

# Norsk tunnelsikkerhet, - en konstant hestehandel?

”Å kjøre tunnel er som å fly, du overlater ansvaret for sikkerheten til andre enn deg selv. Du føler deg innestengt, det er trangt, og du vet at katastrofen kan bli stor om det smeller skikkelig. Derfor er det så innmari viktig å vite at sikkerheten er på topp.”  
(Vanligste leserrespons)

**Metoderapport til SKUP fra Frode Pedersen. Fotoreporter i Aftenpostens nyhetsavdeling.**

Redakjonsadresse:  
Aftenposten  
Biskop Gunnerus gate 14  
Oslo  
Tlf: 90722391

Privatadresse:  
Frode Pedersen  
Gustav Vigelandsv. 54  
0274 Oslo  
Tlf: 22449144

Artiklene ble publisert i Aftenposten morgenutgave mellom medio august og frem til og med nyttårsaften 2003.

**Rapporten er delt inn i tre hovedpunkter:**

**1. Kort om utgangspunktet for gravingen**

**2. Metode**

**3. Sentrale avsløringer, og konsekvensene**

## **Problemstilling**

Temaet for mitt arbeid har vært tunnelsikkerhet i Norge. Den sentrale problemstillingen fra start var: Har økonomiske hensyn gjort at det i flere tiår har vært slurvet med tunnelsikkerhet? Tesen var/er at det slurves enormt med sikkerhetsarbeidet i Norge, og at vi ofte bryter med gjeldende standarder for å få flest kilometer vei ut av hver bevilgede krone. Dette har kunnet skje fordi tunnelutbygging har vært gjenstand for politisk hestehandel. Problemstillingen ble ekstra aktuell i og med innføringen av EU's tunneldirektiv som i utgangspunktet skulle være vedtatt i oktober i fjor, men som er utsatt til i vår. Der kommer det flere pålegg som vil få følger for tunnellandet Norge.

### **Utgangspunktet for gravingen**

Hendelsen som skjerpet min interesse for temaet, var da Oslofjordtunnelen i august i fjor ble oversvømmet av store vannmasser. Denne hendelsen dekket jeg som nyhetsreporter, men allerede i fjor vår hadde jeg fått tips fra sentrale kilder i Statens Vegvesen, og fra Lastebileierforbundet (storbrukerne) om at ikke alt var som det burde være når det gjaldt Oslofjordtunnelen. Det ble etter hvert noen mektige hjul som begynte å rulle, og det gikk raskt opp for meg at å utfordre samferdselsmyndighetene er ensbetydende med å holde hodet skjerpet, og å tåle mange telefoner når andre folk spiser middag. Etter hvert som saken(e) utviklet seg, ble jeg også raskt klar over hvordan politikerne i dette landet har brukt, og til en viss grad fortsatt bruker veibygging og nye tunneler som sin viktigste hilsen hjem. Med nesten 1000 tunneler i Norge, er det kanskje ikke rart man må ha gått på akkord med noe. De avsløringer vi har hatt på trykk, mener jeg viser at dette i stor grad har gått ut over både standard og sikkerhet, og at mye av dette har vært forsøkt holdt skjult for oss som brukere.

### **Det ble mange artikler**

Arbeidet omfatter i alt 17 artikler. 6 av disse var Aftenpostens toppoppslag (1.siden) den dagen. 4 andre lå høyt prioritert på 1.siden. Vi hadde til sammen 7 ledere om temaet/avsløringene. Også andre aviser hadde ledere på våre avsløringer. Og det ble laget et uttall nyhetsinnslag på TV, både lokalt og i distriktene hvor tunneler var en del av veinettet. Ut fra min kjennskap til temaet, og hvilke hendelser som følger oss inn i det nye året, er jeg overbevist om at siste ord langt fra er sagt når det gjelder sikkerheten i verdens lengste undersjøiske og landbaserte veitunneler.

### **Jobbet alene**

I og med at Aftenposten ga meg frie tøyler vedrørende tidsbruk og frigjorde meg fra andre arbeidsoppgaver, gikk det greit å jobbe med stoffet alene. Jeg brukte hele tiden reportasjeleder Knut Erik Mikalsen som min surrogatleser. Jeg jobbet ikke under noe direkte tidspress når det gjaldt å konkurrere med andre media. Jeg visste at vi var alene om sakene. De fleste sakene kom på bakgrunn av kontakt med egne kilder, og at sakenes egenart var slik at man måtte ha enten dokumentene eller de riktige papirene for å lage saken.

