

Forfallet på norske veier tas ikke igjen. Det øker. Og prisen for å ta det igjen har økt fra 18 til opp mot 40 milliarder kroner, hevder Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV).

Har doblet prisen for å ta igjen forfall

VEI

JOHN HULTGREN
SVEINUNG BERG BENTZRØD

Norske broer og tunneler ser kanskje tillitvekkende ut. Men når rekkverk på broer ruster, er det ikke lenger i stand til å hindre en bil som er på vei utfor.

Veiene våre er blitt i bedre stand, tror folk. Asfaltering har nemlig vært prioritert en stund, og dette har gitt resultater. Men totalt sett, og til tross for at Regjeringen sier det motsatte, vil forfallet på norske veier øke i år.

Det sier Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV). Dokumentasjonen har de hentet i statsbudsjettet, Veivesenets egne forfallsrapporter og i dokumenter rundt eksisterende og kommende Nasjonal transportplan.

Kostnadene doblet

Da Veivesenet for fire år siden kartla forfallet på veiene, ble prisen for å ta det igjen anslått til 18 milliarder kroner. Nå har Veivesenet gjort jobben om igjen. I statsbudsjettet anslås kostnadene til mellom 35 og 45 milliarder.

– Regjeringen foreslår å bruke ca. 5,9 milliarder på drift og vedlikehold neste år. Innebærer ikke det en økning på 11,9 prosent?

– Dette handler om resultater. Da er budsjettøkning i kroner og øre uinteressant. I gjeldende transportplan har Regjeringen lovet å stanse etterslepet. Men omfang og kostnader for vedlikehold er blitt dyrere. Vegdirektoratet har varslet Regjeringen om behovet for mer midler for å stanse forfallet uten at dette er fulgt opp, sier Vilrid Femoen, næringspolitisk direktør i OFV.

OFV viser til Vegdirektoratets egne vurderinger av hva forfallet ved broer og tunneler kan føre til:

Broer og kaier:

- Redusert bæreevne.
- Forfallet og svakheter på fergekaier kan føre til stans i trafikken.
- Skader og mangler på bl.a. brorekkverk har ofte umiddelbare konsekvenser for trafiksikkerheten.
- Manglende robusthet kan også øke sannsynligheten for stengninger som følge av naturskader som flom og ras.

– Dette handler om det usynlige forfallet. I et tidlig stadium vil ikke trafikantene merke noe. Det gjør de først når tillatt maksvekt reduseres, eller når akutte tiltak fører til begrenset trafikk, sier Femoen.

Tunneler:

- Redusert belysning, ventilasjon, innsig av vann og svakheter ved nødutstyr øker sannsynligheten for uforutsette hendelser.

Falsk trygghet

– Hvis en bil er på vei utfor en bro, er det ikke sikkert rekkverket holder, om det ruster. Usynlig forfall, som også handler om grøfter, kummer og rør, er derfor skummelt. Jobben blir mer omfattende og dermed dyrere hvis man ikke gjør noe med forfallet underveis. Det har Regjeringen selv pekt på, sier Femoen.

– Vi trenger et minstekrav til vei-vedlikehold som er bindende. Av knappe midler blir driftsoppgaver prioritert. Det er ingen fare for at broene eller tunnelene vil kollapse, men det er en umiddelbar fare når rekkverkene gir en falsk trygghet, sier Femoen.

Mener Kleppa lovet for mye

Høsten 2010 lovet daværende samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa en formidabel satsing nettopp på drift og vedli-



Når rekkverk ruster, kan det føre til at biler på vei ut av veier og broer ikke blir stanset, som her fra en tidligere situasjon ved E18 i Drammen, der en lastebil var nær ved å tippe utfor en bro. FOTO: HAUGE JON

kehold for 2011. Også kostnadsøkningen ble varslet dekket.

Femoen mener at denne garantien ikke er overholdt.

Veivesenet sier de bommet på prisen for å ta igjen forfallet for fire år siden.

– Anslaget på 18 mrd. var for lavt, sier direktør Lars Aksnes i Vegdirektoratet.

Også han peker mot broer og tunneler. – Ikke minst ser vi at det tekniske utstyret fra tunnelene fra 1980- og 90-tallet har kortere levetid enn vi trodde.

john.hultgren@aftenposten.no
sveinung.bentzrod@aftenposten.no

– Lar seg ikke beregne

– Det finnes ikke en indikator du kan bruke som sammenligner utviklingen i den totale veistandarden over tid. Heller ikke fra år til år, sier statssekretær Lars-Erik Bartnes som et svar på kritikken.

– Drift og vedlikeholdsbudsjettet er nå på et nivå som gjør at vi opprettholder standarden på veidekke. Dette tilsier en videre reduksjon i etterslepet, men dette vet vi først med sikkerhet i ettertid, sier han.

Ifølge Bartnes har Regjeringen gitt Veivesenet mer penger til å

stoppe forfall enn de ba om, for gjeldende nasjonal transportplan.

Samtidig erkjenner han at Veivesenet har avdekket at behovet for fornyelse i tunneler er langt større enn tidligere antatt. Behovet er også større på eksisterende brokonstruksjoner.

– Men det blir galt å sammenligne det nye tallet med det fra fire år tilbake. Bakgrunnen er ulike beregningsmodeller og ikke nødvendigvis at forfallet har økt, hevder Bartnes.

Kom og se Freiaklokken lyse igjen kl 19.00 i dag!

Den nyrestaurerte Freiaklokken vil tennes av ordfører Fabian Stang kl. 19.00 på Egertorget i dag.

Vi ønsker alle velkommen!

Freia vil servere varm Regia kakao og Freia sjokolade til alle som kommer.

Klokken er levert av

EURO SIGN
MAKES YOU VISIBLE

Klokken er finansiert av

IKANO BANK
www.ikano.no

Velkommen til tenning av restaurert Freia ur mandag 15. oktober kl. 19.00 **EURO SIGN**

