990 av følgende personer:

Albert Skarstad
Helge Aalefjær
Hans Ruistuen
Hans Kvikstad
og sekretær Ellen Bruusgaard.

Et lite notabene – det er ikke mange kvinnelige representanter i denne nemnda – og når målsettingen er 40 % kvinneandel i styret og stell, så er det langt igjen!



Forslagsnemnda er fri for kvinner og det er for dårlig, sier utvalgets sekretær, Ellen Bruusgaard. (Foto: W.B.)

Og så et tilbakeblikk på 1989 – et år som *ikke* vil gå over i historien som et forslagsrikt år. Men noe har skjedd, og det har jeg satt opp i følgende statistikk:

NAVN	FORSLAG	PREMIERING
Anders Haga	«Pisse-skål» m/direkte slange på toalettene langs vegene	Ikke ferdigbehandlet
Tore Wang	Vegvesen-flagg	kr. 600,-
Erik Lysenstøen	«Rutiner i førerkortarbeid»	kr. 3.000,-
Jorun Hvitemyhr	«Endring av blankett nr. 239/ begjæring om inndragning av kjennemerke»	kr. 1.000,-
Helle-Chr. R. Nordreli	«Ny utforming av blankett for omregistreringsavgift»	kr. 800,-
Jorun Hvitmyr	«Endring av blankett nr. 223/ melding om inndratt/innlevert kjennetegn»	Ikke premiert
Nils Harald Kraugerud	«Skilting av telerestriksjoner»	Ikke ferdigbehandlet

VI ER BLITT FLINKERE

Antall krav som ble rettet mot vegvesenet i 1989, er omtrent halvert i forhold til de to foregående årene. Til sammen 34 krav ble reist mot oss, og av disse ble det erkjent ansvar i 18 saker, mens 16 ble avvist.

Dette gjør seg også utslag i antall utbetalte kroner, idet det i 1989 ble gitt erstatninger for kr. 160.914,-. Tilsvarende beløp året før, var nærmere det dobbelte.

Det ble fremmet 41 krav av vegvesenet i 1989, og det ble betalt oss til sammen kroner 432.951,-.

Også ryggeferdighetene med bil i vegvesenet synes å ha blitt betraktelig bedre, da det kun oppstod uhell i ett tilfelle. Dårligst var vi til å rygge i 1987, da gikk det galt i 6 tilfeller. Noe bedre var det i 88, da fikk vi 4 uhell under rygging.



Loe bru åpnet

Av Hilmar Ødegården

I desember -89 ble brua over jernbanen og forbindelsen mellom ny E76 og tidligere Rv. 283 åpnet.

Byggingen av selve brua er utført på entrepris. Likeledes en kulvert for gjennomløp av Loeselva. Tilstøtende veger og kompletteringsarbeid er utført i vegvesenets eget regi.

Brua er fundamentert på pæler som er rammet ned i en dybde av 40 meter. Den er 140 meter lang og har 6 spenn. Det har gått med 1400³ betong og 115 tonn armeringsjern. Kostnadene beløper seg til 5.4 mill. kroner.

Kryssingen av jernbanen medførte spesielle sikringstiltak og arbeidstiden måtte tilpasses togtidene for en del av arbeidene. Ellers har arbeidene, både med brubygging og det øvrige, gått greit, sier oppsynsmann Øystein Aas til Brobyggeren. Mange trafikanter kan gjennom denne nye forbindelsen unn-

gå fartsdemperne gjennom Steinberg. Dette setter sikkert både trafikantene og beboerne langs tidligere rv. 283 stor pris på.

UHELDIG KRYSSSTYPE?

Mange har vært kritiske til valg av krysstype der forbindelsen munner ut i E-76, selv om T-krysset er oversiktlig. Her burde det vært et planskilt-kryss, hevdes det. Trafikken er stor og hastigheten høy på E76, og tverrforbindelsen trafikkeres av mange og store trailere. Dette fører ifølge iakttagere til en lite smidig trafikkavvikling. Vi har forelagt dette spørsmålet for oppsynsmennene Sigmund Haugen, Øystein Aas og Gunnar Knudsen, som alle har deltatt i utbyggingen av både ny E76 og tverrforbindelsen over Loe-brua. De gir alle uttrykk for at det hadde vært ønskelig med planskilt kryss, både ved Loe-brua og andre steder på plassen mellom Nedre Eiker bru og Langebru. Men de gir samtidig uttrykk for at de forstår bakgrunnen for den løsningen som er blitt valgt.

Driftssjef Ruistuen gir følgende kommentar til spørsmålet: Planen for hele anlegget av ny E76 på den aktuelle strekningen, herunder finansieringsplanen, ble vedtatt av Stortinget for en del år siden. Vegen er bygd i den standard som lå til grunn for stortingsvedtaket. Med dagens vegnormaler som utgangspunkt, er det sannsynlig at en hadde fått en annen krysstype.

Men bevilgningsspørsmålet ble gitt ut fra datidens vegnormaler. Skulle vi under marsjen ha foretatt endringer, som f. eks. planskilt kryss, ville dette vært i strid med forutsetningen for stortingsvedtaket, og vi hadde sprengt bevilgningsrammene. Midler til merkostnadene ville vi i så fall ha måttet hente fra andre høyt prioriterte utbyggingssjekter i fylket. Vi valgte i denne situasjonen å følge den vedtatte planen, sier Ruistuen.

Slik er «stoda». Det må i denne sammenheng konstateres at heller ikke vegvesenet har frie tøyler og ubegrenset tilgang på midler. Blant annet derfor har en fått en kryssløsning som ikke er 100 prosent ideell.



«Leserinnlegg»



«GODE DAGER» ved Biltilsynets kontorseksjoner!!

Av Trond Jonassen

Fra mange hold har det i den senere tid blitt hevdet at nå har man «gode dager» i biltilsynet, nå da det selges så lite med nye biler! (1989)

Jeg vil påstå at dette ikke er helt riktig. For de ansatte i biltilsynet betyr en nybilregistrering mindre arbeid i forhold til en bruktbilregistrering. Bilbransjens drastiske nedgang i nybilsalget (1989) kan ikke overføres til tilsvarende nedgang i biltilsynets arbeidsoppgaver. Jeg vil her gjøre et forsøk på å vise til noen av de oppgaver som ligger bak en bruktbilregistrering.

En bruktbilregistrering begynner i det øyeblikk en salgsmelding blir skrevet ut og innlevert til biltilsynet.

Etter at salgsmeldingen er mottatt, enten personlig eller via post, blir den registrert med dato og stasjonsnummer. Neste operasjon går ut på å notere på hvor mye som skal betales i

registreringsavgift, årsavgift, er km-teller ok, hva med løyve, teknisk kontroll eller ikke, og forsikring. Sammen med disse opplysninger blir salgsmeldingen lagt inn i et lokalt datasystem for å kunne sende et varsel til kunden med de aktuelle opplysninger, og med en frist for omregistrering. Da det ikke finnes noen kobling mellom sentrale og lokale datasystem, må salgsmeldingen også legges inn i det sentrale register (Autosys). Dersom fristen ikke blir overholdt, må kunden varsles igjen og gis ny frist. Blir heller ikke denne fristen overholdt, må det sendes begjæring til politiet om avskilting av kjøretøyet. Etter at politiet har mottatt begjæring om avskilting, er det meget tilfeldig om denne blir effektivert eller ikke. Det er imidlertid biltilsynets oppgave å ha oppfølging av saken. Jeg kan her nevne at det ved biltilsynet Drammen er ca. 2000 slike begjæringer som er oversendt til politiet som ikke er effektivert. Dette antallet er stigende.

