



Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 4 - September 1990 - 20. årgang





INNHold:

SIDE:

- 2 Automatisk trafikkontroll
- 3 Bedriftshelsetjenesten orienterer
- 4 Streng reaksjon nødvendig
- 5 Hastigheten må ned
- 6 Stor - større - størst
- 7 Nytt fra Vegdirektoratet
- 8 Kompetanseutvikling
- 9 Drive-in telefon
- 9 Vegvesenets ugle
- 10 Nytt hovedverneombud
- 11 Egenregikalkyler
- 12 Nye fagarbeidere
- 13 Vegfanter på tilbud
- 14 Nye vegnummer
- 15 Varm fotografering
- 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 angi kilde.

Forsidebilde:

God ressursutnyttelse? Her er det ikke mye upløyd mark.

Foto: Hilmar Ødegården.

Automatisk trafikkontroll - den virker!

Av Bjørn Dietrichs

Deler av den automatiske trafikkovervåkingen i Drammen og Lier har nå vært i drift i vel ett år.

Selv om tiden som er gått etter at den er satt i gang er relativt kort, er det mye som tyder på at effekten av overvåkingen har vært god, særlig god i 1989.

Antall personer skadd eller drept i 1989 gikk ned med 28 % i Drammen og 38 % i Lier i forhold til 1988, mens gjennomsnittet for resten av kommunene i fylket hadde en økning på 26 % for den samme perioden.

En gjennomgang av alle ulykker som skjedde i hele Drammen i 1988 og 1989 viser tydelig at det er den type ulykker som skyldes stor fart som ble redusert i 1989.

I første halvår av 1990 har det vært en kraftig økning av antall trafikkulykker i Drammen. Antall personer skadd eller drept var 85 mot 38 i 1989. Grunnen til denne økningen er det vanskelig å si noe om. Den kan skyldes tilfeldige variasjoner, men en mulig forklaring for noen av ulykkene, kan være at bilistene har blitt kjent med systemet og hvor registreringspunktene er, slik at de bare setter ned farten i nærheten av punktene. For å bedre effekten, anbefales det i fremtiden å ha mobile enheter og også offentliggjøre mindre informasjon om detaljer i kontrollsystemet.

Med de erfaringer vi nå har, ser vi at gjennomsnittsfarten i nærheten av ATK-punktene har gått ned. Gjennomsnittlig fartsreduksjon for alle biler er 4 km/t.

Prosentvis overskridelser av fartsgrensene er sunket med 29 %.

På ulykkesbelastede strekninger å ca. en km i nærheten av hvert registreringspunkt har ulykkene sunket med 37 % i gjennomsnitt.

De 7 kassene har sannsynligvis spart samfunnet og den enkelte for 2,5 millioner kroner bare på de ulykkesbelastede strekningene der de står i løpet av dette året.



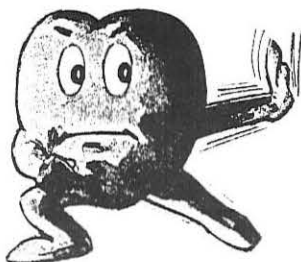
Leiebilavtale

Statens vegvesen, Vegdirektoratet og Avis Bilutleie A/S har inngått gjensidig kontrakt for bilutleie etter bestemte ratabtaltaler, gjeldende for Norge og en rekke andre land. Avis er i avtaleperioden vår leverandør av bilutleietjenester. Ved leie av biler ved *tjenestekjøring* for tilsatte i vegvesenet må REKVISISJON fylles ut og leveres DRAMMEN BILUTLEIE eller andre Avis-kontorer ved avhenting av bilen.

Denne rekvisisjon kan fås på følgende steder:

Maskinavd., v/Lise Bakkane.
Solberg vegsentral, v/Ingebo.
Ringerike vegsentral, v/Løen.
Gol vegstasjon, v/Skredderberget.

Informasjon fra Bedriftshelsetjenesten



Fett



KOSTRÅDET ER:

Begrens fettinntaket —

spis mindre smør, helmelk, fete oster, fløte, fast margarin og fete kjøttvarer.

Hvem er dette viktig for?

Dette er viktig for alle, både for deg som har en hjerte-karsykdom og for befolkningen generelt. Det er også det viktigste rådet ved vektreduksjon.

Sukker



KOSTRÅDET ER:

Spis mindre sukker



Hvem er dette viktig for?

Dette gjelder alle. Det er også et viktig råd ved vektreduksjon.

Det er flere av de ansatte i vegvesenet som har lurt på hvordan det har gått med kolesterolundersøkelsen vi har gjennomført.

For at alle skal få en informasjon om dette, har jeg valgt å skrive litt om det.

Vi startet denne undersøkelsen i mars-88 og avsluttet i mars-89. Alle i vegvesenet har fått tilbud om å måle kolesterolinnholdet i blodet. De fleste har vært interessert i å få tatt denne blodprøven. Det har vært frivillig å være med på denne undersøkelsen, så det er noen som ikke har ønsket å ta prøven. Det må også føyes til at det er noen få som ikke fikk tatt denne prøven i dette tidsrommet. Dette på grunn av permisjoner, videreutdanning eller utsettelse av helsekontroll. Disse har da fått muligheten senere.

I det ovenfornevnte tidsrom ble det tatt 398 første gangs kolesterolprøver. Av disse hadde 173 mer eller mindre forhøyet kolesterol. Alle med et forhøyet kolesterol, det vil si over 6 MMOL/L, ble tilskrevet. Jeg har ikke gjort noen statistikk på hvor mange som har klart å få ned kolesterolet sitt, men at 90 % har gått inn for å få det ned, er jeg overbevist om. De fleste har tatt dette alvorlig, og har dermed også fått «lønn for strevet.» Det har vært veldig positivt å jobbe med denne undersøkelsen fordi de ansatte i vegvesenet har vist stor interesse hele tiden.

Fiber



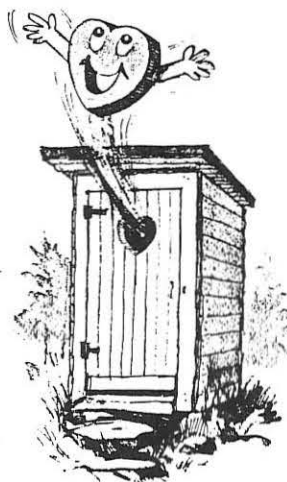
KOSTRÅDET ER:

Spis mer fiberrik mat.

Hvem er dette viktig for?

Dette er viktig for alle mennesker.

— Fiberrik kost kan bidra til å redusere blodkolesterolet.



KOSTRÅDET ER:

Spis variert og allsidig kost.

Hvem er dette viktig for?

Dette er viktig for alle mennesker, uansett alder og helsetilstand.



Hillem Mari' Sandli.



Er alvorlig personskade og en ødelagt pick-up, i tillegg til det dette bildet viser, mindre alvorlig enn en fartsovertredelse?

Streng reaksjon nødvendig!

Av Hilmar Ødegården

Det er neppe uenighet i etaten om at en påkjørsel, slik det skjedde på E 18 6/6, må føre til en streng reaksjon overfor føreren av kjøretøyet som forårsaket ulykken.

Dette ble det da også gitt uttrykk for fra vegsjefens side, i et brev til Drammen politikammer den 8. juni.

Ved vår henvendelse til Drammen politikammer 6/8-90, kan politiinspektør Ole Chr. Aspen opplyse følgende: Føreren er ilagt en bot på kr. 5.000. En bot som vedkommende i skrivende stund ikke har godtatt. Førerkortet er foreløpig ikke inndratt.

Så langt kan ikke reaksjonen sies å ha vært særlig streng, ei heller egnet som noe eksempel med preventiv virkning. Er det virkelig ikke en alvorlig trafikkforseelse å utvise en så stor grad av uoppmerksomhet?

