

**Samferdsel** Manglende sikkerhet

# Hvor sikre er nå disse tunnelene i Norge?

► Finn fram til nye oversjøiske løsninger!

Sikkerhet i tunneler er igjen tema. For n-te og helt sikkert ikke siste gang. Det er bra at sikkerheten er i fokus, og at ulykken mellom Gudvangen og Aurland ikke krevde liv. Den hadde potensial til å ta mange. Søndag var det igjen nære på, denne gangen i Rennfast. Også her unngikk vi den store katastrofen.

## Blir vi overbevist?

Den siste uken har den ene eksperten etter den andre stått fram og klandret fortidens regler for manglende sikkerhet i dagens tunneler. Og de fortsetter: «I dag bygger vi etter helt andre standarder og krav til sikkerhet». Men blir vi overbevist?

Den kalkulererte risikoen i en tunnel som Rogfast er fem-seks branner og personsaker årlig, sier Aftenbladet i en artikkel som ellers forteller oss at vi er verdensmestere på sikkerhet. Her er det lite null-visjon, men en planlagt risiko hvor hver ulykke potensielt kan ta mange liv.

Joda, vi vet veitrafikken tar liv, og at dette også kan skyldes veiens beskaffenhet i tillegg til alle andre årsaker. Men det er et mål å redusere ulykkestallene, til null hva angår vei og teknologi. De undersjøiske tunnelene planlegges imidlertid med høyere risiko for store ulykker. Vi kaller det framskritt og blir garantert topp sikkerhet fra Vegvesenet, som gir seg selv beste karakter for sikringen!

For å dempe frykten for stadig lengre og stadig dypere tunneler, blir doble løp framholdt som en avgjørende forbedring. I følge prosjektlederen for Ryfast vil det ved brann i disse tunnelene være såre enkelt å

## Hvorfor bygges Ryfast med flere strekk som ikke følger nye krav til stigning?

ta seg fra ulykkestunnelen til naboløpet, som står der og venter. Maks 250 meter, og vips så er du i sikkerhet. Aftenbladets spørsmål og Vegvesenets svar får det hele til å høres enkelt ut: «Men samtidig er dette utrolig lange tunneler, den lengste på 14,3 kilometer. Øker ikke det faren dersom det oppstår en brann?» «Nei. Det er rømmingsveier i hele tunnelens lengde, og dermed unngår vi at noen fanges inne.»

## Går ikke helt «etter boka»

Her hopper avisen og ikke minst prosjektlederen over det meste av relevante problemstillinger. For eksempel: Reduseres brannfaren i toløpstunneler? Hva betyr stigning og lengde for brannfaren? Hvordan vil enveistrafikken påvirke muligheten for å komme seg ut av tunnelen hvor det brenner? (Å kjøre motstrøms vil i beste fall skape kaos, i verste fall den visse død.) Hvordan vil utrente, som de fleste av oss vil være, opptre i røyk- og panikkkaoset nede i tunnelen på let etter tunnelutgangen eller døren til nabotunnelen?

## Vi blir usikre på hva som er fakta og hva som er teori og propaganda.

len? Og hva risikerer vi å komme til i nabotunnelen? Stadig flere sofistikerte og teknologibaserte prosedyrer/løsninger nede i tunnelen vil øke sannsynligheten for feil. Ved katastrofer går som regel ikke alt helt «etter boka». Dette blir også en del av konseptet.

Vi vil gjerne tro at myndighetene bryr seg om sikkerheten på veiene våre. Ikke minst i de lange og dype undersjøiske tunnelene. Men hvorfor bygges da nylig påbegynte Ryfast fortsatt med flere strekk som ikke følger nye krav til stigning? Det lengste sammenhengende strekket, som ikke følger de nye kravene, er på cirka fire kilometer. Og vi vet at det er stor korrelasjon mellom brann og stigning, for ikke å si flere lange sammenhengende ned- og oppstigninger i serie. Slik vi får det i Ryfast. Det vanskeliggjør troen på at sikkerheten prioriteres. Vi blir usikre på hva som er fakta og hva som er teori og propaganda.

## Legg bort hele greia

Kanskje er det etter hvert tid for å løfte blikket. Istedenfor å flikke på et konsept som gjentagende viser sine betenkelige sider – og blir mer og mer kostbart å vedlikeholde og oppgradere i henhold til stadig nye standarder – legg bort hele greia! Finn fram til nye oversjøiske løsninger. De lange undersjøiske tunnelene med sine bratte nedfarter og oppstigninger er mer utsatte for katastrofer enn det «sjø- og landeveien» er. Har vi ikke snart lært nok om det?