Tilsvarende oppfølgingsrutiner må også igangsettes dersom det foreligger mangellapp, eller kunden ikke har møtt til teknisk kontroll.

Når alle forhold omkring en omregistrering er i orden, kan selve registreringen foretas i det sentrale system, Autosys. Er kjøretøyet et ikke typegodkjent kjøretøy, må i tillegg til personopplysninger også alle tekniske data legges inn. Nå kan vognkortet skrives ut. Operasjonen med omregistrering er imidlertid ikke ferdig før man også har gått inn i det lokale datasystemet og oppdatert dette.

Som man sikkert vil forstå, er det betydelig mer arbeid som ligger bak en bruktbilregistrering i forhold til en ny bil. En arbeidsmessig fordel med bruktbilregistrering, framfor en nybil, er imidlertid at kunden ofte ikke behøver å møte frem personlig, men kan ordne alt via post. Dette betyr mindre stress ved at vi kan fordele arbeidet utover dagen. Ved nybilregistrering er det ofte forhandleren som møter opp og skal



ha med seg vognkortet med det samme. Da vi i dag har stor grad av postekspederinger, må man ikke forledes til å tro at når det er lite publikum på stasjonen, så har de ansatte også lite å gjøre.

Ser man på omregistreringsstatistikken over bruktbiler ved biltilsynet Drammen fra 1986 t.o.m. 1989, går det klart fram at denne har øket sterkt siste år.

Spesielt fra vegkontorets administrasjon har det flere ganger blitt påpekt at gjennomføringen av biltilsynets sentrale datasystem, Autosys, må kunne forventes å gi rasjonaliseringsgevinst. Dette er helt riktig. Det som imidlertid må være helt klart er at Autosys IKKE er ferdig utbygd. Jeg vil her vise til notat fra R.E. Larsen i Vegdirektoratet av 12.0190. I dette notat går det frem at det nå er sterkt behov for forenklinger i de administrative rutiner OMKRING selve registerfunksjonen.

Neste trinn i utviklingen av Autosys er Hovedtrinn 4. Dette trinn vil i hovedsak omfatte følgende områder:

- A. Maskinell behandling av salgsmelinger, med automatisk varsling av ny eier om omregistrering/avregistrering, oppfølging, purring og eventuell oversendelse av begjæring til politiet om å inndra kjennermerke m.v.
- B. Maskinell behandling av innkallingsrutinene for periodisk kontroll, timebestilling, arbeidslister for tek-



Selv om nybilsalget er lavt, bidrar den økte omsetningen av brukte biler, til at vi har mer enn nok å henge fingrene i, sier Trond Jonassen. (Foto: W.B.)

nisk personale, oppfølging, purring, innlegging av kontrollsedler m/ mangelspesifisering og godkjenningsdatoer i motorvognregisteret og eventuell begjæring til politiet.

- C. Maskinell behandling av timebestilling for den teoretiske og praktiske

del av førerprøven med oppsetting av arbeidslister for sensorene, oppfølging av vandelsattester, kjøreskolereferanser, innlegging av aktuelle data i det sentrale førerkortregisteret etter at prøvene er bestått m.v.

- D. Utleie av dagsprøvekjennermerke, med angivelse av utlånstid, depositum, gebyr, avregning etc. og utstedelse av kjøreseddel.

BRUKTBILREGISTRERINGER - DRAMMEN

	1986	1987	1988	1989
Januar	1294	1017	1081	1159
Februar	1096	966	1085	1099
Mars	1387	1552	1200	1278
April	2243	1412	1270	1398
Mai	1598	1352	1299	1316
Juni	1691	1625	1282	1689
Juli	1697	1541	1080	1357
August	1215	1372	1129	1533
September	1620	1360	1134	1364
Oktober	1474	1405	1100	1475
November	1231	1238	923	1401
Desember	1165	1121	766	974
Totalt	17711	15981	13349	16043

Som man forstår er det fremdeles omfattende og arbeidskrevende rutiner som ikke er med i Autosys. Ved mange stasjoner skjer dette arbeidet manuelt (Gol, Hønefoss og Kongsberg), noen stasjoner (Drammen) har en eller flere av rutinene lagt i lokale EDB-/FICSSystemer. I og med at det ikke er kobling mellom de lokale systemer og autosys, må det, som tidligere nevnt, foretas omfattende dataregistrering av til dels samme data i begge systemer, foruten at det ved uthenging av aktuelle opplysninger, i en viss grad må veksles mellom systemene.

Når Autosys er ferdig utbygd, da kan man diskutere bemanningen på biltilsynets kontorseksjoner, men helst ikke før.



OPPLÆRINGS- PLAN 1990



Lokale og I

Av Ellen Bruusgaard

Vi har nå registrert opplæringsbehovene for 1990, og vi viser her en oversikt over hvilke tiltak vi ønsker å prioritere i år.

Vi har oppfordret avdelingene til å se opplæringen i år i lys av strategisk plan/virksomhetsplan 1990. I hvor stor grad dette har skjedd er vanskelig å si, da mange av tiltakene *kan* ha betydning for et satsningsområde, uten at dette er helt klart definert. Vi tror vel at kartleggingen av opplæring i årene framover, i større grad enn i år vil være basert på strategisk plan/virksomhetsplan.

Skal vi trekke fram områder som vi satser på, så står EDB-opplæring på forskjellige nivåer sentralt. Både plan, vedlikehold og anlegg har mange tiltak innenfor dette området.

I tillegg er biltilsynet prioritert, og de har fått den største delen av de lokale/regionale opplæringsmidlene.

Endel «gjengangere» har vi, så som arbeidsmiljøkurs, brøyting, salting, grusing og kvalitetssikring – emner som vil være aktuelle år etter år.

Generelt kan sies at det satses mye på å øke fagkompetanse, kurs som går direkte på fagområder er prioritert mye høyere enn såkalte utviklingskurs.

OPPLÆRINGSTILTAK	F O R M	P R I O	Gjennomføres TID PÅ ÅRET	MÅLGRUPPE
FLERE AVDELINGER				
Grunnkurs arb.miljø	R	1	1. halv.	Arb.ledere verneombud
Sprengningskurs	L	1	1. halv.	Vedl./anlegg
Manuell trafikkdirigering	L	1	1. halv.	Alle avd.
Lokale og regionale konferanser	R	1	Hele året	Eiendom/regnsk. in- fo/verne
Driftskonferanser	L	1	Feb/mars	Driftsavd.
ADM/ØK.AVD.				
Komm./samarbeid	L		Hele året	Adm/øk.avd.
Ajourføring regelverk	L		Hele året	Pers
Utvikling av kvinner innenfor regnskapsseksjonen	L		Hele året	Regnskap
EIENDOMSSEK.				
Totalstasjon	L	3	1. halv.	
Grunnarkiv, repr. plan, anlegg, vedl.	L	4	2. halv.	
PLANAVDELINGEN				
VIPS	L	1		Alle
Technovision	L	1		Alle
MS Dos	L	1		PC brukere
DIGIT	L	2		Alle
Geonor	L	2		Planl.
Drenering	L	2		Planl.
SINTRAN	L	2		Alle
MASKINAVDELINGEN				
Driftsoppfølging	L	1	1. halv.	Ing/opps.
EDB Micro PC graf. (AVM data)	L	1	1. halv.	Merk/tekn.
Fagbrev maskinførere	L	1	1. halv.	Maskinf.
Maskinføreropl./sjåfører	L	1		
Økonomistyring tema maskin	L	1	Hele året	Tekn./opps.
Økonomi/kvalitet verkstedsdrift	L	2	Hele året	Tekn./opps.
Mekanikerkurs	L	2	Hele året	Reparatør
VEDLIKEHOLDSAVDELINGEN				
Brøyting	L	1	2. halv.	Nivå 4
Salting, grusing	L	1	2. halv.	Nivå 4
Enkel stikking	L	1		Nivå 4
Arbeidsledelse	L	1	2. halv.	Nivå 3,4



