

2.6.2006

Til transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget

UNDERSJØISKE VEGTUNNELER OG ST.PRP. NR. 63 OM DIREKTIV 2004/54/EF

Et av direktivets fundamentale sikkerhetskrav fra 2003 er 5 % maksimal stigningsgrad, modifisert med formuleringen "med mindre det ikkje er geografisk mogleg med noka anna løysing" etter merknader fra Norge. Sikkerhetskravene anbefales også innført for ruter utenfor TERN-vegnettet (se proposisjonens vedlegg 2, punkt 25).

10 av 23 norske undersjøiske tunneler er dobbelt så bratte som anbefalt, og denne teknologien ekskluderer flere trafikantgrupper, motarbeider nasjonal sykkelstrategi (NTP 2006–2015). Modifiseringen av 2004 gjør vondt verre. Eksisterende tunneler forblir like utrygge og utilgjengelige for gående og syklende. Teknologien med sine ulemper kan fortsette uten innvendinger. Naturperler og potensielle nasjonale turistveger vil være stengt for dem som ikke mestrer halvmørke, støy og nærkontakt med tungtrafikk i bratte bakker inntil tunnelene er erstattet med noe annet.

Med innlemmingen av direktivet i EØS-avtalen og den betenkelige modifiseringen bør diskusjonen om hva slags faste vegsamband vi skal ha, opp på et overordnet nivå. Byggeklare prosjekter bør revurderes, selv om dette vil være å gå mot fattede vedtak. Atlanterhavstunnelen på rv. 64 er det mest aktuelle, der folks ubehag ved tunnelalternativet kom til uttrykk gjennom ønsket om gjenopptatt planbehandling og folkeavstemning om bru eller tunnel. Sambandet inngår dessuten med Atlanterhavsvegen i en svært severdig rute og er av nasjonal interesse.

Generelt må tunnelprosjekter på tegnebrettet og i planarkivet gjenopptas og få konkurranse av alternative løsninger som inkluderer alle trafikanter og behandles i et videre perspektiv enn lave investeringskostnader.

Vi ber transport- og kommunikasjonskomiteen ta våre synspunkter med seg i arbeidet med utforming av samferdselspolitikken i Norge. Modifiseringen bør strykes fra direktivet. Videre må 5 %-kravet uten forbehold også gjøres gjeldende for andre europa- og riksveger enn TERN-vegene som anbefalt. Norges diskutabile tunnelteknologi bør føye seg etter vel funderte miljø- og sikkerhetskrav – og ikke omvendt.

Se vedlegg for mer informasjon.

Med vennlig hilsen
Norges Naturvernforbund

Tore Killingland
generalsekretær

Vedlegg

UNDERSJØISKE VEGTUNNELER OG EUs TUNNELDIREKTIV

EUs tunneldirektiv

Stortingsproposisjon nr. 63 (2005–2006) fra Utenriksdepartementet omhandler EUs direktiv 2004/54/EF om sikkerhet i tunneler i det transeuropeiske vegnettet (TERN-vegene). Kravet til maksimal stigningsgrad 5 % er etter merknader fra Norge modifisert med tillegget "med mindre det ikke er geografisk mulig med noka annen løsning". Modifiseringen har unngått allmennhetens søkelys etter medieoppslag om bratte tunneler i 2003 og er neppe særlig kjent utenfor fagkomitéene. Direktivet er å forstå som obligatorisk for TERN-vegene (bl.a. E 39 og rv. 23), mens det er opp til EØS-medlemmene å gjøre det obligatorisk for andre ruter (St.prp. nr 63, vedlegg 2, punkt 25).

Norske undersjøiske tunneler

Prinsippet "undersjøisk tunnel" motarbeider på sett og vis miljø og sikkerhet ved at tunnelens sentrale område ligger i lavbrekk. Et havarert kjøretøy ved ulykke, brann eller motorstopp vil ikke kunne rulle ut av seg selv. Inntrengende sjøvann, som øker med årene, må kontinuerlig pumpes opp ved energi. Tilsvarende trengs mye drivstoff til å akselerere tunge kjøretøyer i lav fart 200–300 meter opp over få kilometer. Belysning og installasjoner krever mye strøm. Den alternative løsningen senketunnel uten krav til fjelloverdekning er langt mindre bratt og ekstrem. Dette er vanlig som undersjøisk samband i utlandet.