## Metoder

Selve arbeidsmetodene bar preg av mye dokumentjobbing. Spore opp dokumenter og rapporter som kunne være opp til 20 år gamle. Deretter ble direkte konfrontasjon brukt som metode. Med konfrontasjon mener jeg en dramaturgi hvor spørsmål og svar står sentralt i selve avsløringene. Dette øker også troverdigheten synes jeg, samtidig som intervjuobjektet må ta stilling. Jeg er konsekvent mot å sende fra meg manus så intervjuobjektet kan få lese gjennom. Alle som ønsket det har fått sine sitater lest opp. Denne metoden/formen har stilt større krav til meg når det gjelder å sette meg inn i vanskelige tekniske uttrykk og generelle tekniske problemstillinger.

### **Å holde fokus ble en del av hele arbeidsmetodikken**

Når man jobber med denne type stoff er det viktig å holde fokus. Vegdirektoratets store påvirkningsoppgave overfor meg ble å forklare hvor få biler som egentlig trafikkerte norske tunneler, og hvor mye viktigere det var å sette opp midtdele på trefeltsveiene våre. Det er alltid et prioriteringsspørsmål forsøkte de. Da var det bare å sette på tåkelysene å dukke ned i en ny tunnel med brennbare sikkerhetsløsninger og slett entreprenørarbeid. Det var egentlig så alt for mange å ta av. Og etter hvert avslørte og innrømmet også Vegdirektoratet at de manglet opplysninger som var helt vesentlige for oversikten over hvor brannfarlig norske tunneler var. Blant annet måtte de holde en mann på overtid i flere dager for å regne ut, på spørsmål fra meg, hvor mange kvadrat det fortsatt var med det meget brannfarlige PE-skummet på norske tunnelvegger. Etter tre dager kom svaret, 730 000 kvadrat med PE-skum hang fortsatt ubeskyttet på veggene i norske tunneler med en lengde på mer enn 500 meter. (mengden tilsvarer ca. 100 fotballbaner).

For å begrense arbeidsmengden var det naturlig å holde fokus rundt to tunneler. Den ene var Oslofjordtunnelen og den andre var Bjørvikatunnelen. Norges kanskje mest ambisiøse tunnelprosjekt noen gang. Her vil det passere et sted mellom 90 og 100 000 biler i døgnet når den står ferdig. Når vi avdekket bruken av det brannfarlige PE-skummet, var det naturlig å trykke en liste over disse med navn. Det samme gjaldt oversikten over alle de undersjøiske tunnelene som brøt med EU's direktiv. Men, som hovedfokus ble det nok å gjøre Bjørvika og Oslofjord til symboltunneler.

### **Skaffe fagkunnskap**

Når man går inn et slikt fagfelt må man være villig til å tilegne seg enormt mye fagkunnskap og fagterminologi. Jeg brukte derfor mye tid på å lese meg opp på fagfeltet, og etter hvert skaffe meg en stor skare med eksperter som kunne være med å kvalitetssikre det jeg skrev. Det som forbauset meg var hvor enormt mange det er i dette landet som faktisk har stor kunnskap om temaet tunnelsikkerhet.

En av de som har vært til størst hjelp er sivilingeniør Per Østerud. Han er selv spesialist i tunnelluft og ventilasjon, og hadde siden 80-tallet engasjert seg i Oslofjordtunnelen. Han satt på en unik mengde dokumentasjon over hele saksgangen. Både privat brevveksling med statsråder, fylkesmann, sentrale personer i vegdirektoratet og ikke minst alle leserinnlegg som vedrørte saken. Han klagde over at ingen (les presse) ville høre på ham når tunnelen ble bygget, så alt han hadde av dokumentasjon lå trygt forvart i en skuff. Vi møttes, og jeg ble raskt klar over at skuffen til Østerud var en journalistisk gullgruve. Det ble mange dokumenter å gå gjennom, men som underlagsmateriale var de av uvurderlig verdi når man skal behandle et så omfattende og teknisk tema. Etter dette holdt vi nesten daglig kontakt.

## **To og to blir ofte fem**

Flere av oppslagene mine har jeg fått ved å legge sammen to og to. For eksempel besøkte jeg et internasjonalt tunnelseminar i Sverige, hvor det satt 200 potensielle kilder i salen.

Spesialister fra 20 land. Her var også prosjektlederen for EU's tunneldirektiv til stede. Han kunne blant annet bekrefte Norges aktive rolle under utarbeidelsen av direktivet, på godt og vondt viste senere avsløringer.