Fakta er følgende: – Store materielle skader. Og alvorligst: En av vegvesenets ansatte ble alvorlig skadet. Under andre, men helt vanlige omstendigheter i en vegarbeidssituasjon, kunne

denne kjøringen resultert i både lemlestelse og død for flere av etatens ansatte.

I denne situasjonen blir det fra politiets side spurt om statistikk over hvor mange av vegvesenets ansatte som er skadet eller drept som følge av trafikantenes adferd forbi arbeidsstedene!

Heldigvis har vi inntil nå vært forsånn for de helt store og dramatiske ulykkene, og vi kan derfor ikke framlegge noen slik statistikk. Men fravær av statistikk må ikke forhindre utøvelse av en straffeutmåling som er i samsvar med den reelle faren som vegvesenets ansatte utsettes for, ved uaktsomhet fra trafikantenes side. Vi håper at en holdningsendring skal føre til at det heller ikke i framtida blir statistikkført et antall alvorlig skadde, eller drepte, som følge av at vegvesenets ansatte blir påkjørt mens de arbeider på eller ved vegen. I det holdningsskappende arbeidet må det inngå strenge reaksjoner på forseelser som setter de ansattes liv og helse i fare.

I skrivende stund er Kåre Gunnerud fortsatt sykemeldt og under behandling. Han har symptomer som kan tyde

på en såkalt «nakkeslengskade». En form for skade som ofte forekommer ved påkjørsel bakfra, og som kan føre til delvis eller hel invalidisering. Tilfellet ville at Kåre satt inne i bilen da påkjørselen skjedde. Enhver kan tenke seg konsekvensene dersom han hadde vært foran bilen...

Hvis en sjåfør blir tatt for å ha kjørt et visst antall kilometer i timen over tillatt hastighet, blir førerkortet beslaglagt for X antall måneder. I tillegg gis det store bøter for en slik forseelse. Dette skjer ene og alene på grunnlag av fartsovertredelsen. På E 18 ble vegvesenets skiltvogn påkjørt, med alvorlig personskade og store materielle skader som resultat.

Visstnok var føreren uoppmerksom fordi han leste et brev samtidig som han kjørte på en motorveg med 90 km fartsgrense!

Politiets reaksjon: Kr. 5.000 i bot.

Det er ikke vanskelig å forstå at mange av vegvesenets ansatte er oppbragte, og at de ønsker langt kraftigere reaksjoner når deres liv og helse settes på spill ved en slik grov uaktsomhet!

Hastigheten må ned



Haiker på E-18? Nei, faktisk er det politiet som dirigerer trafikken forbi et ulykkessted. Uniformering og utstyr er ikke helt i samsvar med det vi lærer på trafikkdirigeringskursene!

Av Hilmar Ødegården

Ulykker på motorvegen i juni, der en sperrevogn ble knust og Kåre Gunnerud ble skadet, er nok et varsel om at varslingen må forsterkes og hastigheten trappes ned forbi arbeidsstedene, mener klubbleder Reidar Heieren og verneombud Thor Riise i område I.

Vi må i større utstrekning skilte med fartsbegrensning, mener Reidar og Thor. Selv om minimumskravene ikke påbyr bruk av nedsatt fartsgrænse ved vegarbeid på motorveg, mener karene at trafikantene tar større hensyn når det er skiltet med fartsbegrensning, og at det derfor må brukes.

Bruk av fartsbegrensning betinger merarbeid og flere skilte, men det er liv og helse det gjelder, både for vegvesenets ansatte og for trafikantene.

Oppsynsmann Henriksen i vedlikeholdsområde I, er også svært betenkt over hvor liten respekt trafikantene viser ved passering av vegarbeid. Dette representerer en konstant fare for vegarbeiderne, og er med på å skape en stress-situasjon, sier Henriksen. Vi må se på hvilke hastighetsdempende tiltak

vi kan gjøre generelt, og jeg ser ikke bort fra at vi i større utstrekning må skilte nedsatt fartsgrænse også ved bevegelige arbeider, sier oppsynsmannen.

Vi har flere virkemidler vi kan ta i bruk, fremholder oppsynsmann Øystein Johansen. Vi kan bruke flere sperrevogner. Den nye og større typen sperrevogn synes å virke bra. Vi kan i større utstrekning arbeide på nattetid. Vi kan bruke politi til å dirigere trafikken osv. Men også Øystein ser alvorlig på det faktum at manglende respekt for arbeidsvarslingen setter menneskene i fare. Kanskje bør forskriftene for arbeidsvarsling skjerpes, spesielt ved arbeid på motorveg. Øystein er også opptatt av at det holdes god kontakt med de andre fylkene, for å oppnå en så lik skilting som mulig.

Alle er imidlertid skjønt enige om at de som presterer å kjøre på en sperrevogn, slik det har vært flere tilfeller av, ikke bør få igjen førerkortet på lang tid. Hva om dette hadde skjedd mens en tjenestemann var i ferd med til- eller frakobling av sperrevogna? Alvorlig lemlestelse, med stor sannsynlighet for dødelig utgang ville vært uunngåelig. Så alvorlig er dette. Derfor må noe gjøres.



Vi må skilte med nedsatt fartsgrænse forbi arbeidsstedene, sier Reidar Heieren og Thor Riise.

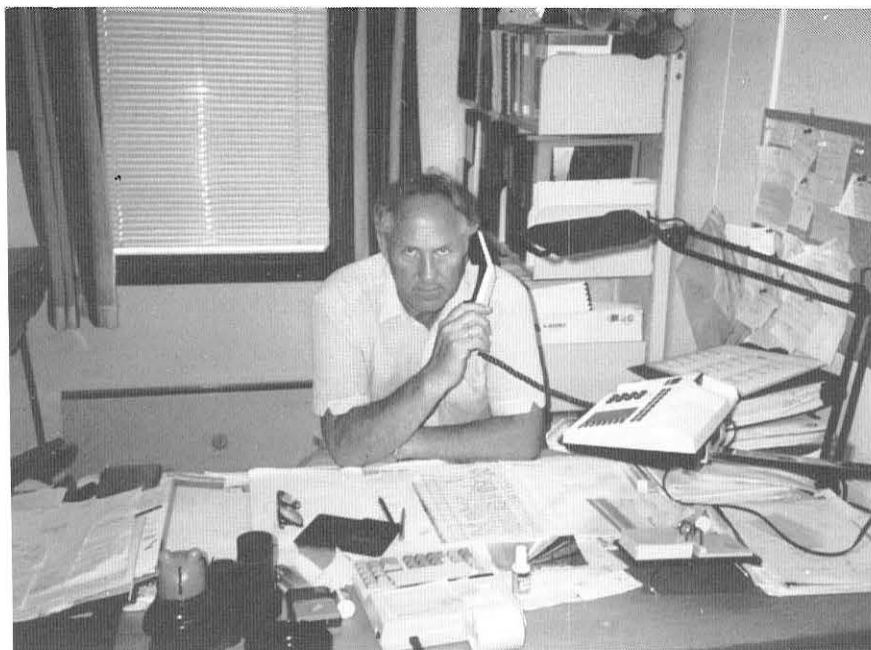


Av Hilmar Ødegården

Hva skal til for å dempe hastigheten forbi arbeidsstedene våre? Hva må til for å gjøre trafikantene oppmerksomme, slik at vegarbeidene kan skje uten at arbeidstakerne har følelsen av en konstant fare for liv og helse?

Mye er prøvd opp gjennom tidene. Men trafikkmengde og hastighet har stadig økt, samtidig som respekten for varsling synes å ha blitt mindre.

Vi har fått nye varslingsbestemmelser, og stadig kommer det nye typer sperre- og varslingsmateriell. Stadig må det større og tyngre materiell til.



