

Annenhver dag stenges den bratte Oslofjordtunnelen etter havari og ulykker.

Vil bygge ny tunnel ved siden av Oslofjordtunnelen

Mange av de 8000-10.000 som hvert døgn kjører gjennom Oslofjordtunnelen, kjører til tunnelens fryseste rykte. FOTO: CARL MARTIN NØRDBY

SAMFERDSEL

SVENJUNG BERG BIENTZROD

Regjeringen vil løse problemet med den ulykkesbelastede tunnelen ved å bygge et bratt tunnelop. Men først må de trygle EU om lov.

Det er ikke bare du du har følelsen av: Oslofjordtunnelen mellom Drøbak og Hurum, en av Norges travleste tunneler, stenges ikke Veivesenets gjennomgående annenhver dag, i mange tilfeller flere ganger om dagen.

Den lange, bratte tunnelen har ingen forbikjøringsmuligheter. Dermed må tunnelen stenge når det skjer ulykker eller vogntog stanser.

I dag finnes knapt rømningsmuligheter ved brann, og branner her oppstår nesten hvert år.

Men skal tunnelen stenges, og erstattes med bro til Hurum via Håøya?

Eller skal det bygges et nytt tunnelop?

Konklusjon: Løst et stenge
På nyåret 2015 kom Veivesenet med en rapport som fortalte at det lureste man kunne gjøre, rent samfunnsøkonomisk, var å stenge Oslofjordtunnelen og erstatte den med broforbindelse til Hurum, via Håøya i Indre Oslofjord.

Men Regjeringen lar være å følge denne anbefalingen, får Aftenposten bekreftet fra kilder i regjering og støttepartier.

I Nasjonal transportplan, som kommer onsdag 5. april, får Statens vegvesen penger til prosjekt tunnelop nummer to.

EU vil ikke ha bratte tunneler
Men løsningen er dristig. Også løp nummer to vil ha så bratte stigninger at EU-prinsippet ikke tillater det. Derfor har Norge søkt dispensasjon. Særet, som ikke er gitt, foreligger tidligst til sommeren.

I 2013 måtte Veivesenet i Rogaland planlegge en kjempetunnel i

Rogfast-prosjektet på 10,5 km. Reduserte stigningen fra syv til fem grader krevde én kvadrant mindre, til en pris av ca. 400 millioner kroner.

Et lignende krav til Oslofjordtunnel nummer to vil gi massive komplikasjoner og utsette prosjektet kraftig.

Det nye løpet er stipulert til 1,6 milliarder kroner, et beløp som også omfatter et veikryss og flere andre omkostninger.

Slutt på stans i trafikken
Dette er fordelene ved å bygge et tunnelop nummer to:

• Byggingen kommer mye raskere i gang. Ifølge prosjektleder Anne-Grethe Nordahl tar det normalt to år fra beslutning gjøres, til spaden kan stikkes i jorden.

• Aller viktigst, med to tunneler skal det lages mange rømnings-tunneler mellom de to løpene, så sikkerheten blir kraftig styrket.

• Byggingen kommer mye raskere i gang. Ifølge prosjektleder Anne-Grethe Nordahl tar det normalt to år fra beslutning gjøres, til spaden kan stikkes i jorden.

Umulig å snu med lastebil

På santhansaken 2011 bryter det ut brann i en semitrailer langt nede i Oslofjordtunnelen. 34 personer må reddes ut.

– Jeg skjønner fortsatt ikke hvordan alle vi som var i tunnelen, kom oss ut i live, sier tidligere transporttalsjef Anne-Grethe Aronsen (57).

Hun husker at hun satt i bilen

og ringte nødnummeret. Hun ble anbefalt å snu. Det var umulig med lastebilen.

– Jeg spurte, hvordan kommer vi oss da ut? Svaret var: Du befinner deg under sjøen. Men vi kom oss ut. Jeg ser det fortsatt for meg i sakte film, røkyldskene som kommer løpende mot oss, der vi nærmer oss utgangen, sier hun.

Slett med å finne nødutgang

– Jeg har ikke fått varige men. Jeg har sluttet å kjøre tungtransport, men det skyldes ønske om å gjøre noe annet. Og jeg kjører fortsatt i tunnelen. Men jeg er veldig obs, jeg registrerer hele tiden hvor det er nødutganger, sier Anne-Grethe Aronsen.

– Nå vet jeg at det man tror er nødutganger i Oslofjordtunnelen, slett ikke er det. Det er telefoner. Det finnes én nødutgang, nær utslippet på Hurum-siden, men den var så dårlig merket at selv Veivesenet slett med å finne den da jeg to uker etter hendelsen var med på en befaring, sier Aronsen.

– Hvis du fikk velge, et nytt tunnelop eller bro?

– Man føler seg alltid tryggest når man er ute, på en bro. En brann ville ikke hatt de samme konsekvensene. Men det blir litt pest eller kolera, sier Aronsen.