Under middagen om kvelden fikk jeg i en bisetning tips om at Svensk Provning nylig var blitt bedt om å bistå i Bjørvikaprojektet. Ut fra denne opplysningen, sammenholdt med høstens fullskala brannforsøk i en tunnel i Romsdalen, og at jeg på et tidlig stadium hadde sikret meg Statens vegvesens prosjektrapport, skjønnte jeg at det faktisk lå an til en ny sikkerhetsvurdering av hele tunnelprosjektet i Bjørvika. Dette ble da etter hvert bekreftet. Man måtte igjen se på valgte betongtyper, og om mulig også gjøre nye forsøk på hvilke typer betong man skulle velge i en tunnel som kom til å ligge med taket åpent mot sjøen. I denne forbindelsen jobbet jeg også multimedialt. Det vil si jeg sikret meg en forsøksvideo fra Svensk Provning som viste at tradisjonelle betongtyper brukt i tunneler har en evne til å sprengte seg selv ved store brannbelastninger. Denne ble lagt ut på vår internettside. Meget illustrerende, og umulig å tilbakevise for noen.

## **Lytting og observasjon**

Tipset om at det skulle være utarbeidet en rapport om brannrisikoen i Oslofjordtunnelen glapp ut av assisterende veidirektør Kjell Bjørvig i en helt annen forbindelse. For ikke å provosere der og da noterte jeg ned setningen på blokka mi. Fortsatte å stille spørsmål om den andre saken jeg jobbet med. Jeg skjønnte plutselig at her var det noe jeg ikke visste. Noen forundersøkelser og med et hardt press på informasjonsdirektøren neste dag, fikk jeg etter mye om og men frigjort en kopi av rapporten. Jeg skjønnte raskt hvorfor denne rapporten var godt gjemt. Her var det bare å plukke heftig i sitater og la de stå som selvbærende illustrasjoner. Spørsmålene ga seg mer og mindre selv.

Er dere komfortable med at ingen vil overleve en ulykke med en tankbil, når dere selv vet hvor mange slike biler det går gjennom tunnelen? Vi bare spør!

## **Bruke leserreaksjoner**

Fra første sak stod på trykk har jeg hele tiden blitt nedringt og bombardert med mailer i sakens anledning. Min erfaring ble at selv de enkleste tilbakemeldingene kunne ha et gedigent oppslagspotensiale. Bare man orker å gå inn i det.

En liten historie om når en kort telefonsamtale blir til et gedigent stykke arbeid, og kanskje det beste eksempel man har lov å håpe på når dagen handler om sikkerhet i norske tunneler og at samferdselsministeren dagen før hadde kalt inn til oppvaskmøte om nettopp dette temaet. Undersaken denne dagen var historien om Jens Erik Nilsen som hadde kjørt på en kasse så forhjulet på bilen eksploderte midt nede i Oslofjordtunnelen. Hans lille hverdagshistorie avslørte hvordan sikkerhetsrutinene var, eller hvor fraværende slike rutiner var, i tunnelen i fjor. Vi kan vel alle se for oss den lille mannen som smyer seg langs veggen nede i tunnelen for å finne en telefon hvor han kunne varsle uhellet. ”Hvorfor finnes det ingen sikkerhetssystemer som fanger opp slike hendelser?”, spurte Nilsen blant annet.

Bare en liten anekdote til arbeidsmetodene: det er ikke bestandig like enkelt. Nilsen befant seg denne dagen på hytta si langt inne på fjellet ovenfor Vinstra. Det eksploderte dekket stod i

garasjen på Kolbotn. Han ønsket å ta vare på det i tilfelle forsikringsselskapet skulle komme på døra. Da stod vi overfor to problem. Kolbotn eller Vinstra. Vi valgte Vinstra selv om det medførte mye arbeid både for oss, og ikke minst for Nilsen som måtte kjøre ned til Vinstra for å møte oss. Men uansett, det ga oss en god følelse rent dokumentarisk.

## **Kildene, i det vesentligste åpne og offisielle**

Det er brukt få anonyme kilder i saken. Det har vært viktig for meg å få kildene til å stå frem offentlig. Det har også vært uhyre viktig å unngå alle private interesser som ofte fremtrer når slike saker kommer opp. Jeg har kun holdt meg til offisielle kilder og kanaler, som ikke har hatt noen "salgsagenda" (produktpusherne) i forhold til det å ta vare på tunnelsikkerheten vår. Mange har vært premiss og kunnskapsleverandører, men mer til bruk som underlagsmateriale og ikke som primærkilder. Sakene har for så vidt vært av en slik alvorlig karakter, at det ikke har vært nødvendig å ty til sekundære eller halvgode kilder. Dette er vel kanskje også en av årsakene til at jeg har møtt åpenhet og velvilje til å svare på spørsmål fra undertegnede hos alle ledd både i Vegdirektoratet, samferdselsdepartementet og offisielt anerkjente teste og standardiseringsinstitusjoner som SINTEF, Veritas og Svensk Provnings (Svenske SINTEF, men i mye større skala med hovedsete i Borås).

