



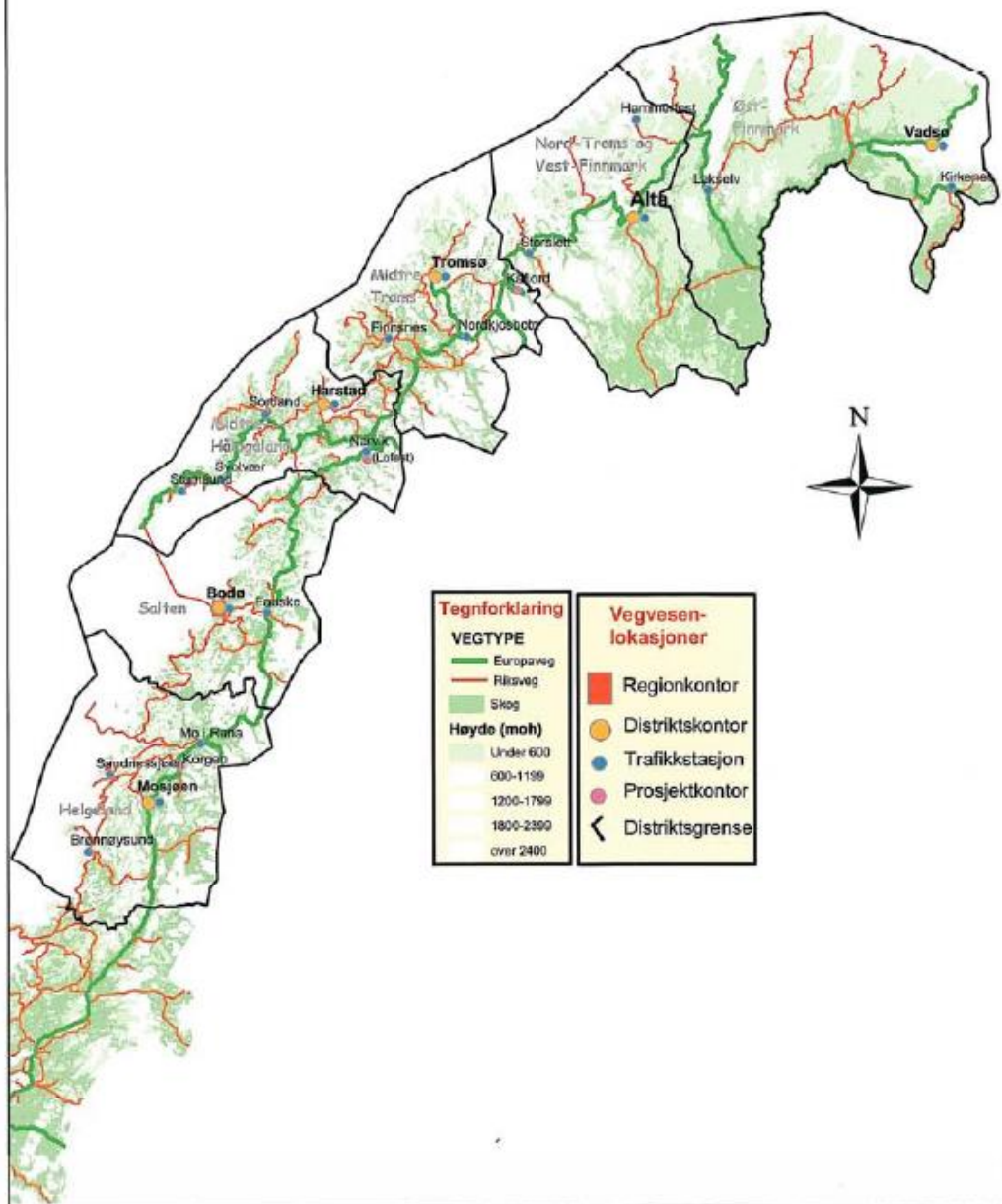
Statens vegvesen

Folkets årsmelding

2003/2004



Region nord



FOLKETS ÅRSMELDING

Vegveven og intern informasjon



Intern informasjon er en av grunnsteinene i bedriftskulturen. Ansvar og tillit, åpenhet, romslighet og arbeids glede er våre verdier. En åpen organisasjon skaper positive medarbeidere. Positive medarbeidere er gode ambassadører for Statens vegvesen.

Informasjon og kommunikasjon går gjennom ulike kanaler. Det viktigste er samtalen mellom de ansatte – opp, ned

og til siden. Kommunikasjon skjer også i møter, notat, skriv – og ikke minst på Vegveven. Både nyhetssidene og de ulike fagmenyene skal være våre verktøy i hverdagen – og våre informasjonskanaler. Det forutsetter at vi sjekker Vegveven jevnlig

Men nyheter forsvinner fort blant andre og ferskere nyheter. Derfor er Ukeslutt en god oppsummering hver fredag.

Både nyhetssidene og Ukeslutt er aktive informasjonskanaler internt i Region nord. Jeg forventer derfor at alle Utsatte bruker disse kanalene. Det er viktig å holde seg oppdatert både når det gjelder begivenheter, regelverk, endringer og uttalelser.

Folkets årsmelding er et utdrag fra Ukeslutt. Den er laget for å fokusere på hva vi har vært opptatt av de to første årene i ny organisasjon. Den er også laget for at de ansatte skal forstå viktigheten av å holde seg oppdatert via Vegveven hver dag og/eller hver uke.

Torbjørn Naimak

Folkets årsmelding

Ukeslutt så dagens lys i mars 2003. Den elektroniske ukeavisen kom fordi de ansatte etterlyste nyheter fra hverdagen i regionen vår. De daglige nyhetene på Vegveven ble korte blaff som forsvant nedover skjermen etter hvert som sentrale nyheter dukket opp. De ansatte savnet også bedriftsbladene. Men tida for *Refleksen*, *Vegstikka* og *Skvættlappen* er definitivt over, og *Vegen* og *Vi* har overtatt. UKESLUTT er derimot ment som et ukentlig, forutsigbar, elektronisk sammendrag av siste ukes hendelser rundt om i Region nord.

UKESLUTT leses – av de fleste – enten hver fredag, hver mandag eller sånn innimellom. UKESLUTT finnes dessuten i arkivet på Vegveven, og det er greit å bla seg tilbake.

UKESLUTT kan noen ganger være langt med for mye tekst. Men det kan også være kort med mange bilder. Noen vil ha mer tekst, noen vil ha flere bilder og noen vil ha færre bilder og mer tekst. Noen vil ha rapporter fra distriktsvegsjefene – og noen vil helst slippe det. Noen liker å lese om andre i regionen mens andre bryr seg mindre om det. Vi prøver å gjøre alle til lags.

Alle kan skrive til UKESLUTT. Alle kan sende bilder og tekst – ideer eller tanker. Vi redigerer minimalt og lar dette være de ansattes egne sider. Det tar tid å lage UKESLUTT. Vi har begrenset tid. Derfor lager vi UKESLUTT så enkelt som mulig. Men tilbakemeldingene sier at dette er noe vi må fortsette med.

I år lager vi en papirversjon – et utdrag av de to siste års UKESLUTT. Vi ønsker å vise hva vi var opptatt av i det første og andre året i en ny organisasjon – kanskje inspirerer dette de som ikke leser UKESLUTT til å gjøre det i framtida.

Vi er hele tida – åpne for innspill, for å gjøre en bedre jobb – og lage et bedre produkt. Men vi er avhengig av tips, ideer, bilder og tekst fra alle ansatte i Region nord.

Velkommen som medspiller i vår elektroniske ukeavis – UKESLUTT!

Lisa

FOLKETS ÅRSMELDING

Helgeland – Henry Nyman

Helgeland distrikt er det sørligste distriktet i Region nord og grenser mot Nord-Trøndelag i sør og Salten distrikt i nord.

Distriktet har sitt distriktskontor i Mosjøen, i lokalene som tidligere var Helgeland vegavdeling. I tillegg til distriktets bemanning har også Vegtrafikkentralen (VTS), personell fra ressursenheten, utbyggingsavdelinga og strategistaben kontorer på distriktskontoret. Til sammen er det i underkant av 40 personer på distriktskontoret, og etter utbygging i 2004 er lokalene godt tilpasset bemanningen, selv om de begynner å bli gamle.

I Helgeland distrikt er det 18 kommuner med til sammen 79.000 innbyggere. Vi har 4 trafikkstasjoner som skal betjene distriktets kunder, og de er lokalisert i Brønnøysund, Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana. Det er kun i Mo og Mosjøen vi har kontrollhaller. For øvrig har stasjonene fullt tilbud til publikum etter at vi nå har begynt med kjøretøyregistrering i Sandnessjøen.

Den totale bemanningen er i dag på 46. I henhold til bemanningsplan skal den være 42 i januar 2006.

Vegnettet på Helgeland er svært variabelt, både stamvegnettet og fylkesvegene. Vi har problematiske fjelloverganger som E6 Korgfjellet, E12 Umşkaret og Rv 17 Sjonfjellet. Her er det, spesielt på denne årstid, store framkommelighetsproblemer med mye bilberging og stengning. Utenlandske trailere som er uegnet for norske vinterveger, med svært dårlig dekk og kjettinger er et stadig økende problem. At vi nå etter hvert får tunnel både på Korgfjellet og gjennom Umşkaret vil fjerne disse flaskehalsene, og det er mange i transportnæringa som ser fram til dagen.

I tillegg har vi noen øst/vest forbindelser mot kysten som har dårlig standard. Selv om vi har utbedret Rv 76 Tosenvegen for over 50 millioner kroner har denne vegen behov for ytterligere utbedring og rassikring. Den dårligste riksvegen på Helgeland er Rv 78 fra Mosjøen mot Sandnessjøen. Med den økning vi i

dag ser av tungtransport på denne vegen må vi håpe at det kan bli realisert en vegutbedring temmelig snart. I tillegg har vi kystriksvegen som går gjennom den vakre Helgelandskysten. Noe av denne vegen er en del av turistvegprosjektet.

Som nevnt er det store vegutfordringer i distriktet, og sett fra et vegvesenssynspunkt er det bare å krysse fingrene for at "Vegpakke Helgeland" blir en realitet slik at vi kan få utbedret vegnettet innenfor en rimelig tidshorisont.

Når det gjelder drift og vedlikehold av vegnettet har vi på Helgeland 4 funksjonskontrakter. To er konkurranseutsatt, og i begge teller er kontraktene gått til Mesta A/S.

Av større prosjekter i distriktet kan nevnes bygging av fergekaier på Søvik - Fløstad til en kostnad på 53,0 - 54,0 mill. kroner. Dette prosjektet skal ferdigstilles sommeren 2005. Videre vil vi i 2005 starte utbedring av Rv 808 til Hemnesberget. I tillegg kan nevnes bru over Vesterbukta som er et fylkesvegprosjekt med en kostnadsramme på 26,0 mill. kroner.

Vi har nå lagt bak oss to år i den nye organisasjon. Den flate strukturen og en bemanningsplan med jevn reduksjon i bemanningen har begynt å sette seg. Ansatte har blitt vant med en ledelse som ikke alltid er på kontoret i nærheten. Jeg mener det har medført at alle er blitt mer selvstendige i sitt daglige arbeid. Men fortsatt er det store utfordringer foran oss. Det viktigste er etter min mening kompetanseutvikling slik at vi har den riktige kompetansen til oppgavene som ligger foran oss, og i forhold til den avgang vi får den nærmeste tida. Det må skje både ved internt utviklingsarbeid og opplæring utenfor etaten. En utfordring er også å få svartjenesten til å fungere godt - også ved ferieavvikling. Tilbakemeldingen etter siste sommer var ikke bare positiv, og det er noe vi må forbedre mot neste sommer.

Det som etter min mening er mest positivt etter to år er tilbakemeldinga fra medarbeiderne som viser at de har det bra på arbeid. Både HMS-kartlegging i 2003, medarbeidertilfredshetsundersøkelsen og tilfredsheten med ledelsen viste gode resultater. Når sykefraværet er rimelig lavt må konklusjonen være at folk trives på arbeid.

Og da kjennes det godt å være leder - selv om strukturen er aldri så flat.



Salten – Kjell Skjerve



Salten distrikt omfatter 13 kommuner (12 når Skjerstad inngår i Bodø fra 2005). I disse kommunene er det ca 79.000 innbyggere. Sørligste kommuner er Saltdal og Meley, mens nordligste er Tysfjord. Øykommunene Værøy og Røst er også en del av distriktet. I disse 2 kommunene er det kun fylkesveger.

Distriktkontoret ligger i Bodø sammen med regionvegkontoret. I tillegg er det trafikkstasjoner både på Fauske og i Bodø. Når distriktet og regionen flytter inn i nytt bygg i desember 2005 skal trafikkstasjonen også flytte inn i dette bygget. Det er fortsatt uavklart hva som skal skje med hallene ved Bodø trafikkstasjon. Problemstillinger knyttet til blant annet forvaltningskontrollene er under nærmere vurdering.

Distriktet har 610 km fylkesveg og 865 km riksveg. Samlet veglengde tilsvarer strekningen

Bodø – Svinnesund. Distriktet er inndelt i 3 funksjonskontrakter, hvorav Veidekke Entreprenør har kontrakt på Ulsvågkontrakten fra 1/9-04 mens Mesta har overgangskontrakter på Reipå- og Fauskekontrakten.

Reipåkontrakten er den neste som skal konkurranseutsettes, med oppstart på ny kontrakt fra 1/9-05. Fauskekontrakten kommer året etter. Denne inneholder både Rv 80 med ADT på Jensvoll på 24.000, samt fjelloverganger på Saltfjellet.

Distriktet har 45 tunneler med en samlet tunnel-lengde på 65 km. 2 av tunnelene er spesielt lange, Steigentunnelen på 8079 m og Svartistunnelen på 7622 m. Det er behov for vann- og frostsikring på flere av tunnelene.

Det er i alt 8 ferjesamband i distriktet, og innen Reipåkontrakten alene er det 16 ferjeleier.

De siste 2 årene er det gjort investeringer i Salten på ca 80 mill. kroner. Disse midlene fordeler seg på rassikringsprosjekter, tunnelsikring (både sikkerhetsutrustning og vann- og frostsikring), miljøtiltak og kollektivtiltak. Inkludert er også et

prosjekt på Belarfjellet (Rv 813) for å bedre framkommeligheten vinterstid. Dette prosjektet vil bli avsluttet i 2005.

I 2005 vil det bli igangsatt flere nye, mindre rassikringsprosjekter blant annet Femtevasslia på Kråkmofjellet (E6).

I 2003 og 2005 har det kommet ekstraordinære midler til Miljøgate Fauske som følge av budsjettforlik i Stortinget. Disse midlene går til Rv 80 i Fauske sentrum. Planen omfatter blant annet bygging av 3 rundkjøringer hvorav ei ble ferdigstilt i 2004.

Rv 80 mellom Bodø og Fauske samt Rv 17 Tverlandet – Godøyneis er foreslått opprustet med bompengefinansiering fram mot 2016. Saltenpakken med et investeringsbehov på 1,6 - 1,8 milliarder kroner er en stor utfordring, først og fremst med tanke på planavklaringer og antall prosjekter som skal være med. Rv 17 vil trolig få godkjent reguleringsplan i 2005, men Bodø kommune ønsker ikke dette prosjektet inn i pakken. Fauske kommune har foreslått nye prosjekter (blant annet Finneidbrua på E6) inn i pakken. I løpet av 2005 vil Salten-pakken bli ytterligere konkretisert, og til slutt skal Stortinget ta stilling til saken i en egen stortingsproposisjon.

I 2003 var det 5 dødsulykker i Salten, hvorav 4 skjedde på Rv 17. I 2004 var det 7 drepte hvorav 5 på Rv 80. Ulykkene i 2004 har dessuten skjedd i årets 7 første måneder.

Det utføres en betydelig innsats innen trafikkikkerhetsområdet, både innen planlegging, holdningsskapende tiltak, kampanjer og kontroller. T5-koordinatorene er i nær dialog med kommunene for blant annet å sikre god kvalitet på de kommunale trafikkikkerhetsplanene. Fra 2005 blir det iverksatt ei egen ulykkesgruppe som skal ha beredskap. Denne gruppa skal rykke ut på alle dødsulykker i Salten, og det skal gjøres et betydelig analysearbeid i etterkant.



Midtre Hålogaland – Stein Johansen

Midtre Hålogaland distrikt består av 22 kommuner i Troms og Nordland. Området strekker fra Ballangen i sør til Salangen i nord og har med seg Harstadområdet, Vesterålen og Lofoten – med unntak av Værøy og Røst. Det bor ca. 116 tusen mennesker i distriktet og vi har ca 2430 km veg, herav halvparten fylkesveger. Avstanden langs veg mellom ytterpunktene i distriktet er 49 mil og vil ta 8 timer og 45 minutt med bil. Dette tilsvarer omtrent avstanden Oslo-Haugesund. Midtre Hålogaland er dermed det største distriktet i Region nord befolkningsmessig og vegmessig – men samtidig er vi også det minste distriktet i areal. Distriktet er ellers et øyrike. 2/3 av vegene ligger på øyer og av befolkningen bor på ei øy.

