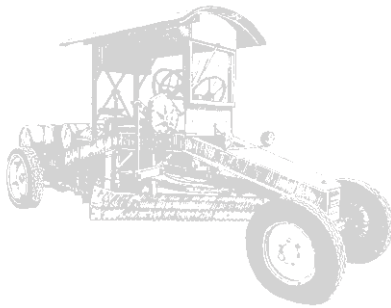




Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2024

30 år med vegtrafikksentraler i Norge

Historien om VTS-en i nord

AV ARNMOD BJØRNSTAD



Norge har et stort vegnett som det er krevende å holde åpent for trafikantene. Spesielt i nord kan det raskt gå fra finvær til uvær, og trafikantene kan møte ras, og VTS-ene bli viktige for informasjon og styring. (Foto: Erik Martiniussen (øverst til høyre) og Ronny Salomonsen)

30 år med vegtrafikksentraler i Norge

Historien om VTS-en i nord

AV ARNMOD BJØRNSTAD

Etter hvert som trafikken økte og fjellovergangene ble forsøkt holdt åpne vintertid, ble trafikantenes behov for bedre veg- og trafikkinformasjon mer og mer etterspurt. På slutten av 1970-tallet ble Vegmeldingssentralen på Kjellerbru vegstasjon i Akershus opprettet som en vaktentral for Statens vegvesen i Akershus og deler av østlandsområdet. Sentralen utviklet seg etter hvert til å dekke hele landet, og arbeidsoppgavene til sentralen økte i takt med dette. I mars 1993 ble det åpnet fire vegtrafikksentraler i Oslo, Porsgrunn, Bergen og Trondheim, og senere kom en femte i Mosjøen. I dag inngår alle i en nasjonal beredskap og hjelper hverandre når oppgavene står på. Her er historien om VTS-sentralene og VTS nord spesielt.

Da krigen var slutt i 1945, var det få biler og liten trafikk på veinettet i Nord-Norge. I Nord Troms og Finnmark var veinettet i elendig forfatning etter tyskernes tilbaketrekning i 1944 -45. Så å si all infrastruktur var ødelagt, der bla. mange bruer var sprengt og måtte bygges opp igjen. I tillegg var det rasjonering på kjøp av biler, og det var ikke mange personer som hadde egen privatbil. Sjøfart var det vanligste og mest brukte transportmiddelet i nord der spesielt hurtigruta hadde stor betydning for transport av personer og gods, i tillegg til ordinære bygderuter. Rasjoneringa av biler ble først opphevet i 1960, og utover 60-tallet var det mange som tok førerkort og kjøpte seg privatbil.

Naturlig nok ble det en voldsom økning i biltrafikken utover i 60-årene, men fortsatt var det sjøtransporten som var det viktigste transportmiddelet for person- og godstransport, spesielt om vinteren. I nord var de fleste værutsatte fjellovergangene vinterstengt, bla Salt-

Arnmod Bjørnstad er nå pensjonist. Han begynte ved Vegtrafikksentralen i Mosjøen ved etableringen av enheten i 1993, overtok lederrollen i 2012, og ble erstattet av Siril Veiåker Nilsen da han gikk av i 2021.



fjellet, Sennalandet og Ifjordfjellet som var en del av hovedruten Rv50 (nå E6) fram til Kirkenes. Først på slutten av 60-tallet og begynnelsen av 70-tallet ble det gjort forsøk på å holde vinterstengte fjelloverganger åpne for ordinær trafikk, bortsett fra Ifjordfjellet som den gang ikke var mulig å holde åpent om vinteren. Ettersom vegene over fjellovergangene lå «tungt» i terrenget, var det en vanskelig og utfordrende oppgave med å holde vegene over fjellovergangene vin-



«Gammelvegen» over E6 Saltfjellet i mai 1973.
Ny veg ble åpnet i 1990. (Foto: Erik Bjørnstad)

teråpne. Utover 70-tallet ble det derfor startet et omfattende utbedringsarbeid på de viktigste fjellovergangene for å bedre regulariteten vinterstid der vegene ble omlagt og løftet opp i terrenget. I 1980 ble vegen nedover Tanadalen bygget ferdig, og Rv6 (E6 fra 1983) ble lagt om via Lakselv og Karasjok fram til Tana bru.

Fakta:

Vegtrafikksentralen i Mosjøen er en av fem vegtrafikksentraler i Norge med helkontinuerlig bemanning, døgnet rundt alle dager.