Det viste seg også etter hvert som saker akkumulerte nye saker, at opplysninger jeg hadde fått av tilfeldige tipsere/sekundærkilder ofte stemte. Mail, telefon og besøk hos primærkildene ble viktig for å få sjekket at det som sto i gamle rapporter stemte. Dobbelsjekke uttalelser som kom i etterkant av at folk løste seg selv fra lojalitet og selvpålagt taushet ble også viktig. Jeg hadde ingen forutsetninger for å drive teknisk gransking i selve tunnelen. Her måtte jeg stole på alle de fagfolkene jeg etter hvert bygde opp et kildeforhold til. Som fotoreporter, og med faglig bakgrunn fra fotojournalistikken, passet jeg også på å få tatt aktuelle og ferske bilder av viktige kilder jeg besøkte. Dette styrker troverdigheten til stoffet er min enkle filosofi. Ofte er det ikke nødvendig med mer en et identifikasjonsportrett. Viktig!

## **Slik prøvde jeg å beholde klarsynet og unngå tunnelsyn**

Som småbarnsfar er jeg tilhenger av å løse mine arbeidsoppgaver innenfor normal arbeidstid. I og med at jeg hele tiden også måtte forholde meg til mange åpne og offisielle kilder, som hadde normalarbeidstid, gikk dette stort sett greit. Det var vel mer alle synsnerne, de med private meninger og løsninger, og bedreviterne, som tok tellerskrittene på kveldstid. Sånn blir og er det når man velger et stoffområde som mange menn, og ja faktisk kvinner, er opptatt av.

Hva det er som gjør at overraskende mange var og er interessert i temaet, ligger nok på det psykologiske planet. Å kjøre tunnel er som å kjøre fly. Du må stole hundre prosent på at andre har ivaretatt sikkerheten rundt deg, og skulle det skje noe er det som regel lite eller ingenting du kan gjøre om den store ulykken først er ute. At folk sa dette til meg, gjorde det også lettere å holde fokus på nettopp det jeg skulle, avsløre om sikkerheten i våre tunneler var slik den bør være.

## **Tidsbruk**

For å skjerpe fokuset tok jeg meg selv fri fra stoffet en periode i oktober. Jeg skannet selvfølgelig hele tiden hva som skjedde og ikke skjedde. Tunneldirektivet ble blant annet

utsatt, men jeg samlet meg heller opp nye poenger til å gyve løs på nye vinklinger og nye avsløringer i november og desember. Jeg tror det er godt for hodet å slappe litt av. Det kan bli temmelig intenst å følge et tema over så langt tid alene. I den perioden jobbet jeg med helt andre typer stoff. Jeg vil anslå at i den første fasen jobbet jeg på heltid med dette i ca. 6 uker. Og deretter mer eller mindre på heltid i november og desember. En god del overtidstimer ble det også, pluss all mer eller mindre frivillig telefoning og sitatsjekking på fritiden.

### **Hva med problemstillingen?**

Fikk jeg bekreftet min tese om at økonomiske hensyn har ført til slurv med tunnelsikkerheten? Ja, der taler vel de vedlagte artiklene mine for seg. Tesen ble vel heller skjerpet underveis: Alle dokumentene som begynte å dukke opp etter hvert, avslørte med stor tydelighet at man hoppet bukk over alvorlige advarsler fra blant annet SINTEF om brannfarene i norske tunneler. Også tesen om samrøren mellom fagmyndigheter og politiske myndigheter ble skjerpet. Jeg mener mine artikler avslører at Vegdirektoratet ofte anbefaler ut fra gitte forutsetninger og ikke nødvendigvis slik de burde gjort ut fra hensynet til oss brukere av tunneler.