Regionale tiltak

OPPLÆRINGSTILTAK	F O R M	P R I O	Gjennomføres TID PÅ ÅRET	MÅLGRUPPE
Rapportskriving, bruk av møter i styring EDB-opplæring	L	1	Over året	Kontor (ute)
Disp./avkjørsler/byggegr.	L	1	2. halv.	3. og ut
EDB-opplæring	L	1	Hele året	Arb.plass
EDB-komm. - nettverk	L/E	1	Hele året	Vegkontor/nivå 3/kontor ute
EDB-Nordic Reg.prog.	L	1	1. halv.	Vegbruksgr.
Overenskomst - arb.miljø	L	1	1. halv.	Vegkontor/nivå 3/kontor ute
Hospitering i andre fylker		1	Hele året	Eget init.
Temamøter	L	1	Hele året	Alle
Saksbehandlertkurs	L	1	Hele året	Kontor (ute)
Medarbeidersamtaler	L	1	Hele året	Nivå 2, 3, 4
Emulsjon	R	1	1. halv.	Fylker m/egenregi- emulsjon
Faglig ajourhold	L	1	Hele året	Alle
ANLEGGSAVDELINGEN				
EDB driftsplanlegging	L	1	1. halv.	Ing./opps.
EDB anbud	L	1	1. halv.	Anl.ledere
Kvalitetssikring	L	1	1. halv.	Alle
EDB grunnkurs mikro, inkl. tekstbeh.	L	2	1. halv.	Ing./opps.
EDB i vegbygging	L	2	1. halv.	Ing./opps.
EDB geometr.kontr.	L	2	1. halv.	Ing./opps.
Egenregikalkyler	L	2	1. halv.	Ing./opps.
Entrepriser	L	2	1. halv.	Ing./opps.
Introd. nytilsatte	L	2	Hele året	Nytils.
BILTILSYNET				
Sensorkurs kl. A	L	3	1. halv.	Tr.seksj.
Adr.-last kontroll	L/H	2	Hele året	Kj.t.
Egenkjøring MC	L	4	Hele året	Tr.seksj.
Egenkjøring buss	L	5	1. halv.	Tr.seksj.
Egenkjøring vogntog	L		1. halv.	Tr.seksj.
Undervisningskurs for sensorer	L		1. halv.	S.l.traf.
LABORATORIET				
Asfaltkonferanse	R	1	1. halv.	Ing./opps.
Lab.konferanse	R	1	1. halv.	Ing./opps.
Tekn. kvalitetssikring (veg. material, dekkeprod.)	R	1	1. halv.	Ing./opps./kont.
Geoteknikk (beregninger)	L	1	1. halv.	Opps./spes.
Materialprod. (stein)	L	1	1. halv.	Ing./opp./spes.
Arb.miljø (isotopm., løsnm.)	L	1	1. halv.	Ing./opp./spes.

Begrepet arbeids- miljø

Av Hilmar Ødegården

Når det snakkes om arbeidsmiljøspørsmål, tenker mange av oss fortsatt først og fremst på arbeid med å forebygge ulykker og fysiske helseskader.

I en totalvurdering av arbeidsmiljøet er det imidlertid også andre faktorer som har stor betydning. Dette gjelder ikke minst mellommenneskelige forhold, og ansattes muligheter til å kunne fremføre synspunkter/meninger i dertil egnede fora. En fordomsfri og åpen meningsutveksling, uten frykt for «represalier», er et viktig trivselselement på alle arbeidsplasser. Gjennom en slik omgangsform vil en også raskt kunne få avklaring av rykter og antakelser, som kan være medvirkende til å forgifte arbeidsmiljøet.

Vegvesenets opplegg for møtevirksomhet på de ulike nivåer i virksomheten har også en viktig funksjon i forhold til arbeidsmiljølovens § 12, om tilrettelegging av arbeidet. Det er derfor av stor interesse rent arbeidsmiljømessig om møtevirksomheten fungerer som forutsatt.

Ut fra dette har jeg som hovedverneombud også stilt spørsmål omkring møtevirksomheten når jeg har vært ute på arbeidsplassene. Dette har visstnok av enkelte blitt oppfattet som en innblanding i noe som ikke har med vernearbeid å gjøre. Dette tyder på at vi har ulike definisjoner av begrepet arbeidsmiljø. Det faktum at de som har vært utsatt for «innblanding» fra min side ikke har tatt dette direkte opp med meg, tyder på at vi har et stykke igjen når det gjelder åpenhet oss imellom innenfor etaten vår.

Jeg håper at vi alle er interessert i en åpen og fordomsfri omgangsform, på tvers av hierarki og yrkesgrupper. Dette er etter min oppfatning i seg sjøl et godt bidrag i arbeidsmiljøsammenheng.



SAMARBEID GIR RESULTATER



Avd.ingeniør Knut Erik Skogen. Godt samarbeid på Ringerike, sier han. (Foto: H.Ø.)

Av Hilmar Ødegården

Ved Botilrud, like ved Norderhov kirke på Ringerike, er det bygget en kulvert av anseelig dimensjon. Kulverten er bygget av vegvesenets brukjeng, og er en fullverdig undergang under E 68, samt gangvegplassasje. Under arbeidet med kulverten måtte trafikken ledes over på en interimsveg forbi kryssingen. Trafikken ble imidlertid ført tilbake da kulverten var ferdig, 8. desember 89.

Brobyggeren har spurt avdelingsingeniør Knut Erik Skogen om detaljer og videre fremdriftsplan for dette anlegget. Skogen kan berette om et prosjekt som var forholdvis lite i utgangspunktet, men som har utviklet seg til å bli større og mer tjenlig både for offentlige og private interesser.

Utgangspunktet var at en stygg og

ulykkesbelastet avkjøring fra et boligfelt skulle elimineres gjennom å bygge en undergang. I det samme området er det imidlertid flere boligfelt under opparbeidelse, og fylkesvegen fra Helgelandsmoen munner ut i E 68. Det har også vært problemer med parkering av pendlernes biler. Mange benytter bil fram til E 68 og tar buss videre. Dette parkeringsproblemet var ventet forsterket gjennom utbygging av nye boligfelt i nærheten.

Denne problematikken ble blant annet tatt opp i kommunale organer, og det ble tatt initiativ til samarbeid med vegvesenet for å kunne løse flere oppgaver gjennom det samme prosjektet.

