



# Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 2 - April 1990 - 20. årgang







## INNHOOLD:

### SIDE:

- 2 Å opptre korrekt
- 3 Tøffe tak på Hardangervidda
- 4 Trafikkdirigeringskurs
- 5 Mile bru
- 6 Kluss med kryss  
Ras på rv 8
- 7 Opplæring
- 8 Telemåling
- 9 Ny garasje
- 10 Elektronisk vegvesen
- 12 Dekkelegging i 89
- 13 Ny gangveg
- 14 Fellesmøter
- 16 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

Ettertrykk anbefales, men angikilde.

### Forsidebilde:

Tidlig i mai måned? Nei, datoen er 9. februar 1990.

Foto: Hilmar Ødegården.

Et viktig mål for oss alle:

# «Å opptre korrekt i våre kundeforhold»

Av Hans Ruistuen

## Hva er korrekt opptreden i kundeforhold?

Hvert år ber vi om tilbud for et stort antall kjøp av varer og tjenester. Vi velger leverandør -, vi oppretter avtale -, «leveransen» blir gjennomført og vi avslutter med en overtakelse og et sluttoppgjør. Vårt mål er å gjennomføre hele prosessen fra A til Å på en slik måte at alle gir oss karakteren «korrekt opptreden».

Hva som er «korrekt opptreden» er i stor grad fastlagt i lover, regelverk og retningslinjer. Selv om regelverket går langt i detaljering, blir vi alle enkelte ganger stilt overfor spørsmål som vi må vurderes ut i fra skjønn. Kvaliteten i vår kundebehandling er derfor avhengig av at vi kjenner og bruker regelverket riktig, men også av hvilke etiske holdninger vi legger til grunn.

## Begrunnelser for regelverket

Regelverket er virkemiddel for å nå mål. Hovedfundamentet for våre kjøp og kontraheringer er gitt gjennom «Regelverk for Statens anskaffelsesvirksomhet m.v.». En viktig målsetting her er å fremme konkurranse bl. a. ved å

- sikre like muligheter og lik behandling av tilbydere, - beskytte bedriftsinterne konkurransevurderinger mot uønsket innsyn, og
- sikre en korrekt tildeling av oppdrag.

Det forhold at regelverket er eller blir gjort kjent er en fordel for begge parter.

En annen hovedmålsetting bak regelverket er redelighet. Målsettingen fører til krav både mot vegvesenet som etat, og mot den enkelte innen etaten. Reglene skal bl. a.

- gi en visshet for at reglene følges, - forebygge feil og svik.

## Status

Vi skal løse mange enkeltoppgaver spredt over hele fylket. Dette har naturlig ført til en omfattende delegering. Mange står ofte som kjøper av varer og tjenester.

Etter min vurdering er det ikke nødvendig og ikke ønskelig å endre delegering og oppgavedeling. Dette betyr ikke at alt er bare bra. Vi har et behov for å forbedre kvaliteten i den måten vi opptre på.

## TILTAK

### 1. Fokusere på regelverket.

Målet er å gi alle en innsikt i regelverket uten en unødig spesialisering.

### 2. Fokusere på arbeidsmåten.

Målet er å sikre en enhetlig og korrekt behandling ved å legge til grunn en størst mulig intern åpenhet. Søke råd hos spesialister ved innkjøpsseksjonen og hos overordnet i tvilstilfeller.

### 3. Fokusere på kontrollrutiner.

Målet er å sikre en oversikt over kvaliteten i vår saksbehandling og forebygge feil og svik. Behov for spesielle tiltak må vurderes fortløpende. I denne omgang vil jeg innskjerpe at det ved inntak av biler og maskiner etter årlige tilbydsinnbydelser, i hvert tilfelle skal inngås en skriftlig avtale på blankett 15.

### 4. Fokusere på holdninger.

Målet er å etablere en mest mulig enhetlig forståelse av grensen mellom riktig og galt, og at denne grensen ligger trygt innenfor «god forretningsskikk».

Som ledd i en kvalitetssikring av vårt kundeforhold har dere fått tilsendt et lite internt hefte: «Korrekt kundeforhold ved kjøp og kontrahering» Jeg vil oppfordre til at innholdet i dette heftet blir tatt opp på lags- og på interne byggemøter og avdelingsmøter.

# Tøffe tak på Hardangervidda



Vestavinden er verst sier Nils Mythe og Eivind Gauteplass.

## Rep.: Hilmar Ødegården

Riksveg 7 over Hardangervidda blir forsøkt holdt åpen på dagtid også vinteren 89/90.

– Selve brøytingen har gått greit, sier vegmester Per Bjerkeli, – men ekstremt dårlige værforhold har ført til lange stengningsperioder i januar. Det er ikke snømengdene som har skapt vansker, men storm fra vest har skapt store problemer for oss. Problemene har vært størst på Hordaland-sida av vidda.

Tallene for januar 1990 ser slik ut i prosent av planlagt åpningstid:

|       |        |               |
|-------|--------|---------------|
| Uke 1 | stengt | 2 % av tida   |
| Uke 2 | stengt | 77 % av tida  |
| Uke 3 | stengt | 100 % av tida |
| Uke 4 | stengt | 49 % av tida  |
| Uke 5 | stengt | 56 % av tida  |

Som vi ser har vegen vært stengt mye av tida en hadde planlagt å holde den åpen. – Imidlertid er det slik, sier Bjerkeli, – at om en hadde valgt å stenge vegen på dette tidspunktet, ville det blitt så kostbart å ta den opp igjen til våren at det neppe hadde vært lønnsomt.

### Friske karer med «grovt» brøyteutstyr

Vi traff Nils Mythe, Eivind Gauteplass, Georg Grevsgård og Guttorm Nøstebø i skiftbyttet ved brøytestasjonen på Haugastøl. – Det nye garasjebygget fungerer fint, sier de. Brøyteutstyret består av en eldre 4-hjulstrekt Magirus lastebil, en Caterpillar 950 B hjullaster og en Micigän 75 B av samme type. Begge hjullasterne er utstyrt med store viftepresere.

– Utstyret har fungert bra nå, sier de, men legger til at lastebilen begynner å bli gammel og velbrukt. De ka-

rakteriserer brøytejenesten som en godt brukbar jobb.

– Det er vestaværet av storm styrke som skaper problemene, og det er det lite en kan gjøre med, sier karene. Ellers forteller de at det er gjort forsøk med å «sortere» bilene som står og venter på å få bli med i kolonne over fjellet. Dette ble svært dårlig mottatt av trafikantene, og var derfor vanskelig å håndheve.

Det er sikkert vanskelig å finne kriterier som godtas av dem som blir stående igjen etter en slik «sortering».

– Kontakten med brøytemannskapene på Hordaland-sida har vært god, sier karene, og det har ikke vært noen stor dramatik eller ulykker/uhell hittil i sesongen.

Vi ønsker brøytemannskapene og de øvrige som er involvert i vintervedlikeholdet lykke til med fortsettelsen, og håper at stormkastene fra vest blir færre utover våren.



# Trafikkdirigeringskurs



Vegvesenets nykursede trafikkdirigenter.

Rep.: Hilmar Ødegården

Torsdag 25/1-90 arrangerte Buskerud vegvesen kurs i manuell trafikkdirigering på Sanden hotell i Hokksund.

