

A

NR. 42 21. OKTOBER 2011  
AFTENPOSTEN40 år med seksualundervisning 24  
Kokekunst å la laboratorium 38  
Genet for grammatikk 64

## Sikkert nok - hvis du har flaks....

A-magasinet fredag 21. oktober vekker oppmerksomhet. Det velter tykk svart røyk ut av Oslofjordtunnelen. Overskriften taler for seg: **Sikkert nok** (hvis du har flaks).

Vi husker alle brannen sankthansaften, ca 1,7 km inne i tunnelen. I A-magasinet møter vi de som kjempet for livet. Et sterkt møte. Med mennesker i sitt livs kamp, i mørke og tjukk røyk. Sikten var minimal, og turen på vei ut var tilfeldig og uforutsigbar.

Å komme seg ut til fots var vanskelig. Noen fikk snudd bilene og kom seg i sneglefart mot utgangen. De dunket borti både tunnelvegg og andre biler underveis. 12 av de 34 menneskene i tunnelen, ble skadet. Alle har fått en opplevelse for livet. 15 minutter gikk fra ulykken inntraff til hjelpemannskaper kom til tunnelen. Brannen utviklet seg, den ventet ikke på hjelpen. De 34 måtte greie seg selv som best de kunne.

Oslofjordtunnelen er 7,3 km lang, den er i ett løp med ett kjørefelt i hver retning i bunnen, og et ekstra krabbefelt i stigningene. Fartsgrensen er 80 km/t. Tunnelen har fotobokser for automatisk fartsmåling. Laveste punkt er på 134 m.u.h. Største fall/stigning er 7%.

Her hjemme planlegges nye dyptgående undersjøiske tunneler. Noen er etter hvert blitt så lange at direktiver pålegger to løp. Men blir tunnelene sikrere av den grunn? Ja, vil noen si, for vi slipper møteulykkene. Mitt neste spørsmål blir da: Var det en møteulykke som forårsaket brannen i Oslofjordtunnelen?

Svaret på dette siste spørsmålet er nei. Årsaken var motorhavari. Sannsynligheten for den slags og andre belastningsrelaterte ulykker øker med tunnelens fall og lengde. Ulykken har lite med møtende trafikk og trafikkvolum å gjøre. Det dreier seg om bilen som ikke tåler påkjenningen den utsettes for i tunnelen.

I Ryfylke prosjekteres Ryfast. Som består av Solbakktunnelen, Hundvågtunnelen og en del av Eiganestunnelen. Solbakktunnelen er 14,1 kilometer og i to løp, med en største stigning på 8%. Dette gjelder omtrent en tredel av tunnelens lengde. Dypeste punkt er 291 m.u.h.

I en rapport sammenligner SINTEF evakueringen fra ett- og to-løpstunneler: "Evakuering fra en ettløpstunnel kan skje ved at trafikanter snur og kjører ut samme veg som de kom inn". Slik de gjorde det i Oslofjordtunnelen. Videre sier de: "Hvis noen trafikanter skulle forsøke det i en envegskjørt tunnel, kan dette i seg selv bli katastrofalt!". Med andre ord, i en katastrofesituasjon synes nødvendigvis ikke toløpstunneler så mye sikrere enn de med ett løp. Eller som SINTEF sier det: "En toløpstunnel med envegstrafikk vil i normalsituasjonen oppleves som tryggere enn en ettløpstunnel. Hvis utrygghet knyttet til krisesituasjoner trekkes inn i denne vurderingen, blir det vanskeligere å trekke en entydig konklusjon. Til det er kunnskapene i dag for dårlig."

Tiden vil eventuelt vise hvor raskt det går fra katastrofen inntreffer til trafikken er stanset, og løp nummer 2 er tilgjengelig som sikkert sted for folk i ulykkestunnelen. I hodene til planleggerne går det garantert raskere enn i virkeligheten. I Oslofjordtunnelen tok det 15 minutter før hjelperne fikk starte arbeidet med å få oversikten.

Hundvågtunnelen er snaut 6 km, med et dypeste punkt 95 m.u.h. Max stigning er 6%. Aktuell del av Eiganestunnelen er i overkant av 1 km.

Til sammen blir dette 21 km tunnel og ca 800 høydemeter ned-opp-ned-opp fra Solbakk til Motorveien. Forskning på sikkerhet i tunnel viser at ulykkesfrekvensen tiltar med stigningen. Spesielt ved stigningsgrad over 5-6 % øker ulykkesfrekvensen sterkt. Dette sier SINTEF. EUs norm er max stigning er 5%.

Ryfast vil bli lengre, brattere og dypere enn Oslofjordtunnelen, og antall kilometer max stigning er flere. Potensielt økes ulykkesrisikoen ytterligere fordi normer og grenseverdier synes om og dispenseres fra. Oslofjordtunnelen er stengt på grunn av ulykker og uønskede hendelser mer enn 250 ganger i året.

Denne kunnskapen er så langt ikke nok til å stanse Ryfast. Og skal vi tro vegvesenets annonsering etter folk, er "the point of no return" passert for dem: Ryfast er sikkert nok.... der i gården. Da gjelder det å binde prosjektet best mulig. Man kan ikke unngå å få inntrykk av at vesenet driver politikk og vil gjøre våre stortingspolitikere til sandpåstrøere. Slik fungerer det norske demokratiet.... Eller gjør det det?