Resultatet har blitt at en gjennom samarbeid mellom vegvesenet, kommunen og private grunneiere har oppnådd en tilsynelatende ideell løsning for alle parter. Prosjektet vil nå innebære at en i tillegg til ny avkjøring fra Botilrudfeltet også får en fullverdig

planskilt krysning for fylkesvegen fra Helgelandsmoen, en får en bedre fordeling av trafikken fra omliggende boligfelt og pendlerne får gode parkeringsmuligheter!

Vegvesenets kostnader vil bli ca. 6 mill. kroner, sier Skogen, og anlegget forventes ferdig høsten -90. Kostnadene er naturlig nok en del større enn det som var planlagt i utgangspunktet, men så løser en altså en rekke problemer i tillegg.

Offentlige etater blir ofte angrepet for å ha liten evne til samarbeid og koordinering av interesser og gjøremål. Anlegget ved Botilrud synes å bli en god dokumentasjon på hva en kan oppnå gjennom et godt samarbeid mellom offentlige etater og private interesser.

For tiden er det ingen aktivitet på anlegget, da arbeidene som gjenstår er lite egnet til vinterarbeid. Mange ser med forventning fram til ferdigstillelsen til høsten!



Blide jernbindere på Botilrud. Fra venstre: Arbeidsformann Ivar Kleven og Sverre Sørlie.



Omkjøringsveg og brukonstruksjon ved Botilrud. (Foto: H.Ø.)



PENGESEKKEN 1990

BEVILGNINGER (1000 kr - løpende priser)

	1989	1990	Endring i %
Anlegg	154.200	163.680	+ 6,1
Bompengetilskudd/forskotteringer	28.200	(anslag) 54.300	+ 92,5
Vedlikehold	194.374	197.329	+ 1,5
Maskinanskaffelser	11.000	*17.820	+ 62,0
Driftsbygninger	4.080	* 9.700	+137,7
ADMINISTRASJON:			
Lønn	**31.400	33.450	+ 6,5
Varer og tjenester	**10.980	11.510	+ 4,8

* Kun budsjettforslag 1990. Endelig bevilgning antas å bli lavere.
** Rammetildelinger. Ekskludert tilleggsbevilgninger i løpet av året.
Bevilgning 1990 innebærer derfor ingen realøkning i forhold til 1989.

ANLEGGSVIRKSOMHETEN I 1990

RIKSVEGANLEGG

Vegnr.	Anlegg	mill. kr.
EV-68	Veien - Nymoen	78,0
EV-68	Omkjøringsveg Vik (planlegging)	1,3
RV-7	Forsterkning Hardangervidda	12,2
RV-285	Omkjøringsveg Lierbyen	53,0
	Planlegging	7,3
	Til disposisjon	3,0

GANG- OG SYKKELVEGER - RIKSVEGER

Vegnr.	Anlegg	mill. kr.
EV-68	Rørvik - Sundvollen	0,7
RV-7	Heggenvanninga - Veme	4,5
RV-7	Gol - Rotneim	2,0
RV-8	Svene - Flesbergheimen	1,0
RV-35	Ask - Snyta	3,0
RV-280	Industriområdet - Sundvollhovet	0,2
RV-287	Eggedal - Pletan	0,4
RV-319	Rundtom - Kirkebakken	0,2
RV-319	O. Kiærs veg - Solumstrand	4,0

FYLKESVEGANLEGG

Foreslått bevilgning

Vegnr.	Anlegg	mill. kr.
	Forsterkning:	
FV-3	Lahell - Ugstad	6,92
FV-36	Hagatjernvegen	7,5
FV-172	Veien - Elsrud	4,0
	Forsterkning småbruer	0,95
	Div. ikke avsluttede prosjekter	4,2
	Miljø/sikkerhet:	
FV 144	Steinbru - Øvre Skalstadveg	0,35
FV 233	Tuppeskogen	0,3
	Tilskudd FV 36 Hagatjernvegen	2,0
	Diverse småtiltak	0,15
	Aksjon skoleveg	1,8
	Til disposisjon	1,5
	Tilbakebetaling forskudtering	2,31
	Oppmåling/grunnerverv	0,1

TRAFIKKSikkerhets- OG MILJØTILTAK - RIKSVEGER

Vegnr.	Anlegg	mill. kr.
EV-18	Kobbervikdalen - Eik (rekkv+bely)	1,4
EV-68	Sollihøgda (kanalisering+signal.)	0,2
EV-68	Botilrud	2,0
EV-68	Hønefoss	0,3
EV-76	Rosenkrantzgt. (utføres av komm.)	0,5
EV-76	Ås kafeteria (kanal. svingefelt)	0,3
RV-7/8	Geilo sentrum (rundkj. g/s)	3,0
RV-8	Skavanger (kanal. svingefelt)	0,3
RV-165	Åros (miljøprior. gjennomkjøring)	1,0
RV-282	Rundkj. Amtmannsv. (grunnerstat.)	0,5
	Strakstiltak	0,8
	Belysning	0,4
	Kollektivtrafikk tiltak	0,8
	Støyskjerming	1,5
	Raste plasser	0,0



Avdelings- møte - anleggs- avdelingen

Av Hilmar Ødegården

Anleggsavdelingen holdt avdelingsmøte på Vikersund 14. desember -89. I tillegg til avdelingsmøtets dagsorden var det lagt inn en markering av vegvesenets 125 årsjubileum og avslutning med en julelunsj.

Anleggssjef Tore Braaten ønsket de rundt 70 deltakerne velkommen til anleggsavdelingens første møte i denne formen, og presenterte et interessant program.

Kvalitetssikring var første punkt på programmet. Gjennom visning av en videofilm og driftsjef Ruistuens gjennomgang av systemet for kvalitetssikring fikk deltakerne innsikt og motivasjon på dette feltet.

Tore Braaten og Arve Aaby redegjorde for møtevirksomheten i utedriften og nye referatrutiner som er under utarbeidelse.

Kvalitetssikringssystemet krever en bedre systematikk både når det gjel-



Blide referenter. Fra venstre: Dagny Irene Karlsen og Torunn Ruud Olsen. (Foto: H.Ø.)

der møteopplegg og referater. Lagsmøtene skal også sikre en tilfredsstillende behandling av spørsmål knyttet til arbeidsmiljø- og avtaleforhold.

Ellen Bruusgaard orienterte om virksomhetsplanlegging og de ulike sider ved dette systemet. Gjennomføring av et slikt system vil kunne føre til en bedre ressursutnyttelse på det materielle planet, og ikke minst en bedre utnyttelse av de menneskelige ressursene vegvesenet rår over.

Anleggssjefen redegjorde nærmere for anleggsavdelingens arbeidsmål og arbeidsdelingsplan. Han kom under dette punktet også inn på bemanningen i utedriften, hvor det er behov for en gjennomgang. Anleggssjefen ga uttrykk for at intensjonene er at en i alle fall ikke skal gå ned i antall faste stillin-

ger, men understreket ønsket om at de faste arbeidsplassene også skal være trygge.

Under eventuelt posten ble det fremholdt at Buskerud har liten bemanning i anleggsdriften i forhold til andre fylker, og nødvendigheten av å opprettholde kompetansen gjennom egen anleggsdrift. Vegsjefen viste i denne sammenheng til at store deler av anleggsdriften vil bli bompengefinansierte prosjekter hvor egeninnsatsen i stor grad må baseres på egenregikalkyler.