Vel 20 deltakere, alle tjenestemenn i vegarbeidsdriften, deltok på kurset.

Forelesere var Per Bleiklia fra V. Ringerike lensmannskontor og verneleder Albert Skarstad.

Bleiklia har bred erfaring fra polititjeneste, og dertil evne til å gjøre til dels «tørt» stoff interessant. Bleiklia gjennomgikk innledningsvis lovbestemmelsene som hjemler vegvesenets rett til å gjøre trafikkregulerende tiltak, og vilkårene som må oppfylles i denne sammenhengen. Han redegjorde for hvilke straffebestemmelser som kommer til anvendelse ved brudd på gitte signaler og tegn.

Det ble videre vist hvilket utstyr som er påbudt ved manuell trafikkdirigering. I denne sammenhengen ble det understreket at trafikkdirigenten er en viktig del av vegvesenets ansikt utad, og at så vel uniformering som dirigentens oppdreden tel-

ler med i trafikantenes vurdering av etaten vår.

Bleiklia og Skarstad var opptatt av at arbeidet med trafikkdirigering må gis en høyere status. Noe som vil gi dirigenten større selvtillit og følelsen av å utføre en viktig jobb. En jobb av stor betydning for både sikkerhet, produktivitet og trafikkavvikling.

Foreleserne tok også for seg nødvendigheten av å planlegge trafikkdirigeringen. Herunder plassering av maskiner, mannskaper og dem som skal dirigere. Forvarsling om fare for kødannelser, informasjon til alle som arbeider innenfor det regulerte området osv.

Under diskusjonen med kursdeltakerne kom det fram ønsker om at så vel trafikkdirigering som arbeidsvarsling generelt måtte taes opp på lagsmøtene, gjerne med deltakelse av personer som kan redegjøre for hvilke bestemmelser som er gjeldende. Videre ble det opplyst at påbudt utstyr ikke alltid er tilgjengelig når trafikken må dirigeres manuelt.

Nok en gang ble nødvendigheten av en holdningsendring i forhold til arbeidsvarsling og trafikkregulering tatt opp.

Kostnadene ved å oppfylle det vi er pålagt innenfor disse områdene må i større utstrekning bli innkalkulert under planleggingen av arbeidene, ble det fremholdt.

Etaten må også bli flinkere til å informere om arbeidene vi utfører. Ofte har vi følelsen av at trafikantene har liten forståelse for nødvendigheten av å stanse trafikken mens vi arbeider ute i vegbanen, ble det sagt.

Deltakerne ga uttrykk for at de hadde hatt godt utbytte av kurset, mens det ble uttrykt skuffelse over at ingen med linjelederansvar deltok. Det er viktig at de som skal utføre manuell trafikkdirigering i praksis blir skolert, men like nødvendig at linjeledelsen planlegger og forholder seg til det vi er pålagt, ble det fremholdt.

Noen vil kanskje mene at kurs i manuell trafikkdirigering er unødvendig. Kursdeltakerne var av en annen oppfatning. Dessuten stilles det krav om at person som skal utføre manuell trafikkdirigering skal ha gjennomgått særskilt opplæring. Dette kravet fremgår i vegvesenets håndbok 051, om arbeidsvarsling.

Et nyttig kurs ble gjennomført på en grei og interessant måte.

# Mile bru ved Mjøndalen



Lagsmøte i brulag 1, Konsentrasjon omkring papirene.

---

## Rep.: Hilmar Ødegården

---

Som et ledd i den nye Hagatjernsvegen bygges i disse dager ny Mile bru. Brua blir bygd som en plasstøpt kulvert, og skal romme både bekkeløp og gangveg.

Det er vegvesenets brulag 1, bestående av arbeidsformann Kåre Reiersgård, Rune Høgseth, Tor Øyvind Fløtterud og Tore Westheim, som står for jobben, Oppsynsmann er Erling Fulsås.

Brobyggeren ankom arbeidsplassen ved avslutningen av et lagsmøte, og fikk en prat med laget og oppsynsmannen.

– Kulverten er komplisert og arbeidskrevende, sier Fulsås. – Men brulaget er en godt samkjørt og fin gjeng som i stor utstrekning fungerer som en selvstyrt gruppe, og arbeidet har gått bra.

Brulaget må beherske både grunn- og betongarbeid, forskaling og jern-

binding. De utfører selv daglig arbeidsstikning og uttak av høyder m.v., etter arbeidstegninger og beskrivelser.

Laget poengterer det gode kameratskapet og samarbeidet som rår. De er imidlertid betenkt over «gjennomtrekken» som nå er i ferd med å rive opp lagene. En hovedårsak til at noen søker arbeid i andre avdelinger er brulagets omflakkende tilværelse. – Skal vi fortsatt være konkurransedyktige, er det en forutsetning at vi har erfarne og samkjørte arbeidslag, sier Kåre Reiersgård. Like viktig er det at vi har tidsmessig utstyr. Utstyr og hjelpemidler tilsvarende det våre private konkurrenter rår over er en hovedbetingelse, sier lagsformannen.

Brulaget er tydelig interessert i å gjøre en kvalitetsmessig god jobb, og bevise for all verden at under like vilkår kan de konkurrere med hvem som helst. Vi har en samarbeidsvillig og positiv arbeidsledelse, fremholder laget, også dette bidrar sterkt til optimisme og innsatsvilje.

Mile bru er forventet ferdig i månedsskiftet mars/april. Da vil brulag 1 etterlate seg nok et monument som

dokumentasjon på arbeidsvilje og kompetanse innenfor vegvesenets egne rekker.



## BROBYGGEREN

# 20 ÅR

1970 - 1990





# KLUSS MED KRYSS

I bladet Administrasjonsnytt, som utgir av Statskonsul, har professor Finn-Erik Vinje en egen spalte, der han tar opp ulike sider ved det norske språket. Fra dette bladet, nr. 5/89, har vi tillatt oss å sakse et innlegg som bør være svært aktuelt for ansatte i vår etat.

## Planfritt kryss

I Aftenposten for 5. juli 1989 står det at Teisen-krysset skal bli planfritt med Strømsveien i bro over en nedsenket Store Ringvei.

To trafikkårer som krysser hverandre i forskjellige plan, danner ingenlunde et planfritt kryss – et kryss fritt for plan.

Som broingeniør skjærer det i mine ører når jeg også fra tid til annen hører kolleger snakke om planfrie kryss. Det de mener er naturligvis planadskilte kryss eller planskilte kryss.

Det ville være fint om Du kunne rydde opp i bruken av et slikt ord som «planfritt». Jeg tviler på at det er riktig å beskrive kryssende trafikkårer i forskjellige plan med et slikt ord. Bruken av det

bør vel ikke lenger stilltiende aksepteres?

**Med hilsen  
Ivar Ness, Oslo**

### SVAR:

Det er flere enn Ivar Ness som rynker brynene og synes at uttrykket planfritt kryss er rare greier – ja, en barbarisme. Noe så tomhendt og hjelpeløst som dette uttrykket har de aldri sett. Et kryss der veiene går i forskjellige plan, er jo ikke fritt for plan – snarere tvert om!