Tungtransport vil havarere

Når nytt løp er klart, vil det gamle umiddelbart bli stengt for oppgradering, som er beregnet til å ta 13 måneder. Men selv når to løp måtte bli tilgjengelig, vil vogntog havarere her. Og måtte hentes ut av redningspersonell.

– Vi er her ganske ofte, sier driftsansvarlig Per Anders Peterson i Redningsverket AS. De berger biler i Oslofjordtunnelen for NAF (SOS International) og Falck, på oppdrag fra politiet og Veitrafikk-sentralen.

Hvilke oppdragene løser dere i tunnelen?

– Når det blir liggende løse deler igjen, ordner Veivesenet eller Veitrafikk-sentralen dette selv. Når vi kjører i tømte kjøretøyer, og det er bratt, sier Peterson.

– Hvis du fikk velge, et nytt tunnelop eller bro?

– Man føler seg alltid tryggest når man er ute, på en bro. En brann ville ikke hatt de samme konsekvensene. Men det blir litt pest eller kolera, sier Aronsen.

Tungtransport vil havarere

Når nytt løp er klart, vil det gamle umiddelbart bli stengt for oppgradering, som er beregnet til å ta 13 måneder. Men selv når to løp måtte bli tilgjengelig, vil vogntog havarere her. Og måtte hentes ut av redningspersonell.

– Vi er her ganske ofte, sier driftsansvarlig Per Anders Peterson i Redningsverket AS. De berger biler i Oslofjordtunnelen for NAF (SOS International) og Falck, på oppdrag fra politiet og Veitrafikk-sentralen.

Hvilke oppdragene løser dere i tunnelen?

– Når det blir liggende løse deler igjen, ordner Veivesenet eller Veitrafikk-sentralen dette selv. Når vi kjører i tømte kjøretøyer, og det er bratt, sier Peterson.



Anne Grete Aronsen avbildet seks dager etter dramatikken i Oslofjordtunnelen sankthansaften 2011. Det var umulig for henne å snu bilen. Hun måtte flykte til fots. FOTO: CARL MARTIN NØRDBY



Her er Veivesenets forslag til nytt tunnelop for Oslofjordtunnelen. ILLUSTRASJON: ANNE GJERTSEN



Fra brannen i Oslofjordtunnelen juni 2014. FOTO: HANS O. TORGERSEN

Logg fra januar 2017

I 2015 var Oslofjordtunnelen (syv km) stengt 145 ganger, plantag og ikke plantag. I 2016 var tunnelen stengt 152 ganger.

Her er Veivesenets logg fra januar 2017:

- 2. januar: Innringer melder om metallskitt i veibanen
- 6. januar: Bil med henger stopp. Pustering på henger?
- 10. januar: Vogntog stanset
- 10. januar: Vogntog stanset
- 12. januar: Vogntog stanset, full brems på henger
- 12. januar: Plaststrø i veibanen (ved Røsskokeri)
- 15. januar: En bakte i veien
- 15. januar: Vogntog kjører sakte med nødstrøm
- 15. januar: Bilberging
- 17. januar: Mye materialer i bunnen av tunnelen, varebil stanset i tunnelen
- 20. januar: Sappelsbakk blåser rundt inne i tunnelen
- 20. januar: Plastokk i tunnelen
- 24. januar: Personbil med stans
- 24. januar: Personbil med stans
- 28. januar: Bil med stans

Branner i Oslofjordtunnelen

- 29. mars 2011: Brann i vogntog
- 23. juni 2011: Brann i vogntog
- 28. august 2012: Brann i lastebil
- 21. september 2013: Brann i personbil
- 17. desember 2014: Brann i personbil
- 7. januar 2015: Brann i lastebil
- 5. november 2015: Brann i lastebil ved tunnelingang
- 25. februar 2016: Brann i lastebil i personbil

Andre tunneler

Så ofte stenges andre lange norske tunneler (ikke plantagte og plantagte stengninger i andre lange tunneler i 2016):

- Nordbyntunnelen i Follo (3,9 km): Er enda hardere rammet enn Oslofjordtunnelen når det gjelder stengninger, med 220 i fjor. Men her finnes omkjøringsveier, som gir fortsatt flyt i trafikken.
- Strømsåntunnelen (Drammen, 3,5 km): 140 hendelser i 2016, men tallet omfatter også situasjoner der man slapp å stenge tunnelen.
- Haukelitunnelen, Telemark (5,7 km): 2 stengninger.
- Eikefettunnelen, Hordaland, (4,9 km): 9 stengninger.
- Fjerråntunnelen, Sogn og Fjordane (6,4 km): 7 stengninger.
- Folegfontunnelen, Hordaland (11,1 km): 2 stengninger.
- Gudvangtunnelen E6 (11,4 km): 25 stengninger.
- Bærfjordtunnelen, Hordaland (7,9 km): 8 stengninger.