

E16 Filefjell er blitt enda sikrere



NY: E16 Filefjell-tunnelen fotografert like før åpningen i høst. (Foto: Statens vegvesen)

Etter at den nye tunnelen ble åpnet i høst, er fjellovergangen åpen tilnærmet døgnet rundt og året rundt – den mest vintersikre vegen fra øst til vest, er blitt enda bedre!

GUTTORM TYSNES hedopp@lastebil.no

«– Kolonnekjøring på Hardangervidda i går, sovnet i stivkuling og hatt en litt artig fredag med å levere to hytter på Maurset. Toppen av lykke er å måtte kjøre tilbake om Voss, for som vanlig er det kun en fjellovergang uten problemer: Filefjell!»

Denne Facebook-meldingen fra Amund Hesthagen er en av mange bekræftelser. E16 Filefjell er den beste vintervegen mellom øst og vest. Men i Valdres er folk skuffet over vegmeldingsentralen og NRK Trafikk.

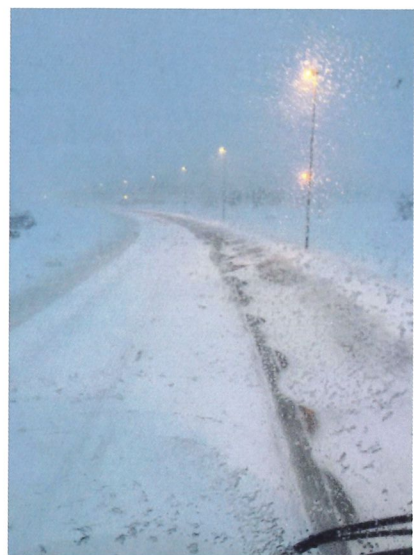
E16 Filefjell er den beste vintervegen mellom øst og vest.

Altfor ofte meldes det at kun Hemsedal er åpen – og med kolonnekjøring. Andre ganger ramses alle de stengte fjellovergangene opp, mens det på E16 Filefjell faktisk er normal trafikk. Informasjon til de som venter i kolonnene og skiltingen på Borlaug og Hønefoss, burde vært bedre. Lite kjente sjåførere får ikke vite om at de faktisk kan kjøre over Filefjell.

Stolt regionvegsjef

– Jeg er veldig stolt over vegen vi har åpnet. Både med tanke på trafikksikker-

Knut Erik Jevne
22. november kl. 13:27 · Laerdal, Sogn og Fjordane · ©
På NRK radio ble det sagt at eneste åpne forbindelse mellom øst/vest var rv 52 over Hemsedal med kolonnekjøring. Fint for meg for da fikk jeg Filefjell helt alene. Hvorfor brukes det tid på å diskutere hva som bør være stamvei???



Liker Kommenter Del

FACEBOOK: Slike Facebookmeldinger ser en i vinter. Knut Erik Jevnes bilde viser også tydelig hvor bra uværslusene fungerer.

het, en god og moderne vegstandard som tilfredsstillers dagens krav til utforming og at arbeidet er utført på en utmerket måte over et sårbart fjellandskap, sa regionvegsjef Per Morten Lund under Filefjellåpningen 29. september.

Den nye tunnelen betyr at stigningen opp til Filefjell går i tunnel fra begge sider. Det som fra før var Sør-Norges mest vintersikre fjellovergang, vil nå være enda bedre rustet til å takle ekstreme værforhold. Uværslys langs fjellstrekningen gjør det også lettere for bilistene å finne fram i snøfokk og dårlig sikt.

Vang-ordfører Vidar Eltun er ikke i tvil: – Nå har vi en vintersikker fjellovergang som sikrer at vi kommer fram 365 dager i året – 24/7!

Fakta om utbyggingen

Delstrekning Varpe Bru - Smedal-sosen er 19,4 kilometer lang, og Filefjell-tunnelen utgjør 5,8 kilometer av anlegget. Det er Hæhre entreprenør som har vært hovedentreprenør. Til sammen er det 40 kilometer av E16 som blir rustet opp til stamvegstandard. Prisen er 3,1 milliarder kroner. I løpet av neste vinter skal hele Filefjellprosjektet inkludert Øye-Eidsbru være fullført.

Bagn-Bjørge er det andre store E16-prosjektet i Valdres. Her bygges det 11,1 kilometer veg inkludert en tunnel på 4,3 kilometer forbi den vanskelige Bagnskleiva. Prosjektet koster cirka 1,5 milliarder kroner og tunnelen blir åpnet i 2019.



FULLT TRØKK: Bagnskleivtunnelen blir 4,3 kilometer lang og åpnes i 2019. Den får 33 nødstasjoner, to snunisjer, flere havarilommer, brannventilasjon og fjernstyrte bomber.

Grensekontroller gir resultater

Utenlandske vogntog er langt bedre skodd etter at det ble flere kontroller og strengere krav til dekkutrustning. Kunnskapene om kjettinger og vinterkjøring er dessverre fortsatt for dårlige.

GUTTORM TYSNES hedopp@lastebil.no

Den nest siste uka i november gjennomførte Statens vegvesen Region øst utekontroll ved de største grenseovergangene. Over 70 kontrollører deltok.

– Utrustningen har blitt kjempebra de siste årene. Men det er dessverre nok av andre saker å ta tak i, sier en lettere oppgitt Geir Thomas Finstad. Han er fagleder for utekontrollen i Hedmark.

– På torsdag var det kjettingføre i området rundt Østby kontrollstasjon i Trysil. Vi så likevel flere eksempler på tungbiler som sto stille og som sperret trafikken fordi de ikke hadde tatt på kjettingene i tide, forteller Finstad. – Det hender vi spør de som er på vei inn i landet om de vet hvordan de skal bruke kjettingene. Det er det slettes ikke alle som kan, selv om det skal være en del av opplæringa deres.

1500 kontrollerte tungbiler

1497 fullverdige kontroller ble ført opp i statistikken. Det ble utstedt 334 kjøreforbud – blant annet som følge av overlast, gjenstander i frontruta som hindrer sikten, tekniske feil og dårlig lastsikring. 33 av bruddene som har blitt avdekket har vært så grove at de har ført til anmeldelse.

Et greit eksempel på manglende lastsikring, ble avdekket på Magnor.

– Vi stoppet et vogntog som var fulllasta med belegningsstein. Her sto pallene usikra oppå et glatt alumini-



BEKYMRET: Fagsjef Geir Thomas er bekymret over vinterveg-kunnskapene til utenlandske sjåførere på norske veier. – Men når det gjelder dekk og kjettinger, så er tilstanden generelt veldig bra.

umsgulv. Ved en brå unnamanøver kunne steinen blitt slengt ut i vegbanen og ført til store skader. Denne føreren ble anmeldt, sier Geir Thomas Finstad.

NLF besøkte Magnor

Regionstyremedlem Tommy Engen og regionsjefen ble invitert til kontrollen på Magnor. Det var interessant å være «fluer på veggen». Vi konstaterte at de utenlandske vogntogene er i vesentlig bedre stand og har bedre vinterutstyr enn for noen få år siden, men er bekymret fordi mange av sjåførene ikke behersker norske vinterforhold. Det er en fare for sikkerheten til alle som ferdes på norske veier. Kontrollørene var tydelig på at mobile kontroller er helt nødvendig – ikke minst for å stoppe godt organisert godstransport med varebiler.