I dag er 23 undersjøiske tunneler i drift i Norge. To er under bygging, og to er nylig utlyst på anbud. Minst to er nesten byggeklare, mens flere er under planlegging. Ifølge en større artikkel i Statens vegvesens tidsskrift *Vegen og vi* nr. 3 2003 er samtlige av de 23 for bratte. 10 er dobbelt så bratte som EU-direktivet anbefaler, altså med stigningsgrad 10 %. (Dette gjelder også flere prosjekter som ble startet eller detaljplanlagt da innholdet i direktivet ble kjent i 2003.) 11 er svært bratte, dvs. med stigningsgrad i området 8–9 %.

Man har ennå ikke full oversikt over vedlikeholdskostnadene (jf. tidsskriftet *Våre veger* nr. 8 2004), men to av eksemplene belyser problemet. Ellers har undersjøiske tunneler vist seg tiltrekkende på fartshungrige. Det er målt hastigheter på over 200 km/t. En trailer med bremsesvikt er registrert i 173 km/t i Byfjordtunnelen (se *Gemini* nr. 5 2005).

Hvorfor tunnel framfor bru?

Sammenliknet med bru er tunnel oftest lavkostteknologi for kommuner med presset økonomi og iver etter snarlig fast samband. Problemer med drift, vedlikehold, rehabilitering, sikkerhet og forholdene for gående, syklende og turister skyves inn i framtiden og over på et høyere forvaltningsnivå.

I de fleste av de 23 tilfellene ville bru vært teknologisk mulig med overkommelige investeringer, kanskje 20–30 % mer enn for tunnel. Vi ser ikke bort fra at det finnes et tidspunkt hvorfra tunnelkostnader vil overstige brukostnader i et livsløpsregnskap der utgifter til drift, vedlikehold, rehabilitering og muligens egne gang- og sykkelveggruter etter hvert vil gjøre utslaget.

Det kan dessuten ligge en stor skjult kostnad i at de altfor bratte tunnelene måtte bygges vesentlig lengre for å oppfylle et forsvarlig sikkerhetskrav. Her står vi også overfor et paradoks. Om tunnelene skulle gjøres akseptabelt slake, måtte lengden nesten fordobles hvilket også ville redusere sikkerheten og ikke gjøre sykling (neste punkt) til mindre risikosport. Og tunnelen ville i mange tilfeller bli dyrere enn bru.

Nasjonal sykkelstrategi – NTP 2006–2015

Det heter i punkt 5.4 i dokumentet *Nasjonal sykkelstrategi* fra mai 2003 (grunnlagsdokument til etatenes forslag til NTP 2006–2015) at sykling i tunneler lengre enn 4 km bare unntaksvis skal tillates (undersjøiske tunneler er ikke nevnt spesielt), og at omkjøringsrute vil være å foretrekke. De fleste undersjøiske tunneler er lenger enn 4 km og altfor bratte og dype for sykling og gange (f.eks. Hitratunnelen: lengde 5,6 km, dybde 264 m og stigningsgrad 10 %). Omkjøringsrute er oftest uaktuelt enten pga. mye større veglengde eller fordi tunneltraséen er den eneste mulige for fast samband til en øy. Merk: Det heter videre at kommunen skal bære merkostnadene til gang- og sykkelveger dersom dens disposisjon har utløst behovet. Altså tenkelig dersom kommunen har vedtatt tunnel istedenfor bru, se nedenstående eksempel om Atlanterhavstunnelen.

Det er åpenbart at både kommunale vedtaksmyndigheter og Statens vegvesen, ved fortsatt å bygge undersjøiske tunneler, er på kollisjonskurs med sin egen sykkelstrategi og visjon om sammenhengende gang- og sykkelvegnett langs viktige riksveger. Denne teknologien er dessuten et alvorlig anstøt mot idéen om nasjonale turistveger, hvis poeng ikke er å vise Norge fra inn- og undersiden.

