

REPORTASJE

”Elektrosjokk”: Bjørn Kleppestø i Statens vegvesen ved den rustne tunnelveggen som ”vaskes” for salt- og korrosjonsskader. (Foto: Kjell Wold)



Gamle tunn ruster

Rust: Gamle vegtunneler fulle av rust etter saltskader på armeringen i betongen. (Foto: Kjell Wold)

■ Nå får de tykke betongveggene i den 560 meter lange Kleivene-tunnelen ”elektrosjokk-behandling” for å trekke ut hundrevis av kilo med vegsalt som har spist seg inn i betongveggene slik at armeringsjernet tydelig kommer til syne på de rustne tunnelveggene.

Kjell Wold

– Hvis vi ikke hadde rehabilitert tunnelen nå, ville flak på flak med betong fra veggene gradvis ha skallet av og falt ned, forteller prosjektleder Bjørn Kleppestø i Statens vegvesen. Derfor er den omfattende rehabiliteringen av tunnelen som nå pågår høyst nødvendig og tidskritisk. Tunnelveggene som er fulle av korrosjon blir nå ”vasket” for salt. Beregninger viser at det trekkes ut om lag 8 kilo salt fra hver kubikkmeter betongvegg som rehabiliteres. Det betyr at flere hundre kilo salt nå blir trukket ut av de skadete tunnelveggene ved såkalt elektrolyttbehandling.

Kilovis med salt

På grunn av jernbanen som går tett inntil og over tunnelen på en lengre strekning er det ikke mulig å fjerne hele tunnelveggen. Derfor trekkes saltet ut av de oppsprukne betongveggene ved en elektrokjemisk behandling. Etter at saltet er trukket ut, blir skadet betong og armering reparert. Så sprøytes det på et nytt, ekstra lag med betong. Dette for å hindre at salt i framtiden skal trenge inn i armeringen. Men rehabiliteringen av gamle

Kleivene-tunnelen består likevel av mye mer enn rustbehandling. Tusenvis av meter med kabler skiftes ut, tunnelen får ny belysning, vifter for brannventilasjon og overvåkningskameraer, havarilommer og ny asfalt. Vegen i dagen blir også fjellsikret og oppgradert med ny belysning og nytt rekkverk.

Smått og billig

Kontraktene på jobben ble splittet opp i mange mindre oppgaver. Det gjorde at kostnadene ble redusert nesten til en tredjedel, fra over 80 millioner kroner til litt under 30 millioner kroner. I stedet for én entreprise består rehabiliteringen nå av sju entrepriser og fem mindre leveranser. – Det gjør jobben like god og mye billigere, forsikrer byggeleder Egil Grønnskjær i Statens vegvesen. Arbeidet med skjæringen i dagsonen ute i Kobbervikdalen sør for Drammen går noe tregere enn forventet. Derfor blir åpningen av full fire felts motorveg i Drammen utsatt fra desember 2008 til tidlig på nyåret 2009. Etterarbeider med sideterreng og rehabilitering av Holmestrandsvæien vil ta om lag ett år slik at hele anlegget vil stå ferdig sommeren 2010. Men allerede fra januar-februar 2009 vil det bli full fire felts motorveg på E18 fra Oslo til Tønsberg.



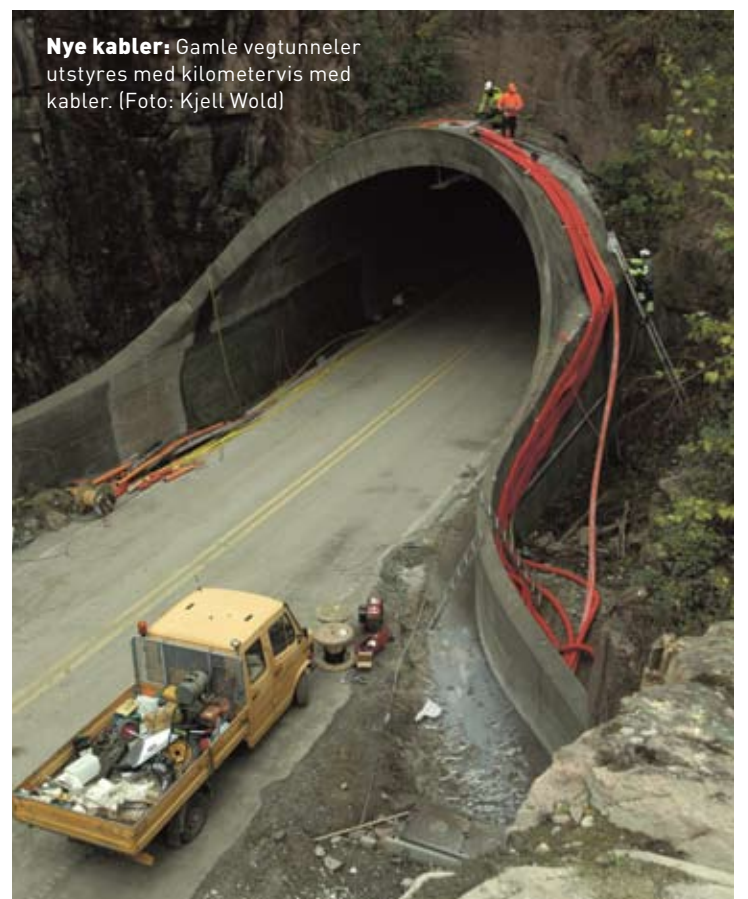
eler



Ny og gammel tunnel: Gamle Kleivenetunnel utbedres etter at ny tunnel åpnet. – Helt nødvendig jobb, sier Egil Grønskjær t.v. og Bjørn Kleppestø i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)



Tunnelrehabilitering: Gamle Kleivenetunnelen utbedres for nesten 30 millioner kroner. Her installeres ventilasjonsvifter. (Foto: Kjell Wold)



Nye kabler: Gamle vegtunneler utstyres med kilometervis med kabler. (Foto: Kjell Wold)