**VTs nord har p.t 24 ansatte som går i tur-
nus, herav har 5 p.t 50 % stilling.**

Fordelingen kvinner/menn er 14/10

**Operatørene i Mosjøen jobber med både
veginformasjon og trafikkstyring.**

Dermed ble det først da mulig å kjøre E6 fram til Kirkenes vinterstid uten å måtte kjøre via Finland. En annen viktig veiforbindelse mellom vest og øst i Finnmark, nemlig Rv92 Gievdnejávri – Karasjok, ble først åpnet i 1978.

Det må også nevnes at det var nokså tidkrevende å kjøre bil i nord «i gamle dager» da vegnettet bestod av mange fergesamband, bla. hadde strekninga Fauske - Harstad seks fergesamband der det sommerstid kunne være mange timers ventetid på grunn av små ferger med liten kapasitet. Skulle du ta deg en kjøretur til Sverige, så var det i Nordland kun to grenseoverganger som var mulig å kjøre, nemlig via E12 Umbukta eller Rv73 Krutfjellet. I 1974 ble Rv77 over Graddis åpnet, og E10 (den gang Rv70) over Bjørnfjell ble først åpnet i 1984.

VEGMELDINGSTJENESTEN

Etterhvert som trafikken økte og fjellovergangene ble forsøkt holdt åpne vinterstid, ble trafikantenes behov for bedre veg- og trafikkinformasjon mer og mer etterspurt. På slutten av 1970-tallet ble Vegmeldingssentralen på Kjellerbru vegstasjon i Akershus opprettet som en vakt-sentral for Statens vegvesen i Akershus og deler av østlandsområdet. Sentralen utviklet seg etter hvert til å dekke hele landet, og arbeidsoppgavene til sentralen økte i takt med dette.

I september 1991 ble sentralen flyttet til Vegdirektoratet og ble underlagt kon-

Rv50 Røsvik fergekai i begynnelsen av 60-tallet som betjente sambandet Røsvik – Bonåsjøen på hovedferdselsåra Rv 50 fram til 1966. Da ble en ny E6 i Polarbanens trase åpnet fram til Sommarset, og Røsvik erstattet av et mye kortere fergesamband som reduserte seilingstiden fra 1 time til 25 minutter. Dette sambandet var i drift i 20 år, til en ny E6 var bygd frem til Sildehopen i 1986. (Foto: Arne Knudsen)



tor for trafikantinformasjon på driftsavdelingen. Samtidig med at sentralen ble flyttet, tok man i bruk publikums nummeret 0175 (nåværende 175) der trafikanter fra hele landet kunne ringe og få opplysninger om veg- og føreforhold, samt varsle om problemer eller hendelser på vegnettet. I de siste tilfellene hadde Vegmeldingssentralen ansvar for å formidle meldinger fra trafikantene til den som hadde beredskap i gjeldende område.

Den gang hadde vi en helt annen organisering av Statens vegvesen enn det vi har nå. I hvert fylke hadde vi en egen administrativ organisasjon for bygging, drift og vedlikehold av både riks- og fylkesvegnettet ledet av en vegsjef. Vedlikeholdsavdelingen (seinere driftsavdelingen) som hadde ansvaret for både drift og vedlikehold av vegnettet, var delt inn i egne definerte geografiske områder (vegmesterområder). Disse ble ledet av en vegmester og som igjen hadde flere oppsynsmenn og kontorassistenter til å hjelpe seg.

I 1992 hadde Nordland ti vegmesterområder, Troms hadde ni og Finnmark seks. Om vinteren fra ca. medio oktober til medio mai hadde oppsynet egen beredskap for hvert enkelt vegmesterområde, og den som hadde vakt, hadde som ansvar med å oppdatere vegmeldinger for det viktigste vegnettet til vegmeldingssentralen. For jule- og påskehøytiden var det egne innrapporteringsrutiner der et vegmesterområde hadde ansvaret for å samle inn meldinger for hele fylket og distribuere disse videre. Dette var en ordning som fungerte dårlig ettersom den var lite tilgjengelig og ukjent for trafikantene.

ETABLERING AV REGIONALE VEGTRAFIKKSENTRALER

Sentralt ble det jobbet med å opprette en nasjonal vegmeldingsdatabase, og i 1992 ble det besluttet å opprette fem regionale vegtrafikksentraler fordelt på fem regioner, nemlig øst, sør, vest, midt og nord. I løpet av mars 1993 ble det åpnet fire veg-



De første ansatte vaktoperatørene vinteren 1992-93, fra venstre Dag Kristiansen, Thor Hoff, Anne Elise Remmen, Turid Ellefsen, Margrethe Lie Holmen, Torill Brattbakk, Anne Brit Remmen og Vigdis Jenssen. Liggende i forkant: driftsleder Trond Langmo.

trafikksentraler der disse ble lagt til Oslo, Porsgrunn, Bergen og Trondheim, mens det i nord var en lokaliseringsstrid som medførte behov for en nærmere utredning om stedsvalg.