Ryddige hjerner reagerer derfor sterkt på den filologiske villfarelse planfritt kryss. Uttrykket er dem en dårskap og forargelse, og de holder det tre skritt fra livet.

Riksmålsordboken (1977) karakteriserer det som «mindre heldig», og Norsk Språkråd har uttalt seg i samme retning.

Offisielt heter det planskilt kryss, eventuelt toplanskryss eller flerplanskryss. Svenskene snakker om planskilt korsning.

Så langt, så godt. Her i språkspalten Norsk i embets medfør kan vi ikke nøye oss med dette. Vi må oppføre oss som anstendige språkfolk og orientere videre i terrenget:

Uttrykket planfritt kryss er riktignok blitt husvarmt hos oss, men det er avlet i overilelse og burde ifølge Riksmålsordboken og Norsk språkråd vært kvalt i fødselen. Godt. Men hva i himmelens navn kan ha foregått i hjernen på de medmennesker som først tok uttrykket planfritt kryss i bruk? For de må da ha hatt en mening med det? Eller har de vært fullstendig sløve under gesimsen?

Jeg vet ikke, men etter et løst skipper-skjønn kan jeg anta at uttrykket planfritt kryss er oppstått under påvirkning av uttrykket ligge i (samme) plan, som betegner at noe befinner seg på samme høyde, i samme nivå. Når et kryss er innrettet slik at veiene krysser hverandre i forskjellig høyde og Jensen i Fiaten kjører under Olsen i Volvoen, da ligger ikke veiene i (samme) plan – krysset er planfritt!

Slik kan de ha tenkt, de som først snakket om planfrie kryss, og gjorde uttrykket kjent for oss alle.

Hvorom allting er: Er du et ordensmenneske og en respektabel og regelrett borger, da skriver og snakker du fra og med mandag førstkommende om planskilt kryss.

**Finn-Erik Vinje**

## Ras på rv. 8

Av Hilmar Ødegården

Natt til torsdag 1. februar måtte riksveg 8 stenges på grunn av ras. Store nedbørmengder i form av regn og tele i bakken, ført til at enorme vannmengder banet seg veg tvers over vegbanen.

Dette resulterte i sin tur til at deler av vegbanen raste ut like ved fylkesgrensa mellom Buskerud og Vestfold. Til alt hell var Harry Granbakken og Jakob Fogstad på stedet, i et forsøk på å lede bort vannmassene. De fikk

sperrert av rasområdet omgående, slik at en unngikk trafikkuhell.

Det var kl. 01.30 raset gikk. Dette utløste en hektisk aktivitet både i Buskerud og Vestfold. Omkjøringer måtte skiltes, mediene måtte kontaktes og ikke minst måtte reparasjonsarbeidet forberedes.

Tidlig torsdags morgen var grave-maskin på plass. Kjell Reistad og Cato Solberg fra geoteknisk seksjon var ankommet for å vurdere hvilke tiltak som var nødvendige og hva slags masser som måtte brukes for å utbedre skaden. Vegmester Steinmoen og oppsynsmann Rua organiserte massetransport, og snart var utbedringsarbeidene i full gang. Arbeidsformann Jakob Fogstad og fagarbeider Marthin

Harangen fikk en stri tørt med en rekke oppgaver ved utbedringsarbeidet.

Vegen var farbar igjen fredag 2. februar kl. 13.00, etter at det var brukt 500 m<sup>3</sup> grusmasser og 100 m<sup>3</sup> bestående av stein, pukk og oljegrus. Kostnadene ble rundt 80.000 kroner.

Arbeidet gikk greit, sier oppsynsmann Rua, som samtidig berømmer menneskapene for innsatsen. Han poengterer også trafikantenes forståelse for nødvendigheten av å omdirigere trafikken. Det var endog privatbilister som deltok i trafikkdirigeringen inntil en fikk skiltet omkjøringsruta.

Nå er vegen «god som ny» på rasstedet, men mange ser nok fram til ny omkjøringsveg forbi Hvitvingfoss, slik at den dårlige parsellen der raset gikk, kan kuttes ut.



# Interaktiv opplæring

Rep. Hilmar Ødegården

Ny teknologi på alle felter stadig nye maskintyper osv. skaper et stadig økende behov for opplæring og etterutdanning på mange områder.

Materiell- og maskinkontoret i Vegdirektoratet har satt i gang et prosjekt som er kalt interaktiv opplæring, i et forsøk på å imøtekomme opplæringsbehovet på en rasjonell og moderne måte. Systemet går ut på at kursdeltakerne skal få testet sine kunnskaper ved hjelp av en P.C. (datamaskin) og en videofilm. Deltakerne får filmen fram på skjermen, sammen med informasjon og spørsmål. Spørsmålene besvares direkte, og maskinen gir direkte tilbakemelding om svaret er riktig eller galt.

Videofilmen kan også vises på van-

lig TV-skjerm, samtidig som deltakerne kan jobbe med et program på P.C.'en.

Et slikt system skaper uante muligheter i opplæringsammenheng, samtidig som det vil være en motiverende måte å lære på. Metoden kan sannsynligvis ikke erstatte andre kurs og skoler, men kan bli et viktig supplement, ikke minst når det gjelder oppdatering av kunnskaper. I stedet for å reise langt for å delta på kurs åpner dette systemet en mulighet for å ta opplæringen på egen arbeidsplass, ved hjelp av video og datamaskin.

Prosjektet er i oppstartingsfasen, og en har valgt snøbrøyting, stell og bruk av snøbrøytingsutstyr, som det første opplæringsområdet. Dette fordi det er et forholdsvis avgrenset område, men også et område hvor feil bruk fører til dårlige resultater og store reparasjonskostnader.

Et konsulentfirma har gjort videoopptak på Hemsedalsfjellet, på Solberg vegsentral og Kongsberg vegstasjon. Maskininstruktør Arne Bråthen har vært med på disse opptakene. Så Buskerud og Arne Bråthen er sterkt involvert i prosjektet.

Brobyggeren var til stede ved opptak på Kongsberg vegstasjon, der Reidar Bollerud bl.a. demonstrerte skifting av stål og riktig innstilling av brøyteutstyret.

Resultatet av konsulentenes arbeid skal vises på en stor internasjonal kongress i Tromsø, Piarch-kongressen, og skal siden presenteres i fylkene.

Bli interaktiv opplæring framtidens system i vegvesenet?

Vi venter i spenning på resultatet, der ansatte i Buskerud vegvesen opptrer som «filmstjerner».



Her legges strategien, før opptaket tar til. Fra venstre: Fotografen Rune Bendiksen, Arne Bråthen, Ole Reidar Bollerud, Vidar Fjellang.



# Telerestriksjoner og måleutstyr

Rep. Hilmar Ødegården

De to siste årene er det innført telerestriksjoner svært tidlig på vinteren. Årsaken skulle være grei, men likevel er det mange som lurer på hva som faktisk ligger til grunn for beslutningene om å innføre/oppheve vinteraksellast eller aksellastrestriksjoner.

Brobyggeren dro derfor på besøk til distriktslaboratoriet på Solbergmoen, hvor vi traff Tore Bjørkelund og Olav Tveit. De visste mye om hvilke målinger som blir foretatt i denne forbindelse.

