



Det er ikke aktuelt å sende regningen for tungtransportens nedbryting av norske veier til lastebileierne, sier vår nye samferdselsminister, Ketil Solvik-Olsen. FOTO: JAN T. ESPEDAL

Flere veier med maksvekt? GPS som sier fra hvor vogntog er for tunge? Statsråden vil heller dét enn å straffe tungtransporten for å ødelegge norske veier.

«Kommer ikke til å gå til kamp mot godstrafikken»

SAMFERDSEL

SVEINUNG BERG BENTZRØD

– Vi må spørre om det fundamentet vi har på norske veier i dag, er godt nok, sier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen (Frp).

Tungtransporten alene har ansvaret for nedbrytingen av veier i Norge. Det har norske og svenske forskere slått fast i Aftenposten.

Men hverken Lastebileierforbundet, NAF eller Opplysningsrådet for Veitrafikken vil løse dette ved å sende regningen for ombygging av veier og ekstra vedlikehold til transportnæringen.

Det vil heller ikke Solvik-Olsen. Da han denne uken møtte en sal stappfull av godstransportører under en nordisk transportkonferanse på Gardermoen, hadde han følgende budskap:

– Vi kommer *ikke* til å gå til kamp mot godstrafikken på vei.

Overfor Aftenposten lanserer samferdselsministeren andre mulige løsninger:

- Mer gods kan sendes på jernbane og med skip.

- Norge kan bli strengere på vektgrensen på utvalgte veier.

Bakgrunn

Mer og tyngre transport

- I fjor var det registrert 2,45 millioner personbiler i Norge, i underkant av 80 000 lastebiler.
- I 2. kvartal i år ble 3,7 millioner tonn gods fraktet på norske veier inn og ut av landet. Norske lastebiler sto for under en tredjedel. Nesten 60 prosent av varene kom fra utlandet.
- Transporten økte med nesten 10 prosent sammenlignet med samme periode i 2012.
- Disse tallene blir likevel små sammenlignet med innenlandsk godstransport på vei. I årets første kvartal fraktet norske lastebiler 57,8 millioner tonn gods innenlands. Det er 5,1 prosent mer enn i samme periode 2012.

- Mange, ikke minst utenlandske sjåfører, havner på veier som ikke er bygget for tett tungtransport fordi de kjører på GPS. Er det mulig å få merket av veier med vektbegrensning her?

- Modulvogntog – også kalt

monstervogntog – trenger ikke å gjøre forholdene verre. De kan gi en bedre fordeling av lasten, og det er trykket på hver aksling som er problemet.

Justerer veikvalitet nå

– Men det finnes også mange transportetapper hvor man ikke kommer unna tungtransport. Da må vi se på om kvaliteten på veien er god nok, sier Solvik-Olsen.

Leder for byggherreseksjonen i Veivesenet, Eirik Øvstedal, bekrefter at mange gamle veier er bygget for mindre trafikk enn de utsettes for. Mange brytes raskere ned enn ventet, andre klarer seg bra.

Det er Veivesenets håndbøker for «veinormaler» som sier hvordan veiene skal fundamenteres. Disse reglene justeres i disse dager, også av hensyn til at splitter nye veier er rammet av telehiv.

Ifølge Øvstedal har Norge en unik oversikt over kvaliteten på alle riks- og fylkesveier, fordi jevnhet og spordybde laser-skannes hvert år for hver 10. centimeter.

Disse dataene og trafikk tall er med å på bestemme når veier må bygges mer robuste, når nye materialer må tas i bruk, når det lønner seg å rive opp og bygge nytt i de øverste lagene av veien eller bare legge på asfalt. Det

å legge et nytt asfaltlag oppå et eksisterende kan i seg selv være effektivt.

Problemet oppstår ifølge Øvstedal når veiene er bygget, og de etterpå får en stor økning i trafikkbelastning. Akkurat hvor mye det koster å bygge om igjen, i stedet for å legge ny asfalt, mener han det er umulig å anslå. Men summene blir mye høyere.

Vektbegrensninger i GPS mulig

– Lar det seg gjøre å legge inn vektbegrensninger i GPS-systemet?

– Leverandørene greier jo å legge inn fartsgrenser, så hvorfor ikke grenser om tillatt totalvekt og aksellast, dersom det etterspørres i markedet, spør Øvstedal.

– Har andre land veier som tåler tett tungtrafikk bedre?

– Det skiller lite mellom styrken man bygger inn i veioverbygningen i land som legger til grunn de samme forutsetningene for trafikk som oss. Nedbrytning av veier på grunn av tungtrafikk er tema i alle lands dimensjonering og vedlikehold av veinettet, sier Øvstedal.

Veivesenet har i dag ingen planer om å innskjerpe restriksjoner for totalvekt og akselvekt på norske veier som følge av situasjonen med tungtransport.

sveinung.bentzrod@aftenposten.no

FORSVARET

Menig tok kommandoen og reddet liv

SVEINUNG BERG BENTZRØD

Da udetonerte granater skulle sprenges på Forsvarets skytefelt på Hjerkin, gikk det galt.

En offiser ble livstruende skadet av en flyvende stein. Da tok en vernepliktig sanitetssoldat kommandoen.

Det nye nummeret av magasinet Gardisten vier seks sider til visekorporal Vegard Nilsson (21) fra Lillehammer. Han gjorde alt riktig da en sprengningsulykke var et faktum på Hjerkin skytefelt på Dovrefjell om kvelden den 7. august.

Erfaren rydder rammet

Ifølge løytnant og troppssjef Jan Egil Gran deltok to gardekompanier i letingen i sommer. Alt gikk etter planen og de fleste hadde forlatt det uveisomme området da udetonerte granater skulle sprenges på kveldstid.

Sprengningen ble ledet av den 61 år gamle pensjonerte offiseren Olav Anton Nordbø. Han har flere tiårs erfaring som eksplosivrydder.

Ladningen som skulle sprenges, ble lagt inntil en stor stein. Det er normal prosedyre og skal sørge for at sprengningen går i en bestemt retning. Men her delte ladningen steinen i flere deler. En stor bit traff Nordbø, som sto 119 meter unna.

Da startet dramaet

Steinbiten påførte det ene låret hans en stor skade. I tillegg ble han påført armbrudd. Vegard Nilsson selv forteller til Gardisten:

«Vi fikk plutselig sjokkmeldingen på radiosambandet: En av eksplosivrydderne var hardt skadet og trengte øyeblikkelig hjelp. Da tok jeg sanitetssekken og løp alt jeg kunne.»

Slik beskriver han selv opplevelsen:

«Er foten virkelig av? Lever han? Er det virkelig jeg som må ta ansvar nå? Har han det vondt? Hvordan ser det ut? Er det mye blod? Hva skal jeg gjøre når jeg kommer frem? Først finner vi ikke pasienten. Men så hører jeg plutselig et rop om hjelp, og løper etter lyden. Og der er eksplosivrydderen. Han er bevisst, og forsøker å stoppe en blødning fra beinet.»

Løp nesten 1 kilometer

Ifølge kilder i Forsvaret Aftenposten har snakket med etter oppslaget i Gardisten, løp Nilsson nesten 1 kilometer med en tung medisinske.

Med flere offiserer til stede tok han regien og fikk ordnet med evakuering av den skadede. Den skjedde i tre etapper, med helikopter til Hjerkin, møte her med en ambulanse og så ambulanshelikopter til St. Olavs Hospital i Trondheim.

– Behandlingen pasienten fikk like etter ulykken var utvilsomt livreddende. Det er det ingen tvil om, sier ambulansarbeider Hans Sigvart Hansen.