
Fra: noreply@regjeringen.no
Sendt: 29. juni 2016 22:17
Til: postmottak SD
Emne: Nytt høringssvar til 16/485 - Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

Referanse: 16/485
Høring: Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
Levert: 29.06.2016 22:16
Svartype: Med merknader
Kontakt avsender: Jonas Eik
Kontaktperson:
Kontakt-e-post: eik.jonas@yahoo.no
Tittel: E39 Romsdalsfjorden molde -  lesund

Uttalelse:

Møreaksen med en gigantisk undersjøisk tunnel, er en stor og farlig feilinvestering. Alle lignende prosjekter rundt oss vil sikre sine trafikanter med fremtidens broer. Alle vet om dødsulykker, branner og havarier i tunneller. Dype undersjøiske er de farligste.

Risikoen for en motorbrann i en buss eller en trailer øker jo dypere tunellen blir. Dagens biler er blitt veldig mere kompakt, godt st yisolert, masse glassfiber og veldig brannfarlige. Lange motbakker med maks motorkraft øker risikoen for brann, de utenlandske trailerne er ofte ikke i så god stand, og har vært innblandet i mange ulykker. Alle har sett bilder fra utbrente biler, et sånt scenario i tunnel er en katastrofe, og kan føre til stenginger over lang tid.

Halsasambandet, Todalsfjordprosjektet, Hafast, Rovdefjordsambandet, Sognefjorden, Nordalsfjorden, Anda Lote, Moss Horten, + mange andre er i gang med planlegging av broer. Eiksundtunellen blir også en del av nye E39, og der er allerede prosesser i gang for å fase ut tunellen, i bytte med en hengebro. Tunellen er for farlig til og brukes i en ny E39 trasse. Likeså Oslofjordtunellen blir muligens stengt allerede 2019 pga. trafikk økning og stor ulykkes risiko. Og det er ikke aktuelt og bygge ut med en tilleggs tunell. Oslofjord tunellen har hatt mange og lange stengninger. Oslo jobber mot broer og veier på overflatenivå, for å oppnå økt sikkerhet, satser på flere steder i Oslofjorden.

M reaksekameratene er de eneste som går motsatt vei. Møreaksen er dobbelt så lang som Eiksundtunellen og Oslofjordtunellen. Er 200 m dypere en Oslofjordtunellen   blir selvfølgelig mye farligere. Eksempel for å forklare størrelsen på Møreaksen i forhold Krifast, Møreaksen er 200 m dypere, og nesten 1 mil lengre.

Det som er i ferd med å skje er at samtidig som Møreaksen skal bygges, skal Eiksund tunellen fases ut, på grunn av sikkerheten. For når forholdene ligger til rette for bro, blir dette valgt for å øke sikkerheten. I Molde går de motsatt vei, velger ut det sikre med det usikre.

For å imøtekomme morgendagens fjordkryssinger med broer har vegdirektøren i 2014 undertegnet en historisk stor satsning med NTNU, for å forske på ny bro teknologi. Bort fra farlige tunneller, forske på mere miljøvennlige og sikrere broer.

Er vår eget lokale vegkontor og politikere ikke klar over at de går motsatt vei og utsetter v re trafikanter for meget stor usikkerhet, og samtidig mangedobler milj utslippa med Møreaksen.

Prisen på Møreaksen er 16,65 milliarder, + by tunell på 3,7 milliarder.

Tar vi med Langfjordbroen på 4.5 milliarder er vi oppe i 24.85 milliarder.

Pris for Sekkfast er på 14,45 milliarder, da blir også Langfjordtrafikken ledet fergefritt over Sekkfast mot Rauma, Østlandet og E136. Trafikken inn mot Molde fra Legrovik blir redusert med nærmere 20%, behovet for by tunell opphører. Vi har spart 10,4 milliarder vegkroner som kan brukes til andre prosjekter. Her kan enda et E39 prosjekt fullføres for de same pengene.

Halsafjordbrua (Hengebro) er priset til 8,5 milliarder. Fortsatt er 1,9 milliarder kroner til gode, kan rekke til eksempelvis å lage broer og fyllinger mellom Aukra og Otterøya.

Hvem er de ansvarlige politikerne som går for den mest farlige og miljøfiendtlige måten å bygge en fjordkryssing på, og som er en fordyrende omvei med store høydeforskjeller, 330 m dyp tunell, og tallrike rundkjøringer, og går igjennom Molde by. Regjeringen har varslet at hovedveger skal gå uten byer og tettsteder, og varsler at i tiden som kommer vil ha mere statlig styring på hovedveier.

Sekkfast alternativet har et mye høyere trafikk grunnlag enn det Møreaksen har. E39 + trafikken mot Østlandet E136. Dobbel effekt å kost nytte. Sekkfast medfører att det blir oppgraderte veier fra Tresfjordbrua mot Sunnmøre, med mange nye traseer, og som også blir en stor fordel for trafikken mellom Ålesund og Østlandet, dobbel effekt der også.

Vårt eget Statens vegvesen går imot en fremtidsretta tunellfritt E39 over Sekkfast, imot og gjøre Østlands trafikken fra Nordmøre og Romsdal fergefritt mot Rauma og Østlandet, imot att Sunnmøre for bedre veier mot Østlandet. Sekkfast blir en veldig strategisk løsning for sørsiden av Romsdalsfjorden, og Sunnmøre for å komme til og fra nytt sykehus på Hjelseth, og vil vare gunstig med tanke på kommunesammenslåing.

Bygger Møreaksen for å få framtvinge en by tunell, og bruker E39 som melkeku for byutvikling i Molde, og det på bekostning av næringslivet og folket i hele fylket.

Og rasere Molde som god plass å komme til, og bo i, og på tvinge masse utgifter med bompenger og unødvendig trafikk.

En hovedveiforbindelse skal være så god at den blir et naturlig valg for tungtransporten, skal ha minst mulig høyde forskjeller, og vare sikker, og som ikke øker miljøutslippene, som igjen øker kostnadene. Sekkfast har alle de fordelene. Sekkfast har ett mye høyere trafikkgrunnlag, er billigere og bygge. (Går både mot Østlandet og Vestlandet), som igjen gir mye raskere nedbetaling.

Sekkfast med veier og broer på overflatenivå, vil også være tilgjengelig for myke trafikanter.

Sekkfast kan bli diamanten i gullruten mellom Geiranger Trollstigen og Atlanterhavsveien.

Kost nytte effekten for Sekkfast kan mangedobles i forhold til Møreaksenn.

Har blitt fortalt at Ketil Solvik Olsen hadde etterspurt om det ikke kunne være alternative

løsninger istedenfor en ugunstig undersjøisk tunell under befaring i Molde. Ingen fra

Vegvesenet eller de andre som var med i befaringen nevnte ett ord om Sekkfast. Det er

tvilsomme metoder dere bruker for å unngå å bli sammenlignet med Sekkfast på, med og holde konkurrenten utenfor. De samme etatene har nylig måtte gi opp å bygge tunell over

Langfjorden, nesten hele Rauma var da med og protesterte imot å få tunell. Møreaksen er på vei til og gå i samme fella. Oppfordrer alle til å komme på banen og si sin mening.

Sekkfast vil bli et knutepunkt for Sunnmøre, Nordmøre og Romsdal.

Sjekk gjerne (Sekkfast) gruppen på Facebook.

Hilsen Jonas Eik

Vedlegg:

-