Buskerud vegvesen har plassert 22 telemålere rundt om i fylket, både på riks- og fylkesveger. Målerne er slik plassert at de skal kunne gi et gjennomsnittsbilde av tele- og opptiningsforholdene. Disse målingene er med på å danne grunnlag for beslutningene som blir tatt. Når det gjelder grunnlaget for opphevelse av telerestriksjonene brukes et såkalt dynaflect måleutstyr som måler vegens bæreevne.

Telemålerne består av et ytre rør som er satt ned i vegen og forankret, samt et indre rør fylt med en spesiell væske som skifter farge når den fryser. Når en tar opp det indre røret og måler indikasjonene på tele og opptining, har en et godt bilde av tilstanden i vegkroppen.

Det er et problem at disse målerne er svært ømfintlige for vannsøl. Kom-



Vis hensyn når vi bruker Dynaflect-utstyret, sier Olav Tveit.

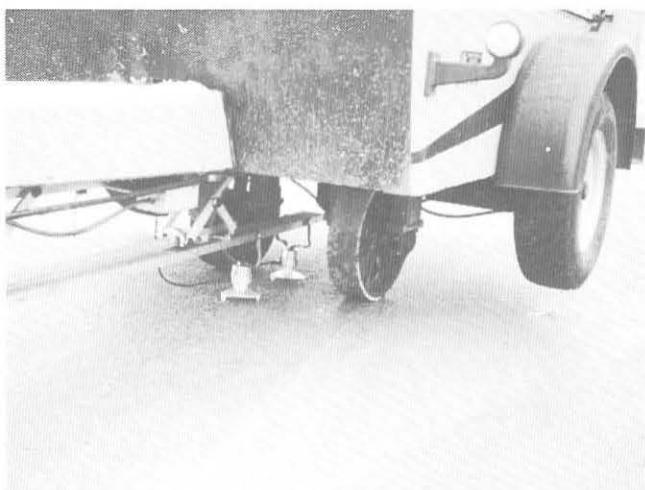
mer det fuktighet mellom det ytre og det indre røret vil det indre røret fryse fast. Da er det ikke alltid lett å få målt.

Vi løser problemet, sier Bjørklund, men det er nødvendig å utvise stor forsiktighet når målerne inspiseres i perioder med vann på vegbanen.

Dynaflect-utstyret er plassert i en tilhenger som er koblet til en bil med nødvendige installasjoner. Målingene med dette utstyret er til tider noe farefullt fordi trafikantene tar lite hensyn. I 1985 ble både henger og bil smadret under påkjørsel ved Nes i Hallingdal. Hengeren ble bygd opp igjen, mens bilen var totalvrak.

Når trafikantene ser denne hengen, som er merket «Vegregistrering», stå oppjekket på to «jernhjul», er det fordi det pågår bæreevneregistrering. Og skal målingen ha ønsket verdi, må målingen foregå akkurat *der*, og akkurat *da*. Verken tidspunkt eller sted er valgt ut fra et ønske om å hindre trafikken!

Besøket hos Bjørklund og Tveit ga oss en interessant innføring om målingene og nytten av disse. Så er det altså ikke sant, slik som noen hevder, at vegvesenet innfører og opphever telerestriksjoner i «hytt og pine»!



Her foretas bæreevneregistrering med Dynaflect-utstyret.



Olav Tveit trekker opp målerøret, og konstaterer følgende, målt fra asfaltenivå: Opptil 43 cm -tele ned til 90 cm.



# Ny veg-garasje i Hemsedal

Av Hilmar Ødegården

Nylig ble det tatt i bruk en ny vegg-garasje på Tuv i Hemsedal. I tillegg til funksjonen som garasje skal bygget også være strøsandlager. Ole Svingen, Roar Halbjørhus sier seg godt fornøyd med at de nå har fått en skikkelig garasje til brøytebilen, noe som har vært et mangeårig savn.

## Teleskorpe på sandhaugen

En del av garasjebygget skal fungere som strøsandlager, slik at en kan kutte ut en strøandsilo som er svært dyr i drift. Dette betinger en form for oppvarming, slik at grushaugen holder seg telefri. Under byggearbeidene ga de ansatte uttrykk for at oppvarmingen måtte skje fra gulvet. – Nei, sa konsulentent. – Det er mye bedre med oppvarming fra takmonterte mikrobølgeovner.

Og konsulentent fikk sin vilje igjen. Resultatet ble at en fikk opp til 60 cm tykk teleskorpe, selv midt under mikrobølgeovnene. Derfor måtte en ta i bruk varmesiloen igjen.

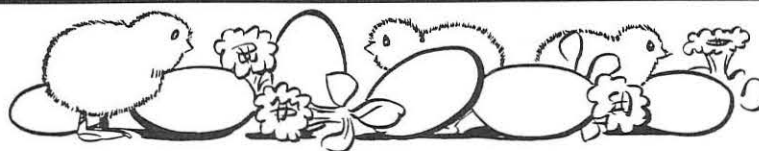
– Nå må vi overveie å legge varmekabler i gulvet og isolere veggene bedre, sier vegmester Gjestemoen. Kanskje var vegvesenets egne ansatte de beste konsulententene for en egnet oppvarming av strøgrusen? Lokalkjennskapen og mangeårig erfaring er kanskje verdt å ta med under vurderingene, allvitende og sikkert velmenende konsulenter til tross.



Konsulentløsningen var dårlig, konstaterer Rolf Sandberg og Ole Svingen.



Den nye vegggarasjen ved Tuv i Hemsedal.



## Avklaring av ansvar og myndighet

Av Hilmar Ødegården

I enhver virksomhet er det nødvendig å ha en klar definisjon av hvilket ansvar og hvilken myndighet som tilligger de ulike leddene i organisasjonen. Så også i vegvesent. Dette er høyst aktuelt i forbindelse med kvalitetssikringssystemet som er under innføring innenfor Buskerud vegvesen. Manglende avklaring kunne føre til en situasjon som denne:

*Det var et viktig arbeid som skulle gjøres, og ALLE var sikre på at NOEN skulle gjøre det ENHVER kunne ha gjort det men INGEN gjorde det NOEN ble sinte pga. dette, fordi det var ALLEs jobb ALLE trodde at ENHVER kunne utføre det, men INGEN forsto at ALLE ikke ville gjøre det Det endte med at ALLE bebreidet NOEN da INGEN gjorde hva ENHVER kunne ha gjort!*

Slik ønsker vi ikke å ha det innenfor vegvesenets organisasjon!



# Elektronisk vegvesesen

Rep.: Hilmar Ødegården

Ved besøk på Geilo vegstasjon fikk vi et lite innblikk i hvilken rolle elektronikken etter hvert har fått, også innenfor vegvesenet.

Vegmester Bjerkeli og kontorfullmektig Birgit Grevsgård viser oss en imponerende mengde utstyr som er installert på vegstasjonen. Plassen begynner etter hvert å bli *svært* godt utnyttet!

Utstyret omfatter blant annet: Telefonsvarer, internt radiosamband, «tavlesnuer» for Hardangervidda og Aurlandsvegen, PC-er, EDB-skrivere, 2 stk. telefaks, skjerm for overføring av værdata, skriver for værdata, elektronisk «hjerne» for lagring av værdata og omforming av data til såkalt «syntetisk tale».