Etter nedleggelsen av Helgeland vegavdeling i 1989, som den siste uteavdelingen i Statens vegvesen, var det ledig kapasitet ved administrasjonsavdelingen på vegkontoret i Mosjøen, og det ble vinteren 1992-93 igangsatt en prøvedrift av en egen «vegtrafikksentral» for bare Nordland fylke med personell fra administrasjonsavdelingen. Den 15. oktober 1992 startet Anne Elise Remmen, Anne Brit Remmen, Turid Ellefsen, Margrethe Lie Holmen, Vigdis Jenssen og Unni Nilssen opp arbeidet med vegmeldingstjenesten. De arbeidet en to-skiftsordning med åpningstid på telefon fra kl 0545 til 2000 hele uken inkludert helgene.

Det ble en periode med mye prøving og feiling innenfor et arbeidsområde som var helt nytt for alle. Men de viste stor innsats tross problemer med å få inn meldinger fra distriktene om veg- og kjøreforhold, samt problemer med telefaks og dataprogrammer.

I løpet av vinteren var kontorsjef Ivar Christiansen fra Vegdirektoratet på

reise i Nord-Norge for å vurdere hvor den nye vegtrafikksentralen for regionen skulle etableres. Han var innom Skaidi som hadde en egen drift- og informasjonssentral for Finnmark, og i Tromsø som hadde en driftssentral for tunnelene i byen. I tillegg var han innom den lokale sentralen som var i prøvedrift i Mosjøen. Her ble han imponert over den iveren og interessen som de ansatte viste overfor arbeidsoppgavene, og han anbefalte at vegtrafikksentralen for Nord-Norge skulle legges til Mosjøen.

Først 22. juni 1993 besluttet Vegdirektør Olav Søfteland at vegtrafikksentralen for Nord-Norge skulle legges til Mosjøen. I brev datert 22. juni 1993 til vegkontorene skriver Vegdirektøren bl.a.: «Forholdene ligger vel til rette i Mosjøen og vegkontoret i Nordland har utvist stor faglig interesse for de oppgavene en VTS (vegtrafikksentral) fører med seg. Dette er viktige forutsetninger for et vellykket resultat.»

Videre står det: «Vegtrafikksentralen i Mosjøen vil få betydning for disponeringen av arbeidsplasser under nedtrappingen av Helgeland vegavdeling.»

En egen prosjektorganisasjon ble raskt opprettet for å få gjennomført eta-

Fra åpningsdagen 4. november 1993: fra venstre ass. vegsjef i Nordland Kåre Rønning, vegsjef i Troms Eilif Mathisen, vegsjef i Finnmark Geir Johnsen og vaktoperatør Thor Hoff. I bakgrunnen teknisk direktør i Vegdirektoratet Kjell Bjørvik. (Foto: Trond Langmo)



bleringen av en ny VTS i Mosjøen innen 1. oktober 1993. 2. juli samme år var administrasjonssjef Harald Malnes, Trond Langmo og Arnmod Bjørnstad i eget møte i Vegdirektoratet med Ivar Christiansen og Jan Isachsen for å avklare de økonomiske rammene og øvrige forhold knyttet til etableringa av den nye sentralen. VTS fikk da tildelt kr. 700.000 til investering og drift for 1993.

Etter en intern utlysning i Nordland, Troms og Finnmark ble samtlige nyansatte på VTS rekruttert fra vegkontoret i Mosjøen, og disse kunne gå en lysere framtid i møte etter en lang tids usikkerhet i forbindelse med nedlegginga av Helgeland vegavdeling. Samtlige som ble ansatt, viste stor innsatsvilje og pågangsmot i oppgaven med å etablere en VTS. Egnede lokaler skulle etableres med innredning og innkjøp av kontorutstyr. EDB-utstyr, telefaks, kabling, m.m. måtte ordnes. Det ble utarbeidet en egen opplæringsplan for de tilsatte der bl.a. vaktoperatørene reiste rundt i Troms og Finnmark for å bli bedre kjent på vegnettet i regionen.