Distriktet er meget variert og har det meste innenfor klima; høyfjellsområder på Bårnefjell med snø- og folkproblemer, kaldt og tørt innlandsklima i Salangsdalen, forblåst ytterkyst som for eksempel på Andøya, svært nedbørsrike områder blant annet der Lofast bygges, skogområder der elgen råder, og ikke minst – en

masse kyst. Spesielt om vinteren kan variasjonene være store med mildvær, regn og bare veg i Lofoten samtidig som innlandet har kaldt vintervær. Det er også flere rasutsatte områder i distriktet.

Trafikkens utret er preget av at vi har stamvegene E6 og E6 gjennom distriktet. De fleste vegene har relativt lite trafikk, men vi har også strekninger inn mot byene som må karakteriseres som høytrafikkerte, for eksempel E6 gjennom Narvik og r 83 gjennom Harstad. Narvik er også det største knutepunktet i Nord-Norge for tunge næringstransporter på veg. Sommertrafikken er relativt stor med mye turisttrafikk langs E6 og ikke minst på E6 i Lofoten.

For tida er Lofast det eneste store vegprosjekt i distriktet. Dette styres som et eget prosjekt men vi holder god kontakt med prosjektledelsen i og med vi skal overta den tredje vegen. Ellers er det en del mindre prosjekt som bygges, blant annet trafiksikkerhetstiltak og nye fergekajer. På plánsida er det stor aktivitet. Vi har fått ferdig reguleringsplaner for flere store prosjekt i Harstadområdet, og vi er i gang med flere andre planprosjekt i distriktet. I løpet av 2005 håper vi på å ha en brukbar planreserve, og da er det bare å vente på penger.

Sett i forhold til de ønsker og behov vi får presentert når vi har møter med "omverdenen", er tilsvarende aktiviteten lav. Vi har summert alle gode ønsker, og har nå ei prosjektliste på 4,5 milliarder. Med de bevilgningene vi ser ut til å få i årene framover vil det ta oss 70-

100 år å oppfylle alle ønskene. Kanskje skyldes dette at området både politisk og i media blir betraktet som en utkant i de respektive fylkene, Nordland og Troms, og dermed blir for lite fokusert? Det ser imidlertid ut til at det begynner å gro opp en større bevissthet blant lokale politikere og næringsliv om Midtre Hålogaland som en sammenhengende region. Her har vel organiseringen av en del offentlige virksomheter som for eksempel oss og politiet bidratt.

De store avstandene i det lange distriktet – og en noe kronglete geografi – har ført til at vi har en veldig desentralisert organisering av distriktet. I tillegg til distriktkontoret i Harstad har vi trafikkstasjoner på 5 forskjellige steder: Narvik, Harstad, Sortland, Svolvær og Stamsund. På de samme stedene sitter også byggherrefolk med ansvar for byggeledelse i sine områder. Vi har også "utleiestasjonen" planleggere og vegforvaltere utenfor distriktet. Dette skaper selvfølgelig utfordringer: På den ene side er det nødvendig å ha folk nær oppgavene og nær kundene, på den andre siden kan det være vanskelig å holde tilstrekkelig faglig og sosial kontakt mellom ansatte i distriktet. Det er også en utfordring i forhold til ledelse og da kanskje spesielt for seksjonslederne. Begrepene fjernarbeid og fjernledelse er langt fra ukjente i vårt distrikt.

De to årene som er gått har vært begivenhetsrike og hektiske. Det første året brukte vi til å etablere distriktet samtidig som vi jobbet mye med den interne organiseringen. I det andre året har organiseringen satt seg mer og vi har prøvd å rette fokusert mer på oppgavene vi skal løse og få organisasjonen til å fungere. Vi lærte mye av det første året som vi har brukt senere, og vi har lært enda mer det andre året som vi skal utnytte framover. Dette merkes også på resultater og måloppnåelse, vi produserte mer og bedre i 2004 enn i 2003 på alle områder.

Selv om distriktet er i godt gjenge og fungerer er det fremdeles mange punkt å forbedre innenfor kvalitet, ressursutnyttelse, ventetider, kostnadsstyring osv. For å greie dette må vi kanskje justere litt i organisasjonen og vi må i alle fall se på hvordan vi arbeider og samarbeider. I grupper, i team og i ledelsen. Hittil har vi unngått nedbemanning men heller hatt det motsatte problemet med for få ressurser på enkelte områder. Spesielt har byggherresida fått stor belastning. Her tror jeg både vi og etaten undervurderte virkningene av full konkurranseutsetting og at vi ikke lenger har egen produksjon. En ny utfordringen vi får til neste år er endring av trafikkstasjonsstrukturen og den effektiviseringen vi (forhåpentligvis) får av TREFF-prosjektet. Dette vil innebære nedbemanning på noen områder men også styrking av andre.

Oppsummert vil jeg si at vi har fått til et bra distrikt som vi har alle muligheter til å videreutvikle og forbedre. Det blir da spennende å se hva omverdenen mener om oss i Statens vegvesen og forventer vi skal gjøre. Får vi for eksempel mer midler til drift og vedlikehold? Og penger til mer trafiksikkerhetsarbeid? Blir det bompenger i Narvik og Harstad? Får vi ansvar for mer? Eller har vi skikket oss på dårlig med pengebruken at vi blir fratatt oppgaver? Det vil kanskje også skje en del med i det interne liv. Fungerer den nye organisasjonen? Er den blitt mer effektiv? Trenger vi mer styring? Eller kanskje mindre styring? Har vi tillitt? Får vi tillitt? Mange spørsmål. Time will show!



Midtre Troms – Nils A. Johnsen

Midtre Troms distrikt har tre kontorplasser: distriktkontoret i Tromsø, Tromsø trafikkstasjon og Finnsnes trafikkstasjon. I tillegg har vi en utleiestasjon i Nordljosbøen og vekt på Hungeren i Tromsdalen. Distriktet eier også to brøytestasjoner, Perskogen (Skibotn) og Kaperdalen (Senja). I sum har 70 personer sitt arbeid i distriktet og de produserer ca 65 årsverk.

De 5 funksjonskontraktene vi har ansvar for er 1211 km riksveg og 1078 km fylkesveg. I tillegg er det noen hundre km veg som nabo-distriktene våre ivaretar for oss, blant annet nærer vegene i Kåfjord kommune til en funksjonskontrakt som følges opp fra Nord-Troms/Vest-Finnmark distrikt. Vi er så heldige å ha tre forskjellige entreprenører på funksjonskontraktene, Mesta, NCC og Kolo Veidekke. Dette gir oss verdifull erfaring som byggherre.

Det er 13 kommuner i distriktet og spennvidden er stor: fra pressområdet Tromsø til stillstands kommuner som Dyrøy og Berg. I tillegg harer Svalbard til distriktets ansvarsområde, og vi er nå i gang med et prosjekt sammen med Sysselmannen for å videreutvikle tjenestetilbudet vårt der oppe.

Distriktets geografi gir oss et forskjelligartet landskap og klima: fra tilpekyst og trange fjorder på yttersida av Senja til breie elvedaler i indre Troms, byrverdenen uten fastlandsforbindelse utenfor Tromsø og rasfarlig fjell-landskap rundt Lyngenfjorden. Reisetid fra Tromsø til de ytterste fylkesvegstubber er 3 1/2 til 4 timer – alt etter vær og føreforhold.

Vår vanskeligste fjellovergang ligger i Kaperdalen på Senja. Her har vi over to år gjort investerings tiltak for 6 mill. kroner for å redusere drivningsproblematikken.

Distriktet har mye rasproblematikk, det gjelder både stein-, jord- og snøras. Vi har utarbeidet beredskapsplan for snøras for ca 40 punkt på vegenettet. I år har sikring av Ura i Lyngen, hvor 5 mennesker omkom i snøras i 2000, blitt igangsatt. Bratte fjell fungerer også som trakt for regnvannet, og i år har svært kraftige regnskyl tatt tre av fylkesvegbruene våre.

Distriktet har et forskjelligartet tunnelsystem. På Tromsøya har vi et av landets mest komplekse system. To riksveg tunneler er koblet opp mot en kommunal tunnel og et stort parkeringsanlegg i fjell. Distriktet har også landets mest trafikkerte undersøiske tunnel, Tromsøysundtunnelen, med en årsdøgntrafikk (ADT) på 10 000 kjøretøy. Vi har både riks- og

spesielt fylkesveg tunneler med lav standard. På Senja har vi flere tunneler i ren by.

I Tromsø startet vi i mars måling av luftkvaliteten, og forskriftskrav til svevestøv ble brutt på vårparten. I perioder har Tromsø hatt de høyeste konsentrasjonene av slikt støv i hele landet. Vi er nå i gang med tiltaksutredninger i samarbeid med kommunen, og debatten om piggedekkkbruk går høyt i byen.

Fylkesvegene i Troms har fått en oppgradering de siste to årene. Vi har hatt flere forsterkningsprosjekt og fast dekke-prosjekt. I alt har vegvesenet gjort tiltak for ca 70 mill. kroner i år på ca 60 km av vegenettet i Midtre Troms distrikt.

Prosjekt Internveg Berg ble åpnet i august, årets eneste store veg-åpning i distriktet i 2004. Tunnel og veg binder sammen Berg kommune. Turistvegen på Senja er dermed blitt til en sammenhengende vegstrekning. Byggherre på dette prosjektet var Prosjekt Kåfjord/Berg.

Andre vedlikeholds- og investerings tiltak som distriktet har gjennomført i år er opprusting og stikkrenneutsiktning på riksvegen i Svanelvdalen og ut mot Skaland på Senja (8 mill kr), omlegging av riksvegen langs Andsvatnet (2 mill kr), Trafiksikkerhets(TS)-tiltak i Finnsnes sentrum (2 mill kr) og i Skælv (1 mill kr), vann- og frostsikring Sørskaret (3 mill kr) og opprusting av snøskjerm på isbergan (2 mill kr).

Kundegruppen vårt på trafikkstasjonene er landsdelens største. Vi betjener 110 000 innbyggere. I tillegg preges vi av Forsvarets aktivitet, både som vegbruker og som kunde: 600 praktiske og 1000 teori-prøver, Forsvaret er faktisk regionens største kjøreskole.

Det er også verdt å nevne at distriktet for første år har 100% måloppnåelse på de tallfestede tiltakene i tiltakspakken for trafiksikkerhet, f. eks bilbeitekontroll og tungbilkontrollert. Innenfor dette fagområdet området har vi i år også startet et samarbeidsprosjekt med Tromsbus om sikker bruk av tunge kjøretøy.

Omlegging av tjenesteproduksjonen på trafikkstasjonene merkes. Distriktet har klart målsettinga om at 80 % av bestillingene av periodisk kjøretøykontroll skal foregå mot Kontaktsenteret eller over internett. Vi ser også resultatene av at bilbransjen nå registrerer nye kjøretøy selv.

Organisasjonen vår har funnet sin form, i den grad det går an. Vi arbeider kontinuerlig med nødvendige utviklingsoppgaver, noe som vil være en konstant situasjon: både omverdens endringer, teknologiske endringer og egen kompetanseendring gjør dette til en naturlig, kontinuerlig prosess. Folke i distriktet har blitt flinke til å forholde seg til slike prosesser. Mye har skjedd det siste året: ett eksempel kan være at de to trafikkstasjonene i distriktet nå i svært stor grad fungerer som en trafikkstasjon ved at stasjonene på en god måte tar felles ansvar for oppgavegjennomføringa i distriktet.

Distriktet har et stort oppgavespenn, noe som gjør det til en spennende arbeidsplass. Det at de som jobber i distriktet i tillegg er positive, er gode kolleger og flinke fagfolk, gjør det svært greit å være distriktspjef. Takk til dere alle!

Nord-Troms og Vest-Finnmark – Terje Solvoll



Distriktet har sitt hovedsete i Alta. Alta beskrives som perlen i Finnmark, stedet hvor solen aldri går ned. Alta er mystikkens og trolldommens rike under nordlysfammen og Polstjerna som alltid blinker på himmelen. Distriktet er ett av få distrikt som strekker seg over to fylkesgrenser. Distriktet dekker to byer, Alta og Hammerfest. Hammerfest by beskrives i dag som snehvitbyen. Navnet kommer av Statoils utbygging av Melkøya, som blir Norges største gassterminal. I tillegg har vi tettstedet Storslett som er kjent for sin fine nasjonalpark med Reisaelva som den store turistattraksjonen.

Nord-Troms og Vest-Finnmark distrikt er ett av de nye distriktene i Statens vegvesen

som har bygget opp et nytt vegkontor. Ved etablering av et nytt vegkontor er det mange utfordringer, som å skaffe egnede lokaler, bemanning med riktig kompetanse, smelte sammen ulike bedriftskulturer og tilrettelegging av oppgaver. I tillegg skal det etableres kontakt med de politiske miljøene og få disse til å akseptere at de må forholde seg til nye personer. Dette er oppgaver som har vært høyt prioritert i perioden som er tilbaketilgjort.

Distriktkontoret ligger i Alta. Distriktet har 38 ansatte og drifter tre trafikkstasjoner som ligger i Alta, Hammerfest og Storslett. Distriktet omfatter kommunene Skjervøy, Nordreisa, Kvænangen, Alta, Hasvik, Loppa, Kautokeino, Kvalsund, Hammerfest.

Folketallet i distriktet er 42.500 og arealet er 23.500 km². Distriktet har 39.000 registrerte kjøretøy. Det er 766 km riksveg og 481 km fylkesveg i Nord-Troms og Vest-Finnmark distrikt.

I distriktet er det 4 fjelloverganger, E6 som går over Reisa fjellet, Kvænangsfjellet og Sennalandet. I tillegg Rv 93

mot Kautokeino. Vinterstid er de største utfordringene over Kvænangsfjellet og Sennalandet. I tillegg er Rv 94 mellom Skaidi og Hammerfest et område med "nye" vær.

Større prosjekt i distriktet som er gjennomført i ny organisasjon er trafikksikkerhetstiltak i Hammerfest sentrum (25 mill. kroner). I tillegg er det gjennomført flere mindre prosjekter.

Fremtidens utfordringer er utbedring av vegnettet E6 mellom Storsandnes og Alta, Rv 94 mellom Skaidi og Hammerfest og hovedvegen gjennom byene Alta og Hammerfest. Dette er veger med stor trafikk tetthet som sannsynligvis også vil øke i fremtiden.

Ledelsen i Nord-Troms og Vest-Finnmark distrikt er av den oppfatning at den nye organisasjonsmodellen er i tråd med samfunnsutviklingen for øvrig. Modellen gir rom for større ansvar og utfordring til den enkelte medarbeider, bredere kontaktnett og mer ensartet praksis ved utførelse av ulike oppgaver. Samtidig ser vi at kostnadene til administrasjon reduseres og flere midler blir frigjort til å ivareta vedlikeholdet og sikkerheten på vegnettet.

Distriktet har ikke overtallighet. Hverdagen er hektisk for de fleste, men vi har en medarbeiderstab med stor entusiasme og innsatsvilje. Dyktige medarbeidere innenfor alle områder gjør distriktet til en attraktiv arbeidsplass, noe ledelsen er stolt over og som vi ønsker og ta vare på.

I fremtidige utfordringer ser vi også at det må foregå nyrekruttering. Denne prosessen må vi starte allerede nå slik at den kompetansen som finnes i distriktet blir overført til neste generasjon - som distriktet i fremtiden kan nyte godt av. Distriktsjefens motto er: "Det finnes ikke problemer, bare utfordringer"

Øst-Finnmark – Per-Ivar Harila



Øst-Finnmark distrikt dekker større deler av Finnmark enn det som på folkemunne betegnes som Øst-Finnmark. Vårt distrikt strekker seg vest for Nordkapp, og flateinnholdet er derfor veldig stort sammenlignet med de fleste vegdistrikt. Vi har også mye riks- og fylkesveger i distriktet, mens befolkningstettheten er svært lav.

Hovedårsaken til at distriktsgrensen ble lagt så langt vest var at det var ønskelig å drive Havøysundvegen og Nordkynvegen fra samme plass. Disse to vegene går over to av landets aller hardeste fjelloverganger når det gjelder vinterdrift. I tillegg er begge disse vegene i utgangspunktet bygd som sommerveger. Dette betyr at da de ble bygd var det forutsatt at ferge skulle settes

inn på vinteren og at vegene skulle være stengt. Kravene om at vegene skulle være åpne også vinterstid kom fort. Begge disse vegene har derfor vært vinteråpne i mange år nå. Vi er i gang med å ruste opp Nordkynvegen, slik at den blir lettere å drive vinterstid. Også på Havøysundvegen er det gjort enkelte mindre utbedringstiltak, og disse vil fortsette i årene fremover.

Også andre vegstrekninger i distriktet er utfordrende vinterstid. Kongsfjord- og Båtsfjordfjellet er veldig værutsatt. Disse har tross alt mye bedre vegstandard enn de to forannevnte. Vegene er likevel ofte regulert med stenging og kolonnekjøring. Vegstrekningen som er aller vanskeligst å holde åpen er Ifjordfjellet. Den stenges normalt rundt årsskiftet, og åpner igjen i mai. 2004 var andre gangen i historien at denne vegstrekningen var åpen hele vinteren.