En utenforstående blir nærmest ør av alt dette utstyret. – Det er nok så hektisk hver morgen når alt utstyret skal i funksjon, sier Bjerkeli og Grevsgård. – En har imidlertid etter hvert fått innarbeidet rutiner som fungerer bra.

## Værdata

Ved Lappestein inne på Hardangervidda er det plassert en registreringsseksjon som registrerer temperatur, vindstyrke, vindretning og nedbør. Data blir overført til Geilo vegstasjon hvert 10. minutt. Dataene kan skrives ut på papir, de kan fremstilles på skjerm og en kan få oversikt og grafisk fremstilling over forholdene de siste 10 timer.



Vegmester Per Bjerkeli i «datarommet».

Vegvesenet har samarbeid med Meteorologisk institutt, NVE og andre fylker, som også drar nytte av værdataene fra Lappestein. Via telefax går det hver morgen meldinger til vegstasjoner, vegkontoret, vegmeldingssentralen, Oslo Lysverker og Lærdal vegstasjon. Dette kan også skje automatisk ved hjelp av programmering.

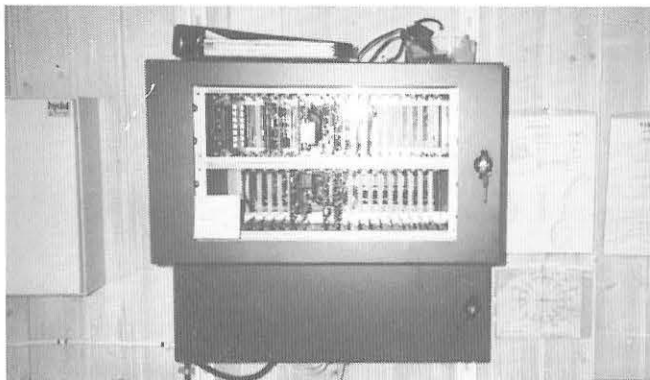
Alle kan ringe et bestemt telefonnummer og få værdataene opplyst som såkalt «syntetisk tale». Værdataene blir da automatisk omformet til svært så menneskelig tale.

Brøytemannskapene med ansvar for vegen over Hardangervidda er ofte innom og ser på dataene for de siste 10

timer før de går på skift om morgenen. Vindretning og -styrke er verdifulle opplysninger om forholdene inne på vidda.

## Spørsmål om mangt

Kontorfullmektig Birgit Grevsgård får spørsmål om så mangt fra trafikantene. Spørsmål som går på forutsigelse av vær- og føreforhold for lang tid fremover er vanskelige å besvare. I fjellet skifter været fort, og det kan være store forskjeller fra time til time. Dette vil ikke alle som spør om forholdene akseptere fullt ut, som et grunnlag for at Birgit har problemer



Selve «hjernen» som bl. annet omdanner dataene til «syntetisk» tale.



Folk spør om det utrolige, sier Birgit Grevsgård.

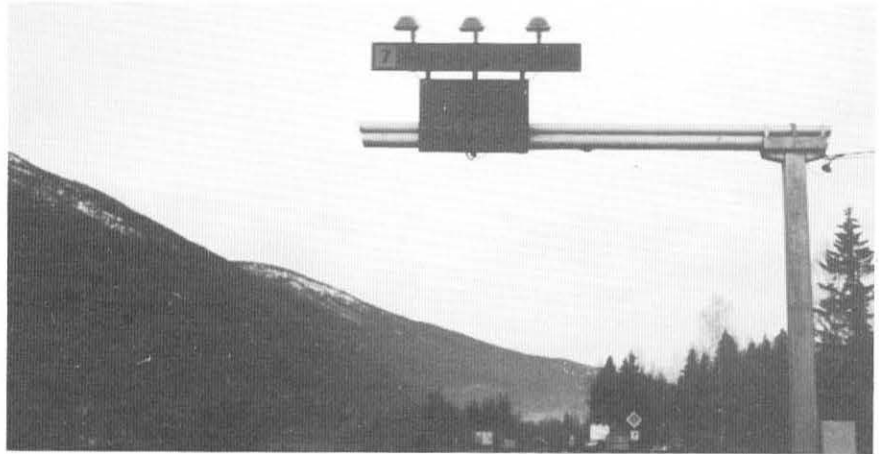


med å forutsi påskevær og -føre i januar måned!

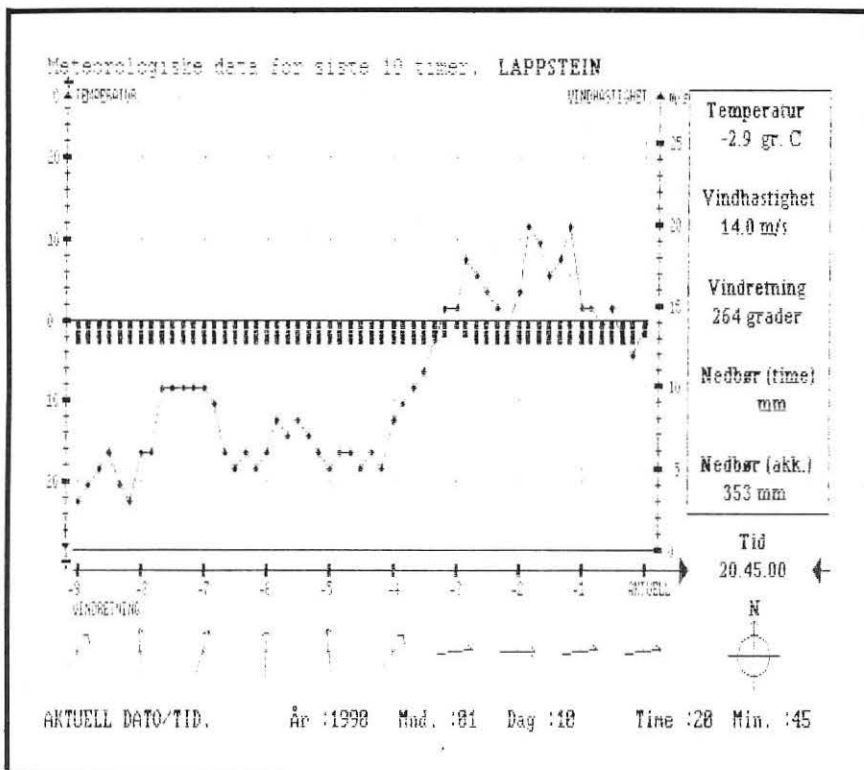
– Noen ganger blir tålmodigheten satt på prøve, sier hun. – Det er ellers et inntrykk at folk foretrekker å snakke med et menneske, fremfor å få opplysningene via telefonsvarer.

### Telefonisk styrte tavler

Tavlene som angir om fjellovergangene er åpne eller stengte, blir nå styrt fra vegstasjonen. Ved å slå et bestemt telefonnummer, endres teksten på informasjonstavlene automatisk. Jo, elektronikken er tatt i bruk i fullt monn ved vegstasjonen på Geilo. Mye å passe på, men utvilsomt nyttige hjelpemidler.



Det elektronisk styrte skiltet forteller oss at for tiden er vegen over Hardangervidda stengt.



Eksempel på grafisk fremstilling av værdata fra Lappestein.