Det ble en hektisk høst for de ansatte, og endelig kunne vegtrafikksentralen komme i offisiell drift. 12. oktober

1993 startet de nye ansatte opp i en tre-skiftsordning med drift døgnet rundt hele uken der åtte vaktoperatører inn gikk i skiftturnusen, samt en avløser som gikk inn i turnusen hver tredje helg. Den første måneden foregikk det enda en del opplæring, og det var en del innkjøringsproblemer. Bla. var det dårlig med gode nok kartmaterieell over Troms og Finnmark, men det ordnet seg etter hvert.

Den 4. november 1993 ble VTS nord offisielt åpnet med mange prominente gjester tilstede. Den dagen var det tåke på flyplassen i Mosjøen som medførte at tilreisende gjester måtte komme med buss fra Mo og Sandnessjøen og som igjen medførte at selve åpningen ble noe forsinket. Av inviterte gjester kom vegsjef Geir Johnsen fra Finnmark, vegsjef Eilif Mathisen fra Troms, ass. vegsjef Kåre Rønning fra Nordland, teknisk direktør i Vegdirektoratet, Kjell Bjørvik, kontorsjef trafikkstyring Ivar Christiansen, driftssjef Nordland Hans Sand, leder VTS midt Tone Wiig, samt øvrige representanter fra Statens vegvesen, NAF, lastebilnæringen, kommunene (ordførere), mfl. Kjell Bjørvik foretok den offisielle åpninga, og alle inviterte gjester ble etterpå påspandert lunsj på Fru Haugans Hotel.



Veghøvel har vært viktig for å brøyte vegene i hele Norge. Fresen er kommet til i senere år. Her fra Lyngen i Troms. (Foto: Silje Magnetun Merødningen)

DEN FØRSTE TIDA 1993 – 1995

VTS nord skulle dekke offisiell og verifisert veg- og trafikkinformasjon for alle tre fylkene Nordland, Troms og Finnmark som hadde sine egne selvstendige administrasjoner og ledelse. VTS nord var organisatorisk underlagt vegadministrasjonen i Nordland og hadde av den grunn ingen «styringsrett» overfor Troms og Finnmark. I og med at det hadde vært en lokaliseringsstrid i nord, hadde VTS nord en vanskelig start med å få etablert gode og utviklende samarbeidsrutiner med de to nordligste fylkene. Spesielt Finnmark som hadde den lokale vaktsentralen på Skaidi, var lite samarbeidsvillig og ønsket å beholde vaktsentralen på Skaidi som sin mini VTS. De første årene var derfor vaktsentralen på Skaidi operativ hele vinterhalvåret og dekket Finnmark fylke, mens VTS i Mosjøen dekket Troms og Nordland.

Skaidi var tilkoblet tlf. 0175 og var den første tiden bemannet med en to-skiftsordning der de kun var bemannet på dagtid og ikke om natta, noe som medførte at alle telefoner på 0175 nattes-

tid i Finnmark ble rutet til VTS i Mosjøen i tillegg til alle «overløperene» ved uvær og stor pågang på telefonen i Finnmark.

Det ble opprettet en egen prosjekt-/styringsgruppe for VTS nord bestående av bla. Trond Langmo og Arnmod Bjørnstad fra Nordland i tillegg til kontaktpersoner fra henholdsvis Troms og Finnmark der hovedmålet var å få på plass gode samarbeids- og samhandlingsrutiner. Det var bla. oppsynet i utedrifta (ikke entreprenørene) som hadde ansvaret med å hente inn vegmeldingene for sitt område og sende disse videre pr. telefaks to ganger daglig. Interne og eksterne varslings- og informasjonsrutiner måtte snarest komme på plass der spesielt forholdet til eksterne brukere som f.eks. ferge- og bilbergingselskaper var nokså utfordrende å få etablert ettersom dette ikke var avtaleregulert. For å få på plass disse rutinene ble det avholdt en rekke samarbeidsmøter med både interne og eksterne aktører.

Første vinteren var det en del problemer som operatørene måtte håndtere i tillegg til opplæring og tilvenning til å gå

Brøyteplogen er viktig for å holde vegene oppe. Her fra E69. (Foto: Ronny Salomonsen)

turnus. Bla. så var telefonisystemet 0175 og datasystemene ustabile. Telefakser og oppdatering av meteogrammene var gjengangere som operatørene plagdes med. I starten kom det mange henvendelser om vegene i Finnmark, noe som avtok da vaktentralen på Skaidi kom i drift. Det var imidlertid vegene over Saltfjellet, Korgfjellet, Bjørnfjell og Umbukta som skapte det meste arbeidet denne vinteren. For operatørene var det en stor utfordring å omstille seg til skiftarbeid, samt det å være alene på vakt på kvelds- og nattetid og i helgene.