### **Hva har jeg lært:**

- Undervurder aldri kilder, selv om mange mener de bare farer med løgn eller snakker svada. Som oftest er disse kildene ”farlig” for noen, derfor blir de også ofte utsatt for bakvaskelser eller ryktespredning. Gjør alltid dine egne vurderinger og sonderinger rundt dette.
  - Gi aldri slipp på kravet om dokumentasjon gjennom enten åpne kilder, eller at dokumenter tåler dagens lys. I verste fall må begge deler kunne tåle en rettssak om nødvendig.
  - Undervurder aldri bisetningene. De kan inneholde det stoffet du egentlig er på utkikk etter.
  - Send aldri fra deg hele manus selv om det gjør arbeidsdagen både enklere og mer rasjonell. Dette gir objektene for stor styringsrett, og kan faktisk føre til at man mister saker som er kontroversielle fordi objektet da trekker seg fordi han eller hun ikke er enig i vinkling, eller hvordan andre intervjuobjekter forholder seg til sentrale spørsmål i saken.
- Gi aldri opp. Å drive journalistisk gravearbeid kan føre til mange unyttige spadetak, men hjelpe meg så greit det går når du av og til treffer på den riktige kilden.

# Sentrale avsløringer, og noen konsekvenser

For at juryen skal få en kronologisk oversikt over sentrale avsløringer, og noen av konsekvensene av mitt arbeide, legger jeg ved disse i kopi og merker dem med nummer. Innimellom disse, ligger også andre saker som har hatt betydning for sakens fremdrift. Alt følger derfor dato for publisering.

## **Vedlegg: 1**

**Dato offentliggjøring: 19. sept.**

**Oppslag: Topp 1.side, stort inne med grafikk og bilder.**

I stedet for å planke ut greie nyhetssaker på fremdriften i selve oppryddingen etter vannlekasjen, begynte jeg å grave i gamle tips jeg hadde fått tidligere om sikkerheten i Oslofjordtunnelen.

Norge vil komme til å bryte med EU's tunneldirektiv i samtlige av landets 23 undersjøiske tunneler når det gjelder tunnellopets stigningsgrad. EU sier maks 5 prosent. Norge ligger på fra 7 til 10 i sine tunneler. Samferdselsministeren mente hun ikke måtte stenge tunneler. Direktivet vil ikke få tilbakevirkende kraft mente hun. I dette spørsmålet må hun nok fortsatt vente på svar. I saken vi hadde på nyttårsaften, må hun blant annet svare for en utgiftspost på 1.7 milliarder, som er en type -hvis vi må post, nettopp med bakgrunn i at direktivet kommer til å kreve en del tilbakevirkende tiltak.

Lastebileierforbundet gir Oslofjordtunnelene stryk. Oslofjordtunnelen er en av de verste fordi den er for bratt for flere av vogntogene som kjører tunnelen. Spesielt gjelder dette de utenlandske med gamle bremsesystemer. Tunnelen er så bratt at det skaper farlige trafikksituasjoner og forbikjøringer og når det regner blir den støvlagte vegbanen gjort om til en elv som minsker veggrepet til et minimum. Sjåførene klager også på at tunnelen er alt for mørk, dette bestemte Vegdirektoratet seg for å rette på i fjor høst. Men på grunn av feilsendte lysrør venter man fortsatt på bedre lys.

Jeg la vekt på å la brukerne få komme til orde. Det er de som har opplevelsene og kjenner historiene. Jeg fikk også god hjelp av å søke i bladet Veggen og Vi som hadde omtalt deler av problemstillingen.

## **Vedlegg: 2**

**Dato offentliggjøring: lørdag 6. september**

**Oppslag: Første 1.side og hele førsteside helgetabloiden pluss tre sider inne.**

En stort anlagt dokumentar om Oslofjordtunnelens tilblivelse og alle involverte parters spill om det som skulle bli verdens dypeste og lengste undersjøiske tunnel.

Arbeidet startet med en avsløring av at Oslofjordtunnelen egentlig kom til ved en politisk hestehandel, og at i prosessen, valgte daværende samferdselsminister Opseth å gå mot veidirektoratets anbefalinger om bru over Oslofjorden ved Drøbak. Det som opprørte både fagfolk og brukere mest, var at samme samferdselsminister valgte å overse alle tidligere risikovurderinger som var gjort på bakgrunn av at tunnelen under Oslofjorden skulle ha to løp. Det ene løpet fjernet Opseth med et pennestrøk, dette skulle jo bare være en kompensasjon og gave til Hurum for tapet av flyplassen. Det ble ikke igangsatt noen nye risikovurderinger eller sikkerhetsanalyser. Dette gjør tunnelen til en symboltunnel når det gjelder Norges holdning til synet på sikkerhet.

Daværende fylkesmann Kåre Willoch engasjerte seg sterkt i Opseth's fjerning av det ene tunnellopet. Og i et brev til en av mine sentrale kilder i denne saken, sivilingeniør Per Østerud, uttrykte han sterk bekymring for overgangen til et løp, og mente også dette var et klart brudd med forutsetningene for hele tunnelen.