## Kommunikasjon

Kommunikasjon og korrekt gjengivelse av informasjon er viktig. Noen av oss er ikke alltid like begeistret for kravene om at mange ting bør skje skriftlig.

Det er vel også slik at vi har forskjellige oppfatninger av hva som er viktig. Vi gjengir her en historie om trinnavis kommunikasjon:

Finner vi tilnærmete paralleller også i vegvesenet?

### EKSEMPEL PÅ TRINNVIS KOMMUNIKASJON

Beskjed fra adm. direktør til seksjonssjefer:

I morgen vil det inntreffe total solformørkelse kl. 09.00. Dette er noe som ikke inntreffer hver dag, så vi lar personalet samles utenfor, i pent antrekk, for å betrakte den. For å markere denne spesielle begivenheten, vil jeg selv gi en orientering om den. Hvis det regner, blir vi ikke i stand til å se den, og i så fall skal personalet samles i kantinen.

Beskjed fra seksjonssjef til driftssjefer:

Etter ordre fra adm. direktør vil det inntreffe total solformørkelse i morgen kl. 09.00. Hvis det regner, vil vi ikke bli i stand til å se den så godt utendørs i pent antrekk. I så fall vil solens forsvinning bli gjennomgått i kantinen. Dette er noe som ikke inntreffer hver dag.

Beskjed fra driftssjef til avdelingsledere:

Etter ordre fra adm. direktør skal vi gjennomgå, i pent antrekk, solens forsvinning fra kantinen kl. 09.00 i morgen. Adm. direktør vil fortelle oss om det kommer til å regne. Dette er noe vi ikke får se inntreffe hver dag.

Beskjed fra avdelingsleder til formenn:

Hvis det regner i kantinen i morgen tidlig, hvilket ikke inntreffer hver dag, vil vår adm. direktør, i pent antrekk, forsvinne kl. 09.00.

Beskjed fra formann til personalet:

I morgen kl. 09.00 vil vår adm. direktør forsvinne. Det er synd at dette ikke skjer hver dag.



# BROBYGGEREN

## 20 ÅR

1970 - 1990





# Dekkelegging og oljegrusproduksjon i egen regi 1989

Av Noralf Haugvaldstad

Jeg vil med dette benytte anledningen i Brobyggeren til å takke for et meget godt utført arbeid og samarbeid i sesongen 1989. Det samme gjelder tidligere sesonger. Utleggingen og oljeemulsjonsgrusproduksjonen har gått meget bra. Innsatsen har vært på topp hos samtlige. En takk også til maskinavdelingens folk som har ydet en god service når behovet har vært der.

Overtidsarbeid og ekstra innsats for å bli ferdig med en jobb har det ikke vært problemer med å få gjennomført. Det har som regel vært tatt på eget initiativ fra lagenes side. Der viser en stor interesse for arbeidet og det gjør seg utslag i et meget godt utført arbeid og arbeidsglede som er så viktig på en arbeidsplass. Vi er også konkurranse-dyktige overfor private. Jeg får stadig høre fra de private entreprenørene at vi gjør et bra og skikkelig arbeid, og at vi må ha et godt og innarbeidet mannskap. Dette er ingen dårlig attest å ta med seg, så det er bare å stå på til neste år også. (1990).

I 1989 la vi ca. 98 km slitelag på riks- og fylkesvegene samt flatelappet ca. 119.000 m<sup>2</sup> (Rv.+Fv.).

Gangveger og noen busslommer er også blitt dekkelagt. Til sammen tilsvarer det ca. 60.000 tonn utlagt masse. (Her er det inkludert ca. 10.000 tonn asfalt. Resten er emulsjons- og oljegrus.) Produisert kvantum av emul-



Lag I utfører her dekkelegging på rv. 280 v/Snarum.

sjons- og oljegrus kom opp i vel 50.000 tonn. Disse resultatene må vi si oss godt fornøyd med.

Jeg vil komme tilbake til dette med faste mannskaper og et nytt og brukbart utstyr til å jobbe med. Det viser seg gang på gang at det har stor betydning for utførelsen og effektiviteten av et arbeid, og spesielt gjelder det dekkeleggingen som trafikantene ser. Det er viktig å få til et jevnt og behagelig dekke å kjøre på.

Angående egen transport av utleggere og produksjonsutstyr har Olav Bakke virkelig stått på. Utstyret har alltid vært på plass slik at vi har kommet i gang med utleggingen umiddelbart og oljegrusverket m/utstyr har vært raskt på plass når vi har flyttet fra et sted til et annet.

Antall ansatte i egen regi som har vært med i sesongen som gikk var ca. 27-28 mann. (Inkludert 9-10 korttidsansatte).

Vi har også benyttet 6-7 private lastebiler på lagene. Her har antallet variert noe på grunn av transportlengden.

Mannskapslista på hvert lag så slik ut:

Lag I:

Formann: Kjell Slevikmoen  
Jan Mjøseng  
Arild Ruud  
Eivind Dokka  
Håkon Høgåsen  
Jonny Breivik

Hjullaster: Nils Fønnebo  
Oljegrusproduksjonen:  
Formann: Toralf Modøl  
Svein Lobben  
Torolf Kaugerud

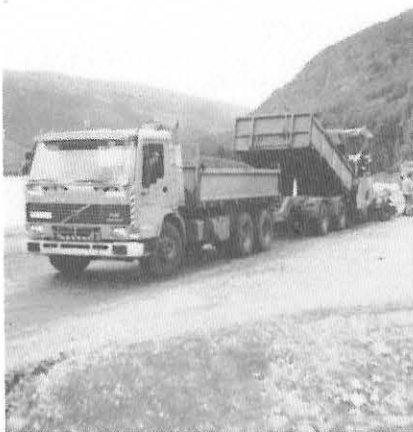
Lag II:

Formann: Bjørn Melbye  
Helge Thorud  
Bjarne Bentehaugen  
Jan Egil Grue  
Erik Hole  
Leif Runar Bakke  
Hjullaster: Nils Mythe  
Overflatebehandling:  
Formann: Erik Bergan  
Olav Kjernås  
Bjørn Skinnnes

Vegvesenets sjåfører på utleggingen:

Rudolf Karlsen  
Reidar Bollerud  
Bjarne Austad  
Robert Pettersen  
Edvard Rollid  
Helge Jørgensen  
Lars Tveiten  
Erik Bergan  
Olav Kjernås

Jeg vil til slutt ønske alle velkommen tilbake til en ny og forhåpentlig en like vellykket 1990-sesong.



Lag II i full sving med dekkeleggingen på rv. 7 v/Strandefjorden.

# Gangveg Gol - Rotnheim

Av Hilmar Ødegården

I disse dager foregår fjellsprenning i forbindelse med bygging av 3,5 km ny gangveg langs rv 7 fra Gol til Rotnheim.

Det er innleid en gravemaskin med bor/piggutstyr, mens vegvesenets egne ansatte, Nils Vold, Knut Sverre Vold, Arne Majormoen og Svenn Seterstøen står for sprenning og øvrige arbeider. Seterstøen er arbeidsformann/sprenningsbas, og anlegget administreres av oppsynsmann Egil Sandanbråten.