Oppsynsmann Oddvar Henriksen er betenkt over trafikantenes manglende respekt for arbeidsvarslingen.

STOR - STØRRE - STØRST!

Stadig blir det mer kostbart å sikre egne arbeidstakere og trafikantene ved arbeid på og langs vegene våre.

Skiltvogner har vært i bruk en tid. Disse har virket bra. Men når også dis-

se blir påkjørt, på steder med god sikt, må en spørre om også denne formen for skilting/sperring er for dårlig.

Hva gjør vi så? Jo, da prøver vi en enda større skiltvogn, med et utall av

blinklykter, høyde over 4 meter osv. Og ikke minst: til en pris av kr. 130.000 pr. stykk.

Nå er det jo slik at ingen pris egentlig er for høy når det gjelder å verne om arbeidstakernes liv og helse. Men det må likevel være tillatt å gi uttrykk for beklagelse over at en stadig større del av vegvesenets etter hvert knapt tilmålte ressurser må brukes fordi enkelte vegfarende tar så lite hensyn til dem som sørger for best mulig fremkommelighet på vegene våre.

Kostnadene i form av materiell og tidsanvendelse er formidable, når det gjelder varsling og sikring av vegarbeidsplassene. Den nye typen skiltvogn som er avbildet, er mye større – og mye dyrere – enn de tidligere brukte. Hva gjør vi når denne typen blir et vanlig syn langs vegene våre, slik at respekten avtar også i forhold til dette «monsteret»? Hvor stor, hvor komplisert og hvor dyr blir neste utgave?

Hva kan vi gjøre for å endre trafikantenes adferd, slik at arbeidstakerne får en tryggere arbeidsplass, uten at vi må bruke stadig større ressurser på dette området? Dette er et svært aktuelt spørsmål.



Oppsynsmann Øystein Johansen viser oss forskjellen mellom den vanlige typen skiltvogn og den nye typen som prøves ut.

Nytt fra Vegdirektoratet

Med jevne mellomrom kommer div. rundskriv fra Vegdirektoratet.

Innholdet i disse kan være av varierende interesse for de ansatte, men det er alltid noen som blir berørt av budskapet.

Rundskriv som har generell betydning og interesse for menigmann, vil heretter bli tatt inn i Brobyggeren, men da i mer popularisert versjon. Innhold og konklusjon blir forhåpentligvis de samme. Etter hver omtale, henvises det til hvilket rundskriv nr. vi har hentet emnet fra, slik at spesielt interesserte kan få fatt i det i originalversjonen.

Bruk av vegvesenets kjøretøyer

For vår virksomhet, er bruken av gule kjøretøyer, regulert gjennom «Bestemmelser om bruk av Vegvesenets kjøretøyer» som er gitt med hjemmel i kongelig resolusjon av 11. desember 1981.

Det er nå kommet forslag om enkelte endringer og en av disse går ut på at brøytebiler, bør kunne ta med nøddestedte trafikanter.

I sin kommentar sier Vegdirektoratet blant annet at enhver har generell plikt til å hjelpe nøddestedte trafikanter, og hvis det er snakk om eventuell transport, må det skje på mest mulig tryggende måte.

En annen endring som er foreslått, går på at Vegvesenets tjenestemenn, av velferdsmessige årsaker, bør gis anledning til å ta med passasjerer i nært slektsforhold i Vegvesenets gule biler.

Under dette punkt, stiller Vegdirektoratet seg mer kritisk til endringsforslaget, og uttaler at staten som selvassurandør ikke ønsker å påta seg den risiko en slik generell tillatelse innebærer.

På denne bakgrunn vil ikke Vegdi-

rektoratet komme med noe forslag om generell tillatelse til å ta med slektinger i gule biler, men påpeker at ordningen i dag, gir vegsjefen anledning til å gi dispensasjon i spesielle tilfeller.

Det siste endringsforslaget går ut på at personer som ikke er ansatt i vegvesenet, men som utfører et oppdrag for oss, i spesielle tilfeller bør ha adgang til å kjøre gul bil.

Til dette uttaler Vegdirektoratet at denne ordningen kan være både praktisk og lønnsom for etaten. En betingelse er at det her er snakk om et kortvarig eller midlertidig forhold, og at saken vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Avgjørelsen skal tas av vegsjefen eller den han bemyndiger, uttaler Vegdirektoratet til slutt.

(Rundskriv 90/21)

Påskjønnelser og gaver

Etatens gavmildhet er regulert gjennom Personalhåndbokens art. 257.52 Etter drøfting med organisasjonene, er blant annet følgende bestemt skal gjelde fra 1. juli 1990:

- ☆ Tilsatte som har tjenestegjort i Statens vegvesen i minst 20 år og som slutter for å gå over i annen stilling, gis en gave/tilstelning/blomster for inntil kr. 1.200.
- ☆ Når noen fyller 50 og 60 år, gjelder samme tilbudet, men da er beløpet satt til kr. 750,-.
- ☆ Etter 25 års tjeneste, skal den ansatte påskjønnnes med enten gave, tilstelning eller blomster for kr. 750,-. Ytterligere 15 års tjeneste påskjønnnes med kr. 1.500.

(Rundskriv 90/17)

Undervisning
STATENS VEGVESEN
BUSKERUD
ENTREPRENØRER/MASKINEIERE/ANDRE OFFENTLIGE ETATER
KURS I ARBEIDSVARSLING
Statens vegvesen Buskerud skal arrangere kurs der det vil bli orientert om bestemmelsene og forskriftene om arbeidsvarsling.
Med hjemmel i Vegtrafikkloven, er det utarbeidet «Forskrifter for varsling av arbeide på offentlig veg.» Forskriftene krever at alle arbeidstakere som utfører slikt arbeid, skal være orientert om de generelle bestemmelsene. Likeså er det et krav at alle arbeidsledige og ansvarshavende skal ha gjennomgått en grundig opplæring.
Kurset blir holdt på Park Hotell, Drammen, april, kl. 09.00.
Kursavgiften er kr. 100,-.

Kurs for alle

Vegvesenet er kjent for å kunne fikse det meste.

Vi er også opptatt av å bedre standarden på arbeidsskiltningen, og i den forbindelse har vi arrangert kurs.

Som det framgår av annonsen var

dette framstøtet rettet mot andre enn oss selv.

Men i annonseteksten er det plutselig blitt en ny målgruppe vi angivelig ønsker å lære opp.

Som sagt så ordner vi det meste, men denne var vel i drøyeste laget?



Betydningen av kompetanseutvikling i årene framover

Av: Ellen Bruusgaard

Jeg var på et seminar for noen dager siden over temaet «Norsk industri mot år 2000» Bruk av informasjonsteknologi i opplæring.

Det kom der fram mange spennende tanker rundt hvordan vi kan benytte oss av denne teknologien, og store bedrifter som Hydro viste eksempler på hvordan de hadde utnyttet dette hjelpemiddelet på spesielle områder i sin opplæringsvirksomhet.

Det som jeg imidlertid kunne tenke meg å skrive om her, er litt om hvilke utviklingstendenser vi ser i samfunnet, og hvilken betydning disse vil få for læring/kompetanseheving framover. Jeg har samlet litt fra forskjellige forelesere, og prøvd å sy dette sammen til en helhet.

I årene framover ser vi bl.a. følgende utviklingstrekk for Norge og norsk industri: ☆ ØKT KONKURRANSE ☆ KUNNSKAPSEKSPLOSJON ☆ TEKNOLOGISK UTVIKLING ☆ BEFOLKNINGSUTVIKLING

Disse trekk vil få betydning for hvordan vi møter følgende utfordringer:

- ☆ Konkurransedyktighet
- ☆ Fleksibilitet
- ☆ Kvalitet
- ☆ Utnyttelse av de menneskelige ressurser

Og for å kunne møte disse utfordringene er nødvendigheten av kontinuerlig eller livslang læring et av hovedelementene, som vi framover må ta mer og mer på alvor.