Vegsjefen kom i sitt innlegg inn på 125 årsjubileet, og den rivende utvikling som har funnet sted. Vegvesenet har hatt en svært aktiv rolle i samfunnsutviklingen, og fortsatt har vi store oppgaver foran oss, sa Rognan. Nytt i tiden er motstand mot bilen og vegprosjekter. Også vegvesenet må ta aktivt del i diskusjonene om premisse- ne for bilbruk og fremkommelighet i fremtiden.

Vegsjefen kom videre inn på økte krav om dokumentasjon på det vi gjør. Vårt varemerke skal være kvalitet. Etatsånden må bevares og videreutvikles. La oss stå sammen om at vi skal sette kvalitet i høysetet, var Rognans appell til møtedeltakerne.

Fylkeskonservator Geir Helgen tok deltakerne med på et historisk streiftog langs Buskerud-vegene, gjennom et interessant og humorfylt foredrag. Med fylkeskonservatorens tillatelse gjengis foredraget i sin helhet i Brobyggen.

Deltakerne ga overfor Brobyggen uttrykk for at avdelingsmøtet hadde vært nyttig, men at det hadde vært ønskelig med noe bedre tid til behandlingen av et interessant program.



Meningsutveksling om lagsmøter i anleggsavdelingen. Fra venstre: Gunnar Knudsen, Kåre Hansen, Olav Saglien, Sigmund Haugen, Dag Pedersen og Thore Sogn. (Foto: Ø.H.)



Vegmesterskapet i skyting 1989

Feltskyting

Erling Lio ble vegmester i feltskyting 1989. Dameklassen ble vunnet av May Torill Storeskar. Disse to sikret seg dermed en aksje i hver sin vandre-pokal. Lagpokalen gikk til fam. Lio.

Baneskyting

Her var det Gerhard Syversen som ble mester. May Torill Storeskar vant dameklassen her også. Familiekonkurransen ble vunnet av fam. Flesvik. Når det gjaldt kombinasjon felt og baneskyting ble Erling Lio og Gerhard Syversen stående likt. Begge med plassiffer 4. Ved rangering gikk E. Lio foran og fikk ett napp i vandre-pokalen.

Vegmesterskapet i feltskyting 1990 blir arrangert 1. april, baneskyting 2. september.

Vegvesenets korrespondanse-skyting 1989

Det var skytegruppa i Sogn og Fjordane som arrangerte vegvesenets korrespondanseskyting 1989.

Det var påmeldt 271 deltagere og 37 3-mannslag. Herav 34 damer og 237 menn. Det var deltagere fra ni fylker og Vegdirektoratet. Buskerud stilte med 12 deltagere og to lag. (Bare menn).

I denne konkurransen er det seks klasser. To av klassene ble vunnet av Buskerudskyttene. Klasse 5H ved Edvin Flesvik med 276 poeng. Klasse 3H ved Asbjørn Hov med 268 poeng. De øvrige skytterne fra Buskerud som er på premielista er i klasse 4H: Arne Nils Storeskar nr. 5 med 267 poeng og i klasse 1H: nr. 10 Harry Granli og nr. 12 Erling Fulsås, begge med 250 poeng.

I lagkonkurransen (forhåndspåmeldt 3 mannsalg) var det bare tre poeng som skilte de tre beste lag.

1. Petter Bendheim, Arne Hoven, Harry Haugen, Sør-Trøndelag 811 po.
2. Asbjørn Ødegård, Alf Hjelvik, Odd Erik Lønsethage, Møre/Romsdal 809 po.
3. Erling Lio, Asbjørn Hov, Arne Nils Storeskar, Buskerud 808 po.

Det er også konkurranse fylkene imellom med de fem beste skytterne uansett klasse. Seieren gikk til Sør-Trøndelag med 1357 po. Buskerud nr. 2 med 1343 po.

Vegvesenets korrespondanseskyting skal i 1990 arrangeres av bedriftsskytterlaget i Buskerud.

FELTSKYTING 23. APRIL 1989

Resultatliste.

Under 12 År:

1. Kåre Flesvik 23/13

12-16 år:

1. Tore Karterud 22/10
2. Olav Bergene 5/1

16-18 år:

1. Jørgen Flesvik 24/16

Dameklassen:

1. May Torill Storeskar 29/19
2. Magnhild Lio 28/18
3. Gunn Reidun Hov 23/13
4. Bjørg Hov 20/4
5. Ingeborg Bergene 15/4
6. Olaug G. Granli 8/4

Herreklassen:

1. Erling Lio 29/19
2. Alf Egil Hov 29/17
3. Harry Granli 29/16
4. Knut Ole Halbjørhus 29/15
5. Gerhard Syversen 28/22
6. Edvin Flesvik 28/20
7. Oskar Løen 28/12
8. Asbjørn Hov 27/20
9. Arne Nils Storeskar 25/20
10. Kjell Lio 24/13
11. Ole Karterud 23/7
12. Hans Olav Løen 18/5
13. Edvard Rolid 15/8
14. Kjell Haga 12/6
15. Engebret Turhus 12/5

Lagpokal (familie):

1. Fam. Lio v/Erling 29/19 og Magnild 28/18 57/37
2. Fam. Hov v/Alf Egil 29/17 og Asbjørn 27/20 56/37
3. Fam. Storeskar v/May Torill 29/19 og Arne Nils 25/20 54/39
4. Fam Flesvik v/Edvin 28/20 og Jørgen 24/16 52/36
5. Fam. Løen v/Oskar 28/12 og Hans Olav 18/5 48/17
6. Fam. Karterud v/Ole 23/7 og Tore 22/10 45/17
7. Fam. Granli v/Harry 29/16 og Olaug 8/4 37/20
8. Fam. Bergene v/Ingeborg 15/4 og Olav 5/1 20/5

VEGMESTERSKAPET 3. SEPT, 1989

Under 12 år:

1. Kåre Flesvik 274
2. Vidar Flesvik 213

12-16 år:

1. Olav Bergene 207
2. Lars Stillingen 197

16-18 år:

1. Jørgen Flesvik 292

Damer:

1. May Toril Storeskar 274
2. Mona Bergene 269 10X
3. Gunn Reidun Hov 269 7X
4. Olaug Granli 262
5. Bjørg Hov 258
6. Kari Flesvik 249
7. Magnhild Lio 245
8. Kristi Stillingen 239
9. Ingeborg Bergene 228

Herrer:

1. Gerhard Syversen 289
2. Edvin Flesvik 288
3. Alf Egil Hov 282
4. Lars Erik Rolid 281
5. Erling Lio 279
6. Oddbjørn Bergene 278
7. Asbjørn Hov 274
8. Arne N. Storeskar 268
9. Kjell Lio 267
10. Harry Granli 251

Familielag:

1. Fam. Flesvik 580
2. Fam. Hov 556
3. Fam. Lio 546
4. Fam. Storeskar 542
5. Fam. Granli 513
6. Fam. Bergene 506
7. Fam. Stillingen 436

OFFISERPOKALEN

1989	Plassiffer	Rangering
	Felt Bane	
Erling Lio	1+3= 4	29 fig.
Gerhard Syversen		28 fig.
	3+1= 4	
Edvin Flesvik	3+2= 5	
Harry Granli	1+6= 7	
Asbjørn Hov	5+4= 9	
A. N. Storeskar	6+5=11	
Ingeborg Bergene	7+8=15	

Vandre-pokaler:

- Stavanger Stål's vandre-pokal
May Toril Storeskar 274
Mobil Oil's vandre-pokal
Gerhard Syversen 289
Oppsynets vandre-pokal omkr. 5
Erling Lio plassiffer 4
Hesselberg Maskin's vandre-pokal
Fam. Flesvik 580



Et «Vesen» med lange tradisjoner



Fylkeskonservator Geir Helgen holdt et interessant og humørfyllt historisk foredrag. (Foto: H.Ø.)

