



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Høyres stortingsgruppe
hoyre.postmottak@stortinget.no

Forbundskontoret
St. Olavs gate 25
P.b. 7134 St. Olavs plass
0130 Oslo
Tlf. 415 44 100
Faks 22 20 56 15
Bankkonto 6005.06.16234
Org.nr. 955430336 MVA
www.lastebil.no

Deres ref: | |

Vår ref: | KG |

Oslo, 30.05.2017 |

Oslofjordtunellen må erstattes med bro

Sett i lys av utviklingen etter komitehøringen om NTP finner Norges Lastebileier-Forbund (NLF) det nødvendig å både understreke og utdype vårt synspunkt på framtidig konsept for kryssing av Oslofjorden. Vi mener den siste tids hendelser ikke bare bekrefter vår tidligere argumentasjon, men også styrker den betraktelig. Dette brevet fokuserer i hovedsak på de sikkerhetsmessige aspektene ved valg av fjordkryssing. I tillegg finnes en rekke sterke argumenter som taler mot tunell og for bro knyttet til blant annet områdeutvikling på det sentrale østlandsområdet, avlastning for Oslo og fremtidige muligheter for ny havn og godsterminal. Disse momentene kan vi komme tilbake til på et senere tidspunkt dersom det er ønskelig.

Sammendrag

Vårt utgangspunkt er at næringslivet og transportbransjen er avhengig av et sikkert, raskt og pålitelig krysningsalternativ over Oslofjorden. Det er vedtatt å utvide dagens trasé til en av to alternativer: Enten nytt tunnellop parallelt med det eksisterende, eller å stenge tunnelen og bygge bro over Oslofjorden. NLF krever siste alternativ fordi dagens tunnel under fjorden har vist seg å være farlig bratt og svært utsatt for stengninger. Et nytt parallelt tunnellop vil ikke endre på dette.

Bakgrunn

Siden høringen har nok en alvorlig hendelse funnet sted i tunnelen. Den 5. mai tok et vogntog fyr, og kun flaks gjorde at ingen ble alvorlig skadd eller mistet livet. Når tunnelen åpnet igjen den 29. mai innførte Statens vegvesen en rekke midlertidige tiltak som skal forebygge slike hendelser i framtida. Blant annet er tunnelen nå stengt for tunge kjøretøy over 12 m i rushtiden. Når et sterkt faglig miljø som Statens vegvesen anser det som for risikabelt å la tyngre kjøretøy ferdes i tunnelen på særlig trafikkerte

tidspunkter, er det etter vår mening et kraftig signal om at det må velges andre løsninger enn tunnel når fremtidig krysningsalternativ skal vedtas.

Det er også klart at et nytt tunnellop vil stride mot EUs tunnelsikkerhetsforskrift. Forskriften trådte i kraft 15. mai 2007 og gjelder for alle tunneler over 500 meter på det transeuropeiske vegnettet godkjent etter 1. desember 2006. I dag oppgraderes langt eldre tunneler over hele Norge for å tilpasses den nye EU-forskriften, selv om de er åpnet lenge før 2006. Følgende sitat er hentet fra Statens vegvesens infoside om tunnelsikkerhet:

” Tunnelsikkerhetsforskriften er retningsgivende for Statens vegvesens arbeid med tunnelsikkerhet. Forskriften gjelder for tunneler på riksvegnettet som er lenger enn 500 meter. I Norge finnes det i dag 253 slike tunneler. Samlet lengde utgjør 524 km. Omlag 30 av disse 253 tunnelene er bygd etter 2007 og er dermed bygd i henhold til kravene i Tunnelsikkerhetsforskriften. Det er gjennomført rehabilitering av eldre tunneler bygd før 2007. Dette arbeidet fortsetter og det gjenstår rundt 200 tunneler som må rehabiliteres før 1. april 2019.”

Vi stiller oss undrende til at det tilsynelatende legges opp til en løsning som strider direkte mot gjeldende forskrifter, som beviselig ikke bare implementeres ved de 30 tunnelene som er åpnet etter 1. desember 2006, men også retroaktivt på de øvrige 223 tunnelene.

Fagmiljøenes utsagn støtter også vårt synspunkt. TØI-rapport 1542/2016: Kartlegging av kjøretøybranner i norske vegtunneler 2008-2015 forteller at undersjøiske vegtunneller er betydelig overrepresentert i statistikken over branner og tilløp i kjøretøy i norske vegtunneller. Videre slår den fast at tunge kjøretøy er overrepresentert i branner og tilløp i tunneller med høy stigningsgrad.

Statens Vegvesens KVV for kryssing av Oslofjorden rangerte et nytt tunnellop som dårligst utfra en samfunnsøkonomisk analyse, og understreket at stor stigning gir høy risiko for brann i tunge kjøretøy. Etaten anbefalte derfor oppstart av planlegging av konsept med bru.

Konklusjon

Det er NLFs syn at myndighetene, dersom de går for tunnelalternativet, ikke tar høyde for den virkeligheten som etatenes godsanalyse tydelig peker på: De neste tiårene vil mengden transportert gods på norske veger øke betraktelig, noe som da fører til flere vogntog - både norske og utenlandske. Det er derfor essensielt at nye prosjekter som skal avlaste trafikkmengder ikke bare i 2020, men også i 2030, 2040 og 2050, bygges slik at de ivaretar sikkerheten til trafikantene gitt den kunnskapen som er tilgjengelig i dag.

Vi krever derfor at myndighetene ikke setter i gang bygging av et tunnellop som beviselig bryter gjeldende forskrifter knyttet til sikkerhet. Som vi viser til peker



uavhengige instanser, blant andre TØI, på et reelt katastrofepotensial ved å benytte dagens løsning med 7% stigning. Det har allerede vært flere branner hvor bare tilfeldigheter har hindret et langt større skadeomfang, noe vi sist så for under en måned siden.

Dersom man skal handle i tråd med 0-visjonen er det etter vår mening bare ett alternativ. En bro vil tilfredsstillende både samfunnsøkonomiske hensyn og føre til langt større sikkerhet. Derfor må dette alternativet velges.

Vi stiller gjerne opp i et møte for å utdype våre synspunkter.

Brevet sendes kun elektronisk

Med vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo
Administrerende direktør



Knut Gravråk
Rådgiver