Jeg skal underbygge dette med å gå litt grundigere inn på utviklingstrekkene nevnt ovenfor.

ØKT KONKURRANSE

Vi har i etterkrigstiden hatt noen tiår som trygt kan kalles Norges «gullalder». Alt gikk oppover. Med dette er ikke normalt og kommer vanligvis ikke av seg selv – slik det i en viss grad gjorde det de siste ti-årene. I tiden framover må vi gjøre oss mer fortjent til det velstandsniivået vi nyter i Norge.

I vegvesenet merker vi også dette. Det blir satt større krav til måloppnåelse, større krav til effektivitet, til kvalitet og konkurransedyktighet. Vi er

også en del av den utviklingen vi ser rundt oss.

Utviklingen på det internasjonale plan vil også få betydning for oss. Det det snakkes mest om nå er det «indre marked», men også den generelle globalisering av verdenshandelen vil få innvirkning framover.

Dette vil føre til at konkurransen framover blir hardere og hardere, og behovet for kompetanseheving og evne til rask omstilling er stor. Litt fjernt for oss i vegvesenet kanskje, men jeg tror det også her er viktig ikke å ha nisselua for langt nede, men i stedet være med, og utvikle de positive områdene i denne forbindelse.

KUNNSKAPSEKSPLOSJONEN

Kunnskap er fundamentalt, og kilder for kunnskap kjenner i prinsippet ingen grenser. Men vi må vite hva vi leter etter og ha tilstrekkelig med kunnskap til å tolke informasjonen og omgjøre den til ny kunnskap.

Basiskunnskapene må derfor være i orden. Det må her bli lagt stor vekt på det som det kreves lang øvelse for å beherske; på de kunnskaper og teorier som ikke raskt foreldes. Slik at senere læring er lettere å tilegne seg.

Og spisskompetanse vil det bare bli et økende behov for. Både skoler og bedrifter må legge forholdene til rette for å kunne gi denne spisskompetansen – og her må et samarbeid i større grad enn tidligere bli utviklet.

DEN TEKNOLOGISKE UTVIKLINGEN

Teknologien og ikke minst informasjonsteknologien innehar fortsatt et enormt *potensiale* for produktivetsforbedringer dersom realisert. Mikroelektronikken skaper forutsetninger og muligheter for ny industri og ny virksomhet også i vår del av verden, og for å fornye vår tradisjonelle industri. Nye yrker vil komme til, og innholdet i de gamle vil endres. Færre ansatte vil være engasjert i rutinearbeid og flere i arbeid med betydelig krav til utdanning.

Hånd i hånd med denne utviklingen må også organisasjonsutviklingen gå. Det vi ser i dag er at den henger etter den teknologiske utviklingen. Vi ser

nye teknologier bli parret med gårsdagens organisasjoner – og resultatet deretter.

Samtidig må vi sikre at den nødvendige kompetanse, kvalitetsstyring, holdning til sikkerhet og miljø, samt disiplin er til stede – først da kan vi ha full nytte av de muligheter både ny og eksisterende teknologi byr på.

BEFOLKNINGSUTVIKLINGEN

Ungdomskullene minsker og antall eldre øker jevnt i årene framover. Dette vil få direkte betydning for *arbeidsstyrken*.

Arbeidsstyrkens gjennomsnittsalder vil øke, og arbeidslivet vil dermed i mindre grad bli tilført ny kunnskap via de unge. Deres utdanning og yrkesvalg blir derfor meget viktig. For å si det på en annen måte: I dag er ca. 90% av den arbeidsstyrke vi vil ha i år 2000 allerede i arbeidslivet, men det synes også å være et faktum at innen århundreskiftet vil kun ca. 50% av de jobbtyster vi har i dag fortsatt ha behov for arbeidskraft.

På grunn av dette vil behovet for kontinuerlig etter- og videreutdanning øke betraktelig. En hovedoppgave framover består i å holde arbeidsstyrken produktiv, motivert og oppdatert gjennom hele arbeidslivet. En mye større andel av dagens unge må være forberedt på å ha faglig karriereutvikling gjennom hele arbeidslivet. Relativt sett færre vil kunne gå over i administrative eller ledende stillinger hvor erfaring fra arbeidslivet teller like mye eller mer enn den konkrete faglige bakgrunnen. Faglig oppdatering vil derfor bli overmåte viktig i tiden framover.

Alt dette jeg har vært inne på her, peker så i en retning, nemlig mot: *Nødvendigheten av LIVSLANG eller KONTINUERLIG LÆRING*.

Mer enn noensinne må vi være forberedt på å skifte yrke eller fagområde opptil flere ganger. Bedriftene har selvsagt hovedansvaret for å utvikle sin medarbeidere, og det er på arbeidsplassen og i arbeidstiden storparten av opplæring foregår. Signalene framover går mer i retning av en veksling mellom læring på arbeidsplassen,



Landets første drive-in telefon

Willy Bakken

Rasteplassen på Herstrøm har nå fått landets første drive-in telefon. Bilister som har behov for å ringe, behøver ikke å gå ut av bilen for å få gjort dette. Det er bare å kjøre inn til telefonen, og så kan den betjenes mens føreren sitter inne i bilen.

Denne rasteplassen, som ligger langs den sterkt trafikkerte E-76, blir stadig mer populær.

Det er nå også inngått avtale med et privat foretagende som har startet drift av mobil kiosk. Dette har selvsagt gjort plassen enda mer attraktiv.

På grunn av at rasteplassen blir så flittig brukt, fant Televerket stedet interessant for prøvedrift av en ny type «telefonkiosk». Etter avtale med oss, ble så denne nyskapningen satt opp på Herstrøm.

Avdelingsleder Tore Syvertsen i



Telefonen er plassert slik at det bare er å kjøre bilen inntil, sveive ned vinduet, og så opprette kontakt.

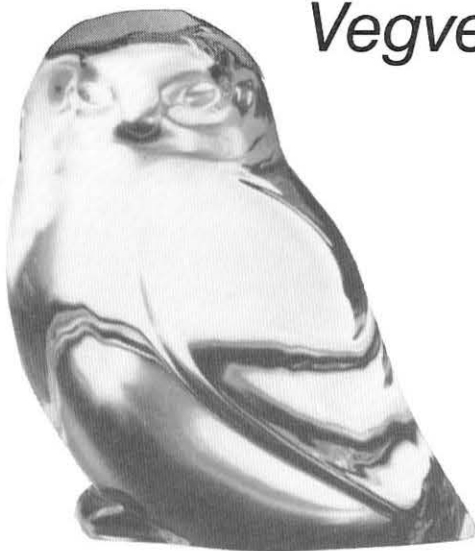
Televerket kan fortelle at telefonen er blitt forsterket med tanke på hærverk. Den er også tilknyttet et alarmanlegg som til enhver tid overvåker anlegget, slik at også eventuelle feil raskt kan bli rettet på.

Etter en prøveperiode, vil det vise seg om dette servicetiltaket blir benyt-

tet av det rullende publikum, og kanskje ikke alle minst, om den får stå i fred for de hærverkslystne.

Viser det seg at alt går bra, er det planer om å sette opp flere slike automater langs vegene.

Neste aktuelle sted kan være bomstasjonen ved Kjellstad.