Våre trafikkstasjoner i distriktet er i Lakselv, Kirkenes og Vadsø. I Lakselv jobber det i dag 6 personer. Dette vil i 2005 bli redusert til 5. På Kirkenes jobber det i dag 7 personer, mens det i Vadsø er 5 personer. På distriktvegkontoret er det i dag 26 ansatte. Fra

1. januar 2005 er dette redusert med 2 personer som overføres til regionale funksjoner. Det er i dag 25 ansatt i regionale funksjoner som har sin arbeidsplass på distriktvegkontoret i Vadsø og over 30 personer som jobber i Vegdirektoratet (hovedsakelig regnskapsenheten).

Vi har 13 kommuner i vårt distrikt. I flere av disse kommunene fungerer riks- og fylkesvegene som boligveger i tillegg til transportfunksjonen. Dette gir oss mange spennende utfordringer innenfor alt trafikksikkerhetsarbeid; fra planlegging og bygging via vegforvaltning og kontroll av trafikanter og kjøretøy - til vårt holdningskappende arbeid. Alt dette er like viktige elementer i vårt arbeid på veg for et bedre samfunn.

Mange av våre medarbeidere legger sin ære i å gjøre en best mulig jobb innenfor sine fagfelt. Jeg er svært glad for at våre medarbeidere har tatt inn over seg at det kreves langt mer ansvarliggjøring av den enkelte med de endringer vi har gjort organisatorisk de to siste år. Jeg var trygg på, før vi gjorde disse endringene, at de fleste var modne til å ta et langt større ansvar. Jeg er veldig glad for at vi som følge av at dette faktisk skjer kan ta ut de gevinster vi hadde forutsatt.

Vi har gjort en betydelig nedbemanning siden 1. januar 2003 (ca. 14 % ved starten av 2005), og ser optimistisk frem til å klare resten av den nedbemanningen vi har satt oss som mål. Forutsetningen for at vi skal få det til er blant annet at den enkelte medarbeider fortsetter sitt gode arbeid inn i 2005. Det er jeg trygg på kommer til å skje, for hva er alternativet?

Vårt eneste alternativ for å sikre oss selv spennende oppgaver i fremtiden, er å gjøre vårt aller beste innenfor den funksjonen vi har i dag. Så enkelt er det. I tillegg må vi selvsagt alle sammen ha fokus på forbedringsområder innenfor alt det vi gjør.

Strategistaben – Frank Berntsen

Strategistaben er "hjerteret" i Region nord. Staben har til sammen 15 medarbeidere med arbeidssted i Vadsø, Tromsø, Bodø og Mosjøen.

Følgende oppgaver er organisatorisk tillagt strategistaben:

- Koordinering av budsjett-, tildeling og rapportering målstyring, årsplan og tilrettelegging for ledergruppen kvalitetssystem og revisjoner
- Kontakt mot fylkeskommuner, fylkesvegbudsjett, strategisk planlegging
- Overordnede utredninger, fylkesveggplan
- Vegveven, internett, opplæring og rådgivning
- Ledelse av utviklingsprosjekter i regi av Vegdirektoratet Internasjonal kontakt og regionens næringslivsprosjekt
- Informasjonsrådgivning næringslivskontakt og kartlegging
- Tilrettelegging for stabene og regionvegsjefen

I 2003 arbeidet staben bl.a med:

- Arbeid med og ekstern presentasjon av NTP 2006 – 2015
- Forberedelser til handlingsprogrammet i 2004 – med blant annet kartlegging av næringstransporter i regionen med god hjelp fra distriktsvegkontorene. I tillegg koordinerte strategistaben en idedugnad for regionen for å skape et fundament for langtidspanlegging og prioriteringer.
- Samarbeid med næringsliv og organisasjoner og med fylkeskommunene.
- Utredning av kryssing av Tysfjorden og ferjeløsning i etterkant av Sundøybrua
- Budsjett 2004 riks- og fylkesveg, Tildelinger og økonomisk rapportering til stat og fylke. Koordinering av årsplan og rapportering til Vegdirektoratet.
- Deltakelse i etatens målstyringsprosjekt og delprosjekt, løpende intern og ekstern informasjon, herunder arbeid med vegåpninger og medietreningeskurs.
- Internett- og intranettutvikling – drift av internett og intranett
- Krisehåndtering og beredskap
- Etablering av kvalitetssystem og dokumentstyring
- KOM UT-prosjektet (organisasjonsutvikling)
- Tilrettelegging, rådgivning og støtte for regionvegsjefen

Av spesielle oppgaver i 2004 kan nevnes prosjektledelse og koordinering av arbeidet med handlingsprogrammet for 2006 – 2009 (2015). Strategistaben har organisert opplæring av regionens kvalitetsrevisorer og har ledet gjennomføringen av 3 kvalitetsrevisjoner i 2004. Innen regionens næringstransportprosjekt er det i nært samarbeid med distriktene som har stått for utførelsen, foretatt supplerende kartlegginger av godstransporter i regionen. Til sammen er det intervjuet ca 2000 tungtransportsjåfører til sammen i fjor og i år, og det er laget datamodeller som viser fordelingen av næringstransporter på vegnettet i regionen. Dette brukes ved prioriteringer av midler. Strategistaben har startet arbeidet med forberedelser til neste Nasjonal transportplan 2010 – 2019 og vil i løpet av kort tid involvere regionens enheter i dette viktige arbeidet. Stabens informasjonsmedarbeidere er organisert i et selvstyrt team og har vært svært aktive i forbindelse med rådgivning, trafikkikkerhetsarbeid og vegåpninger. Staben har stått sentralt i arbeidet med innføring og oppfølging av etatens målstyringsystemer.



Veg- og Trafikk – Tore Lysberg

Trafikkstab, veg- og trafikkstab, veg- og trafikkavdeling. Kjært barn har mange navn... I det følgende er enheten benevnt trafikkstab. Denne gir styrings- og beslutningsstøtte til regionvegsjefen og hans ledergruppe innenfor drift- og vedlikehold, trafikkant- og kjøretøyrettet virksomhet, ferjedrift, kollektivtrafikk og trafikkikkerhet. I tillegg har staben ansvar for faglig koordinering og samordning av distriktenes operative funksjoner innenfor veg- og trafikkforvaltningen samt regionens museale virksomhet. Vi har dessuten ansvar for veg- og geodata, trafikkstyring og –overvåking, trafikkinformasjon, ferje- og bompengerforvaltning, samt juridisk rådgivning og saksbehandling.

For å løse disse mangfoldige oppgavene er det ved inngangen av 2005 innplassert 50 personer

i trafikkstaben. 10 av disse er organisatorisk underlagt vegtrafikkentralen, som fra og med 2004 ble egen seksjon. For øvrig ledet staben direkte av stabalederen med god hjelp av dyktige medarbeidere. Flåt struktur er spennende, men samtidig både krevende og utfordrende for alle.

En annen utfordring er regionens størrelse og stabens geografiske spredning. Vi er fysisk plassert i Vadsø (6), Tromsø (11), Bodø (23) og Mosjøen (10). Det er både fordeler og ulemper med denne spredningen, og ulempene er blitt mindre etter hvert som folk er blitt bedre kjent og mer fortrolig med ny teknologi. Samtidig har medarbeiderne fått merke de store avstandene i regionene, og de fleste har nok reist betydelig mer de siste to årene enn tidligere.

Vi er nå kommet halvveis ut i overgangsperioden for konkurranseutsetting av drift- og vedlikeholdsoppgaver, og 11 (av 26) funksjonskontrakter driftes etter å ha vært ute i full konkurranse. Trafikkstaben har en sentral rolle i dette arbeidet og skal bidra til at entreprenørene møter en enhetlig og profesjonell byggherre. Samarbeidet mellom staben og distriktene fungerer godt, men vi ser at oppgavene kan løses smartere og at vi fortsatt har store utfordringer når det gjelder kompetanse og kapasitet i regionen.

Også innenfor forvaltningsområdet er det viktig at omverdenen møter ett vegvesen, både nasjonalt og regionalt. Vi har mange

eksempler på at de tre fylkene i gammel organisasjon har hatt ulike innfallsvinkler i saksbehandlingen. I ny organisasjon har trafikkstaben jobbet kontinuerlig sammen med distriktene for å unngå slike ulikheter. Dette er et arbeid som har gitt resultater men som vi fortsatt må ha sterkt trykk på.

Den viktigste oppgaven for tilsatte i vegvesenet er arbeidet for bedre sikkerhet i trafikken. I Region nord har vi fått til en god organisering av trafikkikkerhetsarbeidet, og medarbeiderne har vist en fantastisk kreativitet og stort engasjement for å bidra til å redusere antall skadde og drepte. Etter å ha sett en svært positiv utvikling i antall personer som blir drept i trafikken, har vi i 2004 fått et tilbakeslag gjennom at antallet har økt sterkt sammenlignet med foregående år. Samtidig ser vi at det totale antallet skadde og drepte fortsetter å gå ned, noe som tilsier at innsatsen vår nytter.

Vi går nå inn i det siste året i inneværende handlingsplanperiode (2002-05), som blant annet har i seg tiltakspakker for trafikkant- og kjøretøyrettede oppgaver. Disse tiltakspakkene er sydd sammen i "gammel organisasjon" og fylkene har hatt ulike tilnæringer til problemstillingene. Dette, samt manglende "eierskap" til planen har medført spesielle utfordringer i gjennomføringsfasen. Vi ser derfor fram til at vi fra 2006 kan jobbe med oppfølging av et plandokument som hele regionen står bak.

I 2003 feiret vegtrafikkentralen (VTS) 10-årsjubileum. Den første tiden var dette en ren informasjonssentral, men etter hvert er også overvåking av vegnettet (tunneler og bruer) samt styring av tunnelinstallasjoner og variable skilt blitt viktige oppgaver for VTS. Fram til 2003 var også VTS supplert av lokale vaktentraler i Troms og Finnmark, men sentralen håndterer nå oppgavene for hele regionen.

Av spesielle utfordringer trafikkstaben har vært involvert i, må vi kunne si at "OVDS-saken" kommer i en særstilling. Etter at våre folk, sammen med Økokrim, høsten 2002 slo til mot OVDS, har etterforskning og rettsak lagt beslag på svært mye ressurser. Saken resulterte i at selskapet må betale tilbake ca 115 mill. kroner til staten, og Nordland fylkeskommune samt en bot på seks mill. kroner. I tillegg ble sentrale aktører idømt fengselstraff. Økokrim har framhevet arbeidet til våre medarbeidere som avgjørende for sakens utfall. Etter avsløringene i OVDS var våre folk også sentrale i gjennomgang av samtlige fergeselskap, noe som resulterte i anmeldelse av Nordtraffikk.

Medarbeiderundersøkelsen høsten 2004 viste at medarbeiderne i trafikkstaben stort sett trives og har det godt på jobb. Oppnådde resultater indikerer også dette. Jeg tror de fleste deler min oppfatning om at regionaliseringen har vært et skikkelig løft. Gjennom innføringen av nytt styringssystem har det også blitt tydeligere for de fleste hvilke oppgaver som skal prioriteres og hvorfor vi gjør det vi gjør. Dette gjør det enda mer meningsfylt å gå på jobb. Vi står da også foran flere spennende utfordringer i tiden som kommer, og i trafikkstaben ser vi fram til disse med oppbrettede armer og glede.

Utbygging – Anne-Grethe Olsen



Ja så er det gått 2 år i ny organisasjon, og du verden som tida flyr! Som i alle enheter har det vært to utrolig spennende og hektiske år i Utbyggingstaben! Det er en enorm arbeidsmengde som er lagt ned, og at folk tar ansvar innenfor egne arbeidsområder, ja det er det vel ingen tvil om!

Etter en noe strevsom oppstart i ny organisasjon, der mange slet for å finne sine nye roller, føler jeg nå at vi er på god veg i en driftsfase, og mye er kommet på plass. Rutiner og retningslinjer er utarbeidet, og implementeringen er i gang! Selvfølgelig er det en del som fortsatt gjenstår, men av og til er det slik at det lønner seg å skynde seg langsomt – alt kan ikke være på plass med en gang, og enkelte prosesser bør – og skal – ta litt tid.

Utbyggingsstaben (avdelinga) som enhet har vært rimelig stabil bemanningsmessig i

ny organisasjon. Vi startet med 18 stk. er nå ned til 16, noe som også er måltallet til 1.1.2006. Nedgangen i bemanning har først og fremst sin årsak i at i løpet av 2004 er Turistvegprosjektet overført til Vegdirektoratet, og dermed ble to stillinger overført dit. I tillegg har vi en person som har blitt pensjonist. Ellers har det vært noen overføringer mellom enheter i regionen, men totalt sett altså et ganske stabilt tall. I tillegg er det et mål å utnytte kompetanse på tvers av organisatoriske enheter, noe som medfører at flere personer har arbeidsoppgaver tilknyttet oss, men tinger organisatorisk andre enheter. Geografien vår er ikke ulik andre regionale enheter, med 2 personer i Vadsø, 5 i Tromsø, 7 i Bodø og 2 i Mosjøen.

For å oppsummere litt om tida som har gått, velger jeg å dele inn i våre fagfelt:

Økonomi

De fleste har vel fått med seg at 2004 endte opp med et kraftig mindreforbruk på investeringsfelt. Dette er meget skjemt, og Utbygging jobber kontinuerlig med det fokus at tilsvarende ikke skal skje i 2005. Ellers er det full trekk med tildelinger, budsjetter, rapporteringer etc.

Planlegging

De prosjektene vi er involvert i, er hovedsaklig på et overordnet nivå (kommunedelplaner/KU), der flere er preget av tunge, kompliserte prosesser – ofte med stor fokus i omverden. Dette krever mye av oss som etat, og jeg tror kanskje det er her vi har en av de største utfordringene våre, som vi bør ha fokus på videre: Vår kommunikasjon med omverden (media, politikere

og andre offentlige etater). Vi er meget god og profesjonell på "faget" vårt, men så har vi kanskje noe å hente på vår formidling av "det glade budskap"? I forhold til den interne kommunikasjonen (som vi nok slet med i begynnelsen av ny organisasjon) føler jeg at med det arbeidet vi nå legger ned i implementering av "Prosjekt som arbeidsform" – og videre med "Prosjekthåndboka" – så blir dette stadig bedre!

2004 må kunne karakteriseres som "de store vegpakkens år". Vi kan håpe at vi nå har lagt et grunnlag som gjør at vi slipper å være redd for å bli arbeidsledig i åra som kommer... I Utbygging har i alle fall nått mye fokus på mange varianter og muligheter for pakkeløsninger i den ganske region, men kanskje mest retta mot Helgeland, Salten, Narvik og Harstad. Så får tiden vise endelige pakkestreiser samt hvem av dem som til syvende og sist blir åpnall!

Ellers har det vært lagt ned en enorm innsats i mange planprosjekter. Utenom de konkrete planoppgavene, har arbeidet med NTP og Handlingsprogrammet for perioden 2006-2015 vært noe av det som vi har hatt størst fokus på i 2004. Utenom dette jobber vi kontinuerlig med utarbeidelse av diverse prosedyrer og retningslinjer for Region nord.

På miljøside er vi i rute i forhold til gjeldende styrkrav. Vi har avholdt en Utenomsdag samt en miljøsamling, der alle enheter var representert. Dette er et område det er viktig å ha med seg innenfor alle våre prosesser og daglige gjøremål, og noe vi kommer til å ha fokus på framover.

Byggherre

Utbyggingsavdelinga har ansvaret for følgende administrative oppgaver:

- Regional kostnadsgruppe – her er det jevnt over stor aktivitet.
- Anskaffelsesnemnda/ansaffelseskoordinatør i nemnda er aktiviteten noe sesongbetont, og det har vært en relativt stille periode nå på slutten av 2004. Det motsatte var tilfelle midtsommers, da det var enormt mange saker til behandling (og mesteparten av nemnda var på ferie...).
- Regionalt byggherreforum (RBF) (også representert i sentralt byggherreforum). Det har vært avholdt 4 møter i "RBF" i 2004.
- Leverandørutvikling. Vi har i samarbeid med distriktene gjennomført det planlagte programmet, og tilbakemeldingene fra bransjen har vært positive. Vi følger opp med arrangering av distriktvisse møteplasser i februar/mars.
- Prosjektstyringsverktøyene GPROG-Beskrivelse samt GPROG-økonomi. Her jobber vi kontinuerlig med kompetanseutvikling i de enkelte enhetene, og det er mange kurs som er avholdt.
- HMS-Byggherre. Her har vi kontinuerlig fokus, både med gode rutiner i Region Nord, uønskede hendelser m.m.

I tillegg til alt dette bidrar vi med utarbeidelse av kontraktgrunnlag på forespørsel fra andre enheter, kontraktstrategier, etc.

Tilslutt vil jeg takke alle medarbeiderne, kolleger og andre gode diskusjonspartnere for godt samarbeid de to årene som har gått. Vi har "stått hain av" så langt – og fortsetter videre med nordnorsk liv og lyst i Sees i Harstad i september!

Administrasjon – Harald Malnes



Starten i ny organisasjon var meget hektisk. Opprettelsen av nye kontorer, nye systemer og ny teknologi som ikke alltid fungerte like bra førte til mange henvendelser og klager fra frustrerte medarbeidere. Samtidig skulle vi samhandle med flere nye medarbeidere over et større geografisk område. Likeså utfordringen med å regionalisere de administrative oppgavene samtidig med at vi hadde en kjempstor utfordring med å nedbemanne administrasjonsstaben.