Det første året bestod arbeidet på VTS av følgende oppgaver:

- innsamling, bearbeiding og utsending av veg- og føremeldinger, samt vegarbeidsopplysninger
- informere til vegmeldingssentralen i Oslo, NRK's distriktskontor, nærradioer, lokalaviser og internt i etaten
- trafikkberedskap (varslingsrutiner) ved spesielle hendelser på veg
- ferge- og veglengdeopplysninger
- innhente opplysninger fra værstasjoner, meteogrammer, m.m.
- ivareta og videreformidle meldinger fra publikum om tilstand eller hendelser på vegnettet til vegstasjonene
- iverksette tiltak (beredskap) under spesielle forhold
- gi beslutningsstøtte til egen virksomhet på vegene
- være publikums kontaktpunkt til Sta-



tens vegvesen utenom ordinær arbeidstid

Først i løpet av 1994 kom overvåking og styring av tunneltekniske installasjoner og bruer inn for fullt som viktige arbeidsoppgaver, og som siden bare har eskalert i omfang og av samfunnsmessig betydning. De første tunnelene som ble lagt inn på VTS i et system som het Factory link, var Rv 17 Svartisen og Storvikskaret. Etter hvert kom tunneler som ble overvåket via robofon (uten styring), bla. tunnelene på Rv 837 Kjøpsvikveien.

«DET NYE VEGVESENET» 1995 – 2003

1. juli 1995 ble det gjennomført en omfattende omorganisering av Statens vegvesen der det ble opprettet et organisatorisk skille mellom myndighets- og produksjonsoppgaver. Ansvaret for driften av vegnettet ble organisatorisk slått sammen med Biltilsynets tjenester og



Tunnelene i Tromsø by og Ryatunnelen under Straumfjorden syd for Tromsø er av mange tunneler som styres av VTS nord i Mosjøen. (Foto: Håkon Aurlien)

andre trafikkfunksjoner i en ny trafikkavdeling. Etter dette ble både «Drifts-avdelingen» og «Biltilsynet» borte som betegnelser på enheter i Statens vegvesen. Utestasjonene fikk samtidig betegnelsen trafikkstasjoner. Anlegg og tyngre vedlikehold ble til produksjonsavdelingen. Organisatorisk ble fylkene delt inn i trafikkdistrikter og produksjonsområder og ble ledet henholdsvis av en distriktsleder og produksjonsleder. Fortsatt bestod fylkesmodellen med vegkontor og egen administrasjon og ledelse. VTS nord ble lagt inn under seksjon «Trafikk og transport» i den nye trafikkavdelingen som i 2001 endret navn til «Trafikksikkerhetsseksjonen».

Omorganiseringa medførte omfattende endringer for VTS i forhold til ny lederstruktur og samhandling i organisasjonen ettersom skillet mellom myndighets- og produksjonsoppgaver ble mer rendyrket og praktisert, noe som var helt nytt for alle i Statens vegvesen. Med denne endringen begynte entreprenør-/byggherre forholdet å gå seg til, og dette

var «god trening» i forhold til neste organisasjonsendring som kom i 2003 da produksjonsavdelinga ble omdannet til det statlige entreprenørselskapet Mesta.

I denne perioden begynte det å øke på med innlegging av nye objekter som skulle styres og overvåkes. Det ble lagt inn tunneler til overvåking og styring på VTS fra hele regionen. Bla. var det litt diskusjon i Tromsømiljøet om operatørene hadde nok kompetanse for å overvåke tunnelene i Tromsø by. Men det ble til slutt bestemt at overvåking og styring av disse tunnelene også skulle legges til VTS.

Snart ble det et problem at vaktoperatørene hadde for mange overvåkings-system å forholde seg til. Det var opp til anleggsledelsen å bestemme hvilke system som skulle tas i bruk for det som ble bygget. Vi hadde Robofon, Factory Link, Fatima, mobiltelefon og person-søker, samt dublex og vanlig telefon til mottak av nødtelefonsamtaler fra tunnelene. Tidlig på 2000 tallet ble det derfor besluttet å legge over alt til ett overvå-

kingssystem; «Prevision» som ble brukt i Bergen ettersom dette var utviklet spesielt for Statens vegvesen. Det tok noe tid før alle tunneler var lagt over til Vegvokteren som systemet etter hvert ble kalt. I tillegg ble alle nødtelefoner lagt over til systemet FAS som ble brukt av de fleste overvåkingssentralene. I februar 1996 ble vegmeldingssystemet EVITA tatt i bruk, og hendelsesloggen Merkur ble gradvis tatt i bruk i 2001/2002. Gradvis ble klimastasjoner og systemer for skilt og bomstyring innfaset på vegtrafikksentralene.

