

# Verste ulukkesåret

■ 81-åring mista livet søndag ■ Sju omkomne på stamvegen til no i år

Ein 81 år gamal mann omkom etter ei trafikk-  
ulukke på Evanger søndag ettermiddag. Bilen  
kom over i feil køyrefelt, kolliderte i rekkverket

og stogga i muren ved Væletunnelen.  
Mannen er det sjuande dødsofferet på E 16 i  
vårt område i år. 2011 er det verste ulukkesåret

på dødsvegen mellom Bergen og Voss. Sidan  
1991 har 54 menneske omkomne på denne  
utsette vegstrekka. Side 2 og 3





HUNDREVIS: Torget var fullt av folk då aksjonen starta klokka 15 sundag. Men langt frå alle heldt ut i to heile timar.

## Hundrevis møtte opp for å aksjonera for ny E16

### - Dette skal me dra i land! Me skal lukkast!

Flere hundre tok turen til Torget sundag for å visa støtte til aksjonsgruppa som kjemper for ny veg og bane mellom Voss og Bergen. Hele 20 personar var oppe på scena og heldt appellar, og seansen var i heile to timar vart nok litt for lang for dei fleste. Då dei siste av totalt 20 talarar sto på scena, var meir enn halvparten reist heim.

Aksjonsleiar Lalla Himle er li-kevel nøgd med oppmøtet.

- Dette var mange fleire enn me hadde i Arna! Me skulle jo

sjølvsgatt helst sprengt helle sen-trun og hatt mange tusen her, men dette er me veldig nøgde med. Både politikarane og folket viser eit stort engasjement. Og dei står samla, seier ho.

### - Den ultimate prisen

Appellane var mange og varier-te. Torglis Rogne i Norwgs Laste-bileigarforbund hadde med stei-nen som han vart treft av på E16 for to år sidan. Brannsjef David Skjerven fortalde om alle ukle-kene han har vore vitne til. Kunt Olav Røssland Nestås frå Trygg Trafikk snakka om den stygge stattsikkjen.

E16 har vorte ei historiebok. Om dei gongene det gjekk bra. Om dei som akkurat kom seg inn i tunnelopninga for raset gjekk. Og om dei gongene det ikkje gjekk bra. Sidan vegen var ny i 1992, har 61 menneske måtta betala den ultimate pri-sen.

Einar Larsen, som er leiar i Vossaløysinga, ville stilla politi-karane til ansvar.

- Korleis kan dei utsetja oss for denne angsten, kvar einaste dag? Det har faktisk gått så langt at eg no ynskjer meg eit nytt ras på E16. Utan at dei går liv, sjølvsgatt. Det er spesielt å

ynskja seg det, men eg trur det er det som skal til.

### - Me skal dra dette i land

No er den store spenninga knytt til om ein får framkundsa byg-geslartern av K5 til 2021. Og her vert dei neste vekene heilt avgje-rande. I juni skal regjeringspar-tia vedta Nasjonal transportplan, og no startar forhandlingane. Dei skal Terje Breivik (V) vera med på. Og han hadde ein hå-neverill budskap å servera til dei frammette på Torget.

- Engasjement hjelper! Berre etter aksjonen i Arna har bygges-tarten av K5 vorte framkundsa til

2022 eller 2023. Det finst håp om å få dette til enda tidlegare. For det er ikkje godt nok, seier han.

Breivik lova at han kjem til å bruka maktposisjonen sin for alt han er verd i tida framover.

- Og tru meg, eg har foreslått oppgåva. Dette skal me dra i land. Me skal lukkast!

- Me er aldri trygge Ordforar på Voss, Hans-Erik Ring-kjøb, snakka også om dei avgje-rande neste vekene i sin appell.

- K5 er på toppen av lista til fylkespolitikarane i Hordaland no, og det er gode signal. Dette kjem ikkje til å forsvinna frå

dagsorden. Og no i vekene som kjem, må politikarane få i orden prioriteringane, sa han.