IT

IT har i hovedsak et todelt ansvar. Etatsoppgaver og regional/lokal IT. Innenfor etatsoppgaver har vi ansvar

for: E – post/office, SMS – distribusjon og Standardisering. Lokal IT har som hovedoppgave å serve brukerne i regionen samt forvalte systemene til etaten. Som eneste region satte vi bort brukerstøtte (BSS) 1. linje til region øst. Etableringa av BSS viste seg å by på en del innkjøringsproblemer som svartid og løsningsorientering. Fokus på dette og god oppfølging har etter hvert gitt bedre resultater. Kundene har blitt vant med en BSS-tjeneste som ikke er lokalisert i regionen, og vi har hatt stor kundefokus og bedret kvaliteten på det vi leverer i 2. linje. En annen utfordring har vært å få til en regionalisering. Fylkesgrenser skulle viskes bort og tre kulturer smeltes sammen. Det har ikke vært enkelt, men vi er på god vei til å få det til.

Vi har den siste tiden jobbet med å sette fokus på vår rolle i organisasjonen. Vi har hatt informasjonsmøter med flere av distriktene og regionkontoret.

Intern service

Vi var spent på hvordan sammenslåinga av 3 fylker til en region og sprødt geografisk plassering skulle fungere. En god dialog ut i hele regionen har gitt oss et godt resultat. Innføring av fullelektronisk arkiv har vært utfordrende men hektisk. Positive medarbeidere og arkivsakshandlerne har gjort innføringa lettere. Saksbehandlere har vært flinke ut i ta kontakt og gi tilbakemeldinger. Vi føler at vi har fått det meste

til å fungere og etablert gode rutiner rundt dokumentflyten i regionen. Så er vi litt stolte av at vi var den første regionen som regionaliserte arkivet. Etablering av et felles kundeskjema har også vært ei stor utfordring. Det er også nedlagt mye arbeid i å få svartjenesten på plass. Strategiske valg, kvalitet og motivasjon er viktig.

Personalløsning

En av de store utfordringene for personalseksjonen har vært å bistå ledelsen i omstillings- og bemanningstilpasningen. Behovet for ytterligere tiltak i forhold til nedbemanning-målene er ikke lenger aktuelt.

Omstillingen er gjennomført dels ved at de aktuelle tilsatte enten er omplassert til annen passende stilling i vegvesenet, tildelt sluttpakke/studiestønad mot oppsigelse av egen stilling eller ved overgang til pensjon. I denne prosessen har det også vært viktig å sikre oss riktig kompetanse. Det har derfor også vært nødvendig med flere nyttilsetninger den siste tiden. Saksbehandling og bistand ved intervju har tatt mye tid den siste tiden.

Ikke uventet var de personalpolitiske retningslinjene i Nordland, Troms og Finnmark ikke helt like på alle områder. En prioritert oppgave har derfor vært å få på plass regionale retningslinjer for å sikre lik behandling av alle tilsatte i region. Vi har også deltatt i flere utviklingsoppgaver og prosjektarbeid.

HMS

Også innenfor HMS området har det vært mange utfordringer. AMU med underutvalg kom tidlig på plass. Likeså ble det etablert HMS-utvalg i hvert distrikt, ved regionkontoret og ved noen andre enheter. Arbeidet i utvalgene er kommet godt i gang, og det er jobbet godt med HMS-tiltak i hele regionen. Det har vært stor fokus på oppfølging av sykemeldte, og avtalen om et inkluderende arbeidsliv er godt innarbeidet i hele regionen.

Andre stabsoppgaver

I samarbeid med Ressursheten gjennomføres det nå en rekke salg av eiendommer. Det er fortsatt ingen avklaring om organisering/deling av velferdshusene. Vi har også koordinert innkjøp/leasing av kjøretøy og omprioritering av gamle kjøretøy. Forøvrig har vi fulgt opp ulike forvaltningsoppgaver på økonomiområdet og utarbeidet nytt ansvars- og myndighetsdokument. Arbeidet med nytt regionkontor har også vært krevende. Nå gleder vi oss til flyttingen i slutten av 2005.

Takk for godt samarbeid og solid innsats i de to spennende og utfordrende årene vi har lagt bak oss.



Ressursenheten – Vidar Engmo

Hovedhensikten med ressursenheten er å kunne disponere fagressurser på regional basis, på tvers av distriktsgrenser og prosjekter, samt å kunne etablere ei optimal bemanning innen ulike fagområder. Dette er kompetanse der behovet er av varierende mengde over tid i distriktene, prosjektene og stabene. Ressursenheten er delt opp i følgende seksjoner:

Plan og prosjekteringsseksjonen består pr. i dag av 21 medarbeidere, fordelt i Bode, Mosjøen, Tromsø og Vadsø. Seksjonen dekker fagområdene vegplanlegging, trafikkteknikk, landskap, byggeledelse og dokumentasjon og jobber på oppdrag fra andre operative enheter i regionen. Seksjonen har kompetanse innenfor alle plannivå fra kommunedeiplan til byggeplan. I tillegg til teknisk planlegging blir det også kjørt planprosesser og det drives prosjektledelse.

Teknologiseksjonen

Teknologiseksjonen består i dag av 43 personer, som arbeider innen svært mange og til dels svært forskjellige

arbeidsområder. Formelle og uformelle grupperinger er som følger: geoteknikere/ geologer/ grunnborene (15), laboranter (8), veg-/ matenatteknologi (2), elektror tunnel (4) og bruk/ kal (13).

Seksjon for grunnnett og eiendomsforvaltning

Seksjonen, med sine 20 (21) ansatte, har vært involvert i ca 170 prosjekter: små som store. Foruten prosjekter som vi kaller eiendomsforvaltning distriktvis og som inneholder mer av typen forvaltningsmessige saker, er de største oppgavene/prosjektene: Geovekst, Geodata, Grusvegprosjekt Midtre Troms, Fv 321, Korgen-Valla og Fv 292, Seljelvnes-Flatvoll.

De fagområder vi arbeider med er grunnnett, kart- og landmåling samt eiendomsforvaltning. Alt i et ganske vidt og variert spekter.

Året 2003

I utgangspunktet var det kundene som skulle komme med en skriftlig bestilling av oppdragene. Imidlertid kom det i begynnelsen av året bare inn muntlige bestillinger. Ressursenheten måtte derfor lage de skriftlige avtalene. I tillegg var enkelte kunder svært tilbakeholdne med å underskrive avtalene. Dette forbered seg utover året. Totalt har ressursenheten arbeidet med over 500 "prosjekter" av varierende størrelse. Det har ikke vært skriftlige avtaler for alle disse.

Et gjennomsnittlig årsverk i ressursenheten ble i begynnelsen av året beregnet til ca. 670.000 kroner pr år. Dette ble det reelle tallet når alle direkte og indirekte kostnader ble fordelt der de hørte hjemme. Beregningen ble basert på en faktureringsgrad på 70 %. Dette utgjorde en timepris på 575 kr. Mange av kundene syntes at dette var en høy timepris.

Utover høsten rapporterte vi at vi kom til å få et betydelig overskudd. I et ledermøte ble det besluttet at vi ikke skulle redusere timeprisen, men at overskuddet skulle dekke ett forventet underskudd på planleggingsposten.

Ressursenheten har relativt god kompetanse på kjerneområdene.

Imidlertid vil det på sikt bli nødvendig å skaffe oss mer spisskompetanse på enkelte spesielle fagområder.

Vi har i stor grad levert våre produkter med rett kvalitet. I hovedsak har vi også levert planer og rapporter til rett tid. Men her har vi et forbedringspotensiale.

Pr. 1.7.2003 var det søg årsverk på ressursenheten. Bemanningen skal reduseres til 80 årsverk pr. 1.1.2006.

Bakgrunnen for dette er følgende:

- Den regionale organiseringen muliggjør bedre utnyttelse av ressursene i regionen.
- Ressursenheten har sin aktivitet i hovedsak rettet mot investeringsprosjekter. Bevilgningene til disse prosjektene vil bli sterkt redusert i framtida.

De funksjonene som blir sterkest berørt av nedbemanningen var laboratoriene og tegnerne. Bakgrunnen for at laboratoriene blir sterkt berørt er at produksjonsavdelingen er skilt ut fra Statens vegvesen. Dette medfører bortfall/reduksjon av arbeidsoppgaver.

I hovedsak ble alt arbeidet med definering av overtallige utført høsten 2003. Det ble vedtatt å legge ned laboratoriene i Mosjøen og Vadsø ved årsskiftet 2003/2004.

Det meste av planlegging og undersøkelser i Region nord ble utført av ressursenheten. Sammenlignet med andre regioner, ble svært lite satt bort til konsulent.

Året 2004

I begynnelsen av året var våre kunder tilbakeholdne med å bestille oppdrag i påvente av tildeling av investeringsmidler. Dette medførte blant annet at planleggingen av enkelte prosjekter ikke ble igangsatt til rett tid og som førte til forsinkelser.

I høst har vi gått aktivt ut til distriktene og prosjektene for å avdekke behovet for bistand fra ressurs. Målet er at vi på et tidlig tidspunkt kan avgjøre hvilke oppdrag vi kan utføre og hvilke oppdrag som må settes bort til konsulent.

I utgangspunktet er det få oppdrag i Region nord som blir satt bort sammenlignet med andre regioner.

Tilbakemeldinger fra kundene viser at de hovedsak at de er fornøyd med det arbeidet vi utfører.

Imidlertid har det vært forsinkelser på noen prosjekter. I 2004 har vi hatt sterk fokus på rapportering både med hensyn til framdrift og ressursbruk. Dette er viktig for å sette inn korrigerende tiltak på et tidlig tidspunkt dersom noen av prosjektene skulle komme ut av kurs.

Den gjennomsnittlige timeprisen i ressursenheten ble redusert fra kr. 575,- i 2003 til kr 525,- i 2004. Denne prisen inkluderer alle kostnader, blant annet reiseutgifter. Vi har de laveste timeprisene av samtlige regioner.

Totalt ble 10 personer definert som overtallige. I tillegg ble det inngått frivillige avtaler med en del personer.

De viktigste suksessfaktorer for ressursenheten er:

- Levere tjenestene til avtalt tid
- Levere tjenestene til avtalt kostnad
- Levere tjenestene til rett kvalitet

Dersom vi skal betjene våre kunder på en fullgod måte, må vi sørge for å ha nødvendig kompetanse og kapasitet. Det blir derfor viktig å rekruttere inn yngre medarbeidere med høy kompetanse på grunn av høy gjennomsnittsalder på våre medarbeidere. Dette arbeidet er nå påbegynt.



Prosjekt Osen, Korgen, Umkartet Bjørn Kjønås

Prosjekt E 6 Osen – Korgen ble etablert for å forestå utbyggingen av 13,5 km ny E6 fra Korgen og sørover mot Mosjøen. Innen parsellen bygger vi også den 8,5 km lange Korgfjell-tunnelen. Prosjektet vil medføre at Korgfjellet elimineres som flaskehals på stamvegnettet, og at E 6 innkortes med om lag 4 km. Anleggsarbeidene startet høsten 2003, gjennomslag i tunnelen var i februar 2004 og parsellen skal åpnes for trafikk sept. 2005. Prosjektet er kostnadsberegnet til kr 466 mill.

Prosjektet E 12 Umkartet omfatter dels bygging av ny veg og dels utbedring av eksisterende veg på en 9,5 km lang strekning. I utbyggingen inngår blant annet en 3,6 km lang tunnel. Prosjektet vil bedre regulariteten mellom Mo i Rana og Sverige vinterstid. Arbeidene startet opp i juni 2004 og skal være ferdige i november 2006. Prosjektet er kostnadsberegnet til kr 246 mill.

Prosjektledelsen (4 personer) for E6 Osen – Korgen, tar seg av alle oppgaver med Umkartet. Dette kan vi gjøre fordi prosjektene ligger så pass nært hverandre og at utbyggingene har riktig "tidsfasing". I tillegg kan planer, beskrivelser og annet samkjøres. Dette gjør at vegvesenet sparer store administrative utgifter. Siden prosjektet ble etablert har vi ved de fleste rapporteringer hatt 0 % i sykefravær.

De to årene som er gått i ny organisasjon har for oss forløpt ganske normalt. Vi har fra før vært vant til å stå på egne bein og blant annet styre entreprenører. Det at vi ikke lengre har en egen produksjonsavdeling har også gått greit. Det har kanskje vært med og bidratt til at de årlige bevilgningene ikke blir oppbrukt.

Vi har også vært i den lykkelige situasjon at vi har fått ansette 2 nyutdannede sivilingeniører. Den første som ble inntatt er nå flyttet over som byggeleder på Lofast, mens den andre holder de geologiske forhold under kontroll på Umkartet. Samkjøringen mellom unge, nyutdannede ingeniørgologer og meget erfarne tunnelfolk har virket meget godt, og vært positivt for alle.

2005 blir et travelt år i og med at vi skal ha åpning av den nye E6 i september. Selv om vi helt frem til nå har ligget foran fremdriftsplanen blir det erfaringsmessig allid travelt frem mot åpning. I Umkartet ligger det an til gjennomslag i tunnelen til sommerferien.

Prosjekt Lofast, Einar Karlsen

Prosjektet Lofast del 2 strekker seg gjennom 3 kommuner som ligger i 2 fylker. Fra Raftsundet i vest skal veien gå langs den dramatisk vakre Ingelsfjorden i Hadsel kommune, en strekning på ca 10,1 km. På Ingelsfjordeidet går veien inn i Ledingen kommune og passerer det idylliske Stornvatnet før Øksfjorden krysses med 2 bruer på 305 og 198 m via Husjordøya. Veien holder seg i Ledingen kommune i mesteparten av den 6350 m lange Sordaltunnelen. Vi forlater Nordland fylke og kommer inn i Troms 400 m før utløpet, der veien går i Kvæfjord kommune ned Sordalen til tilknytning til eksisterende E 10 i Gullesfjordbotn. Strekningen i Ledingen er ca 11,5 km og Kvæfjord ca 8,0 km. I tillegg kommer vegarm Vesterålen som bygges for å kunne bygge et hensiktsmessig vegkryss og eliminere de problematiske svingene ved dagens Gullholmløpvegen.

Prosjektet ble kalkulert av flere ekspertgrupper fram til det kom bevilgning til oppstart i 2003 der kostnadsrammen pr i dag er kr 1 066 000 000,- inklusive usikkerhet i årets kroneverdi.

Første kontrakt ble inngått sommeren 2003, og med en riggperiode som varte hele høsten, da det var nødvendig å bygge 7 km midlertidig veg for å komme fram til tunnelpåhugget. Denne veien ble bygd på myrtonva i vegtraseen, og rivet etter hvert som det ble bygget permanent veg av tunnelsteinen.

Kontrakten for parsellen fra Gullesfjordbotn til Austerstraumen har SRG AS, med Målselv Maskin & Transport AS er underentreprenør på vegbygging i dagen. Sortland Entreprenør utfører betongarbeidene.

Fra utløpet av Sordaltunnelen fram til Austerstraumen er det en strekning på 1,6 km der det i utgangspunkt er frist for å legge ut fylling for bru/fundamentet høsten 2005. En forstyrrende faktor på denne strekningen er at en av 2 sårbare hovedlinjer som forsyner Lofoten med strøm ligger så tett inn til veglinja, og krysser over, at linja måtte være utskoblet mens sprengingsarbeidene pågikk. Alle sprengingsarbeidene ble fullført i 2004.

Vegtraseen gjennom Sordalen krysser elva 4 ganger for å redusere skredfaren. Disse bruene er bygget fra oppstart våren 2004, og ved årsskiftet vil det gjenstå kun supplerende landarbeider. Det bygges også rasvoller i området.

Arbeidene som pågår i Sordalen har et meget sterkt miljøfokus fra myndighetene. Sordalselva har god bestand av laks og sjøørret, og det kreves dokumentert vannprøver månedlig på flere steder for å vise at de strenge rensetiltakene som er krevd her blir overholdt. Kravene ligger nært opp til de kravene som stilles til drikkevann.

I august 2004 ble det inngått kontrakt med Leonhard Nilsen & Sønner AS for parsellen fra Raftsundet, ca 300 m etter brua, og fram til Ingelsfjordtunnelen. Parsellen er totalt 4,4 km, og omfatter Raftsundtunnelen på 1530 m og Storåtunnelen på 210 m. Terrenget østover langs Ingelsfjorden er utfordrende med store fyllinger og dype skjæringer, og det er 235 000 m³ fjell som skal tas ut og anbringes fram til utgangen av 2006. Det er 2 bruer med i denne entreprisen med lengde ca 30 m.

Den store utfordringen på denne parsellen blir bygging av en 200 m lang tømmer som front på en opp til 10 m høy armert oppbygd fylling som bygges i Svartskardvika der man vil unngå fyllingsutslag i sjø der det er påvist dårlig grunn.

Ved utgangen av 2004 er Storåtunnelen drevet og sikret og vi er i gang med den spede begynnelsen på første gigantfylling som vil ruve med sine 24 m over opprinnelig terreng øst for tunnelen. Entreprenøren er godt i gang med Raftsundtunnelen. Arbeidene med ca 300 m parsell fra "Dørumsvingen" til påhugg for Raftsundtunnelen fra vest er godt i gang og vil pågå ca 1 måned inn i 2005. Gjennomslag våren 2005.