HARD VINTER

Vinteren 1996/97 ble en stor arbeidsbelastning på operatørene. Denne vinteren kom det voldsomt med snø i hele Nord-Norge. Flere steder var det over 3 meter snø, og i Tromsø ble det satt rekord siste dagen i april med 240 cm snø. I løpet av fire måneder ringte telefonen på VTS i ett sett, og det var ikke uvanlig at en enkelt operatør besvarte på 800 – 1000 henvendelser i løpet av ett skift. Det var mer normalt at operatørene gikk hjem etter endt skift uten å ha hatt tid til å ta seg en matpause. På det meste kunne det være stengt opptil nærmere 100 vegstreknin-ger samtidig på grunn av uvær, skred eller skredfare.

Etter denne vinteren måtte det tilsettes flere vaktoperatører slik at det kunne være to på vakt på alle skift utenom nattskiftene. Seinere kom det et overordnet vedtak om at det minimum skulle være to operatører på vakt hele døgnet året rundt. Som takk for innsatsen vinteren 1996/97 fikk VTS overrakt en takk fra vegsjefen i Nordland under en driftskonferanse på Mo i Rana våren 1997.

SKREDULYKKER

I tidsperioden 1995 - 2003 hadde vi naturlig nok mange hendelser på vegnettet i nord der spesielt to av dem var svært alvorlige med dødelig utgang og som skapte mye mediaomtale.

Den første hendelsen skjedde på E6 i Finneidfjord (ca. tre mil sør for Mo i Rana) tidlig om morgenen 20. juni 1996 der 300 m av E6 raste ut i fjorden som følge av omrørt kvikkleire. To bolighus ble tatt og fire menneskeliv gikk tapt. Hendelsen skapte store trafikale utfordringer da landet på en måte ble delt i to ettersom det lokalt ikke var noen omkjøringsmuligheter, og da jernbanen i tillegg også ble stengt.

Et omkjøringsalternativ var å kjøre fra Hattfjelldal til Mo i Rana via Sverige, men dette skapte problemer for godstrafikken pga. tollbestemmelsene. Det andre alternativet var å kjøre fra Mosjøen til Mo i Rana via Nesna der trafikantene måtte ta ferge fra Levang til Nesna. Med økende sommertrafikk fikk dette fergesambandet kapasitetsproblemer, og det oppstod lange køer. For VTS ble dagene derpå krevende med stor pågang på telefonene.

Den positive erfaringa med denne hendelsen var at Statens vegvesen var raskt ute med god og oppdatert informasjon til publikum der bla. at alle nord- og sørgående trafikanter på E6 ble stoppet og fikk utdelt en brosjyre med viktig informasjon og nærmere beskrivelser av omkjøringsalternativene.

Den andre hendelsen som må nevnes, skjedde 19. januar 2000 på Rv91 i Kjosen i Lyngen, mellom fergeleiene på Svendsby og Lyngseidet. Det gikk først et



De første årene og fram til 2009 hadde VTS nord sine lokaler ved det gamle vegkontoret i Mathias Brun gate 12, som ble modernisert og utvidet på 2000 tallet. Grethe Turmo Hatten og Lars Erik Langsether hadde enkle hjelpemidler i 2006. (Foto: Trond Langmo)

snøskred over vegen, og mens vegen ble ryddet for snø, kom skred nr. to som feide en buss, to personbiler og en hjullaster på havet. Fem personer døde.

Etter denne hendelsen ble rutinene for åpning og stengning av veg ved skredfare skjerpet og strammet inn. Lærdommen var at det oftest er skred nr. to som tar liv. For VTS betydde det endring i prosedyren for informasjon til publikum. Dersom en trafikant kommer til et sted der vegen er stengt pga. et snøskred og ringer VTS, er beskjeden fra VTS at vedkommende snarest må komme seg til et trygt sted ettersom det er stor fare for at et nytt og større skred kan komme.