Vegvesenets ugle – for gode ideer –

Noen har kanskje registrert at vi i de siste nr. av «Brobyggen» har prøvd å markedsføre forslagsordningen. Dog uten den helt store responsen. Vi mener at forslagsordningen har livets rett, og vil i tida framover sette inn en del på å få ordningen levedyktig igjen. Et første steg i retning av dette er

VEGVESENETS UGLE

Uglen er symbolet på klokskap – den ser alt og hører alt. Er alltid på vakt. Vi synes det er naturlig å bruke denne som et tegn på at vi setter pris på de forslag som kommer inn. Så dersom DU sitter inne med forslag som kan effektivisere og forbedre etaten, så slipp ideene løs og skriv til forslagsordningen. Som en påskjønnelse for forslag

det er aktuelt å vurdere nærmere, vil du *omgående* få tilsendt Hadelands flotte ugle i krystall med Vegvesenets symbol bak.

Ugla kan beundres i resepsjonen på vegkontoret!

MEN – ikke nok med det. Her er også penger å hente! Forslagsnemnda vil nemlig vurdere forslaget ditt etter fastlagte retningslinjer og eventuelt premiere det med inntil 3.000 kroner.

Forslag som kan få betydning på landsbasis kan premieres ytterligere av den sentrale forslagsnemnd.

Ta kontakt med forslagsnemndas sekretær Ellen Bruusgaard – hun trefes på telefon 03/83 13 60.

Og i neste nummer av Brobyggen kommer nye overraskelser fra forslagsnemnda!!!!

Av Ellen Bruusgaard

bedriftsintern opplæring og organisert, formell utdanning og opplæring.

Når vi snakker om kompetanseheving av yrkesaktive er tid, sted og tempo nøkkelbegreper. I tillegg er innhold og undervisningsmetode også viktige begrep når det gjelder etter- og videreutdanning av yrkesaktive. Inn-

holdet i tradisjonelle undervisningstilbud er sjelden rettet mot yrkesaktive som ofte har vært lenge borte fra formell undervisning, men som har verdifull yrkeserfaring. Og klarer vi å møte de utfordringene, vil effekten for bedriften bli mye høyere enn den er i dag, fordi de yrkesaktive i større grad enn i dag klarer å nyttiggjøre seg det de har

lært. Det blir ikke bare kunnskap som blir satt opp i hylla.

Jeg vil i et senere nr. av avisen gå nærmere inn på de forskjellige læringsmåter vi har i dag. Jeg vil gå litt inn på fordeler ulemper, og gå litt nærmere inn på hvordan effekten av den opplæringen vi driver kan bli bedre.



Hovedvernombudet



Fungerende hovedvernombud, Georg Grefsgård, studerer lov- og regelverk.

Av Hilmar Ødegården

Hovedverneombud Hilmar Ødegården har for tiden permisjon fra sin stilling i Statens vegvesen.

I hans sted fungerer nå Georg Grefsgård fra Geilo.

Vi har spurt Georg om hvilket inntrykk han har av verne/miljøarbeidet innenfor Buskerud vegvesen.

Fungerende hovedverneombud gir uttrykk for at det nok er litt tidlig å ha bastante meninger om dette. Men førsteinntrykket er at dette arbeidet blir høyt prioritert, både av ledelsen og øvrige ansatte i etaten.

Det blir mye papirarbeid og mange lover, regler, forskrifter og veiledninger å sette seg inn i, sier Georg.

Rent konkret arbeider han nå, i tillegg til det rent rutinemessige, med å få oppdatert og gjort aktuelle lover, forskrifter og veiledninger tilgjengelige på arbeidsplassene. Dette er et nødvendig ledd i kvalitetssikringsystemet for arbeidsmiljøet.

Ellers står registrering og kontroll av alle sprengstofflagrene i fylket på arbeidsplanen i nærmeste framtid.

Fungerende hovedverneombud vil benytte sjansen til å peke på følgende: Verneombudene har først og fremst en overvåkende funksjon. De skal, slik det står i loven: «se til at virksomheten er innrettet og vedlikeholdt, og at arbeidet blir utført på en slik måte at hensynet til arbeidstakernes sikkerhet, helse og velferd er ivaretatt i samsvar med bestemmelsene i arbeidsmiljøloven».

Verneombudene skal si ifra om mangler, og om nødvendig stanse arbeidet dersom det er umiddelbar fare for arbeidstakernes liv og helse. Men selve ansvaret for at arbeidet skjer i samsvar med lover og forskrifter er et *arbeidsgiveransvar*.

Et godt og løpende samarbeid mellom stedlig arbeidsledelse og verneombudet er nødvendig for å ivareta verne- og miljøarbeidet på en tilfredsstillende måte, mener Georg Grefsgård.

Brobyggeren slutter seg til disse synspunktene, og ønsker fungerende hovedverneombud lykke til i det videre arbeid.

EF – harmonisering:

Hindrer vitale trafikk sikkerhetstiltak

På grunn av EFTA/EF-harmonisering av det norske regelverket på bilsiden, hindres eller stoppes en rekke foreslåtte norske trafikk sikkerhetstiltak.

Konkret gjelder dette ekstra høyt-sittende bremselys, egne forskrifter for hodestøtter, nye regler for mønsterdybde i dekk (1,6 mm), nye regler for motorsykelbruk og obligatorisk påmonterte lyktevisere.

– Norge har i likhet med andre nordiske land bedre regler på en rekke områder enn det som andre EFTA-medlemmer og EF har i dag. En del av disse reglene er av så vital betydning for trafikk sikkerheten at de ikke bør fravikes, sier direktør Leif A. Ellevset i Trygg Trafikk. – Tidligere kunne man bare laste 300 kilo på en tilhenger uten

bremsler. Nå etter at EF-forhandlingene begynte, er denne grensen doblet, til 600 kilo.

HØYT EKSTRA BREMSELYS GIR EFFEKT

Hver femte kollisjon er påkjørsel bakfra og hver tiende anmeldte personskade er nakkesleng eller whiplash-skade. Høye midtstilte bremselys reduserer påkjørsel bakfra-ulykkene vesentlig. Nordisk og amerikansk forskning viser mellom 50 og 20 prosent ulykkesreduksjoner av denne typen med høyt monterte bremselys.

Påkjørsler bakfra hadde skylden for 35 av 100 personskader meldt til Gjensidige i 1989. De materielle skadene ved denne type ulykker utgjorde 23

prosent av det totale skadeomfanget.

Men myndighetene ønsker å skrinlegge dette viktige trafikk sikkerhetstiltaket på grunn av norsk tilpasning til EFs regelverk. Det er for øvrig uproblematisk å montere et godkjent bremselys i bakvinduet selv.

BRUK HODESTØTTEN RIKTIG

For å forebygge nakkeslengskade må hodestøtten reguleres etter sjåførens høyde. Støtten skal dempe støtet for hele hodet, ikke bare nakken. Feil justering kan føre til alvorlig nakkeskade ved trafikkulykke.

Et forslag om egne forskrifter for hodestøtter er til vurdering i Vegdirektoratet, men legges nå på is på grunn av norsk tilpasning til EFs regelverk.



Ulike rammebetingelser er med på å trekke i negativ retning for vegvesenets egen drift.

(Bilde fra årsmeld.)

Egenregikalkyler

Av Hilmar Ødegården

Egenregikalkyler er et begrep på full fart inn i vegvesenets driftsformer. Det synes å være mye positivt ved dette at vegvesenet regner på anbud og konkurrerer med private entreprenører. Ulike rammebetingelser er imidlertid med på å trekke i negativ retning for vegvesenets egen drift. Likeledes er det svake markedet innenfor anleggsbransjen med på å trekke prisene ned. Private entreprenører ser helt klart verdien av å holde maskinparken og de ansatte i virksomhet, slik at de står rustet til å møte en bedring i markedet.

Dette gir seg helt klart utslag i anbudene. For vegvesenet gir dette positive utslag når det gjelder byggekostnader ved det enkelte anlegg. Men samtidig blir det vanskeligere for vegvesenet å vinne anbud gjennom egenregikalkyler!