I slutten av november 2004 ble tilbuds konkurransen utlyst for parsellen fra og med Ingelsfjordtunnelen på 1 240 m samt ca 5 km vegbygging over Ingelsfjordeidet fram til brusted Vesterstraumen, med tilbudsfrist i måneds skiftet januar/februar 2005. På nyåret utlyses tilbuds konkurransen for bruene over Vesterstraumen og Austerstraumen med 300 m veg over Husjordøya. For begge kontraktene ventes anleggsstart i mars/april 2005. Det vil kun være båtkomst for mannskap, maskiner og alt som skal til for å utføre arbeidene.

En av de store utfordringene er de store avstandene. Valget av Sortland trafikkstasjon som hovedbase for byggherren Statens vegvesen er naturlig, da avstandene til endepunktene er omtrent like i motsetning til om vi etablerte oss på et endepunkt. Av den grunn har vi organisert og plassert oss slik at prosjektleder og byggeledere har kontor på Sortland trafikkstasjon. Fra desember 2004 har vi 3 kontrollingeniører som følger tunnelskiftene. De har kontor i samme riggen som SRG. For de 2 kontraktene for strekningen Raftsund – Øksfjord hadde vi pr desember 2 på plass, mens den tredje tiltrer i januar 2005. Fra den tid vil også de 3 kontrollingeniørene som blir stasjonert på Storå følge tunnelskiftordning så lenge den drifta pågår.

Vi har strevd noe med å få i gang alle kontraktene, men vi må ha byggeplaner som "holder mål" når vi sender ut tilbudsutlysning, og det er en prosess som tar noe tid. Likevel ser det ut for at tidsplanen om åpning høsten 2007 skal holde. Til tross for vegløse birligginger har fordelen av at vi i svært liten grad vil ha entreprenører som må vente på at andre skal fullføre før de kan starte på sine oppgaver i 2005 og 2006. Det kan nok bli aktuelle problemstillinger i 2007.

Det ble gjort gjentatte forsøk på intern rekruttering til byggeleder- og kontrollingeniørstillinger, der mangelen på interesse til slutt medførte at det ble utlyst 2 midlertidige stillinger eksternt. En slik prosess tar ca et halvt års tid og har i høst ikke vært gunstig for oss, men nå er de på plass.

Organisasjonen som pr i dag teller 10 personer, har 8 personer som ukependler til sitt arbeidssted. Dette viser at folk virkelig yter noe for samfunnet.

Prosjekt Berg, Lyngen og Kåfjord Torbjørn Jørgensen



Prosjekt Kåfjord er en prosjektorganisasjon med oppgaver i tre kommuner i Troms; Berg, Lyngen og Kåfjord.

Den store begivenheten i året som gikk var ferdigstilling og åpning av Rv 862 (tidligere Rv 864) internveg Berg 21. august 2004. Den knytter kommune- og industrisentrum Skaland og fiskeværerne Senjahopen og Metfjordvær sammen. Åpninga ble en minnerik opplevelse. Det ble liksom åpninga der mange ting ikke ble

som planlagt – samferdselsministeren skulle ikke komme, men kom. Hun skulle heller ikke delta på middag og feiring etterpå, men deltok likevel. Været skulle bli bra, men akkurat under åpningsremonien kom nordvesten inn fra havet med betydelige nedbørsmengder. Det skulle ikke komme flere tilskuere enn det bor i kommunen, men det kom dobbelt så mange. Veg- og tunnelanlegget som forklort reiseavstanden innad i kommunen med nærmere 10 mil, skulle være en effektiv transportåre, men førte til tidens trafikkork på åpningsdagen. Det var en opplevelse vi husker lenge, men vegforbindelsen vil nok tjene samfunnet mye, mye lenger. Gjennomføringen av prosjektet, har vært vellykket, og kommer økonomisk gunstig ut.

På forsommeren ble det vedtatt omprioritering av rassikringsmidler fra Rv 866 Gjøvarden til Rv 91 Ura i Lyngen, et rasfarlig område hvor flere mennesker er omkommet i snøras. Anleggsarbeidene startet tidlig på høsten og området sikres ved bygging av ledevoller og rasoverbygg. En del av anlegget ligger i et kvikkleireområde og dette har gitt oss en faglig utfordring. Likevel, den største utfordringen er nok å arbeide i et rasområde med korte tidsfrister. Vi har derfor etablert en rassikringsgruppe som fortløpende vurderer mulig rasfare slik at anlegget må stoppes. Anlegget skal være ferdig før neste rassesong, høsten 2005.

Rassikringen av EG i Kåfjord har pågått hele siste år også. En milepel ble nådd 19. august da det var gjenomslag i Isfjelltunnelen. Dette er den andre tunnelen på rassikringsstrekningen mellom Skardalen og Birtavarre i Kåfjord kommune.

For de fleste av oss på prosjektet har vel ikke omorganiseringen vært den store utfordringen. Utestasjonering på prosjekt har vært en del av vår arbeidssituasjon også før omorganiseringen. Forskjellen må være at avstanden til "moderkontoret" kan synes litt lenger, men medfører ikke de store utfordringene. Bemanningmessig har prosjektet ikke hatt noen overtallighetsproblematikk. Utfordringen for oss har heller vært å skaffe tilstrekkelige ressurser for å dekke toppene.

Faste dekker og Vegmerking – Odd Danielsen



To år er gått siden omstillingen var et faktum og prosjektet "Faste dekker/vegoppmerking" så dagens lys - to år som er gått utrolig fort. Fra starten av var også regionale oppgaver tilknyttet bru og fergekai midlertidig lagt innenfor vårt prosjekt. Fra 1. mars 2004 ble disse oppgavene underlagt ressursenheten.

Etter hvert føler jeg at flere og flere brøkkar faller på plass i prosjektet. Det har vært minst tre store utfordringer i disse 2 år som har gått. Den største er karsskje avstandene vi har i regionen. Dermed tar det tid å skaffe seg oversikt over vegnettet og den standard det har. I denne forbindelse har Vidkon vært til uvurderlig hjelp. Det neste

er kulturforskjeller og fjernarbeid. Dette jobbes det kontinuerlig med slik at vi skal opptre som en byggherre i regionen. Her føler jeg at vi er på god veg. Det jobbes godt med dette og den enkelte byggeleder tar dette som en utfordring.

Umsetningen pr år har vært omtrent på samme nivå i disse to årene. For 2004 var omsetningen som følgende:

Asfalt: 128 mill. kroner på riksveger, 20 mill. kroner på fylkesveger i Nordland og 18 mill. kroner på fylkesveger i Troms. For investering har prosjektet vært med på å utarbeide konkurransegrunnlag og fulgt opp jobber for ca 25 mill. kroner på riksveger og 45 mill. kroner på fylkesveger. På Korgfjellet gjelder den største del av oppfølging til 2005.

For vegoppmerking er det i 2004 omsatt for 24 mill. kroner på riksveger og 1,8 mill. kroner på fylkesveger.

Vi har totalt hatt 26 kontrakter for oppfølging, 20 vedlikeholdskontrakter og 6 for investering.

Vi har utført alt planlagt arbeid vedrørende asfalt og

vegoppmerking. Kvaliteten på det utførte arbeidet har vært noe variabelt og vi har derfor hatt en del reklamasjonsarbeid. Det nye av året er innførelse av 5 års garantitid på asfaltkontraktene. Dette betyr at det er lettere å fange opp eventuelle svakheter i dekkene.

Vegoppmerkingen i Region nord er delt i to deler, Del 1 Nordland og Sør-Troms, Del 2 Finnmark og Troms. I tillegg er kontraktene delt på type tiltak slik at det var 4 kontrakter i hvert område. Kontraktene i del 1 ble tildelt Mesta (langgående merking) og Cleanocol (håndlegging). I del 2 ble alle kontraktene tildelt Skanska Asfaltit.

Del 1 fikk oppstart som forventet, midten av mai. I del 2 ble entreprenøren 2,5 uke forsinket. De hadde problemer med å få ordnet papirene før oppstart i Norge. Slutførelsen har trekk ut i tid på grunn av en del regn og sen ferdigstilte asfaltarbeider. Siste rest av vegoppmerking ble utført i midten av oktober.

Utfordringene på oppfølging av vegoppmerkingen har vært flere. Det som nevnes spesielt er språk og kommunikasjon mot finsk entreprenør med stort sett bare finsktalende arbeidere på vegen. Dette gav store utfordringer for byggeledelsen.

Tidligere i Region nord har entreprenørene brukt mannskap som har vært lokalkjent i regionen. I år har fremmed entreprenør og mannskap gjort det litt vanskeligere å planlegge og følge opp arbeidene. Takket være flinke formkere, har prosjektet klart å få utført sin jobb. Totalt sett må vi si oss rimelig fornøyd med året som er gått.

Utfordringer fremover er fortsatt å jobbe videre med å få til en enhetlig region. Videre er det en utfordring å se på nye måter å utføre dekkelegging/vegoppmerking på. Vi har trange budsjetter, og det gjelder derfor å få mest mulig ut av hver krone som legges ned på vegen. I denne forbindelse er vi stadig på jakt etter de optimale løsningene.

I prosjektet ser vi frem til å ta fatt på en ny sesong. Vi er på god veg med planleggingen og ca midten av januar er forhåpentligvis strekningene for 2005 klare til å legges inn i PMS. Derfra er det utarbeidelse og konkurransegrunnlag, utlysning og spennende åpninger i midten av mars.

Kundesenteret

Kundesenteret på regionkontoret inviterte til "åpent hus" med omvisning, informasjon, frukt, kaker og kaffe i midten av mars. De hadde demonstrasjon av de ulike systemene og fikk vist hvor viktig det er at alle legger seg inn i kalenderen.

6 1/2 stilling er knyttet til Kundesenteret som Bente Clausen leder.

De øvrige medarbeiderne er: Audhild Falkmo, Anita Holmbukt, Wencke Karlsen Sørnes, Gunn Iverrøkk, Gunn Karin Sandmo, Signe Lise Nordvik, Leif Bårdsen, Bente Kristensen og Jorun Bringslid. Noen er midlertidig innplassert mens andre er sykemeldt.

Kundesenteret har slitt med en del startproblemer de første månedene – spesielt teknisk, men de siste 14 dagene har de hatt både god bemanning, færre

tekniske problem og svar-tjenesten har fungert godt. Vi har hatt en del problem med lyden til Finnsnes og Narvik de siste dagene, sier Bente C., men det jobbes med saken. Ellers er de ansatte i regionen blitt stadig bedre med å legge seg inn i kalenderen, noe som er nødvendig for å yte den servicen vi skal oventor publikum.

Tirsdag 11. mars var svarprosenten på kjøretøykontroll 90% og for førerkort 100%.

Det er kjempebra, sier Bente!



Audhild, Bente og Wencke.

Kulturarbeid

Foto: Bente Clausen

I Øst-Finnmark distrikt har de i februar jobbet med bedriftskultur og verdier. Alle ansatte i distriktet har kommet med innspill via gruppearbeid. Slagord for kulturarbeidet har vært "Kunden i fokus". Det har vært samlinger i Kirkenes, Vadsø og Lakselv. Her fra gruppearbeidet på Lakselv trafikkstasjon.



Distriktsvegkontoret i Midtre Hålogaland

TOMMERSBROEN

Distriktsvegkontoret i Harstad tar stadig mer form. Det jobbes med skilting - både inne og ute. For øyeblikket er Midtre Hålogaland distriktsvegkontor "ribbet" for både skilt og kunst på veggene. Men så lenge telefon- og datalinjene fungerer bedre og bedre føles alt bra.

Fra Midtre Hålogaland distriktsvegkontor - en idyll i regionen!



Turistvegprosjekt

TOMMERSBROEN

Turistvegprosjekt Lofoten går fra Fiskebøl til Å i Lofoten (E10). Men det er også gjort tiltak på fergeleiet på Melbu i Vesterdalen. Turistvegprosjektet, hvor Statens vegvesen bidrar med ca. 30 millioner, skal være fullført i 2005.

Lofoten

Også andre aktører, som næringslivet og kommunene er aktive bidragsytere. Turistvegprosjektet innebærer ulike tiltak, som rasteplasser, utsiktspunkt, parkeringsplasser, stopplasser, informasjonskiosker, tilrettelegging for sykkel-trafikk og fugletittertårn. Lofoten har et rikt fugleliv og fugletittertårnene skal sørge for at fuglelivet ikke blir forstyrret av turismen.

En del av tiltakene er allerede i gang og delvis fullført.

Rasteplassen i Austnesfjorden har gitt positive effekter - ikke minst fordi terrennglisstasjen er redusert etter at den ble etablert. Av andre tiltak som er fullført er parkeringsplass i Henningsvær og utkikkspunkt i Nappskaret.

Hamnøy er et yndet stoppested for turister. Her skal det lages en betongmur som fungerer som kanting på ekstra belasta områder. Muren skal også fungere som sitteplass. ●



Byggingleder Magne Pettersen viser her kart over turistveg Lofoten med de 37 tiltakene som skal gjennomføres.

FOLKETS ÅRSMELDING

Trafikksikkerhet NETTVERK

VETTERSTREIFEN

Statens vegvesens satsnings-område for de kommende år er trafikksikkerhet. Derfor er det blitt etablert det et nytt nettverk for trafikksikkerhet. To personer fra hver region og fire fra Vegdirektoratet skal få fart på informasjon om TS-arbeidet i landet.

Nå skal etaten samordne det som gjøres av informasjon om trafikksikkerhet. Folk skal jobbe i nettverk i stedet for å sitte på hvert sitt nes rundt om i landet. Etaten håper på et nettverk som klarer å lage et opplegg rundt kampanjer og informasjonstiltak som gir bedre resultater. Målet for arbeidet i nettverket er effektiv og enhetlig gjennomføring av informasjonstiltak for å endre trafikanters atferd i mer trafikksikker retning. Nettverkgruppa består av

to fra hver region og fire fra vegdirektoratet. De fire fra vegdir skal fungere som et sekretariat og blir et bindeledd mellom trafikk og informasjon. Regionkontakten skal gi innspill til sekretariatet og sørge for at ting blir satt ut i livet.

Nettverkgruppa vil sørge for færre og mer slagkraftige kampanjer enn før. De vil satse på en felles ramme og profil på alt materiell som produseres.

Nettverksarbeidet er også et pilotprosjekt i Statens vegvesen. Det er et delprosjekt innen effektiviserings og omstillingsarbeidet i etaten. De som representerer Region nord i nettverket er Karstein Nikolaisen fra stoffkabinen og Heidi Johansen fra Info-teamet. ●

Samferdselskomiteen på Nordlandsturne

VETTERSTREIFEN

Politikere og næringsliv ga signaler til komiteen at de ville ha både i pose og sekk og uúsikkelig mer satsing på mer transport. Spesielt til mer vegger for å få fram verdiskapingen i distriktene ut i Europa.

Stortingets Samferdselskomitee gjestet Nordland i slutten av mars. Hensikten med besøket var å få innsett i fylket før behandling av Nasjonal transportplan. Komiteen startet sin befaring (mandag) i Narvik for å få innspill rundt de store

prosjekt som rører seg i området. De fikk høre om trafikkutviklingen på E10/E6, bruforbindelse Hålogalandsbrua (Øyfjord-Narvik) og rassikring Trætraal-Leivvika, F6 gjennom Narvik.

Tirsdag hadde Samferdselskomiteen møte på Fauske med næringsliv og politikere i Salten/Bodø. På dette stortemøtet håpet komiteen å nå de mest sentrale lederne fra de ulike etater og organisasjoner. Komiteleder Petter Løvvik (H) bad fylkesråd Alf Ivar Samuelsen og andre Nordlandspolitikerer om å komme med

en prioriteringsliste. Innenfor stamveger ble ferdigstilling av Lofast og Helgelandskrysset prioritert. Prioritet innenfor øvrige riksveier Tosenveien og Søvik-Flostrand, Finneidfjord-Hemnesberget, Belarfjellet, RV 17 Tverlandet-Godøystrømen, RV 81 Oppeld-Skutvik. Under Post 33 ble Umskaret prioritert.

Forslag til Nasjonal transportplan sendes fylket 27. mai til høring med en svarfrist 1. oktober. ●



Nordlandsbenken kom til sine egne. Fra v. Geir Ketil Hansen (SV), Kenneth Svendsen (FrP), Jan Sahl (KrF) og Tor Arne Strøm (Ap).

FOLKETS ÅRSMELDING

REGION NORD 100 dager i ny organisasjon

...Men dessverre kom også disse blomstrene litt for seint, og distriktvegsjefen ble sittende "fast" langt borte fra både fly og blomster...så i tillegg til de som fikk ettermiddagstulipaner i går, er det i dag noen som feier 101 dager – med en blomst! Bedre sent enn aldri...og den som venter på noe godt...venter ikke forgjeves!

Alle i regionen ble feiret med en blomst. Men Norge er et langt land – og når alle stasjoner og kontor i Nord-Norge hadde kjøpt roser, var det ingen igjen til Vadsø. Det ble bestilt roser fra Oslo med siste fly natt til torsdag, men dessverre kom ikke leveransen. Men Finnmarkingene vet råd: Øst-Finnmark distrikt markerte 100 dager i ny organisasjon med tulipaner til sine ansatte. Vårens vakreste blomst – med lovnad om nye og lysere dager.