NY OMORGANISERING 2003

Statens vegvesen gjennomførte fra 1. januar 2003 en ny og stor organisasjonsendring der produksjonsdelen og myndighetsdelen skilte lag, og der fylkesmodellen ble erstattet med inndeling i regioner. Produksjonsavdelingen ble til Mesta AS, og VTS-ene ble lagt som en stabsfunksjon i Veg- og trafikkavdelingen. Landet ble delt inn i fem regioner ledet av en regionvegssjef. Regionvegkontoret i Nord ble lagt til Bodø. Regioninndeling samsvarte helt og fullt med landets

fem VTS regioner. For vegtrafikksentralen i Mosjøen var dette en kjærkommen organisasjonsendring med tanke på beslutningsprosesser og gjennomføringsevne. Da ble det en felles ledelse for hele VTS-regionen mot tidligere tre, og samarbeidet med uteenhetene bedret seg betraktelig. VTS nord fikk igjennom mange felles instruks og prosedyrer som gjaldt hele landsdelen. Vi fikk bla. etablert og på plass felles varslingsrutiner, ensartet og felles myndighetsberedskap delt inn i fire beredskapsområder, instruks for kolonnekjøring, samarbeidsrutiner med utekontrollen og felles rutiner for trafikkberedskap for å nevne noe.

Region nord ble delt inn i 26 geografiske drift- og vedlikeholdsområder der alt arbeid på veg ble regulert gjennom funksjonskontrakter. Dette var en kontraktsform som var av en slik art at spesielt standarden på vinterveiene ble redusert, noe som medførte i en enorm økning i antall klager fra trafikantene inn til VTS. Dette ble etter hvert et stort HMS-problem for operatørene i form av illsinte trafikanter som ringte inn til VTS og kom med i verste tilfeller drapstrusler. Etter hvert som årene gikk og nye driftskontrakter ble utviklet og forbedret med

I 2009 flyttet alle ansatte i Statens vegvesen i Mosjøen inn i nye lokaler i Ytterøra 22, inkludert også VTS. Her er Synnøve Lukassen og Lillian Myrnes på jobb i 2013. Lokalene i Ytterøra ble raskt for små, og lokalene tilfredsstilte ikke kravene til et forsvarlig arbeidsmiljø. I 2015 ble det derfor besluttet å utvide lokalene vestover med et nytt kontrollrom. 13. oktober 2016 ble de nye lokalene offisielt åpnet av regionvegsjef Torbjørn Naimak. (Foto: Trond Langmo)



bla. mengdebasert oppgjør, roet det hele seg ned, og antall klager har gått betydelig ned.

ORGANISERING OG LEDELSE

Da VTS nord ble etablert og satt i drift i 1993, ble de organisert under seksjon Trafikkrettet vedlikehold på Driftsavdelingen med Lars-Petter Brun som seksjonsleder. Trond Langmo ble ansatt som driftsleder uten personal- og budsjettansvar. Ved omorganiseringa i 1995 ble VTS lagt inn under seksjon trafikk og transport (seinere omdøpt til trafikksikkerhetsseksjonen i 2001) på trafikkavdelingen ledet av Knut Hågensen) og Arnmod Bjørnstad. Ved regionreformen fra 2003 ble VTS organisert som en stab på Veg- og trafikkavdelingen med Tore Lysberg som avdelingsleder.

Først i 2004 ble VTS nord etablert som en egen seksjon på Veg- og trafikkavdelingen med Trond Langmo som seksjonsleder. Arnmod Bjørnstad overtok stafettpinnen som seksjonsleder fra 2012 til februar 2021 da Siril Veiåker Nilssen, som kom fra rollen som driftsleder (fra 2018), overtok som seksjonsleder, og Håvard Langmo ble tilsatt som ny driftsleder.

BEMANNING

VTS nord har vært så heldig å ha rekruttert en stabil, kompetent og dyktig bemanning med lite turnover. Fra etableringa i 1993 og fram til 2001 utgjorde bemanninga ca. åtte årsverk.

I 2006 var det steget til 11 årsverk fordelt på 13 personer; i 2011 til 14 årsverk/15 personer; i 2014 til 19,5/21, i 2018 til 25,5/28 og i 2021 til 28,5 årsverk fordelt på 31 personer. Det har vært en stor bemanningsøkning de siste årene, noe som skyldes innføringa av minimumskravet to personer på vakt, samt en voldsom økning i oppgavevolum, eks. styrings-/overvåkningsoppgaver.

Lokalene i Ytterøra ble raskt for små, og det var dårlig arbeidsmiljø med høyt støynivå og dårlig klima. Lokalene tilfredsstilte ikke kravene til et forsvarlig arbeidsmiljø, og det var heller ikke plass til å montere en videovegg for å kunne ta imot bilder og video fra overvåkningsobjektene. I 2015 ble det derfor besluttet å bygge ny vegtrafikkssentral. Løsningen ble å utvide lokalene vestover med et nytt kontrollrom.

