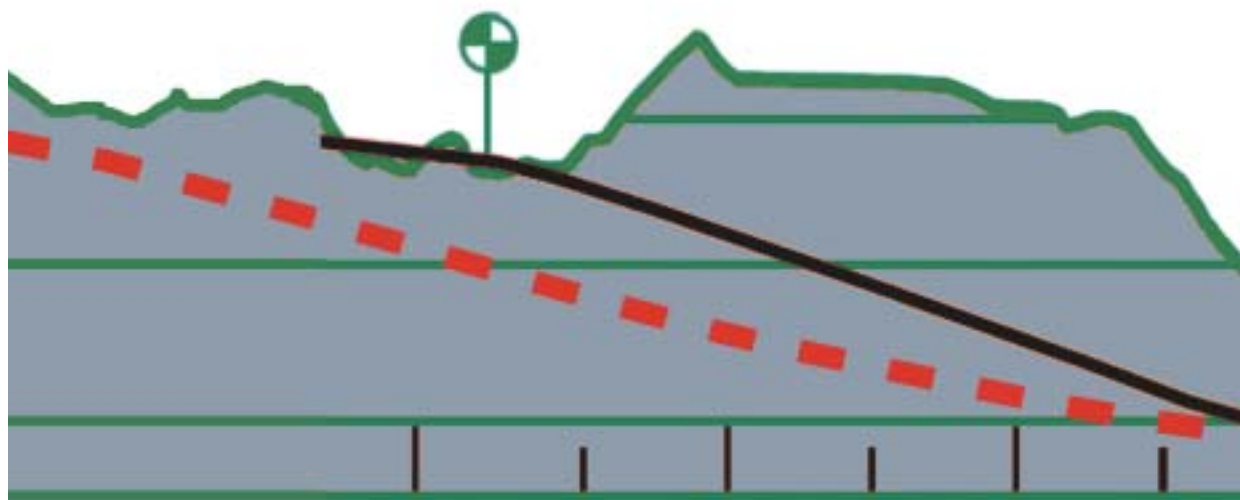


Kostbart direktiv



Den heltrukne sorte linjen viser Oslofjordtunnelen (7,2 km). Den stiplede røde linjen viser hvor lang tunnelen hadde vært hvis den hadde fulgt terrenget.

Nye EU-krav fra 2005 til maksimum stigningsgrad på fem prosent i tunneler hadde gjort Oslofjordtunnelen 1 600 meter lenger. Det hadde kostet minst 150 millioner kroner ekstra.

KJELL WOLD

kjell.wold@vegvesen.no

- Litt avhengig av terrengformasjon og fjelltype ville det betydd at Oslofjordtunnelen med en stigning på syv prosent i dag måtte bygges om lag 1,6 km lenger. Det ville anslagsvis koste 150 millioner kroner mer enn prislappen på dagens tunnel mellom Hurum og Frogn, forteller prosjektleder for Rv 23, Oslofjordforbindelsen, Eirik Øvstedal.

Han understreker at tallene han oppgir er veldig rundt beregnet og ikke må tas som endelige fasitsvar. Oslofjordforbindelsen (ca. 27 km) hadde en total prislapp på omlag 1,35 milliarder kroner da den ble åpnet av HM Kong Harald 29. juni 2000. Prisen på den 7,25 km lange Oslofjordtunnelen stod for vel en tredjedel av totalsummen på hele vegprosjektet.

Alle for bratte

Samtlige 23 undersjøiske tunneler bygd i Norge fra 1983 og fram til i dag er brattere enn de nye EU-kravene på fem prosent. Oslofjordtunnelen har med syv prosent lavest stigningsgrad. De 21 andre ligger på fra åtte til ti prosent.

Nytt forslag til EU-sikkerhetsreglement for tunneler som skal innføres fra 2005 på