Tulipaner til alle enhetene i Vadsø: Håkon Borgan fra regionvegkontoret, Ragnhild Basso fra landsdekkende regnskapsenhet og John Sæderhold fra Øst-Finnmark distrikt.



Distriktvegsjef Nils gir Anne på Tromsø trafikkstasjonen en rose.



En av Regionens "rosor": Tone Høgstrem Waive - Harstad distriktvegkontor.



Henry Nymann - Helgelands "rose".



En rose fra Nord-Troms: Olaf Skogmo.



Prosjekt leder Odd Danielsen for faste dekker og vegmarkering har også fått en rose.



En smilende blomst: Grete Jakobsen fra regnskapsenheten!



Glad rosemottaker: Vidar Stensen, strategistaben



Regionvegsjefen gir blomster til Vidar Engmo



Kjell Skjerve på distriktvegkontoret i Bodø overrekker rose til Marit Ellekjær.

Rapport fra Svalbard

AV KNUT ARNE HENRIKSEN

63000 kvadratkilometer, ca 1400 nordmenn, ca 1000 russere og andre utlendinger - og ca 1500 biler og snøskutere gjør at Region nord er mye større enn det mange tror.

I april har Midtre Troms distrikt utført trafikkforvaltnings-tjeneste på Svalbard. Denne gangen er det gjennomført årlig kontroll av lastebiler, busser og lette kjøretøy, både Longyearbyen, Svea og Ny Ålesund. Til sammen er det kontrollert ca 100 kjøretøy med hovedtyngden i kontrollstasjonen i Longyearbyen.

I Svea ble det gjennomført kontroll av alle lastebilene og tilhengerne som transporterer kull fra gruva til kalmrådet. Kontrollen avdekket at et år gamle lastebiler utsettes for enorme belastninger, og det ble påvist til dels alvorlige mangler med flere av kjøretøyene. Den intense gruvedriften resulterer i at kjøretøyenes trafiksikkerhetsstandard er av stor betydning, noe Sysselmannen legger til grunn når han ønsker en årlig tilsynsrunde i disse områdene. Kontrollene i Ny Ålesund viste at samfunnet hadde forberedt seg grundig på vår ankomst. Nesten alle kjøretøyene var nyreparert. De som eide kjøretøyene ga klar tilbakemelding om at kjøretøyene ble reparert. Kanskje bare en innkalling til kontroll holder til neste år????

Samarbeidet med Sysselmannen er helt avgjørende for våre kontrollopplegg, og kontrollstasjonen i Longyearbyen er et godt eksempel på dette. Her har Sysselmannen verksted når vi ikke bruker anlegget til kontroller.

Kontrollene i Longyearbyen viste at samtlige kjøretøy som ble framstilt hadde mangler som resulterte i pålegg om utbedring.

Det mest graverende var at en av byens taxi ble avskiltet og at den eneste tankbilen ble nektet brukt til frakting av drivstoff.

På mange måter viser dette at kontrollen har en trafiksikkerhetsbegrunnelse som underbygger Sysselmannens ønske om en betydelig kontrollaktivitet.

Fredagen går med til verkstedgodkjenning og opplæring av sysselmannens tjenestemenn i registrering av kjøretøy. Registreringsarbeidet er noe de utfører for oss, både for å gi et bedre tilbud til slike tjenester og dernest at Sysselmannen har et ønske om å ha en oppdatert oversikt over hvilke kjøretøy som kommer til øygruppen.

For å drive opplæring i dette faget, trenges det en erfaren saksbehandler, og fra oss kommer Hanny Jakobsen fra Tromsø trafikkstasjon. Hun har hatt kontrolladministrasjon og registrering for Svalbard som oppgave i flere år og det var på tide at hun kunne komme til Longyearbyen og bli kjent med de som jobber for oss. Verkstedkontrollen og godkjenning av verkstedene ble denne gangen en oppgave for seksjonsleder Knut A Henriksen. Tre verksteder ble kontrollert og en ny verkstmester ble godkjent. Kravet om kompetanse og utstyr har blitt betydelig innskjerpet de senere årene og verkstedene viser seg å holde en akseptabel standard.

Så blir det en rask tur innom Nordpolet og så hjem til fastlandet og påskeferie... god påske fra 78 grader nord. ☀



Inspektør Roar Olsen har fått et riktig gammelt eksemplar av en Dodge RAM til kontroll. Utten kontrollhall og moderne kontrollutstyr ville kontrollene vært overflødige og kontrollkvaliteten ville vært for dårlig.



Overingeniør Anild T. Sandnes.

Stortingets samferdselskomité

TRONDHEIM, 15. MAI 2003



Komiteeleder og regionvegsejefen sammen med ordførerne i Nord-Troms.

Eller 3 dager i mai med møter og befaring i deler av Troms regner vi med at komiteen er "fullstappet" med informasjon og inntrykk fra mange aktører i fylket.

Vi opplevde en engasjert og oppriktig interessert komité i møte med lokalpolitikere, interesseorganisasjoner og fagfolk med ett for øyet - samferdsel

– både til lands, på sjø og i lufta.

På møtet i Tromsø var det fokus på næringslivets transportbehov, spesielt i intermodulær transport-planlegging; dvs. bygging av felles knutepunkt for både sjø-, land- og lufttransport. Rene vegutbygginger som Tromsøpakke 2, Ryaforbindingen og Langsundforbindelsen ble også presentert. Andre tema var bl.a. beredskapsmessige konsekvenser av den økte oljetransporten fra Russland langs kysten, rammebetingelser for kollektivtransport og involvering av funksjonshemmedes interesseorganisasjoner i planlegging. Komiteen befarte tunnelsystemet i Tromsø, Tromsø Havn i Breivika og vegnettet til Sommarøyta.

Dag 2 var satt av til befaring og møte i Nord-Troms. Her fikk komiteen både sett og hørt om store utsatte områder for ras

– sikkerhet og framkommelighet

er viktigste satsningsområder. Innlederne på møtet var opptatt av opprusting og vedlikehold av vegger, utbedring av kritiske punkter (flåskelhaler og fjelloverganger) og ikke minst rassikring! Et annet stort prosjekt som fikk stor oppmerksomhet var Ulsfjordforbindelsen.

Fra Skjervøy gikk turen til Harstad med hurtigruta og videre til Bjarkøy med hurtigbåt. På møtet i Sør-Troms ble det fokusert på Bjarkøyforbindelsen og store utfordringer for ferjedrift - både ferjekåler og ferjemateriell. TFDS og regionvegsejefen la også fram tanker om et framtidig perspektiv på ferjedrift - som gikk på muligheter for lengre avtaleperioder med ferjeselskapene og muligheter for anbudskonkurranser. ●

"Sykkel for livet"

Sykkelaksjonen ble sterkt markert i hele regionen i april.

TRONDHEIM, 15. MAI 2003



Roar Blom fra Åsen, 12 km utenfor Bodø sykler hver dag til jobben. Han var svært positiv til dette tiltaket og roste samarbeidspartnerne. Her er han sammen med TS-koordinator Rune Amundsen.

De fleste distriktstvegkontor gjorde innsats ute på veien rette mot gående og syklister. I Bodø ble dagen markert med sykkel frokost og gratis lodd. TS-koordinatorerne Rune Amundsen og Randulf Kristiansen melder om...

...full klaff på begge stoppestedene...

I Bodø. Det var ca 300 syklister og gående som ble stoppet mellom kl 0700 og 0900. Folk var stort sett blid og fornøyd og tok seg god tid til en prat og en kaffetår.

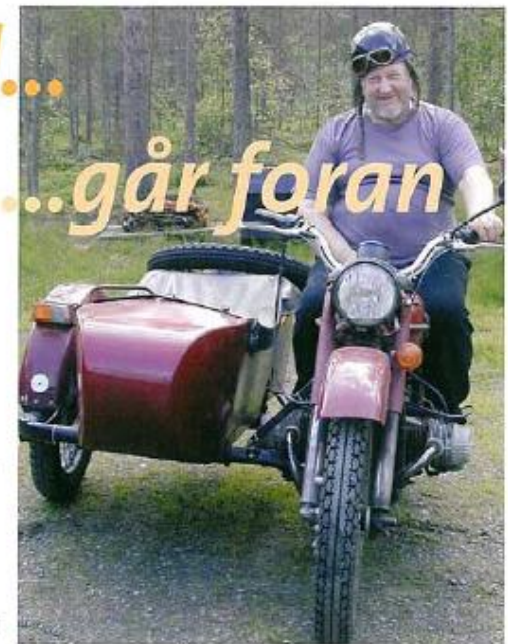
Region nord...

TRONDHEIM, 15. MAI 2003

Region nord har fått oppgaven med å utvikle en felles reisepolicy for hele etaten. Vi har på denne måten fått en unik mulighet til å være ambassadører og nybrottsfolk for vegvesenansatte i hele landet.

Reisepolicyen handler om hvordan vi skal forholde oss når vi er ute og reiser i tjeneste. Det handler om bruk av bil, tog, buss, sykkel og fly - og det handler om sikkerhet, adferd, miljø og kostnader. Policyen bygger på omsorg, ansvar og tillit, og den skal være med på å forme en kultur i vegvesenet hvor sikkerhet og omtanke står i høysetet.

Prosjektgruppa som har utarbeidet forslaget til reisepolicyen er sammensatt av trafiksikkerhetsfolk, personalfolk og infofolk. Vår framtidige reisepolitikk er med andre ord i de beste hender. I neste omgang skal alle "hender" i Region nord være med i utprøving av reisepolicyen. Forslaget til Reisepolicy for Statens vegvesen skal være i Vegdirektoratet 1. juli. I september starter prøveperioden. Etter hvert vil policyen gjelde for hele vegvesenet - og kanskje flere etater...men dette kommer vi tilbake til etter hvert... flere ganger. ●



Reisepolicyen gjelder også reiser på sykkel. Husk hjelm og annet sikkerhetsutstyr. (Arvid Andersen).

Kontraktene er underskrevet

16. mai, signerte regionvegsejef Torbjørn Naimak og regiondirektør Harald Rostad de siste funksjonskontraktene for drift og vedlikehold.

TRONDHEIM, 15. MAI 2003

-I alt 11 overgangskontrakter ble underskrevet i dag, forteller LARS PETER BRUN fra byggenærresiden i trafikkstaben. Iota til i hele regionen er det 24 overgangskontrakter som er inngått og underskrevet med Mesta.

Noen av kontraktene går ut allerede til høsten mens andre går helt fram til 2006. Overgangskontraktene med Mesta trådte i kraft fra 1.1.03.



De 11 siste overgangskontraktene er nå ferdig underskrevet. Her blir de signert av regiondirektør Harald Rostad og regionvegsejef Torbjørn Naimak

Vegvesenet etterlyser de lokale entreprenørene

Statens vegvesen har lyst ut en rekke kontrakter for drift og vedlikehold av vegnettet. Men det er stort sett bare noen få riksentreprenører som konkurrerer om oppdragene.



En gang var produksjonsfolket en del av vegvesenet. Etter omorganiseringa må vi kjøpe all produksjon, drift og vedlikehold hos eksterne leverandører.

Etter omorganiseringa av vegvesenet må vi kjøpe all produksjon, drift og vedlikehold hos eksterne leverandører. Til dette ønsker vi et mangfoldig marked. Vi ønsker at flest mulig skal delta i konkurransen om anlegg, drift og vedlikehold av vegger i Nord-Norge, enten som selvstendige aktører eller i samarbeid med andre.

Statens vegvesen må forholde seg til markedet på en mer aktiv måte enn tidligere. Vi arbeider derfor med en ny byggherrestrategi. Sammen med VINN i Narvik samarbeider vi om et nytt leverandørutviklingsprogram som setter fokus på behov, krav og muligheter for leveringsavtaler til Statens vegvesen og det offentlige. På sikt håper vi at dette kan bli et nettverk for bygg-

herrer og entreprenører innen bygg- og anleggsektoren. I de siste ukene har vi hatt distriktstise informasjonsmøter i hele regionen om leverandørutviklings-programmet. Møtene har så langt vi kjenner til gitt positive tilbakemeldinger. ●

”Ungdom påvirker ungdom”

De to nordligste distriktene i Region nord, Nord-Troms og Vest-Finnmark og Øst-Finnmark fikk i oppdrag



fra Vegdirektoratet i fjor å gjennomføre o-visjon tiltaket ”Ungdom påvirker ungdom”.

Prosjektet har nå vært utprøvd i ett år og så langt ser det bra ut, sier TS-koordinator John Söderholm ved Øst-Finnmark distriktstvegkontor. Målgruppen er ungdom mellom 15 – 25 år og målsettingen vår er å redusere antall drepte eller skadde i ungdomsgruppen med 50 prosent i forhold til gjennomsnittet de siste 5 år i Finnmark. Det viser seg at Finnmark skiller seg ut i forhold til landet for øvrig med en klar overvekt i antall utforkjøringsulykker. Dette gjelder også ungdom. Gjennom prosjektet håper vi å øke interessen for trafiksikkerhet blant ungdom, forteller Söderholm.

4-års prosjekt

-Prosjektet skal gjennomføres over 4 år (juni 2002 - juni 2006). I prøvecåret 2002-2003 har vi ansatt 9 ungdommer. Det er gutter og jenter i aldersgruppen 16 – 18 år. Ungdommene er ansatt i prosjektet som TS-agenter (trafiksikkerhetsagenter) og jobber

deltid i hver av kommunene Vadsø, Sør-Varanger, Hammerfest og Alta. Hver av ungdommene får en årslønn på kr. 20 000. Hensikten med å sette i gang ungdomsprosjektet er å la ungdommene ta ansvar, og la de selv arbeide med trafiksikkerhet blant jevnaldrende mot en godtgjørelse. De ansettes i kommunen og de gjennomgår en kompetanseheving og får en ”utdanning” innenfor tema trafiksikkerhet.

Nye kurs

-Erfaringene og evalueringen så langt viser at vi må være lydhør og hele tiden mottakelig for innspill. Prøveåret er over og vi ser at dette er arbeid som nytter. Til høsten starter vi opp med ny kursing av ungdom innen trafiksikkerhetsarbeidet, men vi vil da satse på ungdom fra 18-25 år, opplyser trafiksikkerhetskoordinator.

Vårrydding

Distriktstvegkontoret i Mosjøen har hatt våropprydding.

Hvert år har de ansatte ryddet til 17.mai, rundt det som tidligere var Helgeland vegavdeling og Mosjøen utbyggingskontor. I den nye organisasjonen lever fortsatt dugnadsånden:



FOLKETS ÅRSMELDING

Endelig åpning av Djupfjordbrua

Endelig kunne folket i Vest-Lofoten ta den lenge etterlengtede nye Djupfjordbrua i bruk.

Tirsdag 3.juni var det stor festivitas da ordfører i Moskenes kommune, Geir Wulff-Nilsen, kunne erklære nye Djupfjord bru for åpnet. Litt over hundre personer var møtt opp for å overvære begivenheten. Etter 10 års planlegging og tett på to års drift kan nå folket i Moskenes og Vest-Lofoten ta den nye brua i bruk.

Djupfjorden bru krysser Djupfjorden i Moskenes kommune. Den nye brua erstatter eksisterende bru, som er en ensspors myk hengebru fra 1959.



Ny og gammel Djupfjord bru.

Kostnadsoverslag fra desember 1999 er stipulert til en total kostnad på 44,5 mill. kr. for selve brua. Når tilførselsveier, prisstigning, byggherrekostnader og riving av gammel bru er medtatt vil prislappen bli ca 57 mill. kr (2002-kroner). ●

FOLKETS ÅRSMELDING

Tippeligakampen

på søndag 15. juni mellom TIL og LYN ble en vinner for

Statens vegvesen

Fotballkretsene og Statens vegvesen i Region nord har inngått samarbeidsavtale der fotballkretsene arbeider med trafikksikkerhet i egen organisasjon under felles logo "Bry dæ - i trafikken". Vi hadde valgt å konsentrere oss om den pågående bilbeltekampanjen under arrangementet, og våre ansatte gjorde en flott innsats på kampdagen.



I pausen ble det båret ut en midtbanebanner på banen med påskriften BRY DÆ - I TRAFIKKEN. (av Elin Isaksen, Roy Lars Olsen, Steinar Utby, Lars Molund og Alf E. Masternes).

Gjennom samarbeidet med Tromsø IL fikk etaten profilering på kampplakat, i kampprogram, annonse i lokalpressa og fokus på kampdagen og senere i fotballavisa TILhengeren.

De yngre spillerne har naturlig nok tippelig- og landslags-spillere eller utenlandsproffer som sine forbilder. Derfor har vi gjennom fotballkretsene også klart å inngå samarbeid med TIL, om å være tilstede på tippeligakamper. Fotballstadion er en flott arena å profilere trafikksikkerhet og Statens vegvesen på, mener trafikkepædagog Alf Edvard Masternes.

Klokken 1500 møtte alle juniorspillerne og trenere i TIL til spillermøte om trafikk og fotball. Roger Finjord fra Troms fotballkrets og Alf Edvard Masternes fra vegvesenet fikk en time av spillerenes dyrebare tid. Selv juniorspillerne i TIL er forbilder for mange unge spillere i fotballfamilien, og det er derfor viktig at de er like bevisst sin rolle i trafikken som på fotballbanen.

