

E39 og Kryssing av Romsdalsfjorden

Oppdraget fra Meltveit-Kleppa til Statens vegvesen (SVV) var å se på mulighetene for ferjefri E39 der man skulle se på nye typer fjordkryssinger, og i sammenheng med bedre utnyttelse for strømgenerering, miljøvennlighet osv.

Ikke lenge etter kommer fagetatene med henstilling om å **unngå** flere lange, dype undersjøiske tunneler og stamveier gjennom sentrumsbebyggelser.

Møre & Romsdal er vel det eneste landet i verden der man fortsatt gjør disse feilene....?

Feilinformasjon og manipulering av fakta fra SVV

Konsepter med bare lange, dype undersjøiske tunneler og stamvei gjennom sentrum

I KVV (konseptvalgutredning) fra SVV presenteres 5 varianter for kryssing av Romsdalsfjorden med kun lange, dype undersjøiske tunneler og stamvei gjennom Molde sentrum og langs hele Moldestranda. Den ene undersjøiske løsningen mer urealistisk enn den andre. KVV var tydelig skrevet med tanke på å få gjennom sitt – eller noen sitt politiske førstevalg.

Da med fokus på statlige penger for å bygge Molde sin byttunnel - og fastlandsforbindelse til Misund og Aukra. Altså en egeninteresse for den politiske makteliten i området.

Trasevalg Tautra/Otrøya ble lagt ut på høring på et veldig tidlig stadie, og det var veldig lite engasjement rundt saken. "Dette skjer ikke i vår levetid" var omkvedet. De få uttalelsene som kom inn mot løsningen ble dysset ned.

For bo-/arbeidsmarkedsberegningen i KVV var ikke Rauma med. Tanken var at Langfjordforbindelsen skulle samle Molde i den retningen. Som kjent har Langfjordforbindelsen strandet og fastlandsforbindelsen til Østlandet for Molde er høyst usikker for veldig veldig lang tid fremover.

Med Romsdalsaken-Sekkkfast vil bo-/arbeidsmarkedsregionen øke fra 160.000 mennesker til over 165.000 mennesker i forhold til Møreaksen.

SVV påstår at Sekkenkonseptet er utredet, men det er det altså ikke.

Romsdalsaksen-Sekkkfast ønsker at en oversjøisk løsning med E39 raskeste vei mot Bergsøy blir utredet ihht mandatet fra Kleppa. Altså med en ny bro over til Hjelset som E39 og eksisterende Bolsøytunnel som del av en trekantgren til Molde.

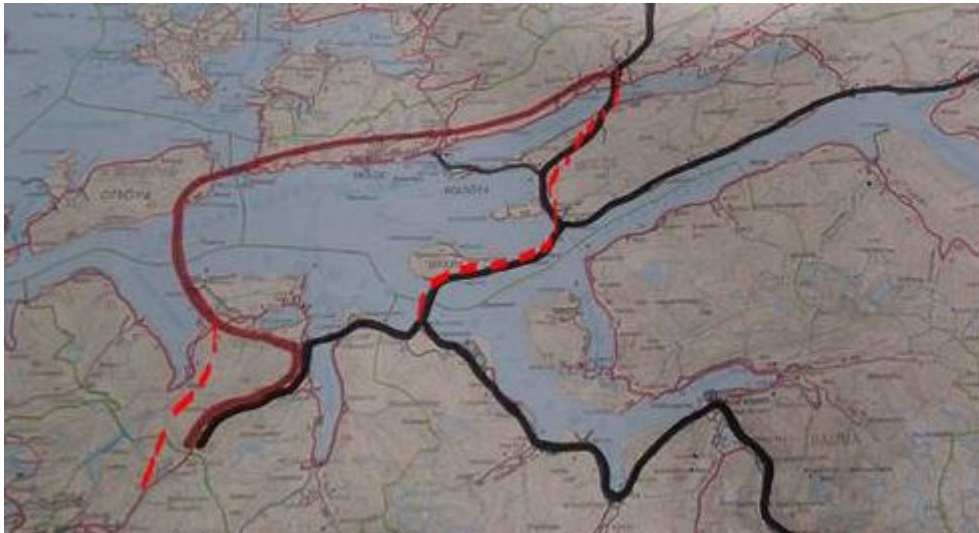
Keiserens nye fire-feltsvei og 110km/t Ålesund-Molde

Møreaksen og SVV har forespeilet befolkningen med hastighet på 110 km/t Ålesund-Molde. Det viser seg nå at begrepet Møreaksen bare skal gjelde selve fjordkryssingen Vik-Julbøen. 16 Mrd for fjordkryssing – **uten nye tilslutningsveier**. Dette medfører bompenger til minst 40% høyere takster enn dagens ferger uten at tilbudet blir bedre – og helt uten tilbud for de myke trafikantene.

Dette betyr at tilslutningsveiene som er forespeilet som kanskje kommer 30-50 år etter fjordkryssingen og som nye egne bompeprosjekter. Kanskje når bompengerperioden for Møreaksen og bypakkene er ferdige? Fergefri E39 forespeiles med utvidet bo- og arbeidsmarkedsregion – men blir samtidig kvelt av bompengesatser.