– For inneværende år er det 2 mill. kroner til disposisjon, forteller Sandanbråten, – mens anlegget er kostnadsberegnet til 5 mill. kroner. Etter at en har avdekket fjellet på hele strekningen, vil arbeidet i år stort sett dreie seg om fjellsprenning. Gravemaskin med utstyr er innleid etter innhentet tilbud fra fire firmaer. Boringen skjer med 45 mm krone og etter meterpris. For piggging, dekningsarbeider og graving betales en timepris. Kostnadsoppfølging skjer ved utregning av kubikk-meter-pris for hver salve.

– Den milde vinteren har bidratt til at arbeidene har gått bra, sier Sandanbråten. – Men veldig varierende høyde på fjellet, slepper, lagdeling og det faktum at en må dekke hver salve, gir seg naturlig nok utslag i kubikk-meter-prisen.

– Arbeidene har til nå forløpt uten uhell eller ulykker, sier verneombud Knut Sverre Vold. Det har imidlertid lett for å bli glatt på vegbanen, noe



Oppsynsmann Egil Sandanbråten administrerer gangveganlegget.



Fra venstre: Nils Vold, Knut Sverre Vold og «basen» Svenn Seterstøen.

som ikke alle trafikanter takler. Det har derfor skjedd noen trafikkuhell ved arbeidsstedet.

Ferdigstillelsen av arbeidene er avhengig av bevilgninger, men skjer forhåpentlig i overskuelig framtid.

## ULYKKESÅRSAKER

Av Hilmar Ødegården

Etter trafikkulykker kan vi ofte lese i avisene at ulykken skyldtes glatt vegbane, dårlig brøyting eller lignende. Svært sjelden står det noe om at føreren av kjøretøyet ikke har tilpasset farten etter kjøreforhold og egne ferdigheter.

I vinter-Norge vil det alltid forekomme snø på vegbanen og glatte vegpartier. Dette må enhver fører innrette seg etter. Etter alvorlige trafikkulykker, tones ofte føreransvaret ned. Da er det tilsynelatende enklere for mediene å tillegge kjøreforholdene, og derigjennom vegvesenet, skylda for ulykken.

Nå er det slik at det også i dette for mange noe diffuse «vesenet» arbeider følede og tenkende mennesker. Noen av dem arbeider med snøbrøyting og strøing av vegen. De utfører dette arbeidet etter planer og retningslinjer, men de kan *ikke* holde alle veger snø- og isfrie til enhver tid. Når det skjer ulykker, vil disse menneskene alltid tenke over om noe kunne vært gjort annerledes, slik at ulykken kunne vært forhindret. Denne belastningen forster-

kes kraftig når medier eller andre fremstiller kjøreforholdene som ulykkesårsak. Denne type belastning har ført til at mange har måttet slutte med slik tjeneste.

Trafikklovgivning og regelverk er helt klare når det gjelder føreransvaret: Hastigheten må tilpasses forholdene, og føreren må til enhver tid ha fullt herredømme over kjøretøyet. Er vegbanen glatt, eller subbete etter snøfall, noe som alltid vil forekomme vintertid, *må* hastigheten settes ned.

Derfor en bønn til medier og andre som uttaler seg om ulykkesårsaker: Tenk over hvem som uforskyldt blir belastet når dere framstiller kjøreforholdene som ulykkesårsak. Undergrav ikke holdningene til lovverkets bestemmelser om føreransvaret. Avisoppslag og andre typer rapporteringer etter trafikkulykker forsurer arbeidsmiljøet og forsterker de psykiske belastningene for vegvesenets vintervedlikeholdsmannskaper.

Verken vegvesenet eller mannskapene kan fritas for all kritikk. Intet er så fullkomment at det ikke kan forbedres. Men selve ansvaret for trafikkulykker bør i større utstrekning plasseres der det rettelig hører hjemme.



# Fellesmøter i utedriften



God møteleder med «friske» historier: Vegmester Bjørn Aasmundrud.

## Rep. Hilmar Ødegården

Fellesmøtene i utedriften ble i år avviklet på et annet tidspunkt og med et litt annerledes program enn før. Møtene ble holdt i Drammen, på Kongsberg, Gol og Ringerike i tiden 25/1-31/1. Et hovedtema for møtene var hvordan vi skal møte de økte konkurransekravene vi stilles overfor. Det ble gitt en avdelingsvis orientering om driften i -89 og budsjettet for inneværende år. Yrkessjåfører var invitert til å fremføre sine krav og forventninger til vegvesenet. Opplegget ble godt møtt av møtedeltakerne, og møtene ble gjennomført på en fin måte.

### Ringeriksmøtet

Brobyggeren var til stede på Ringeriksmøtet 31. januar, der det var 80 deltakere. Vegmester Aasmundrud ledet møtet på en suveren måte.

Vegsjefen innledet om 90-års utfordringer og konkurransekrav. Også vegvesenets virksomhet vil bli preget av ressursknapphet og økt konkurranse om midlene som det offentlige rår over. Spørsmålet er hvordan vi skal

innrette oss for å møte samfunnets krav om et godt vegnett, sikker og økonomisk transport og en best mulig anvendelse av midlene. Våre svar må være en høy kvalitet på alt vi gjør innenfor planlegging, bygging og vedlikehold av vegsystemet. For å oppnå dette må vi ha en godt organisert virksomhet, og ikke minst: Vi må dokumentere det vi gjør og måten vi gjør det på. Dette med *dokumentasjon* og *informasjon* blir svært viktig i tida framover.

Hovedtillitsmann Rolf Sandberg hadde en innledning omkring holdningene i nivå 4. Tjenestemennene er ikke redde for å konkurrere verken på kvalitet eller kvantitet, sa Sandberg. Nivå 4 har alltid vært i en konkurranse-situasjon overfor eksterne tjenester. Men rammebetingelsene er så forskjellige at nærmest uansett innsats blir vi ofte konfrontert med at våre tjenester blir for dyre.

Derfor må rammebetingelsene endres, slik at konkurransen blir mer rettferdig. Vegvesenet må også bli flinkere til å kommunisere med omverdenen og markedsføre sin virksomhet. Vegvesenet har behov for kompetanse og slagkraft innenfor alle deler av virk-

somheten for å være en markedsregulerende faktor. Det stilles også krav om at vi skal holde en beredskap som sikrer vegbrukernes krav til oss. Vi har en bedriftskultur som det er viktig å bevare og videreutvikle. INGEN kan påstå at vegvesenets driftsform er ulønnsom, hevdet hovedtillitsmannen. Nivå 4 er beredt til å møte utfordringene. Under like betingelser er vi uten tvil konkurransedyktige. Hovedoppgaver blir å skape like rammebetingelser, og å informere bedre overfor publikum og politiske myndigheter.