Etter spillermøte gikk det slag i slag med aktiviteter for publikum, prøving av "Bråstopp" og "Veltepetter" og utdeling av gratis konkurransefolder om bilbelte, der svarene kan finnes på våre Internettsider. Publikum fikk også høre en rekke trafikksikkerhetsbudskap fra banespeakeren. Sist men ikke minst ble det i pausen båret ut en midtbanebanner på banen med påskriften

BRY DÆ - I TRAFIKKEN.

To cabriolerer ble kjørt inn på banen og supportere fra Bastionen og Isberget hadde en bilbeltekonkurransen. Om resultatet på kampen ble negativ for TIL så vant Isberget bilbeltekonkurransen. De som har vært på Alfheim i år har kunnet høre speakeren informere om ulike tiltak som den enkelte trafikant kan gjøre for å sikre seg i trafikken, avtalen er å kunne presentere nye budskap på alle hjemmekampene i Tromsø.

Nå overlates stafettstaven til Aspmyra og Bode/Gilmt der Statens vegvesen skal ha trafikksikkerhetsdag i august. ●

Kontroll av turistbusser og tyngre kjøretøy

STATENS VEGVESEN

Statens vegvesen gjennomførte kontroll av turistbusser og tyngre kjøretøy i hele Nord-Norge i juni. Kontrollstedene var Fauske, Nordkjosbotn og Olderfjord.

I forkant av kontrollene var det arrangert fagsamling for kontrollørene for gjennomgang av retningslinjer og regelverk. Det er viktig med lik kontrollpraksis mellom kontrollørene og distriktene.

Kontrollplassene ble valgt ut fra distriktenes lokalkunnskap om hvor turistbusstrafikken ferdes og kontrollørene kom fra trafikkstasjonene i Svolvær, Harstad, Finnsnes og Tromsø. Det ble kontrollert ca 250 busser, lastebiler og vognvogner - 20% av de kontrollerte hadde feil som ble påtalt! ●



Laaang kø for å bli kontrollert...

Sanntidens øyeblikk er kommet – Tromsø først i Norge

Onsdag 26. juni ble Tromsø først ute med elektronisk informasjon (sanntidsinformasjon) for kollektivtransport i landet.

STATENS VEGVESEN

Fylkesordfører Ronald Rindestu, Troms, sto for den offisielle åpninga av det nye informasjonssystemet som gjør at busstreisende i Tromsø har fått et enda bedre tilbud.

Denne investeringen er et samarbeid mellom Tromsbuss, Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen og har kostet tilsammen 4,5 mill. kr. Med forsterket satsning på kollektivtilbudet i Tromsø ønsker samarbeidspartnerne at det skal bli lettere å orientere seg, både for bussbrukeren, besøkende, samt eldre og svaksynte.

Systemet består av monitører og høyttalere som gir oppdatert informasjon om tidspunkt for neste buss, forteller hvor bussen skal, samt gir navn på stoppesteder underveis og eventuelle forsinkelser – både i bussen og på bussutløplassene. Systemet er helt automatisk, og alltid oppdatert.



Monitoren i leskurene som angir bussens eksakte ankomsttid – også eventuelle forsinkelser.

Sanntidssystemet er basert på avansert GPS-teknologi og mobil-kommunikasjon, og er det første i sitt slag som installeres i Norge. De mest sentrale aktørene i utarbeidelsen av konkurransegrunnlaget er Kjell Jensen i Tromsbuss og Stein-Roger Nilsen i Statens vegvesen. Troms fylkeskommune står som eier av systemet og bærer alle driftsutgifter. ●

Åpning av

E6 Beisfjord bru – Sjømannskirka



Tegning: Torild Heimdal

Fredag 4. juli ble ny E6 Beisfjord bru – Sjømannskirka åpnet.



Den nye vegen og tunnelen ble åpnet av styreleder for stiftelsen Sjømannskirka, Per Henrik Mørk sammen med regionvegsjef Torbjørn Naimak og Atle Stiberg. Atle Stiberg er en av veteranene i Statens vegvesen med 47 år i etaten.

Vegåpninga ble markert med tunnelmarsj og veteranbilkorstje. 500 av lokalbefolkninga og turister gikk 2 km tunnelmarsj. Den nye vegstrekinga er 3090 meter – herav 2080 meter tunnel. Kostnader: 240 millioner. Prosjektledere har vært Einar Karlsen og Knut Rasch.

Anlegget starta i 1995 – men hadde stopp i arbeidet fra 1997 til 2000. Den største utfordringa har vært stor trafikk, mye folk og jernbanelinjer like ved anleggsområdet. ●



FOLKETS ÅRSMELDING

Åpning av

E6 Skardalen - Bånes



TEKST: VISITØREN LIEB SANDSTROM

Fredag 11. juni, klokka 15.00 åpnet Skardalstunnelen for trafikk. Tunnelen, som er 2265 meter lang, er et skredsikringstiltak på E6. I tillegg til tunnelen er det bygd 710 meter veg og rasteplass på Bånes. Skardalstunnelen er første byggetrinn i skredsikringa i Kåfjord.



Ovenfra og nedover: Terje Olsen, leder av samfatselsutvalget i Troms, sto for den offisielle åpninga – omkranset av regionvegsjef Torbjørn Naimak og ordfører i Kåfjord, Kristin Vatnelli Johansen.

Samisk sanggruppe fra Kåfjord sørget for en stor del av underholdninga under åpningsseremonien.

Folkemengden inkluderte også av ledelsen i Mestis.

FOLKETS ÅRSMELDING

Nord-Troms og Vest-Finnmark distrikt: Spesiell vegåpning i Velfjord

Foto: Per Arne Solvoll

Nord-Troms og Vest-Finnmark distrikt markerte åpninga av nytt distriktsvegkontor i Alta onsdag 9. juli. Åpninga blir foretatt av vegdirektør Olav Søfteland.



Fra åpningsseremonien: til venstre, distriktsvegsejef Terje Solvoll, seksjonslederne Tor Åge Ballavare og Jan-Åge Karlsen. Til høyre: de ansatte venter og lytter.

Distriktsvegkontoret ble opprettet 1. januar i år og har inntil nå hatt kontor i trafikkstasjonens lokaler.

Kontorlokale er nå utvidet med en ekstra etasje og det er her distriktsvegkontoret holder til. Trafikkstasjonen i Alta ble etablert i disse lokalene i 1975 og ligger 4 km utenfor Alta sentrum og 1 km fra flyplassen.

Arbeidene med det nye distriktsvegkontoret starta i februar i år og gir 16 nye kontor, et møterom og et spiserom. Distriktsvegkontoret har 12 ansatte.



Smilende og glad distriktsvegsejef Terje, til høyre, vegdirektøren befører det nye kontoret sammen med Terje og ordførerne i Kautokeino og Alta.

Foto: Per Arne Solvoll



Billedtekst: Varordfører i Brønnøy kommune, Hilde Majala, sto for snorklippet av den nye veien i Velfjorden.

2. juli ble den 2,4 km lange vegstrekningen i Velfjorden (Brønnøy kommune) åpnet og overlevert til Statens vegvesen.

-Det er første gang at Statens vegvesen har overlatt byggeherrensansvaret til private mens et privat firma også har stått for entreprenørbiten, sa distriktsvegsejef Henry Nymann ved overleveringen av vegen til Statens vegvesen.

Brønnøy Kalk har tatt initiativet til vegutbyggingen. Den gamle vegparsellen lå helt inn til bruddet. Dette medførte at vegen ofte måtte stenges når Brønnøy Kalk skulle utføre sprengningsarbeid i bruddet.

-Nå blir Brønnøy Kalk i stand til å utnytte kalkbruddet bedre og området rundt skal forskjønnnes slik at verken bruddet eller deponiet blir synlig, sier daglig leder ved bruddet. Det gjenstår en del beplantning før vegtraseen og den nye rasteplassen i området blir helt ferdig.

-Jeg får dele ut litt grønt, sa distriktsvegsejefen og overrakte granplanter og såfrø til vegvesenets folk og representanter fra Brønnøy Kalk.

Nord-Troms og Vest-Finnmark distrikt omfatter kommunene Skjervøy, Nordreisa, Kvænangen, Alta, Hasvik, Loppa, Kautokeino, Kvaksund og Hammerfest. Distriktet har 766 km rikaveg og 481 km fylkesveg.

Distriktet omfatter Alta, Storslett og Hammerfest trafikkstasjoner.

Opplæring av nye sensorer

Vegvesenet + fotball = TRAFIKKSIKKERHET

15. august møttes Bodø/Glimt Stabæk til hjemmekamp. Når det ikke sparkes eliteseriefotball på Aspmyra vil det være Statens vegvesen og trafikksikkerhet som står i fokus. Det er lagt opp til en omfattende profilering med hovedvekt på skolestart og bilbelte.

Foto: Kjetil Bråvold



Bildet er tatt utenfor trafikkstasjonen i Bodø etter opplæring av nye sensorer for førerprøve klasse B. Fra venstre: Lærer Ole-Martin Rasmussen, Einar Johnsen, nytilsatt ved Bodø trafikkstasjon, Erling Palmær, flyttet fra Narvik trafikkstasjon til Fauske trafikkstasjon, Fred Solhaug, tilsatt ved Finnsnes trafikkstasjon og Ronny Berg, vikar ved Alta trafikkstasjon.

I Region nord er det utarbeidet en plan for opplæring av nytilsatte sensorer. Dette er gjort for at de skal komme i gang med gjennomføring av førerprøver. Den enkelte sensor får et skreddersydd opplegg som bygger på bakgrunn til den nye medarbeideren. Opplæringen er ikke en erstatning av det sentrale sensorkurs som arrangeres av Vegdirektoratet. Det er heller en start slik at de er bedre forberedt og har bakgrunn før sensorkurs.

I Region nord foregikk denne opplæringen i første uke av juni. Lærer ved kurset var Ole-Martin Rasmussen og Karsten Nikolasen, begge trafikkpedagoger ved regionkontoret.



Bjørnespor på E6 vekker naturlig nok oppsikt. Enten har en isbjørn gått fordi eller så har en svartbjørn vært med i malingsbøtta. Svaret er Polar Zoo. Dyreparken i Bardu ønsker oppmerksomhet og flere besøkende.



Derfor har de malt bjørnespor på asfalten... som en veiviser til dyreparken. Ganske søtt...men også trafikkfarlig – i følge Statens vegvesen. Sporene skal i allefall males over – og Polar Zoo må i framtida følge samme skiltregler som resten av landet!

Lofast

- første spadestikk

18. august ble videreføringa av Lofast markert (Lofast II). Første spadestikk ble tatt i Gullsfjordbotn av regionvegsjef Torbjørn Naimak. Prosjektleder Einar Karlsen bisto.

Ordførere fra de "berørte" kommunene, lokalbefolkningen og media var tilstede.



WIKI/SILVBERG/STROM

PENDLER-tilværelsen

– et liv på solsiden???

Pendling er en hverdag langt hjemmefra. Det kan være slitsomt og ensomt, men også trivelig og utfordrende. Pendlerne i Bodø lever til tider et sosialt liv som bør friste de fleste. Det er også inkluderende for de som har en møtedag i Bodø.



Her ser vi ukependlere, dagpendlere og møtedeltakere en søffyllt ettermiddag i Bodø. Torbjørn, Vidar, Stein og Alf Edvard.

Medietreninga er i gang



Første medietreningskurs kjøres denne uka i Bodø. Tema er blant annet Statens vegvesen i mediebildet - muligheter og utfordringer, den nye mediehverdagen, media som arena og aktør, kriseinformasjon og intern kommunikasjon. Deltakerne på første kurs kommer fra alle 3 fylkene i regionen og representerer både distrikt, staber og ressursenheten. Kursansvarlig er Øyvind Tjørc som blant annet har bakgrunn som journalist i Dagbladet og flere år i NRK- Dagsnytt. Neste kurs går i Harstad i starten av oktober.

FOLKETS ÅRSMELDING

Vellykket bruåpning av Sundøybrua

BEZT/OLV/STROM/STROM/STROM

Lørdag 9. august var en historisk dag for Sundøys befolkning. Sundøybrua på Helgeland ble behørig åpnet og feiret av drøye to tusen mennesker.

Den 538 meter lange Sundøybrua, til en pris av 176 mill.kr, ble behørig feiret sist lørdag av tre fylkesråder, fylkesmann, fylkes- og kommunalpolitikere, ledere fra Vegvesenet, innbudte gjester og en stor mengde folk fra øya og fastlandet.

Ait som kunne krype og gå fra både Sundøya og fastlandet hadde funnet sted til den historiske begivenheten som bruåpningen var.

Lang forhistorie

Fastlandsforbindelsen til Sundøya hadde en lang forhistorie med mange lovnader som gikk i vasken. Allerede under åpningen av Helgelandsbrua i 1993, lovde tidligere samferdselsminister Kjell Opseth at Sundøya skulle få egen bru. Men det skulle gå fem minutter etter Opseth før bruplanen ble et faktum. Terje Mo Gustavsen fikk fart i sakene. Det ble vedtatt at staten skulle gå inn med 60 prosent av kostnadene og fylke og stat skulle spleise på resten. Kontrakten med entreprenør ble undertegnet 5. oktober i 2003 og byggingen startet like etterpå.

Satser på barn og unge

Sola skinte om kapp med de fire eldste skoleelevene fra Sundøya som foretok det høytidelige snorklippet, flankert av sju søstere fra Sundøya i Nordlandsbunad. Satsingen på barn og unge på Sundøya kom fram under åpningen. Ordfører Oddvar Sjørven sa i åpringsstalen at vi satser bevisst på barna under markeringa for å vise at vi ser på dem som framtida for Sundøya. Han hadde stor tro på at brua skulle gi mange positive ringvirkninger og ikke minst at ungdommen ville bli boende på stedet.

Etter åpringsseremonien ble det foretatt en ny seremoni på Sundøysida av brua. En bauta skulle avdukes og også her var det barna som hjalp til. Sammen men barna fikk de tre ministre, Torill Skogsholm, Terje Mo Gustavsen og Kjell Opseth oppgaven med å avduke bautaaen. Bautaaen avdekket en bronseplate der alle barnas navn var inngravert. Skogsholm leste opp navnene og fur etterlidda kan folk lese at det var Sundøyas barn som åpnet brua.



Siste ferjetur over Sundøysundet.



Arne Løvmo sammen med statrådene foran bautaa.



De fire ungdomsskoleelevene fra Sundøya foretok det offisielle snorklippet.

FOLKETS ÅRSMELDING

"Slæpp forbi"

– kampanjen er i gang

Sist helga i juni gikk startskuddet for kampanjen "Slæpp forbi". Det er en 6 ukers sommerkampanje som retter seg mot turister som kjører E6 over Hamarøy i Nordland.

ESTAS FOTO: HILDE SJØHENSEN



Tre blide damer på rasteplassen i Kobbeli. Fra venstre: Anita Sætran, Marit Fiksfjord og Marit Skjervevold

Sist lørdag hadde etatens folk kontroll på rasteplassen ved Kobbvatnet. I tillegg til informasjon om sikker bilkjøring over Hamarøy, serverte de kaffe og vafler til turistene. Vegvesenets sine folk fikk hyggelige tilbakemeldinger både på gratis servering og at kampanjetiltaket var prisverdig. Mange hadde opplevd å ligge i kø bak bobil og campingvogn der de ikke slapp forbi køen.

–Problemet er godt kjent, så en sveitser vi møtte på rasteplassen. Han var imponert over at vegmyndighetene i Norge stiller opp i helgene med trafikkinformasjon. Selv slipper han alltid køen forbi Norge og spesielt Nord-Norge med sin vakre natur er verdt å få med seg. Derfor slipper jeg alle som stresser eller maser bak meg forbi. Jeg ønsker å se mest mulig av Norge så derfor må man ikke ha det travelt på sommerveiene i Norge, smiler norgespatrioten fra Sveits.

Bakgrunnen for kampanjen er uventede forbi kjøringen til og fra de fire ferjestedene på Hamarøy. Vegvesenet vil konsentrere seg om sambandene Skutvik-Svolvær, Bognes-Ladingen, Bognes-Skarberget og Drag-Kjøpsvik. Det er i hovedsak bobil, bil med campingvogn og turistbusser som er målgruppen for årets sommerkampanje.

Kampanjen er basert på samarbeid mellom Vegvesenet, utrykningspolitiet og Ofoten og Vesteraalens dampskipsselskap. UP vil intensivere kontrollvirksomheten i denne kampanjeperioden. OVDs vil bruke sine folk til å informere om kampanjebudskapet på de nevnte ferjestedene på Hamarøy. ●

Rekruttering

– en "suksesshistorie"

ESTAS FOTO: HILDE SJØHENSEN



May Cecil Ellingsen har vært sentral i arbeidet med alternative realfagutdanning blant lærerne. Her er hun sammen med to av studentene.

Rekruttering av fremtidige ingeniører bringer oss i kontakt med verden utenfor Vegvesenet på mange områder. Denne gang med utdanningsinstitusjoner på alle nivåer. Statens vegvesen har jobbet tett med folk i grunn- og videregående skole, høyskole og universitet for å lage et kurs for matematikklærere. Hensikten har vært å gjøre matematikundervisninga praktisk og spennende for elevene. Lærerne har hospitert hos oss og våre folk har deltatt i planlegging, gjennomføring, undervisning og eksamen. Som alltid opplevde vi at også lærerne ble overrasket over at Vegvesenet er så mangfoldig, at vi arbeider på så mange områder, innenfor så mange fag og kan så mye. Vi konkurrerte med Troms Kraft og Nasjonalt Senter for Romsløst opplegg om interessen. Alle studentene besto eksamen med glans.