Tidligere teknisk direktør i vegdirektoratet, Hans Grotterød ble også en meget sentral kilde. Det viste seg at han hadde notert ned alle bevegelser som skjedde både politisk og vegteknisk i saken. I tillegg ringte jeg opp alle gamle politikere som hadde sittet sentralt i Hurum og Drøbak på slutten av 80-tallet, og et godt stykke inn på 90-tallet. Det var også meget sentrale personer i dagens Vegdirektorat som snakket mye og lenge om hvordan Hurum tunnelen ble til for å kompensere bortfallet av flyplass, og således sikre ro i rekkene på stortinget. Jeg fikk sågar bekreftet fra en åpen kilde at Borgen hadde vært til stede på et lokalt møte på Sætre i Hurum, hvor lovnadene om en tunnel ble gitt, uansett om folk ønsket det eller ikke. Dette ble også bekreftet av sentrale kilder rundt Borgen den gang. Dokumentaren tok også for seg Dynos sentrale rolle i dette spillet. De drev utstrakt lobbyvirksomhet, og i senere artikler kommer det frem at de i dag frakter flere hundre tonn sprengstoff i uka gjennom Oslofjordtunnelen. Se for øvrig vedlegg

### **Vedlegg: 3**

**Dato offentliggjøring: 7. september**

**Oppslag: 2 spalter inne**

Slår alarm om dårlig ventilasjon i Oslofjordtunnelen. Vi kjørte hardt på at oppfølgingen av Oslofjord-dokumentaren skulle ha en nyhetsinnang som gikk på sikkerhet. Det var viktig på grunn av at utgangspunktet for hele artikkelserien var jo nettopp sikkerhetsspørsmålet. Og to av landets spesialister på luft, inneklima og vifteteknikk fikk slippe til. Vi lanserte nå uttrykk som skorsteinseffekt og stempelvirkning når det handlet om hvordan luft beveget seg i en tunnel. Meget viktige momenter for alle som jobber med brann og brannutvikling i tunneler. Andre løsninger ble foreslått for å gi den lange tunnelen bedre brannsikkerhet av de to spesialistene. Vegdirektoratets prosjektleder avviste det hele med å si at man hadde testet viftene i fullskala brannforsøk inne i tunnelen. Dette ble avvist av ansvarlig brannsjef i Follo, med at det de gjorde var å tenne på noen bildekk som skulle simulere en personbilbrann. Det Flatheim og Østerud var opptatt av, var om det eksisterende anlegget holder ved en virkelig storbrann. Igjen ble spørsmål og svar formen valgt for å avsløre eventuelle riktige eller gale påstander.

### **Vedlegg: 4**

**Dato offentliggjøring: 11. september**

**Oppslag: Toppen 1.side og oppslag inne med bilder og grafikk.**

Alle dør ved en tankbilbrann i Oslofjordtunnelen. Det stod svart på hvit i en ikke tidligere offentliggjort rapport om brannrisikoene i Oslofjordtunnelen fra 2001. Rapporten var bestilt av Vegdirektoratet for å havne i en skuff. Samtidig konkluderer man med at det ikke er samfunnsøkonomisk nyttig å gi tunnelen optimal sikkerhet gjennom videoovervåking. Dette på tross av at samme rapport sier at redningspersonellet vil i langt større grad kunne vurdere risikoen ved en redningsaksjon når de kan se ulykkesstedet. Ja, rapporten konkluderer med en halvering av aksjonstiden ved en redningsaksjon.

Resultat: Samferdselsministeren innkaller til oppvaskmøte med både justisdepartementet, Vegdirektoratet og Direktoratet for Beredskap og Samfunnsikkerhet.

Ingen offentlige innrømmelser utover at man skulle avvente tunneldirektivet som skulle vedtas 10. oktober i fjor høst.



## **Vedlegg: 5**

**Dato offentliggjøring: 13. september**

**Oppslag: 1.side, stort inne med flere bilder**

En av de som reagerte sterkest i oppfølgingssaken til oppvaskmøtet var lederen av organisasjonen Kvinners Frivillige Beredskap. En organisasjon som representerer fem store kvinneorganisasjoner og som jobber med beredskap og sikkerhet i forhold til samfunn og risiko. Hun kalte vegdirektoratets holdninger for en skandale og mente de hadde primitive holdninger til sikkerhet.