Vegvesenet har av ulike årsaker behov for å opprettholde en egen ma-

skinpark og egen kompetanse innenfor flest mulige områder. Blant annet av beredskapsmessige hensyn, og som en konkurranseregulerende faktor.

Private entreprenører er i den stilling at de kan regne anbud på flere områder. Om de taper konkurransen på ETT område, kan de vinne på et annet. Statens vegvesen må holde seg innenfor etatens grenser når det gjelder anbudsregning, og konsekvensene av å tape en jobb blir derfor annerledes.

Buskerud Vegvesen driver en meget beskjeden andel av den totale anleggsvirksomheten med egne maskiner og eget mannskap. Taper vi i konkurranse med private entreprenører, ut fra egenregikalkyler, har vi derfor lite å gå på når det gjelder å holde egne maskiner og eget mannskap beskjeftiget.

I dagens situasjon, med skjerpet konkurranse ut fra et svakt marked og de ulike rammebetingelsene som fortsatt er til stede, er det svært viktig at også vegvesenet ser verdien, og nød-

vendigheten, av å opprettholde og videreutvikle egen maskinpark. Gevinsten som oppnås på det enkelte kostnadssted, ved å utnytte markeds situasjonen fullt ut, kan på lengre sikt gi svært uheldige utslag for vegvesenet. Tap av egen kompetanse og relle muligheter til å konkurrere, kan i en annen markeds situasjon bli svært kostbart.

I egenregikalkylenes tid er også dette realiteter som det må taes hensyn til. For dem som på den ene siden skal sørge for å holde kostnadene så lave som mulig på det enkelte anlegg, samtidig som de skal ivareta en mer helhetlig og langsiktig policy, er dette sikkert en meget vanskelig balansegang.

La oss håpe at også politikerne ser denne problematikken, og at de snarest mulig gjør noe for å bidra til at rammebetingelsene for vegvesenets egen drift og for de private blir mer like. Ansatte i vegvesenet er både innstilt på og i stand til å konkurrere. Men en grunnleggende forutsetning er tilnærmet like rammebetingelser.



Nye fag- arbeidere

Av Hilmar Ødegården

Et nytt kull har nylig avlagt fagprøver innenfor maskinførerfaget.

I alt 14 stk. har gjennomgått teoretisk opplæring i løpet av vinteren. Teorikursene har foregått på Gulsvik vegstasjon. Følgende, som alle er ansatt i Buskerud vegvesen, har fungert som lærerkrefter: Albert Skarstad, Erling Lio, Olav Skredderberget, Oscar Løen, Nils Harald Kraugerud, Gunnar Gran, Cato Solberg, Arne Bråteng og Kjartan Johan Hove. Som tidligere har Rolf Sandberg og Arne Bråthen deltatt aktivt med opplegg og gjennomføring av opplæringen.

Den teoretiske prøven ble avlagt i yrkesopplæringsnemndas lokaler i Drammen, mens den praktiske delen foregikk i Slettemoen grustak, Krøderen.

Buskerud vegvesen har gjennom dette ytterligere styrket sin kompetanse på dette viktige feltet.

Opplæringstiltak etter en slik modell er også egnet til å styrke samarbeidsånden og etatsfølelse innenfor vegvesenet.

Honnør til både deltakere, lærerkrefter og de øvrige som har sørget for en vellykket gjennomføring!



Bakre rekke fra venstre: Olav Fjekjan, Bjarne Austad, Olav Langehaug, Engbret Turhus, Edvard Rolid, og Toralf Modøl. Framre rekke fra venstre: Helge Thorrud, Jan Ingar Elverum, Bjørn Melbye, Ola Øverbye, Olav Jensen og Bjarne Benthaugen. Torleif Tollefsen og Kristen Even Reiersgård var ikke tilstede da bildet ble tatt.



Er høyden akseptabel? Torleif Tollefsen og Jostein Lindsethmo fra prøvenemnda kontrollerer.



BROBYGGEREN

20 ÅR

1970 - 1990

Kurs i EDB til høsten

Det foreligger nå planer om å sette i gang flere ulike kurs innen EDB til høsten.

For å finne ut hvilke kurs det kan være interesse for, ønsker vi tilbakemelding fra de ansatte om hvilke ønsker som måtte foreligge.

Følgende kurs kan være aktuelle:

★ Notis-wp-n for nybegynnere.

Dette er et tre-dagers kurs med innføring i brukermiljø og bruk av nettverk.

★ Videregående kurs i Notis-wp-n.

★ Notis-wp-n Workshop.

Dette er et kurs for dem som er «tunge» brukere av notis.

★ Bruker-kurs i Fics-6c

Kurset tar sikte på opplæring i det nye arkivsystemet, slik at saksbehandlere kan benytte det som et oppslagsverk.

Dersom en eller flere av disse kursene er av interesse, bør det gis tilbakemelding til Anne Grethe Knutsen på vegkontoret, som behørig registrerer de ulike ønskene.

Fristen for tilbakemelding er 25. september.



VEGFANTER PÅ TILBUD!

Med sommeren kom også T-skjortene frem. Vegdirektoratet satset i år på en riktig sommerfrekk en – med vegfolk klatrende omkring i «vesenets» ellers så verdige vingemblem, som i sin tur er strategisk plassert på trøya og med rikelig vingspenn. En side ved saken var kanskje ikke helt gjennomtenkt på forhånd. I en tid hvor kvinneandelen i etaten er i fremgang så har en i sommer kunnet observere «T-skjorte-kråker» flakse omkring så vel inne på kontorene som ute i felten i stort antall. Vi ser spent i møte hva de i likestillings navn vil finne på neste år!

Ryktene har nådd helt ut i grøftekantene om at E-76-gjengen nå har anskaf-

fet et større antall lightere med reklamestrykk på for utdeling. Vi tør bare ane hva hensikten kan være – men for et vegprosjekt som i stor utstrekning skal føres frem gjennom tettbygde områder, synes metoden å være av de mer raffinerte for å lette gjennomføringen av prosjektet!

Endelig er det noen som har satt en pris på oss vegfanter: Stykkprisen er kr. 5.000,-, og tro det eller ei: Det prutes på prisen!

Sammenhengen er denne: Sløvsekken som i egenskap av brevlesende bilfører raserte en sperrevogn og en pickup og invalidiserte en av våre kolleger, ble etter denne bragden forelagt

en bot på kr. 5.000,- som han nekter å vedta! Og hold dere fast: Førerkortet er fortsatt i behold – og fyren kjører omkring på veien som om intet hadde hendt!!!

Det er mulig at mange fortsatt lurer på hva vi i vegvesenet har på veien å gjøre – og sant å si så begynner vi å tvile selv også.

Aksjonen for vegarbeidernes sikkerhet er lite verdt om det i et slikt veldokumentert tilfelle ikke blir reagert med inndragning av førerkort i en rimelig tid. Boten svir sannsynligvis minst – det skal ikke være så enkelt at en bare kan «kjøpe» seg ut av forbrytelser som setter andres liv i fare! **Oktan**

Flere T-skjorter igjen

Av: Willy Bakken

Samtlige skal nå ha fått tilbud om å anskaffe seg T-skjorte. I første omgang ble det gitt adgang til å kjøpe kun en, dette for å sikre oss at samtlige som ønsker det, skulle få seg et eksemplar. I skrivende stund har vi et lite lager igjen, slik at de som ønsker å supplere kolleksjonen, nå har anledning til det – så langt beholdningen rekker, som det står i annonsene.

Plagget koster fortsatt kr. 20,- pr. stk., og vil bli trukket i lønna. Det er kun størrelsene Medium og Large igjen.

Bestilling av nevnte vare, gjøres ved å ringe vegkontoret. Nå gjelder ordta-



Vegdirektoratet ble ikke overvettet begeistret over at vegvesenets kråke er blitt benyttet på denne lettsindige måten. Derfor må ikke T-skjorta benyttes i offisiell sammenheng.

ket om at – den som kommer først til mølla osv. Lageret er nemlig ikke ubegrenset.