Under anleggsavdelingens jubileumsmarkering hadde fylkeskonservator Geir Helgen et interessant og humørfyllt innlegg om de lange tradisjonene innenfor vegbygging. Med fylkeskonservatorens tillatelse gjengir vi her innlegget i sin helhet.

STATENS VEGVESEN 125 ÅR

Til å være et offentlig «vesen» er jo 125 år en anseelig alder, men da veg-

direktørembedet ble opprettet i 1864, hadde etaten en lang historie å se tilbake på, kanskje eldre enn noe annet «vesen» i det hele tatt. Det er nemlig ingen tvil om at de første spor av veger stammer fra dyrene. Det var deres instinkter som anviste dem deres vadesteder og hvor det var sikrest å ferdes gjennom skog og mark. Når mennesket fulgte disse vegene, var det for å følge jaktviltet eller for å hente vann. Just Buskerud kan jo glede seg over å ha noen av de tydeligste spor av forhistoriske vei-får, jeg tenker på de tråkkene som fører mellom Vest- og Østlandet under navn av Normannsslepene. Det er egentlig et helt lite

knippe av får som midt oppe på vidda snevrer seg inn til tre hovedfår. Både i Hardanger og i Hallingdal knyter de an til forhistoriske gravfelter, i Hardanger fra eldre jernalder og i Hol til et felt som dateres vil vikingtiden. Så lang tid kan det neppe ha tatt å komme over fjellet, men veistandarden kan neppe ha vært den beste siden det var behov for hele gravfelt inntil veien. I det hele er det påfallende hvordan linjene av forhistoriske gravhauger oftest lar seg forklare som spor etter gamle kommunikasjonslinjer langs hvilken annen trafikk og også gravfølger fulgte de døde til gravene. I forhistorisk tid var vannveiene hovedferdselsårene. Ikke



for ingenting har hele landet fått navn av å være nord-veien.

De første spor av mer forseggjorte vegger synes knyttet til kavlekonstruksjoner i våre himmelstrøk. Yngre steinalderslandsbyer som er undersøkt, har spor av kavleveier over myrer eller grunne vann som omga dem. Kavleveier var i bruk langt opp i tiden, særlig i forbindelse med gruvedrift. Det er muligens noe slikt som nettopp har kommet for dagen under grøfting av en myr på Holleia like ved en «gruveås». Funnet er bare et par uker gammelt og har ennå ikke vært undersøkt nøyere.

Ellers har veivesenet sine aner i de antikke høykulturer. Herodot beretter at perserkongen 500 f. Chr. hadde anlagt veier over hele det storpersiske rike, for å fremme kurértjenesten og lette hærens bevegelser. Ennå tidligere hadde egypterne brolagte tempelveier. Det samme formål som perserkongens veier, tjente også antikkens beste vegnett, det romerske. Den dag i dag er alle tre kjørebane på Via Appia som fører fra Rom til Capua og Brindisi og som ble anlagt i 312 f. Chr. fullt kjørbare. Den romerske hær hadde sitt eget veivesen.

I det nordiske arkeologiske materialet har vi to funn av vogner, den ene fra førromersk jernalder gravet fram av en myr på Jylland, den andre er vognen i Osebergfunnet. Nå kan man vel argumentere med at dersom man hadde vogner, så må man da også ha hatt veier å trille dem på. Men begge disse vognene har trolig vært kultvogner som antagelig bare ble brukt til opptog rundt en eller annen helligdom.

I gammelnorsk tid får vi bestemmelser i landskapslovene om veiene; kongens hær-streter reguleres. Likeledes kommer der bestemmelser om veifred og om fred på tingveien. Dødsstraff for landeveis- og sti-rov. Og lovene begynner å gi nærmere tekniske spesifikasjoner. I bylovene heter det at Strete skulle være 12 alen, allmenningen 8, og veitene 3 alen brede.

Tjod- eller allfarvegen, oppgis hos oss stort sett til å skulle være 8 alen. Her heter det i Magnus Lagabøters landslov, at det skulle brukes et 8 alen langt spyd til å måle bredden på veien. En rytter skulle legge spydet tvers over hesten og henge en vidjering ytterst på hver ende. Bøndene skulle bøte en ertog for hver gang vidjeringene kom borti et tre langs veikanten. Likeledes hver gang hesten måtte hoppe over trær i veibanen. Videre skulle vegen være farande både i burru oc vato (tørt

og vått). Fra denne tiden stammer det systemet at det var bøndene som hadde ansvaret for vegene og skyssvesenet, i alle fall i lovverket. Men plikten for den veifarende til å holde veien ved like er antagelig like gammel som menneskeheten. Rundt omkring i landet har vi en gruppe minner som gjerne går rundt i sitt gammelnorske navn: varperøys, av g.no. veifa = kaste. Disse kasterøysene varsler snart farlige stykker av veien, snart veikryss eller andre opplysninger knyttet til veien. Ofte er disse røysene knyttet til sagn om at her skal en eller annen ha omkommet og til minne om det skal alle veifarende legge en stein eller kvist på haugen. Andre steder synes disse røysene å angi rasteplasser. Vel inne i middelalderen kommer et annet «veivesen» inn i bildet og det er kirken, som hadde en interesse av både vareutbytte og av pilgrimsveger. En skikk som vi ennå ser sporene av i katolske land, er de mange krusifiks og kors langs landeveiene. I noen tilfeller synes vi å ha minne om dette også hos oss i stedsnavn som «Krossane», «Korsen» o.l. Og det var faktisk i kirkelig regi at Brobyggerbrødrene ble stadfestet som egen orden av pave Clemens III i året 1189, altså for 800 år siden. I en tid da bompenger synes å være løsningen for veibyggingen, kan det kanskje være på sin plass å berette hvordan det gikk med denne brobyggerordenen. Den begynte med å bygge bro over Rhône og fikk etter hvert så store inntekter av bompenger at, som det heter i kildene: den forfalt såmeget at pave Pius II (1458-64) måtte oppløse den.

Nå, i Danmark Norge ser det ikke ut til å ha skjedd stort på et par hundre år etter svartedauen. I alle fall inneholder Christian IVs lov fra 1604 ikke andre bestemmelser om veivesenet enn det som stod i Magnus Lagabøters landslov. Men så begynte tingene å skje. I 1624 fant man sølv på Kongsberg. Veien mellom Kongsberg og Bragernes er den første vei hvor det uttrykkelig heter at den skulle kunne kjøres. De første 28 km, til Hokksund, var ferdig i 1630. Derfra måtte man på båt, men i 1665 ble den fortsatt til Bragernes og Christiania.

I 1665 ble det ansatt to generalveimestere, en for det nordenfjeldske og en for det søndenfjeldske. Stillingene forsvant riktignok igjen i 1670, men to nye ble utnevnt i 1674. Men det gikk smått med veibygging og da Christian den V besøkte Norge i 1685, foregikk

størstedel av reisen over land til hest. Vogn ble bare benyttet mellom Elverum og Kongsvinger.