”Risiko definerer man ellers som sannsynlighet ganger effekt. Med det mener jeg å si at selv om det er liten sannsynlighet for en stor katastrofe, kan effekten bli så omfattende at risikoen må betraktes som stor”, sier Greta Thuen i KFB. Dette bekreftet også min følelse av at sikkerheten i våre tunneler ikke bare engasjerte store menn i store biler med joggesko og skeivslitte tresko.

## **Vedlegg: 6**

**Dato offentliggjøring: 17. september**

**Oppslag:1. side og toppen inne.**

Det meste som kunne gå galt gikk galt i Oslofjordtunnelen når vannmassene strømmet inn i selve tunnellopet. Vår påstand var at sikkerhetssystemet trolig aldri har vært testet. En påstand Sidsel Sandelien, besvarte med at ”på det spørsmålet måtte hun svare at de fortsatt leter etter en slik gjennomgang i sine papirer.

## **Vedlegg: 7 og 8**

**Dato offentliggjøring:19. september og 25. september**

**Oppslag: Toppen 1. side 19. og toppen inne begge dager.**

Her kommer de første avsløringene av hvor farlig vann og frostsikringsmaterialet PE-skum er, og ikke minst hvor enormt mye det er av dette i norske tunneler. I Europa er dette et ikke eksisterende problem. For første gang ble jeg utsatt for et massivt press fra Vegdirektoratet om at ”sjefen” var blitt feilsitert, og vi hadde brukt helt feil tall. Jeg visste hva jeg hadde på blokken min fra et intervju med assisterende veidirektør. For å følge opp deres påstander om feil tall valgte jeg den retoriske varianten. Ja, så gi meg de riktige tallene da? Jeg fikk dem til å legge inn EU direktivets foreløpige parameter som gjelder alle tunneler over 500 meter. Det viste seg at antallet faktisk ble 193 tunneler med til sammen 730 000 kvadrat med ubeskyttet PE-skum. Vi trykte lista over alle med navn, lengde og antall meter med skum. Faktum var at selv Vegdirektoratet ikke hadde denne oversikten. Det kostet dem en mann på overtid i tre dager for å finne svaret. Dette fikk jeg senere vite av informasjonsavdelingen i direktoratet.

## **Vedlegg:9**

**Dato offentliggjøring: 5. november**

**Oppslag:**

Tunnelforskning gir mareritt-tall. Vi var de første som fikk ut tallene fra brannforsøkene i Runehamartunnelen på Åndalsnes. Forsøk som fastslo en gang for alle at begynner det å brenne skikkelig i et vogntog inne i en tunnel, er det bare å gå inn å plukke lik. Forsøkene viste også at Veritas tidligere risikoberegninger for Oslofjordtunnelen ble helt feil.

Brannverdiskalaen måtte justeres flere hakk i følge Are W. Brandt på SINTEF. Han var en av koordinatorene i dette store EU betalte forsøket.

## **Vedlegg:10**

**Dato offentliggjøring: 6. november**

**Oppslag: Førsteside og toppen på innside**

Begrenser farlig gods i tunneler. Dyno kjører nesten 500 tonn ukentlig gjennom tunnelen. En uregulert og høyst risikabel transport om noe skulle hende. Årsaken til at jeg fattet interesse for nettopp dette spørsmålet, var at jeg uken før hadde rykket ut på det som ble meldt som en trailerbrann i tunnelen, men som viste seg å være røyk fra en blåst turbo. I køen utenfor stod to sjåfører fra Dyno som var veldig opptatt av sikkerheten. Jeg hadde navn og et lite intervju med dem på blokken, og på bakgrunn av dette begynte jeg å nøste.

På spørsmål fra meg om ikke Oslofjordtunnelen burde få de samme retningslinjene som festningstunnelen, hvor transport av farlig gods er regulert, viste det seg at temaet allerede stod på møteagendaen til sikkerhetsansvarlig Finn H. Amundsen i direktoratet. Det kom til å komme et eget regelverk om dette tilpasset de forskjellige store tunnelene i Norge. Bingo!

## **Vedlegg: 11**

**Dato offentliggjøring: 7. november**

**Oppslag: Toppen på første, og stort inne med bilder og grafikk**

Bjørvikatunnel kan bli utsatt. Brannforsøkene i Runehamar viste at feil vurdering lå til grunn for Veritas sine tall brukt i risikovurderingen av Oslofjordtunnelen. Jeg hadde lest hele prosjektrapporten til Vegvesenet på den planlagte Bjørvikatunnelen, der ble de samme risikotallene lagt til grunn. Da ble spørsmålet til vegdirektøren ganske enkelt. Og svarene han ga resulterte altså i en nyhetssak som var basert på å legge flere opplysninger sammen til en problemstilling. At ny forskning må kunne få følger for et ”gammelt” prosjekt

## **Vedlegg: 12 og 13**

**Dato offentliggjøring:**

**Oppslag: Toppen inne**

Tunneler kan revne når det brenner. En naturlig oppfølging av Bjørvikasaken dagen før.