Ellers er å bemerke at vi har fått beskjed fra Vegdirektoratet om at disse skjortene ikke skal benyttes i offisiell sammenheng, som messer o.l.

Årsaken er at vegvesenets logo ikke er framstilt på riktig måte. Når vår kråke skal benyttes, skal den gjengis i ren og korrekt form.

Til fritidsbruk derimot, har Vegdirektoratet ingen innvendinger mot at skjorten blir brukt.



Hærværk på
rasteplass-
møbler
er et
problem.
Hva er
vitsen
med slike
«karstreker?»

Nye veg- nummer

Vegdirektoratet går nå inn for en omfattende omnummerering av norske riksveger. Ifølge et forslag, som nylig er sendt på høring, vil 20 prosent av riksvegnettet få nye vegnummer fra 1. juni 1992. Omleggingen vil koste 10-15 millioner kroner.

– Endringene skyldes blant annet en internasjonal avtale om et nytt system for nummerering av europavegene, sier avdelingsdirektør Erik Furuseth i Vegdirektoratet.

Dette fører til at nesten alle E-vegene i Norge må skifte nummer. E6 skal egentlig skifte nummer til E47, men norske myndigheter prøver å få tillatelse til å beholde E6 som i dag. E18 kan beholdes uendret fordi den tilfeldigvis passerer inn i det nye systemet.

Haugesund og Ålesund mister sine europaveger. I stedet får vi nye E-veger til Lofoten og Nordkapp. Vegdirektoratet foreslår dessuten at E-vegen Oslo-Bergen (E16) nå skal gå om Hol-Aurland.

– De nye E-nummerne fører også til at vi må endre en del riksvegnummer for å unngå at samme nummer brukes på ulike veger. Vi har dessuten fått en god del nye vegsamband etter at de nåværende vegnummerne ble innført i 1965, sier Furuseth.

Vegdirektoratet har derfor lagt fram et forslag om nye vegnummer på ialt 5.300 kilometer riksveg.

Her er de viktigste endringene:

Nye E-vegnummer:

	Nå	Ny
Svinesund - Oslo - Kirkenes	E6	E6
Tromsø - Skibotn - Finland	E78	E8
Å i Lofoten - Narvik - Kiruna		E10
Mo i Rana - Umbukta - Sverige	E79	E12
Stjørdal - Storlien - Sverige	E75	E14
Bergen - Oslo	E68	E16
Stavanger - Oslo - Stockholm	E18	E18
Kristiansand - Hirtshals		E39
Olderfjord- Nordkapp	rv 95	E69
Utsjok bru - Finland		E75

Andre viktige endringer:

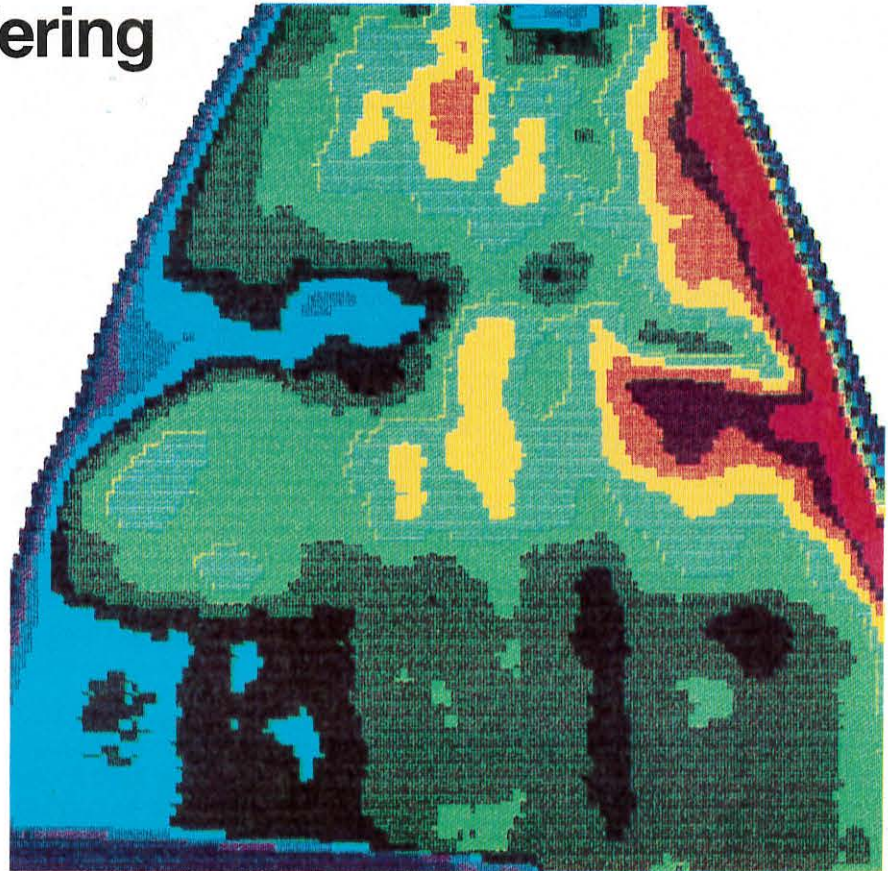
Stavanger - Ålesund	rv 14	rv 1
Ålesund - Molde	rv 62	rv 1
Molde - Kristiansund	rv 66	rv 1
Kristiansund - Trondheim	rv 71	rv 1
Stange - Elverum	rv 211	rv 3
Hønefoss - Fagernes - Revsnes	E68	rv 5
Granvin - Trengereid	E68	rv 7
Drammen - Haugesund	E76	rv 11
Sand - Røldal	rv 46	rv 13
Røldal - Brimnes	rv 47	rv 13
Granvin - Voss	E68	rv 13
Sandvika - Hønefoss	E68	E16
Hønefoss - Hol	rv 7	E16
Hol - Aurland - Gudvangen	288	E16
Gudvangen - Voss	E68	E16
Voss - Dale - Trengereid	rv 13	E16
Dombås - Ålesund	E69	rv 19
Kongsvinger - Elverum	rv 3	rv 20
Drøbakforbindelsen		rv 23
Kristiansand - Haukeligrend	rv 12	rv 39
Larvik - Kongsberg - Geilo	rv 8	rv 40
Håland - Tysse	rv 13	rv 41
Oppdal - Kristiansund	rv 16	rv 70
Bognes - Lødingen	rv 823	rv 85

Varmefotografering av nylagte asfaltdekker

Av: Helge Aalefjær

I forbindelse med et prosjekt som har til hensikt å avdekke varierende kvalitet på asfaltdekker under selve leggesprosessen er det blitt foretatt endel varmfotografering med videokamera. Dette er et ledd i et samarbeidsprosjekt mellom dekkeseksjonene i Akershus, Buskerud og Vestfold. Dette prosjektet har også som målsetting å komme fram til trekk/bonus-regler overfor entreprenør der det er punkter i dekket med årlig kvalitet. (Såkalt «rettet prøvetaking»). I dag er det kun gjennomsnittsverdier som fører til trekk beskrevet i kontraktsbestemmelsene.

Ideen går ut på at varierende tetthet, bindemiddelinhold, kornsammensetning osv. i det ferdige dekket vil gi forskjellige verdier på utstrålt varme eller overflatetemperatur. For dette formål har vi brukt en svensk ekspert på området, nemlig Conny Andersson. Der bildene eller videofilmen gir mistanke om såkalte «separasjoner» eller feil ved dekket er det så blitt foretatt komprimeringskontroll med isotop-



måler, samt sammenligning med parallelle borkjerneprøver.