I byggeprosessen ble det lagt stor vekt på å få bygget et best mulig tilrettelagt fysisk kontrollrom i forhold til støy



Helkontinuerlig drift kompliserer gruppefoto-
ografering av ansatte. Her 10 av de ansatte
i 2024, fra venstre Jo-
Andre Karlberg (stab
teknisk), Lars Gunnar
Nordås, Jannike Sand-
strak, Kristin Storrø,
Bente Nyland, Syn-
nøve Lukkassen, Brita
Bjerkli, Kristin W. Buch-
mann (produktom-
råde nasjonalt), Frode
Lorentzen Jenssen.
Foran Christer Svend-
sen Angermø. (Foto:
Siril Veiåker Nilsen)



og klima. Den 13. oktober 2016 ble de nye lokalene offisielt åpnet av regionvegssjef Torbjørn Naimak med mange interne og eksterne gjester til stede.

VTS nord dekker over halve landet i utstrekning, og avstandene er store. Om du kjører E6 gjennom landet, fra Svinnesund til Kirkenes, så har du passert Fauske før du er halvveis på norsk E6. Da er du faktisk 360 km inn i Nordland. Det sier litt om avstandene her nord.

Å få se med egne øyne tilstanden på vegnettet, problemområder og skredutsatte strekninger, samt få møte entreprenører og byggherre, har vært svært nyttig i forhold til det daglige arbeidet inne på vegtrafikksentralen i Mosjøen. Siden starten i 1993 har vi prioritert at trafikkoperatørene har kunnet få reise rundt og bli bedre kjent i vår langstrakte landsdel. Dette har vært viktig både sosialt og faglig.

Fra venstre Siril V. Nilsen (seksjonsleder), Kristin Lunga, Marit Breirem, Stine Øksendal, Lillian Myrnes. (Foto: Stian Kjønås)

Skift 2; fra venstre
Roar Falch Hansen
(stab), Ronja Janine
Aanes, Anita Lillevik
(stab), Monika Stane,
Håvard Langmo
(faggruppeleder),
Christer Berntsen,
Arne Sætermo, Siv
Kristin Sjørdal, Fred-
rik Nyland, Jonas N.
Johnsen, Morten
Fjellheim, Tommy
Aufles, Stian Kjønnås
(stab teknisk). (Foto:
Siril Veiåker Nilsen)



Morten Breirem
Åkvik og Håvard
Langmo (Foto:
Siril Veiåker
Nilsen)

Håvard Langmo
og Grethe Turmo
Hatten med den
gamle VTS-bom-
styringen for E6
Saltfjellet.
(Foto: Siril
Veiåker Nilsen)



ANSATTE TILKNYTTET VTS NORD

60 mennesker har hatt jobb ved VTS nord siden starten i 1993. Her er de etter ansettelsestidspunkt: Trond Langmo, Arnmod Bjørnstad, Thor Hoff, Vigdis Lorentzen, Dag Kristiansen, Torill Brattbakk, Anne-Eise Remmen, Anne-Brit Remmen, Margrethe Helene Lie, Turid Ellefsen, Randi Høydal Gaare, Unni Nilsen, Tørris Tørrissen, Jon A. Klemetsen, Inge Kr. Olsen, Lars Erik Langseth, Mattis Ailo Hætta, Asbjørn Store, Jon Martin Aronsen, Reidar Solvang, Svein Jarnæs, Helge Tømmervik, Grethe Turmo Hatten, Anita Lillevik, Janne H. Lorentzen, Eilif Tverå, Kristin Lunga, Jo-Andre Karlberg, Torunn Thorvaldsen, Svein Næstby, Synnøve Lukkassen, Roar F. Hanssen, Arne Sætermo, Stian Kjønnås, Ørjan Seljeli, Roy Eriksen, Håvard Langmo, Bente Nyland, Siril V. Nilsen, Renate Aanes, Rainer Sundseth, Lillian Myrnes, Christer Angermo, Christer Berntsen, Jonas Nordås Johnsen, Sander K. Meisfjord, Brita Bjerkli, Stine Øksendal, Fredrik Nyland, Steffen Bech Stene, Kristin Buchmann, Martin Engan, Marit Breirem, Lars Gunnar Nordås, Kristin Storror, Ronja Aanes, Isak Edvardsen, Frode L. Jenssen, Tommy Aufles og Jannike Sandstrak.