Denne saken viser hvorfor Svensk Provning blant annet ble invitert med på laget for å gjøre en ny vurdering av betongen som skal brukes i Bjørvikatunnelen.

Spalling, et sentralt begrep for alle som jobber med sikring av tunneler. Svensk Provning avslørte gjennom sine forsøk at betongtyper som i dag brukes i bl.a. norske tunneler ikke tåler sjokkvarme slik man lett får når det utvikles en eksplosiv bilbrann. Resultatet er at betongen sprenger seg selv fordi den ikke får transportert ut vannet som er en bestanddel i mange betongtyper. Ekstra utsatt vise det seg at såkalt høyfast betong er. Saken ble fulgt av en video som viste betongsprenging lagt ut på Aftenposten.no

## **Vedlegg: 14 og 15**

**Dato offentliggjøring: 4.desember og 11. desember**

**Oppslag: Toppen 1. side og oppslag inne**

Fortsatte å bruke skum tross advarsler. Ikke tidligere offentliggjort rapport fra 1987 utført av SINTEF om hvor farlig vann og frostsikringsmaterialet PE-skum egentlig er. Her blir det blant annet gjort sammenligninger hvor 1 meter ubeskyttets PE-skum tilsvarer 30 liter bensin. Resultatet av denne avsløringen var at Vegdirektoratet for første gang i historien innrømmet at de nå seriøst ville vurdere andre sikringsmaterialer. Direktoratet har hele tiden hevet seg over de fleste påstander om at ubeskyttet PE-skum er farlig. Stoffet er fortsatt i bruk, og er blant annet brukt i hele takvelvet i Oslofjordtunnelen. Det var i denne saken Informasjonsdirektør Steinar Gullvåg blant annet uttalte at direktoratet ikke ukritisk kunne ta innover seg alle

innspill fra forskningsinstitusjoner. Dette ble det mange å sterke reaksjoner på fra fagmiljøene.

## **Vedlegg: 16 og 17**

### **Dato offentliggjøring:**

### **Oppslag:**

Eu krever tunnelsikring for 2,3 milliarder. Samferdselsministeren fikk kaffen i halsen og ringte undertegnede opp til flere ganger. Hvordan kunne vi komme fem til et slikt tall. Jeg refererte til brevet fra Vegdirektoratet som skulle gi ministeren de første indikasjonene på hva EU's tunneldirektiv kom til å koste. Brevet var egentlig unntatt all offentlighet. Der stod det mange tall, og mange tall som beviste min problemstilling om at Norge jobbet iherdig mot Brussel for å direktivet så billig som mulig. Jeg brukte samme retoriske form som jeg har gjort tidligere når jeg blir beskyldt for feil. De får utspillet, og blir nødt til å svare på enkeltpostene som står i brevet. Svarene ligger vedlagt i den siste saken som stod på trykk nyttårsaften 2003.

EU tvinger Norge til å installere videoovervåking i Oslofjordtunnelen. Ansvarlige brannfolk sier det er på tide. Dette står som en egen post på utgiftsberegningene i brevet til samferdselsdepartementet, og blir offisielt bekreftet dagen derpå (på selve nyttårsaften) av assisterende vegdirektør Kjell Bjørvig. Dagen før hadde han rykket ut og avsannet vår sak om at dette ville bli aktuelt. Etter at jeg leste opp brevet for ham, som de selv bare få dager før jul hadde sendt til samferdselsministeren, hvor det stod at dette var et krav fra EU i tillegg til 7 andre tunneler, mente han seg plutselig feilsitert av NTB. Selvfølgelig kom det til å bli et krav med videoovervåking, men han kunne ikke si akkurat når.

Jeg legger også ved alle lederne som ble skrevet i Aftenposten etter hvert som mine saker stod på trykk. Legger også ved et eksempel på en leder fra Dagbladet og et typisk tilsvarende fra vegmyndighetene i sakenes anledning. Oppfattet av mange som å bære bensin til et allerede brennende bål.

**”Min holdning er uansett at folk skal føle sikkerhet når de kjører inn i en tunnel. Derfor er kommisjonens forslag viktig, også for tunnellandet Norge.”**

**(Samferdselsminister Torild Skogsholm til Aftenposten 19. september 2003)**

Oslo 19. januar 2004

Frode Pedersen