Tilgjengelighet for kollektivtrafikanter

Tilgjengeligheten til buss for lokale og regionale reisende vil normalt synke med økende tunnelandel, som betyr færre mulige bussholdeplasser langs vegtraséen. Dette gjelder også undersjøiske tunneler med mer tunnel på land enn alternativt veg i dagen med bru. Problemet forverres dersom traséen også lokaliseres lenger unna tettbebyggelsen. Oslofjordforbindelsen, Eiksundsambandet, trolig Atlanterhavstunnelen og Fatima er eksempler på denne problematikken.

Eksempler

Valderøytunnelene (Ålesund) står foran full rehabilitering til ca. 260 mill. kr, mens utskifting av platehvelv i Freifjordtunnelen (Kristiansund) trolig vil ligge i samme prisklasse (*Våre veger* nr. 8 2004 og *Vegen og vi* nr. 8 2006). Likevel er Atlanterhavstunnelen ved Kristiansund (kostnad 635 mill. kr, lengde 5,7 km, dybde 243 m stigningsgrad 10,4 %) nylig utlyst på anbud. Kravet om gjenopptatt planbehandling og folkeavstemning om bru eller tunnel etter en underskriftskampanje (kommunelovens § 39a om innbyggerinitiativ) ble avslått av styret i de berørte kommunene. Bru ville ifølge et overslag blitt ca. 200 mill. kr dyrere, men alternativet

ble aldri grundig utredet. Vegdirektoratet kunne opplyse at det for tunnelplanen ble gitt dispensasjon fra konsekvensanalyse. Tunnelen vil bli Atlanterhavsvegens forlengelse og inngangsportal til Kristiansund og inngå i rv. 64 Åndalsnes–Kristiansund, kanskje aktuell som nasjonal turistveg. Med en eventuell Langfjordtunnel vil totalt tre undersjøiske tunneler ødelegge strekningen Åndalsnes–Molde samt siste del av ruta for bl.a. syklende og gående.

Betenkelige sider ved undersjøiske tunneler - oppsummering

- Sikkerhet og internasjonale retningslinjer
Norge har fått modifisert EUs tunneldirektiv om stigningsgrad og kan trolig fortsette med dobbelt så bratte tunneler som anbefalt, 10 % mot 5 %. Satt på spissen er sikkerhetskravet tilpasset Norges altfor bratte tunneler og ikke omvendt.
- Lavkostteknologi mot sikkerhet og en menneskelig samferdsel
Bratte tunneler i akseptabel lengde til lavest mulig pris. Transport av mennesker redusert til noe instrumentelt, der synskontakt med landskapet, rom- og stedfølelse oppheves. En ekstra belastning i tillegg til nødvendig tunnelferdsel på land – særlig når alderen øker og synet svekkes. I praksis ekskludering av bestemte trafikantgrupper. Og slik ønskes turister velkommen til Kristiansund, Hitra, Frøya og Nordkapp.
- Mer enn et lokalt vegsamband
Kommunale tunnelvedtak gjelder oftest riks- og stamveger og får følger for nasjonale brukere og høyere forvaltningsnivåer med kostbart vedlikehold langt inn i framtiden. En tunnel blir nødig erstattet med noe annet når den først er bygd, og begrensninger og ulemper må påregnes gjennom tunnelens levetid.
- Ikke særlig miljøvennlig
Syklende og gående utestenges fra viktige vegruter. Politikken for sammenhengende gang- og sykkelveger langs offentlige veger motarbeides. Normalt lavere lokal/regional kollektivtrafikkandel pga. stor tunnelandel og færre bussholdeplasser. Langsomme tunge kjøretøyer skal overvinne høydeforskjeller på 200–300 m over 2–3 km – med stort drivstofforbruk. Mye strøm til elektriske installasjoner.

Alternative løsninger

Setter man hensynet til sikkerhet, gående, syklende og busspassasjerer foran kravet om lave investeringskostnader, vil alternative løsninger nesten alltid være mulig som:

- generell aksept av dyrere og mer tidkrevende løsninger
- bru med noe høyere investeringskostnad og mindre krevende vedlikehold
- lengre og mindre bratt tunnel og omkjøringsrute for gående og syklende
- fortsatt ferje og fast samband, eventuelt i påvente av nye løsninger på sikt