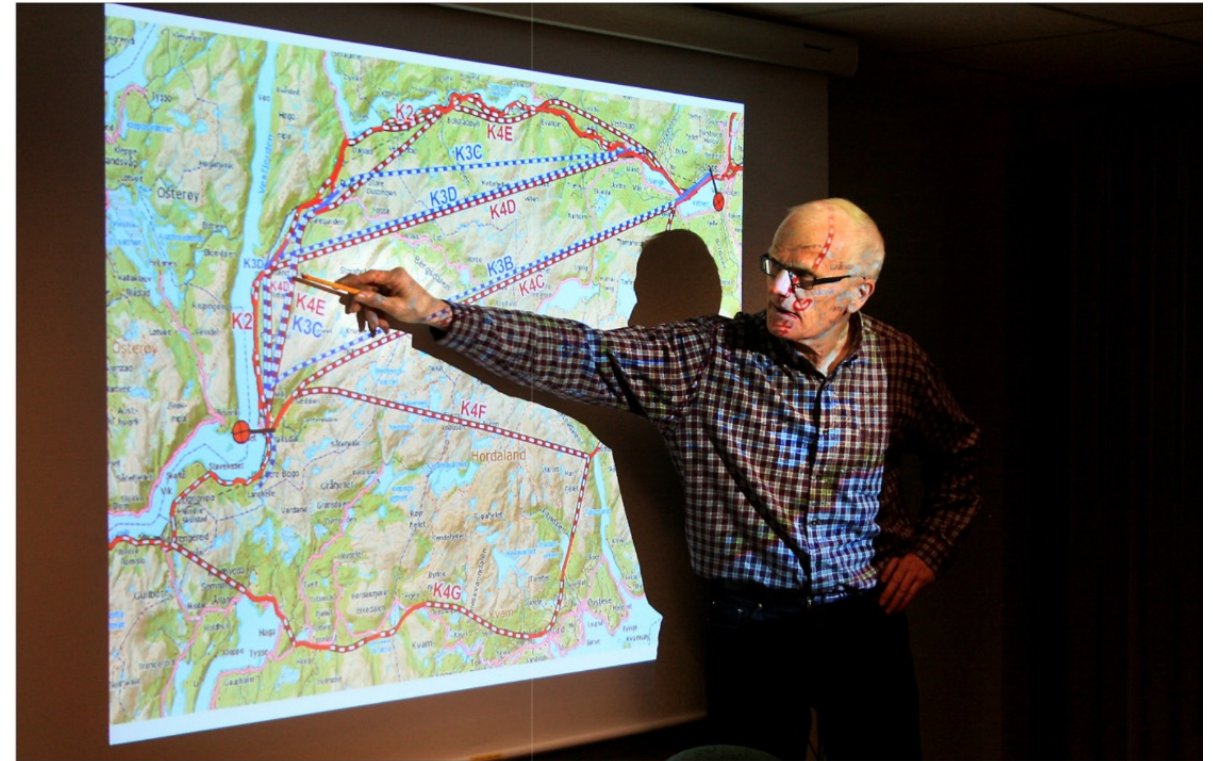
Vaksalaløysingar: Erik Haga ville skildra litt av raskvarden til vaksalolane.

- Dei rasar når det er sol og turt. Det rasar når det er is-sprenging. Det rasar når det er regn og ekstremvør. Altså, me er aldri trygge! Statsministeren framstilte ei utsetjing som ei sat-sing då ho vitja Arna i februar. Me kan ikkje venta i 17 år til!

- Vør vokslne! Høgre-politikar Sveinung Ri-cher nytta si taletid til meir

krass kritikk mot sine egne. Han har tidlegare gått hardt ut mot partifelle og statsminister Erna Solberg, i tillegg til sam-ferdsleminister Ketil Solvik-Olsen. Dei fekk heller ikkje sleppa unna under aksjonen på Torget.

- Eg var på rasstaden på Bol-stad i fjor. Og då lova Ketill byg-gestart i 2021. Erna sa heller ikkje imot. Dette handlar om løvnader som har vorte brotne. Eg seier til min statsminister og samferdsleminister - vør vokslne! Vis dykk for folket, og vis at de held det som de har lova!