Denne aktiviteten på slutten av 1600-tallet har sammenheng med den reorganiseringen av hele statsforvaltningen etter eneveldens innførelse. Samtidig var det vel tanker som lå i tiden. Det første veivesen i Europa var det Ludvig XIV som stod for, da han innrettet et veiingeniørkorps. Peder Anker på Bogstad ble i 1789, altså for 200 år siden i år, utnevnt til Generalveiintendent for etter hvert hele landet. Han foreslo også opprettet et eget ingeniørkorps, men det ble det intet av og siden han forlot stillingen i 1824, har den stått ubesatt. Det året kom den første egentlige veilov i Norge; som stort sett samlet en hel masse tidligere lover og regler. Ny veilov kom i 1851; tingene skjøt plutselig fart og det var naturligvis på grunn av at samferdselsteknologien stilte andre krav. Ikke for ingenting kom der ny veilov, samtidig med at landets første jernbane ble åpnet. Det er også først i løpet av 1800-årene at vognredskap ble tatt i bruk.

Jeg har ovenfor pekt på at veivesenet like gjerne kan feire sitt 200 som 800 eller for den del kanskje 1025-årsjubileum like vel som 125-årsjubileum. Først i 1864 var der et grunnlag bl.a. for å skille militær og sivil veibygging. Betegnelsen sivilingeniør forteller jo den dag i dag om en tid da bare militære fikk noen form for teknisk utdanning i landet. De første skoler for sivilingeniører kom først i 1870-årene og en teknisk høyskole fikk vi først i 1910. Opp til 1864 var det offiserer fra ingeniørbrigaden som sammen med enkelte utlendinger ledet veg- bro- kanal- og jernbanebyggingen.

Et siste vei-jubileum vil jeg også få minne om; et år for sent riktignok, men allikevel: I 1908 ble det for første gang arrangert en internasjonal veikongress i Paris.

Og det kan passe å avslutte med å sitere Johs. Skougaard det norske veivæsens historie fra 1899, samme år som landets samlede hovedveilengde er oppgitt til å ha passert 10 000 km:

«Veivæsenet er nu over det hele Land for længe siden erkjendt som en uundværlig Faktor for Nationens Udvikling, hvorfor der fra samtlige Amter foreligger en saa stor Mængde endnu utilfredsstillede Krav paa Veie, at Staten formentlig fremdeles i lang Tid maa yde store Bidrag til fortsat Arbeide paa dette Omraade.»



Internkontroll

Av Hilmar Ødegården

De fleste av leserne har sikkert støtt på dette ordet i ulike sammenhenger. For mange er det nok likevel et noe difust begrep. Enkelte frykter nok at dette er noe nytt og arbeidskrevende. Kort sagt, en utvidelse av byråkrati og papirarbeid. Vi har spurt verneleder Albert Skarstad og vegsjef Trygve Rognan om hva som egentlig ligger i dette mystiske begrepet.

Internkontroll er kort og godt et kvalitetssikringssystem for vernearbeidet, sier Skarstad. Vi har fra tidligere krav om kvalitetssikring på andre områder, og det som er kalt internkontroll, vil bli innbakt og likestilt med de øvrige områdene. Meningen er at internkontrollen ikke skal være et tillegg på sidelinjen, men et integrert begrep helt fra planlegging til ferdigstilling av et arbeid. Dette vil bidra til et mer årvåkent øye for arbeidsmiljø- og verneiltak, sier vernelederen.

Men hva vil det bety rent praktisk, vil vi vite. For det første betyr det at vi må få en bedre avklaring av linjelederansvaret på de ulike nivåene. For det andre vil det bli krav om dokumentasjon på at arbeidene er planlagt og utført i samsvar med gjeldende bestemmelser. Dette vil kreve at så vel arbeidsledelse som verneombud, og øvrige ansatte, må ha tilgang til lovverk, forskrifter og veiledninger for det arbeidet de skal ha utført. Vi er for tiden i ferd med å oppdatere dette, sier Skarstad.

NY REFERATFORM

Det har også blitt arbeidet med en ny mal for referatene fra lags- og byggemøtene ute i driften. Det vil nå bli krav om at arbeidsmiljø og vernespørsmål skal være fast punkt på dagsorden, og at aktuelt lovverk og forskrifter som er gjeldende for arbeidene som planlegges skal gjennomgås, - eventuelt vises til, under lags- og byggemøtene. Skarstad, overingeniør Aaby og vegmester Lislelid har utarbeidet forslag til en ny referatform, i samarbeid med arbeids-

lag fra vedlikehold og anlegg. Det vil nok ta noe tid før vi har kommet inn i de nye rutineene over hele linjen, men vi har valgt å «ile langsomt». Ved å gå skrittvis fram, og ved å trekke alle berørte parter med under utarbeidelsen av systemet, tror jeg vi oppnår mer enn ved å tre noe ned over hodet på folk, avslutter Skarstad.

INGEN KLAMP OM FOTEN

Vegsjefen tror ikke internkontrollen vil bli noen «klamp om foten», som han uttrykker det, for noen av vegvesenets ansatte. Tvert om tror Rognan at en ved å likestille kravene til vern- og miljø med kvalitetssikringskravene på de økonomiske og driftsmessige områdene, vil høste gevinst både trivsels- og arbeidsmessig over hele linjen. En skrittvis gjennomføring vil bidra til en smidighet som alle vil være tjent med. Vegsjefen roser dem som har arbeidet med prosjektet, og gir dem grønt lys for å fortsette arbeidet utover det tidligere avtalte «prøveåret».

VERNEOMBUDENES ROLLE

Noen har kanskje lurt på om verneombudene blir overflødige innenfor det nye systemet. Så er ikke tilfellet. Verneombudene vil fortsatt ha sin plass, og internkontrollen vil snarere kreve større aktivitet fra deres side. *Ansvarsforholdet* blir ikke endret, men klarere definert enn tidligere. Verneombudenes rolle vil også heretter først og fremst bli av overvåkende art, slik det er definert i arbeidsmiljøloven. Forskjellen i verneombudenes oppgaver vil først og fremst bestå i at denne overvåkingsfunksjonen i sterkere grad kommer inn allerede på planleggingsstadiet.

Brobyggeren mener at en ut fra det foranstående kan trekke en konklusjon om at internkontrollsystemet blir til å leve med, på alle plan i etaten. Egentlig innebærer det ikke noe revolusjonerende nytt, men setter tingene bedre i system. Totalt sett blir ikke «sekken» vi har på ryggen fra før tyngre, men vi foretar en opprydding i innholdet, slik at den blir behageligere, sier verneleder Albert Skarstad. Vi krysser fingrene for prosjektet, og imøteser et resultat til gagn for oss alle.



Vegvesenets varemerke skal være kvalitet, fremholder vegsjefen.
(Foto: H.Ø.)

Si din mening om jubilaranten!

Av Hilmar Ødegården

Etter å ha lagt vegvesenets 125 års jubileum bak oss, går vi inn i et nytt jubileumsår!

Nå er det vår egen bedriftsavis det gjelder. Det er 20 år siden det første nummeret så dagens lys.

I anledning jubileet vil vi i kommende nummer blant annet presentere en historikk omkring jubilaranten.

Det var Brobyggerens første redaktør, Tore Strand, som foreslo at bedriftsavisen vår skulle hete Brobyggeren. Dette med tanke på vegvesenets rolle som praktiske brobyggere, men også ut fra bedriftsavisens rolle som brobygger blant Buskerud vegvesens ansatte.