Vegmester Ola Lislelid tok utgangspunkt i at 90% av all transport i Buskerud foregår med ulike typer biler. Det er en formidabel oppgave å skulle sørge for at denne transporten kan skje på en best mulig måte. Også oppsynsmennene er beredt til å møte økte krav til etaten. Blant annet stilles det økte krav til god framkommelighet døgnet rundt. Dette innebærer at vi må se på beredskaps-, arbeidstids-ordningene, og kanskje finne mer fleksible ordninger enn de nåværende. Også Lislelid var opptatt av at vi må informere bedre om det vi gjør, og at vi må imøtegå mediernes ofte feilaktige framstillinger av måten vi gjør jobben vår på. Fristil-





ling av maskinpark og maskinavdeling hadde Lislelid tro på. Han ga maskinavdelingen ros for å yte nødvendig service, slik at utstyret alltid er i orden. En slik service vil en vanskelig kunne få gjennom private tjenester. Vegvesenet har behov for å ha en del maskiner, biler og utstyr for å holde nødvendig beredskap. Et spørsmål kan være hvem som skal eie og administrere bruken av utstyret. Det er behov for etterutdanning av både oppsynsmenn og tjenestemenn i nivå 4, sa Lislelid. Vi er flinke og gjør en god jobb på mange områder, men må også innse at det finnes områder hvor vi er mindre konkurransedyktige, om en ser isolert på kostnader. Ofte skyldes dette ulike rammebetingelser. Lislelid etterlyste også yrkesstoltheten innenfor etaten. Gjennomgående gjør vi en god jobb, men vi må også lære oss å takle kritikk, når kritikken er berettiget. For å unngå uberettiget kritikk utenfra, og for å skape tillitsforhold og troverdighet overfor politikere og publikum er INFORMASJON og DOKUMENTASJON stikkord.

Etter innledningene var det diskusjon, med god respons fra møtedeltakerne. Hope, Bråthen og Berge orienterte om hvordan henholdsvis vedlikehold, anlegg- og maskinavdeling vil møte konkurransekravene på kort og lang sikt. Innledningene og den påfølgende diskusjonen ga inntrykk av at hele vegvesenets organisasjon er tent på å møte 90-åras utfordringer. Det er svært viktig å få like rammebetingelser, og vi må ofre DOKUMENTASJON og INFORMASJON langt større oppmerksomhet.



**Vegbrukere.** Fra venstre Anders Piltingsrud, Inge Martinsen og Magne Skistad.

Avdelingenes gjennomgang av virksomheten -89 og budsjettet for -90 var nok en understrekning av at vi går «tøffere» tider i møte. Ikke minst vil bevilgningsrammene for fylkesvegene gjøre det svært vanskelig, for ikke å si umulig å holde den standard som trafikanterne krever. Også dette må vi si fra om på en utvetydig måte, slik at ansvaret kan plasseres der det i realiteten ligger.

Tre lastebileiere fra omliggende distrikter ga uttrykk for tilfredshet over at de fikk være til stede på møtet, og de fremførte i tur og orden sitt inntrykk av vegvesenet og en del ting de mente vegvesenet burde utbedre. Generelt ga de uttrykk for at vegvesenet gjør en bra jobb, og at vegbrukernes forhold til etaten hadde blitt bedre den senere tid.

De pekte også på en del helt konkrete og stedfestede ting som skaper problemer for lastebiltransporten. Flere og bedre egnede rasteplasser for vogntog og plassering av strøsandkasser var av de ting som vegadministrasjonen lovet å gjøre noe med.

Tida ble også på dette møtet, slik det alltid blir når en har et engasjerende program, noe for knapp. Deltakerne var imidlertid skjont enige om å gå ut over den oppsatte tidsramma, slik at en fikk gjennomgått hele programmet.

Fellesmøtene -90 må sies fullt ut å ha fylt sin funksjon når det gjelder å skape kontakt og følelse av samhörighet innen etaten. De som har stått for planleggingen og deltatt som innledere fortjener full honnør for innsatsen. Møtereferatene blir sendt til alle ansatte, og da blir det opp til hver enkelt av oss å følge opp den positive holdningen som referatene bærer bud om.

Vi er alle en del av en organisasjon av stor viktighet for samfunnet. Vi kan alle bidra til at samfunnet omkring oss får bedre forståelse for vår funksjon og rammene vi arbeider innenfor.

Gjennom bedre rammebetingelser, god dokumentasjon på kvaliteten av det vi gjør, bedre informasjon både utad og innad og ikke minst gjennom en motivert arbeidsstokk på alle plan, er Buskerud Vegvesen godt rustet til å møte 90-åras utfordringer!



Bildet er ikke ment som en illustrasjon på at Rognan, Berge, Sandberg, Bråthen, Lislelid og Hope «gikk i vannet» som innledere på fellesmøtene. Men datoen er 31. januar og stedet er Hønefoss. «Tjernet» i bakgrunn en sier noe om vær- og temperaturforholdene denne vinteren.



## Har du en lys idé?

- Som forenkler ditt arbeid og sparer penger?
- Som kanskje også kan komme andre til nytte?
- Send inn et konkret forslag - det kan gi ekstra fortjeneste! (Premieringsprosenten er høy!)



I staten er det opprettet flere forslagsordninger som behandler effektiviseringsforslag fra de ansatte! Statens vegvesen har som kjent forslagsordningen. Og det er den vi ønsker å blåse litt mer liv i.

### Hvem kan sende inn forslag?

Alle som er ansatt i Statens vegvesen kan fremme forslag om forenkling/effektivisering.

Alle som sender inn forslag må oppgi navn, stilling og arbeidssted.

### Forslaget bør inneholde

- kort beskrivelse av gjeldende ordning
- vurdering av denne
- forslag til forbedring

Prøv å gi konkrete løsninger på problemet som blir tatt opp.

### Eksempler på forslag:

- Drifts- og arbeidsmetoder, rutiner og blanketter
- Materiell, utstyr og verktøy
- Verne-miljø og helsetiltak.

### Behandlingen av forslagene

Når du har sendt inn et forslag, blir det behandlet av den lokale forslagsnemnda og premiert av den. Dersom forslaget gjelder saker vegsjefen ikke kan endre lokalt, blir det sendt inn til Bedømmelsesutvalget i Vegdirektoratet. Hjelp til utforming av forslag får du av Ellen Brusgaard, som er sekretær i forslagsnemnda.

Adresse for innsending av lokale forslag er:

Statens vegvesen, Buskerud,  
Forslagsnemnda,  
Pb 2265 Strømsø  
3003 DRAMMEN

## Vi gratulerer

**50 år:**

|                     |      |
|---------------------|------|
| Tor Ole Dokken      | 11/4 |
| Bent Frede Sørensen | 30/4 |
| Andreas Thorud      | 7/6  |

**60 år:**

|               |      |
|---------------|------|
| Arne Grefslie | 16/5 |
| Kåre Solberg  | 30/5 |
| Aslaug Berg   | 30/5 |
| Aase Jahren   | 21/6 |

Brobyggeren gratulerer hjerteligst med dagen.

**TAKK**

Jeg vil få takke alle for oppmerksomheten i anledning min 60-års dag.

*Olaf J. Odda*

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 60-årsdag.

**Wegger Viken**

Takk for oppmerksomheten på min 50 års dag.

Ole Martin Hagen

## Minneord

### Arne Ristvedt

Etter et kort sykeleie gikk Arne Ristvedt bort 16. januar i en alder av 61 år.

Han ble ansatt i Buskerud vegvesen i januar 1971 som hjelpemann for vegvokter og fra 1973 som vedlikeholdsarbeider i vedlikeholdsområde 7.

Arne var en rettskaffen og pliktoppfyllende mann som gikk til arbeidet med stor glede, og han var godt likt av sine arbeidskamerater og andre han kom i kontakt med.

Vi lyser fred over hans minne.

*Ola Lislelid*