**KORT ELLER LANG LANGTUNNEL?** Førebels er alt mogeleg og ingenting valt bort, det finst eit virvar av løysingar for korteis bilar og tog i framtida skal ta seg fram mellom Voss og Arna. Då Kjell Kvåle vitja Voss formannskap nyleg, signaliserte han likevel at han sjlv ser dei lengste langtunnelane som uaktuelle. ARKIVFOTO: SAGRO SIAH

## – Treng ti år og 20 milliardar

**– Jasså, vossingane ynskjer lang tunnel til Dale? Interessant, synest Kjell Kvåle i Statens vegvesen, som er prosjektleiar for KVU'en som no er under arbeid.**

KVU er elles kortforma for nyordet: konseptutgreiving. – Imen oktober månad skal me skal ha konklusjonen klar, iva me ser som beste framtidige løysingar for bil og tog mellom Arna og Voss. Fram til då skal det vegast for og mot dei ulike alternativa.

### 15-25 milliardar

– Dersom me tenkjer oss ei løysing med lang tunnel mellom Balken og Dale, der det sepper er tunel frå Dale til Vaksdal, og endå ein tunnel frå Vaksdal til Romslo, kor store uttejingar vil eit slikt vegprosjekt då krevja?

– Me snakkar nok raskt om ein sum kring 20 milliardar kroner. Eller lat oss seia frå 15 til 25 milliardar, alt etter kva løysingar som vert valde, seier Kvåle.

– Og då snakkar me sjølvsgatt om ein ny E16 med fire felt gjennom fjellet. To felt i kvar retning, i separate løp.

### Opp mot ti år

Ifølgje Kjell Kvåle vil ein ny tunnel mellom Balken og Dale verta ca 25 km lang, temmeleg klerisk med Lærdalstunnelen.

Tunnelen mellom Dale og Vaksdal vil vera 12-15 kilometer, litt etter kvar ein går inn på Dalegarden og kvar ein kjem ut på Vaksdal. Romslo-tunnelen har Kvåle ikkje pålittelege spesifikasjonar for, førebels.

– Dersom du hadde dei nødvendige milliardane, kor lang tid ville vegstellet brukast på å få nyveggen bygd?

– Eg trur nok me ville hatt bruk

for opp mot ti år. Og flaskehalsen ville vore tunnelen mellom Balken og Dale, der det sepper er ridd å laga advaringsnett i inn undervegs i trasen. Dermed kan tunnelen herre drivast frå dei to endane, og alt masse vil i tillegg måtte transportast ut heile den lange vegen til munningane.

### Nye tunnelar

Ifølgje Kjell Kvåle er heilt ny E16-trasé gjennom heilt nye tunnelar også det mest sannsynlege av andre krakker. – Problema ei utviding skaper for gjenomgangstrafikken, er

sjølvsgatt eitt moment. Men i tillegg: erfaringer me, då me utvida to tunnelar mellom Dale og Stanghele for få år sidan, at dette praktisk talt kosta det same som å byggja heilt nye tunnelar. Og då gjev resten av konklusjonen seg sjølv.

Diskusjonen vidlære kjem dermed til å gå på kor lange dei nye langtunnelane skal vera. Då Kvåle sjølv heldt ein løype-rapport nyleg, for formannskapet på Voss og i Vaksdal, signaliserte han at vegstellet ynskje å velja bort dei aller lengste av alternativa som er teikna inn. Til domesåg han langtunnelen frå Vinsand

og Stroken, for å redusera luftmotstanden til eit minimum.

**Plusstogtunnel**

– Men no skal jo også toget i ny trasé mellom Voss og Arna. Jernbanomlegginga er vel ikkje med i dei 15-25 milliardar?

– Nei, det prosjektet vil krevja rundt 30 milliardar åleine. Grunnen til at prisen er høgare her, enn for vegprosjektet, er ekstra uttejingar på fleire plan. For at toget skal kunna køyra i den høge fart som er planlagt, byr tryggingstilfakta vera ultimate. I tillegg lyr tunnelveggen vera jamm

og stroken, for å redusera luftmotstanden til eit minimum. Kjell Kvåle understrekar likeve at alle tid i KVU'en vil vera svært grove. Meir nøyktige kostnadstala får ein ikkje for detaljplanlegginga startur.

ROLF TEPSTAD | tekst  
rte@avis-bondaland.no

Hva er det som lønner seg?  
Å komme raskt frem, eller spare liv?

#dax18

**Ikke lønnsomt å bygge ny E16**

# Finne ikkje midlar til ny veg og bane mellom Arna og Stanghelle: - Ein skandale, seier ordføraren





K5 !!!