Hvordan fyller så bedriftsavisen funksjonen som brobygger mellom etatens ansatte? Dette vil vi gjerne ha lesernes synspunkter på. Hvordan mener du at bedriftsavisen bør være? Synspunkter kan sendes til Brobyggeren, og vil bli mottatt med takk!



Brobyggeren foreviget Torunn og oppsynsmennene utenfor brakkeriggen like før flyttingen tok til. De er alle delaktige i et godt resultat, i form av en fin vegparsell. Brobyggeren ønsker dem lykke til med nye oppgaver på ny arbeidsplass. (Foto: H.Ø.)

Anleggsfolk på flyttefot

Av Hilmar Ødegården

Anlegget av ny E76 mellom Nedre Eiker bru og Langebru ved Hokksund er ferdig, og brakkeriggen som har vært base

for anleggsvirksomheten skal flyttes til Lier.

Oppsynsmennene Sigmund Haugen, Øystein Aas, Dag Pedersen og Gunnar Knutsen er av dem som nå skal flytte til ny arbeidsplass. E76-anlegget har vært en bra arbeidsplass, og brakkeriggens

beliggenhet i Mjøndalen har vært ideell, er de enige om. Noe kontoransatte Torunn Ruud Olsen også sier seg enig i. Arbeidsforholdene har vært gode, og samarbeidet med alle mannfolka har gått fint, sier Torunn, Hun flytter da også med til det nye anlegget i Lier.

Tallbasert miljøkartlegging

Av Hilmar Ødegården

For å nyttiggjøre EDB, også innenfor vegvesenets verne- og miljøarbeid, vil det bli tatt i bruk et tallbasert «karaktersystem». Ved verneunder og arbeidsplass-undersøkelser skal det settes en «karakter» for hver enkelt miljøfaktor, ut fra en skala med spennvidde fra «utmærket» til «dårlig» standard.

For de målbare faktorene slik som

støy, lysforhold osv. har en normer å holde seg til, og det vil derfor være lett å sette karakteren. Når det gjelder faktorer hvor en ikke har fastlagte normer, må en først enes om hva som er normal standard på den enkelte arbeidsplass, og deretter sette en karakter ut fra de faktiske forhold.

Tidligere ble bare forhold som ble vurdert til å være under normalstandard, eller i strid med forskrifter og regelverk, bemerket på kartleggings-skjemaet. Gjennom det nye, tallbaserte systemet vil en også få fram de

positive faktorene, når de ligger over en vanlig standard. Systemet vil gi bedriftshelsetjenesten et bedre grunnlag for en helhetsvurdering av det totale arbeidsmiljøet.

Selvfølgelig vil det ta en tid før alle som skal bruke systemet er fortrolig med det, sier verneleder Albert Skarstad. Men på lengre sikt vil det bli et raskt og greit system, med store muligheter for å gå mer i dybden, både av hver enkelt miljøfaktors påvirkningsgrad og for dannelsen av et helhetsbilde av arbeidsmiljøet.

Ny håndbok fra Vegdirektoratet**149 - Kjøre- og
hviletider**

Forskrifter – 0034 sider

Denne forskriften gjelder for fører og mannskap på norske og utenlandske kjøretøyer i internasjonal vegtransport i Norge. For fører og mannskap på norskregistrerte kjøretøyer gjelder denne forskrift også kjøring i land tilsluttet AETR selv om kjøringen ikke innbefatter noen grenspassing.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken for kr. 20,- pr. eks. + forsendelse.

**Ny håndbok fra Vegdirektoratet****152 - Personalpolitikk**

Retningslinje – 0024 sider

Retningslinjene bygger på gjeldende rammebetingelser for forholdet mellom arbeidsgiver- og arbeidstakersiden i staten. De legger vekt på de holdninger om samarbeid m.v. som ligger nedfelt i arbeidsmiljøloven og i hovedavtalen.

**Ny håndbok fra Vegdirektoratet****151 - Styling
av store anlegg**

Retningslinje – 0048 sider

Håndboken inneholder retningslinjer for gjennomføring og styling av store anlegg, og eksempler på anleggsprotokoll. Retningslinjene er i prinsippet allmenngyldige, men forutsettes brukt på veganlegg med totaloverslag på over 100 mill. kroner.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken for kr. 25,- pr. eks. + forsendelse.

MINNEORD**Erling Sund**

Vegmester Erling Sund er gått bort, vel 60 år gammel.

Han ble ansatt i Buskerud vegvesen i 1965, etter tidligere å ha arbeidet i privat virksomhet som oppsynsmann. Det var da også som oppsynsmann han startet sitt virke hos oss, først i Hallingdal, og deretter på Lierstranda.

Fra 1979 har Sund hatt stillingen som vegmester i området I. Sund var utpreget fagmann med meget godt praktisk skjønn, dessuten svært omgjengelig og miljøskapende, og han hadde stor rettferdighetssans.

Alle som kom i kontakt med ham, både i arbeid og på fritid, føler et stort savn ved hans alt for tidlige bortgang.

Vi lyser fred over hans minne.

Brigt Hope**MINNEORD****Torleiv Sæther**

Den 13. desember fikk vi den triste meldingen om at Torleiv Sæther var gått bort, bare 62 år gammel.

Sæther hadde over 30 års tjeneste i vegvesenet, de siste årene som oppsynsmann ved anleggsavdelingens bruseksjon.

Denne stillingen medførte oppdrag rundt i hele fylket, og han fikk således en stor kontaktflate på alle plan.

Hans vesen skapte et tillits- og ansvarsforhold til sine medarbeidere, som bidro til at oppdrag som normalt blir betegnet som problemer, ble løst på en smidig og enkel måte.

Han hadde dessuten en evne til å være der han trengtes mest. Betegnende nok skulle hans siste oppdrag for vegvesenet bli helgen før han ble innlagt på sykehus.

Han ordnet da med materiell og utstyr for den tiden han regnet med å være borte – hensynet til seg selv kom i annen rekke.

Etaten har ved Torleiv Sæthers bortgang mistet en dyktig medarbeider.

Vi lyser fred over hans minne.

Arve Aaby**VI
GRATULERER****50 år:**

Per A. Berg	17/1
Cato Solberg	7/3
Knut Bjerkgården	8/3
Ole Martin Hagen	23/3

60 år:

Georg Steinmoen	11/1
Olaf J. Odda	22/2
Wegger Viken	14/3
Trond Berge	28/3

Brobyggeren gratulerer hjerteligst med dagen.

NYTILSETTINGER:

Ingeniør Helge Kastet, Maskinavdelingen
Maskinfører Truls Andre Schrøder Larsen, Maskinavdelingen
Maskinfører Aksel Saglien, Maskinavdelingen
Maskinfører Svein Lobben, Maskinavdelingen

Vi ønsker alle velkommen til oss.

Takk!

Jeg vil få takke Statens vegvesen Buskerud for gava jeg fikk på min 40 års jubileumsdag. Samtidig takker jeg alle dem som har vært mine sjefer og mine arbeidskamerater i de 40 åra jeg har vært fast ansatt. Jeg har bare gode minner.

Hjertelig hilsen
Reidar K. Haugen

Jeg vil få takke alle for oppmerksomheten i anledning min 50-årsdag.

Per A. Berg

*Med tone i 60 sone
hjertelig jeg takker mange ganger
for gratulasjoner og presanger.*

Birgit Grevsgård