Suksessen følges opp med nytt kurs fra februar neste år. Det neste kullet hospitanter kan vi forvente å få i april. Ta vel imot! Dette er nyttig for vår fremtid

FOLKETS ÅRSMELDING

"Dere gjør en kjempejobb med trafikk sikkerhetsarbeid i Region nord"

Dette sa både Statsminister Kjell Magne Bondevik og Samferdselsminister Torild Skogsholm.

Uttalelsene kom i pausen under privatlandskampen mellom Norge og Portugal på stillingen 0-1 i september.



Norges Fotballforbund har lagt merke til det gode samarbeidet som er i Region nord mellom de nord-norske fotballkretsene, Trygg Trafikk og Statens vegvesen.

I forbindelse med privatlandskampen hadde fotballforbundet invitert til møte om Trafikk og Fotball. Etter en flott tur på fotballmuseet med tippkonkurranse var det innlegg fra Generalsekretær i Norges Fotballforbund Karen Espelund, Fotballpresident Per R. Omdal, Einar Brink Hansen, Roger Finjord, begge fra fotballkretsene i Nord-Norge. Ole Martin Rasmussen fra Statens vegvesen og Svein Arne Myklebust fra Sogn og Fjordane fotballkrets.



"Bry dæ - i trafikken" er en samarbeidsavtale som gjør det mulig for oss å tilføre hele den nord-norske fotballfamilien verdifull kunnskap om trafikk og sikkerhet. På denne måten kan transporten som foregår til og fra trening, turnering og kamp bli planlagt og utført på en sikker måte. Fotballkretsene og lagene utfører trafikk sikkerhetsarbeid i egen organisasjon på spillermøter, i møte med lagledere, foreldre og dommere. På de arrangementer der vi deltar aktivt har kretsene lagt alt til rette med annonsering, lokaler, publikum slik at vi bidrar med det trafikkfaglige. Dette letter vårt arbeid betydelig, ikke minst ressursmessig, i en hard omstillingsperiode. Statens vegvesen stilte med representanter fra Vegdirektoratet, Region nord og Region vest. Å endre adferd og holdninger tar tid men det er inspirerende å få høre hvordan fotballkretsene i Region nord opplever det å kunne ta et samfunnsansvar om trafikk sikkerhet, sier trafikkpedagog Ole-Martin Rasmussen. ●

PRIVATLANDSKAMPEN ENDTÉ 0-1.

Ikke alle er like glad i Statens vegvesen

– i hvertfall ikke de som bor langs Rv 834 strekninga Bodø - Festvåg.

Foto: Per Johannsen

FOLKETS ÅRSMELDING

Statsminister

– besøk

Statsminister Kjell Magne Bondevik besøkte regionvegkontoret i Bodø.

Hovedtema for besøket var å fokusere på hvordan omorganiseringa av vegvesenet har fungert i praksis.



Statsministeren på besøk i Region nord.

Statsministeren hadde møte med ledelsen og de tillitsvalgte. På møte orienterte regionvegvesenets leder Torbjørn Naimak om arbeids- og oppgavefordeling mellom regionkontoret og distriktvegkontorene, om fjernarbeid og fjernledelse og om

utfordringene i Region nord. Han fokuserte også sterkt på trafikksikkerhetsarbeidet i regionen – om skolesekker til 6 åringer, kampanjen "Bry dæ i trafikken", samarbeidet mellom Statens vegvesen og fotballorganisasjonene, TS-messa i Harstad, reisepolicyen til vegvesenet og tanken bak visjonen "På veg mot et bedre samfunn".

Statsministeren spurte hvordan regionaliseringa i vegvesenet har fungert i praksis og hvordan forholdet mellom regionkontoret og lokal kontorene fungerer i hverdagen.

Til dette svarte regionvegvesenets leder at han har ei ung, fordomsfri ledergruppe som fokuserer på løsninger framfor hindringer - og at det derfor er god dialog mellom distriktene og regionkontoret. Han understreket behovet for den viktige jobben vegvesenet må gjøre fra distriktene, fordi det er her kontakten med kommunene foregår. Det er viktig at distriktvegkontorene ikke bare er et navn - men har en reell funksjon, sa regionvegvesenets leder.

Ellers påpekte tillitsvalgte

Armod Bjørnstad betydningen av at vegvesenet har en sterk byggeherrerolle - og utbyggingssjef Annie Grethe Olsen utdypet at en av fordelene ved regionalisering er utnyttelse av fagkompetanse i hele regionen - uavhengig av fylkesgrenser. ●

Bedriftshelsetjenesten

i Region nord

Region nord har inngått avtale med FRISK I NORD om å levere tjeneste innen Helse, Miljø og Sikkerhet (HMS) fram til juni 2008.

Avtalen innebærer såkalte basistjenester som blant annet:

- Helse- og arbeidsmiljøkartlegging minimum hvert tredje år for alle tilsatte.
- Helseundersøkelser av nytilsatte innen 6 måneder
- Lovpålagte yrkeshygiene målinger
- Bistand ved organisatoriske forhold og psykososialt arbeidsmiljø. (Inkludert beredskap og ettervern ved kriser.
- Bistand med oppfølging av langtidssykemeldte og attføringsarbeid

- Deltakelse i rusforebyggende arbeid og oppfølging
 - Ergonomisk veiledning
 - Opplæring, informasjon, undervisning, veiledning og rådgivning til ledere, grupper og enkeltpersoner innen HMS-arbeid
 - Deltakelse i AMU-møter og bistand til distriktets HMS-utvalg
- FRISK I NORD skal utarbeide en langsiktig plan som beskriver aktivitetene. Planen revideres hvert år. De skal også utarbeide årsrapporter med oversikt over resultater fra gjennomførte aktiviteter og avvik. Avvik rapporteres for øvrig fortløpende.

De skal også rapportere Innsende meldinger om yrkessykdom og yrkesskader årlig. De som ønsker ytterligere informasjon om bedriftshelseavtalen kan henvende seg til Lillian Holstad Bergh eller Thorbjørn Mortensen.

ROADDEX

Utfordringer og løsninger med vintervedlikehold Internasjonalt samarbeid

Styringskomiteen i det internasjonale samarbeidsprosjektet Roadex II hadde møte på Finnsnes 19-20 sept, med befaring på Senja fredag ettermiddag.

WINTERVEDLIKEHOLD

Roadex II er et prosjekt som er defineringsprosjekt over EU-programmet Northern Periphery Programme (litt under 50 %), og resten av partneerne, som er:

- Vegvesenet i Region nord (Norge), Region Norr (Sverige), og Mellersta Finland.
- Highland Council (tilsv. våre fylkes myndigheter) i Skottland. De er såkalt Lead Partner.
- Skogvesenet i Skottland.
- Noen finske industribedrifter (særlig i treforedling), og Norges Lastebileierforbund, Troms, deltar med mindre bidrag.

Prosjektet er en videreføring av det første Roadex-prosjektet, som var finansiert på tilsvarende måte (noen andre partnere) og sluttet i 2001. Det var først og fremst en studie for å sammenligne utfordringer og løsninger på to områder (begge gjaldt veier i utkantsstrøk):

- nedsatt bæreevne og aksellastrestriksjoner, særlig i fryse/tineperioder
- vintervedlikehold, særlig på veier med framkommelighetsproblemer pga snøfakk (forslag utarbeidet i dette prosjektet gjennomføres nå i Kaperdalen på Senja).

Roadex II går særlig videre med mer detaljerte analyser og forslag til tiltak på det første området (bæreevneproblemer). Det er gjennomført en spørreundersøkelse blant vegbrukerne for å kartlegge problemområder innenfor testområder i alle 4 land.

Hos oss er Senja valgt ut.

Prosjektet skal være ferdig i 2005.

Uinteregnede deltar i styringskomiteen fra norsk side. Ellers er Geir Berntsen fra Tromsø mye engasjert i selve prosjektarbeidet,



Fra befaring på Balesvikskaret, Senja - 3 representanter fra Skottland og 1 fra Sverige



Fra venstre: Under Senjaluren ble det også gjort filmopptak, som en del av rapporteringa til programsekretariatet. Her intervjues Eilif Mathisen av Timo Saarenketo.

sammen med finske Roadscanners, som er "hovedkonsulent". I tilknytning til dette møtet har vi også et "utvidet" besøk av den skotske prosjekt-lederen, Ron Munro fra Highland Council, som samtidig gjennomfører en studietur i Norge for å se på vegbygging på myr. Han skal bl.a. besøke Lofast i Gullefjord, der det er store utfordringer på dette området akkurat nå. ●

Alle distriktene har nå fått profileringsmontre. I tillegg har infoteamet 3 stk og trafikkstaben ett. Montrene skal brukes ved alle typer profilering og presentasjon av etaten, pressekonferanser, messer og kampanjer. Profileringsmontrene er en gave til distriktene fra infoteamet.



Rita og John i Vadsø viser det nye utstillingsutstyret!

Forslagsvirksomheten... vår tids Petter Smart

AV RITA ØSTROMVIK, BILDE: E. E. TORBJØRN NAIMAK, FOTO: RITA ØSTROMVIK

Forslagsvirksomheten i Statens vegvesen er organisert med et sentralt Bedømmelses utvalg (BU) og lokale forslagsnemnder (FN) i hver region.

I Region nord består Forslagsnemnda av:
Toril Barthei (leder)
Jostein Myrbostad (ledelsens representant)
Eirin-Anne Blix (organisasjonenes representant)
Dag Sommer (sekretær på tilnærmet hel tid)



Forslagsnemnda (FN) skal behandle og avgjøre premiering av innsendte forslag innenfor regionen. Sekretæren registrerer samtlige forslag i sentral database (SYNERGI) og rapporterer ved møtereferat til Bedømmelsesutvalget (BU). FN har ansvaret for informasjon og forslagsvirksomheten i egen region, herunder vurdering av lokale mål og oppfølging av disse samt føring av statistikk.

Hensikten er at forslagsvirksomheten skal:

- 1 stimulere til initiativ og kreativitet hos de tilsatte
- 2 medvirke til at rytenkning og utvikling blir en del av det daglige arbeid
- 3 anvende tilsattes ideer og kunnskaper til effektivisering og bedring av konkurransevne
- 4 bedre arbeidssituasjonen, redusere kostnadene, og være en del av den verdiskapende prosessen
- 5 være et verktøy i arbeidet for å nå oppsatte mål innenfor områdene Kvalitetssikring, Helse, Miljø og Sikkerhet
- 6 ivareta og fokusere på miljøspørsmål
- 7 skape bedre service og kundevennlighet U's oppgave er å sørge for at forslagsvirksomheten fungerer etter hensikten ved jevnlig å vurdere retningslinjer for virksomheten, og gjennomføre tiltak som kan stimulere interessen.

Bu skal videre foreslå mål, tilrettelegge og gjennomføre tiltak for å effektivisere virksomheten samt følge opp aktivitetene, bistå og støtte lokale forslagsnemnder (FN).

Gjennomslag i Geitaskartunnelen

Tirsdag 1. oktober var det gjennomslag i Geitaskartunnelen (intern veg Berg, RV 864) på Senja. Første skritt på veg mot en felles vegforbindelse i Berg kommune er med andre ord en realitet. Arbeidene med prosjektet starta i juni 2002. Tunnelen hadde første salve 6. september i fjor. Under arbeidet med tunnelen har det vært soner med dårlig fjell. Dette har

medført en del ekstraarbeid. Tunnelen er 2100 meter lang og vil få en hastighet på 80 km/t. I motsetning til de fleste tunnelene på Senja får Geitaskartunnelen kjørebanebredde på 6 meter (2 x 3 meter). Leonard Nilsen & Sønner A/S er hovedentreprenør og Mesta A/S har bygget bru, kulverter og brukk. Tunnelmassene til oppgrusing av riks- og fylkesveger i Troms.

Prosjektet er kostnadsberegnet til 124 mill kr (2003 kr). Tunnelen vil bli åpna for trafikk høsten 2004. I tida framover vil vegoppbygginga både i tunnelen og på vegen utenfor ta til. Dreneringsarbeid og bygging av betongportaler, vann- og frostsikring, installering av lys, ventilasjon og sikkerhetsutrustning vil også komme i gang. ●



RIKETS BILGÅRIFORUM

"Jeg trenger hjelp for å få Region nord på føttene" sa regionvegsjef Torbjørn Naimak i sin innledning til "Kom-ut"-prosjektet denne uka.

AV RITA ØSTROMVIK

KOM UT-prosjektet samlet deltakere fra ulike nivå i regionen og fra ulike steder, fra tjenestemannsorganisasjonene, fra trafikkstasjonene, fra stabene, distriktene og fra ledelsen. Samspill og innspill fra den enkelte skal bidra til konkrete tiltak og forbedringer. Gjennom KOM UT-prosjektet skal ledelsen få tilbakemeldinger fra organisasjonen på hva som er bra og mindre bra. Dette skal igjen bidra til at regionen blir mer veldrevet. Prosjektet er et samarbeid med SINTEF og VINN.

Gjennom 4 samlinger skal 21 deltakere (+3 fra ledelsen og 2 i sekretariat) basere seg på etatens visjon og verdier. Fokusområder er: En etat, en region, fleksible arbeidsformer, ny ledelsesstruktur og modernisering av publikumstjenester. Første samling fokuserte på sterke og svake sider ved Region nord. Deltakerne ga godt over 100 tilbakemeldinger på ting som er bra og mindre bra. I de neste samlingene skal det jobbes videre med innspillene. Enkelte innspill er viktigere enn andre. Disse vil bli tatt opp som spesielle tema.

Statens vegvesen er en samferdselsetat med kundefokus. Det er derfor viktig at vi leverer produkter som brukerne er tjent med.

KOM UT-prosjektet skal ta tak i utfordringer, hvor det "buttrer" i mot og fokusere på saker hvor de ansatte og ledelsens syn kan være ulike.

KOM UT-prosjektet sluttføres i januar/februar. ●

Vegen og Vi besøker Region nord

AV RITA ØSTROMVIK

Torsdag og fredag denne uka har Region nord hatt besøk av redaksjonen i etatsbladet vårt, Vegen og Vi. Foruten interne møter i gruppa og befaringer i Bodø-området på fritida – har redaksjonen også hatt møte med regionvegsjefen og undertegnede. Informasjon om regionen, samarbeid - og Vegen og Vi som organ til å profilere regionen sto blant annet på programmet.

Kom ut



Aktive deltakere: Kirsti - tilsittsvalg, Marianne - ressursenheten, Knut - Narvik trafikkstasjon (Midtre Hålogaland), Ole-Andre - ressursenheten og Arnmad - tilsittsvalg, Nils - Midtre Troms distrikt, Frits - Sortland trafikkdistrikt, (Midtre Hålogaland), Hans - Utbyggingstaben og Ann Mari - Mo trafikkstasjon, (Iielgeland distrikt).



Bak fra venstre: Reg.vegsjef Torbjørn Naimak, redaktør Inge Fossell, red. sekretær Helge Røng, Knut Opeide - journalist reg. midt, Hild Thale Thoresen Haen - journalist reg. øst, Lisele Jensen - journalist reg. nord, Sittende foran: Kjell Wold - journalist reg. sør, Geir Brekke - journalist reg. vest og Henriette Erken Busterud - vegdirektoratet

MESSE-SUKSESS

TRAFIKKSikkerhetsmessen 2003

Trafikksikkerhetsmessen 2003 som andre helga i oktober gikk av stabelen i Harstad ble en heidundrende suksess! Det tydet i alle fall de mange tilbakemeldinger fra arrangører, andre Vegvesen-ansatte, utstillere fra eksterne samarbeidspartnere og ikke minst publikum. 2500 mennesker møtte i løpet av de to dagene messa pågikk opp i Stangneshallen hvor det var aktiviteter både inne og ute.

De siste ukene har vært veldig preget av trafikksikkerhetsmessa. Det ble lagt ned veldig mye innsats i distriktet, spesielt de siste ukene, uten at vi egentlig visste om dette var noe som ville engasjere. Kanskje ville det ikke komme noen på messa i det hele tatt? Jeg var i alle fall veldig spent da messa åpna på lørdag men ble fort beroliget da det strømmet på med folk. Messa ble en suksess og vi håper nå på at vi også får en langsiktig trafikksikkerhetseffekt ut av den.

Det var mange i distriktet som gjorde en kjempeinnsats for å få

til messearrangementet; både de som jobbet direkte med messa og de som fikk ekstra belastning med å holde drifta i gang. Jeg vil takke alle for innsatsen. Jeg vil også takke alle fra resten av regionen for stor innsats og for at vi også fikk dette til å bli en regional begivenhet. Jeg tror at en av de positive sideeffektene av messa var at vi fikk knyttet bånd mellom ulike enheter i regionen. Det så i alle fall slik ut både under messa og på festen på lørdag. En spesiell takk til Solveig, Herdis, Petter, og Siv i styringsgruppa og Ken i info. sier distriktssjef Stein Johansen 🍀