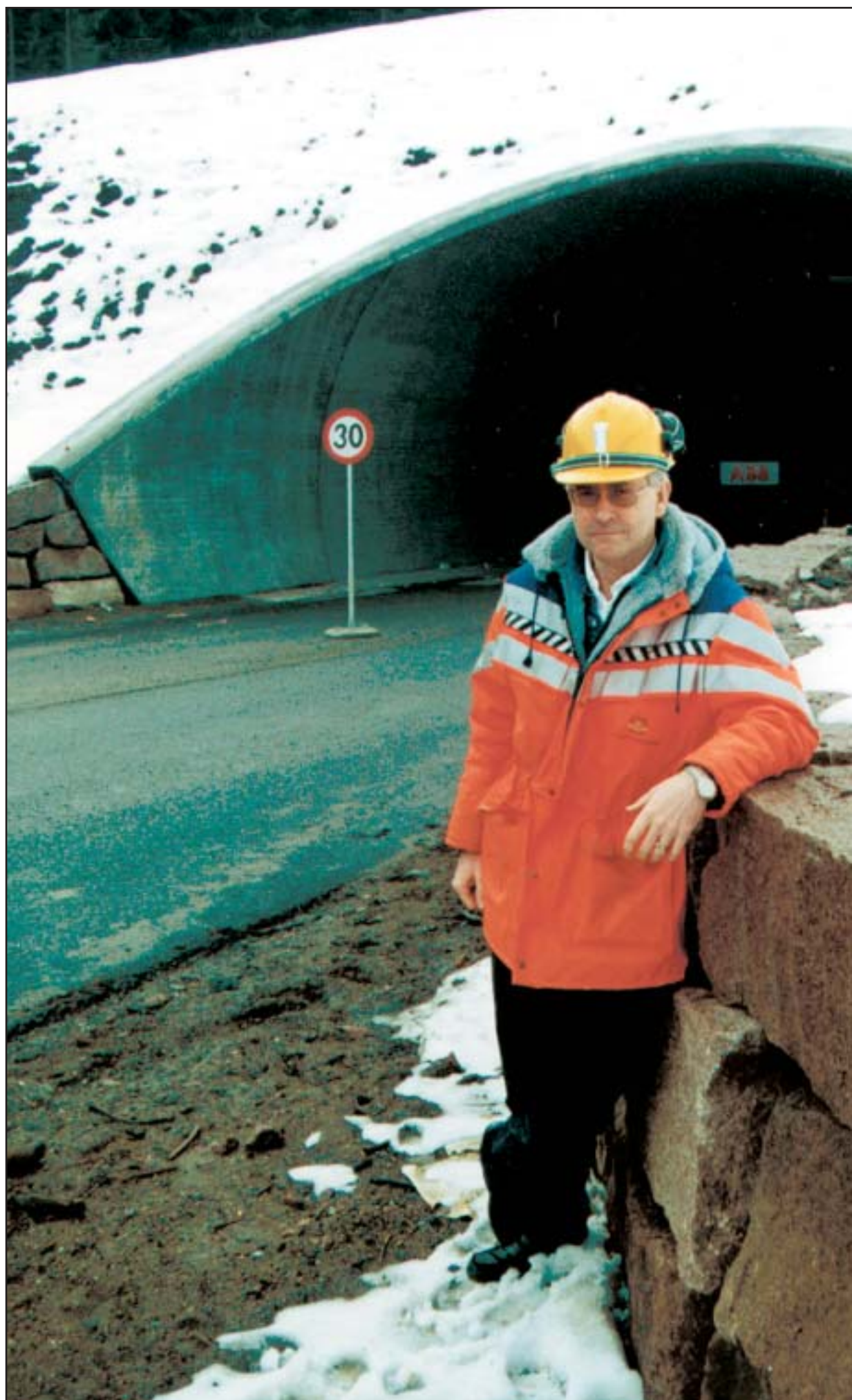
det såkalte transeuropeiske vegnettet (TERN-Trans European Road Network) vil få økonomiske konsekvenser for åtte av de 23 undersjøiske tunnelene i Norge. De åtte tunnelene går på europaveger i Norge som tilhører det såkalte TERN-vegnettet, E 39, E 10, Rv 23, E 8 og E 75.

En tunnel i året

Siden den aller første undersjøiske tunnelen i Norge ble åpnet i Vardø i 1983 har det i gjennomsnitt blitt åpnet en, ny undersjøisk tunnel i året. De 23 undersjøiske tunnelene som var åpnet ved utgangen 2001 hadde en total lengde på nesten 90 kilometer, i følge Vegdirektoratet. Etter at statistikken ble laget er også Skatestraum-tunnelen åpnet.

En rekke nye undersjøiske tunneler i Norge er også under planlegging, flere av dem med en lengde opp mot 10 kilometer. Med Skatestraum-tunnelen og det neste prosjektet, Eiksundtunnelen, vil det være 100 km med undersjøiske tunneler i Norge. Arbeidet med Eiksundtunnelen starter mandag 24. februar

De fleste undersjøiske tunnelene har toveis trafikk og to felt. Noen tunneler har et ekstra tredje felt ved bratte stigninger. Tromsøund-tunnelen er bygget i to separate tuber.



De aktuelle tunnelene i Norge for det nye EU-regelverket har følgende trafikktall i døgnet:

E 8	Tromsøysund	6800 biler,
Rv 23	Oslofjordtunnelen	4300 biler,
E 39	Mastrafjordtunnelen	3000 biler,
E 39	Byfjordtunnelen	2800 biler,
E 39	Bømlafjordtunnelen	2000 biler
E 10	Nappstraumtunnelen	600 biler
E 10	Sløverfjordtunnelen	100 biler,
E 75	Vardøtunnelen	670 biler.

- Oslofjordtunnelen hadde blitt 1 600 meter lenger og 150 millioner kroner dyrere om vi hadde bygd den etter EU-kravene som er underveis, sier Eirik Øvstedal. (Foto: Kjell Wold).