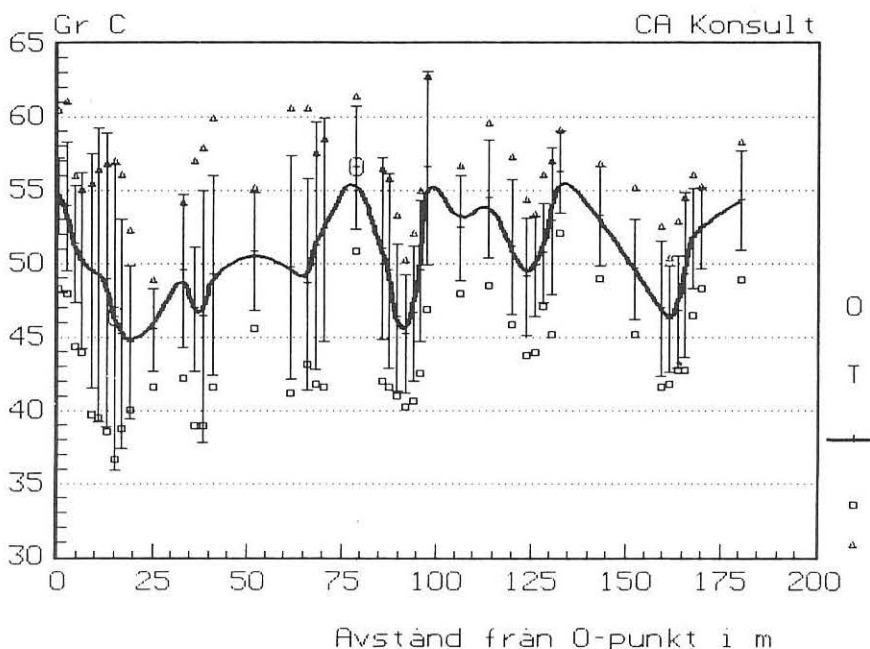
Bildet viser et eksempel på et slikt varmfotografi hvor den røde fargen har den høyeste temperaturen, mens den blåfiolette har den laveste. Forskjellen er ca. 30° C i dette tilfelle, men

det kan innstilles og tilpasses i hvert enkelt tilfelle. Det viste bildet er tatt etter at dekket er valset og i lengderetningen av ett kjørefelt.

Varmefotografering eller annen måling av overflatetemperatur før valsing av dekket vil også være nyttig med tanke på riktig og jevnest mulig temperatur før komprimering.

I tillegg til de ganske dekorative fargebildene av et tilsynelatende svart asfaltdekke blir det også utarbeidet lengdeprofil over temperaturvariasjonene i dekket (se diagrammet). Svært ofte vil partier med lavere temperatur være i de såkalte «lassbytteområder». Dette er der nye lass blir tippet i utleggeren. For å oppnå best mulig kvalitet er det om å gjøre med jevnest mulig temperatur eller kontinuerlig utlegging.

Hvis noen ønsker et fargebilde av asfalt som kunstverk på veggen, så ta kontakt med Dekkeseksjonen. Alt er ikke så svart som det ser ut.



MINNEORD Sigurd Moen



Den 11. juli gikk Sigurd Moen bort, bare 46 år gammel.

Vi var klar over at han kjempet mot en snikende sykdom, men håpet alle at han skulle vinne denne kampen til slutt. Men skjebnen ville det annerledes, onsdag morgen sovnet han stille inn på sykehuset.

Vegvesenet har ved Sigurds bortgang mistet en svært dyktig medarbeider. Opp gjennom årene har han

hatt ulike oppgaver ved kontoret, og de siste årene som leder av innkjøpsseksjonen. Har jobbet også ett års tid i utedriften som maskinfører.

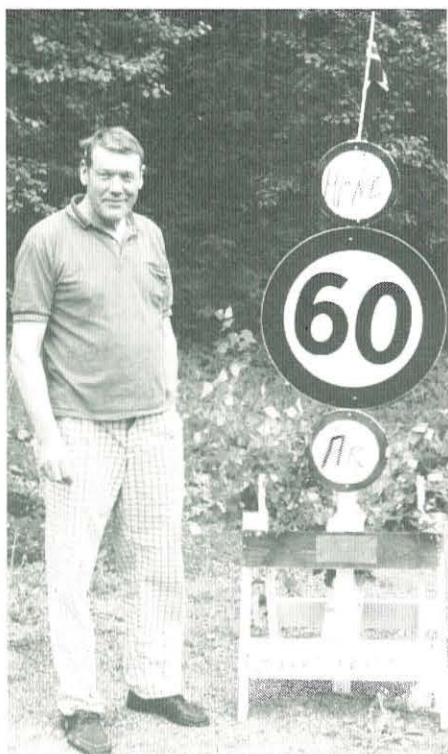
Sigurd hadde en ualmkelig stor kontaktflate. Hans vinnende vesen gjorde at han lett kom i kontakt med mennesker, og hans allsidige fritidsinteresser førte til at det var mange som kjente Sigurd etter hvert.

Både bilsport, fising og bandy fylte hans fritid, og felles for alt dette er at det han foretok seg, stod det respekt av. Innen de idrettslige aktivitetene var han også en ener, noe som blant annet vårt bedriftsidrettslag fikk glede av i mange år.

Sigurd vil bli husket som et typisk ja-menneske. Trafikksikkerhetsprosjektet «Ung på hjul» var en oppgave der han viste sitt sanne jeg. Her fantes ingen problemer som ikke kunne la seg løse, verken når det gjaldt å «mekke» biler, eller å takle andre utfordringer. Han ble en god og viktig støtte-spiller i dette arbeidet.

Selv om Sigurds plass nå står tom, vil han alltid bli husket som en dyktig kollega og særlig god venn.

Willy Bakken



Kjekk kar 60 år

Av: Wilhelm Foslien

Arne Greftslie hadde sin åremålsdag den 16. mai. Kollegaer og venner markerte feiringen med offentlige/nasjonale symboler nede ved rv. 285. Slik skal det gjøre – selv om dette ikke er helt i tråd med regelverket.

Vi gratulerer

50 år:

Kjell G. Skalstad	4/9
Kristen E. Reiersgård	3/10
Olav T. Jensen	6/10

60 år:

Jacob T. Løvlid	8/9
Anders Rotegård	9/9

Brobyggeren gratulerer hjerteligst med dagen.

Pensjonerte

Olav G. Kåsin, Vedlikehold omr. III (1/8).

Bjørn Øverby, Solberg vegsentral (1/8).

Dora Hære, Biltilsynet Honefoss (1/9).

Aksel Jahren, Vegkontoret plan-avd. (1/9)

Olav Horgmo, Solberg vegsentral (1/10).

Vi takker for tro tjeneste i vegvesenet, og ønsker alt godt som pensjonister.

Takk

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

Tore Wang

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 50-års dag.

Hilmar Ødegården.

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 60-års dag.

Aase Jahren.

Nytilsetninger

Fagarbeider Svein Fossen, Anlegg (1/8).

Fagarbeider Vegard Lund, Anlegg (1/8).

Fagarbeider Arvid Jensen, Anlegg (1/10).

Fagarbeider Audun Ekra, Anlegg (1/8).

Spes.arbeider Rune Aasen, Anlegg (3/9).

Spes.arbeider Svein Erik Martinsen, Anlegg (25/6).

Spes.arbeider Knut Grønlie, Anlegg (18/6).

Spes.arbeider Per Johansen, Anlegg (1/9).

Spes.arbeider Ole Martin Raaen, Anlegg (14/5).

Spes.arbeider Svein Raaen, Anlegg (14/5).

Oppsynsm. Rolv Grimstad, Bru (1/10).

Asfaltkontr. Erik Hole, Lab. (30/7).

Lagerform. Ronny Andersen, Solberg vegsentral (13/8).

Vi ønsker alle velkommen til oss.