Kjøretid Ålesund – Molde på en time

Strekningen Ålesund – Molde er likt for begge alternativene. Da er det veistandarden og fartsgrensen som bestemmer kjøretiden.



Det er nå kommet frem at ny vei Vik-Digernes er skyvd langt inn i fremtiden, og iallefall fire-felt. Nå er terminologien at man planlegger stort, men bygger etter behov. Dermed er Romsdalsaksen-Sekkfast kortere enn Møreaksen – også til Molde sentrum.

Se på kartet med rød strek hvor stor omveien om Otrøya blir (stiplet strek om 40 år?).

Det er det samme vi i Romsdalsaksen-Sekkfast har sagt hele tiden. Her er det stort sett akseptabel vei allerede, og det er forholdsvis enkelt å bygge ut med flere felt de fleste stedene når behovene kommer.

Romsdalsaksen-Sekkfast er også velegnet for trinnvis utbygging og utprøving av lengre flyte-/hengebro.

Hvor er Molde?

Mange tenker Molde sentrum som destinasjon for ny E39. Hva har Molde sentrum med nasjonal stamvei E39 Kristiansand-Trondheim? Fagetatene advarer mot stamveier gjennom sentrumsområder.

SVV og Møreaksen har påstått at 70% av fergetrafikken skal til Molde – og da underforstått Molde sentrum.

MUM gjorde en telling i 2015 som viste at under 20% skal til Molde sentrum – faktisk det samme som SVV fant ut i 2003 men som de altså har feilinformert publikum om.

Molde kommune er langstrakt og brer seg langt østover. Molde sentrum ligger langt vest i kommunen, og vi tror ikke vi tar mye feil om vi sier at 70-80% av all aktivitet i kommunen skjer øst for sentrum. Ennå mer riktig blir dette når det nye sykehuset blir bygget på Hjelset. Årø er nok det mest naturlige knutepunktet.

Veøya en naturperle – og blir det fortsatt med Romsdalsaksen-Sekkfast

Konseptet over Veøya ble enkelt forkastet med bakgrunn i verneinteresser. **SVV - det er direkte feil.**

Sørsiden av Veøya er ikke mer vernet enn andre steder, og en sjøfylling der vil ta vare på Veøya slik den er i dag.

I tillegg vil man med bare gangfelt som tilkomst til øya skåne området samtidig som man gjør naturperlen mer tilgjengelig for publikum – også for de uten egen båt.



Miljøverstingen Møreaksen – Tunneler og Høydeforskjeller

Med sine kunstige nye 420 høydemeter for fjordkryssingen vil Møreaksen bli en miljøbombe uten sidestykke. Her kan vi slenge fram alle slags miljøtall, men vi tror alle forstår at 420 høydemeter mellom tunnelbunn og bro er en forferdelig løsning sammenlignet med Romsdalsaksen-Sekkkfast uten høydeforskjeller.

Svevestøv og eksos i tunneler kjenner vi også til, og dersom hele Møreaksen skulle bli bygd med 60-70% med tunneler, dvs. 5-6 mil med tunneler - noe som tilsvarer 10 ganger Innfjordtunnelen – vil mange kunne slite med helseplager.

SVV påstår at sikkerheten blir ivarettatt i henhold til gjeldende normer og regelverk.

Det stemmer nok det, men sammenlignet med oversjøisk fjordkryssing i friluft - som Romsdalsaksen-Sekkkfast, vil en ulykke i en undersjøisk tunnel få mye mye større konsekvenser enn med alternativet. Det er det som er oppgaven til SVV å få frem. Finne det mest sikre og beste alternativet for hele befolkningen – ikke for noen få.

Selv med dobbelt tunnellop og rømningsutganger for hver 250 meter –så hjelper ikke det. Skjer det en ulykke ved en rømningsutgang og sperrer denne, vil det være 250 meter til neste. Hvor mange ganger kan man puste inn kullos før man segner om? Det avhenger av tettheten av kullos selvfølgelig, men å løpe 250 meter i tett kullos er det nok ikke mange som kan.

Der er heller ikke noen løsning for de myke trafikantene - og hurtigbåten skal legges ned.

Molde – Rauma – Østlandet. Best med Romsdalsaksen-Sekkkfast

Langfjordforbindelsen er blitt skyvd veldig langt inn i fremtiden, og kjøretiden Molde-Åndalsnes vil bli likt med Romsdalsaksen-Sekkkfast som Langfjordforbindelsen ville blitt.

Romsdalsaksen-Sekkkfast gir Molde "fastlandsforbindelse" til Østlandet og pendlerrute Rauma-Molde uten ekstra kostnad på 2-4 Mrd for Langfjordforbindelsen.

Turistnæringen – hvorfor kommer turistene til området?

Den store majoriteten av turister som kommer hit til vårt område kommer for å se på vår storslåtte natur. Noen få for å kjøre i tunneler . Se bildene, vi sier ikke mer ☺



Kostnader og tall – Romsdalsaksen-Sekkkfast er mest samfunnsøkonomisk

Romsdalsaksen-Sekkkfast har ikke ressurser å verifisere kostnadene, men ved å sammenligne tall fra andre prosjekter analytisk og vurdere alternativene kan vi påstå følgende:

- 3km med flyte-/hengebro er rimeligere enn 16 km dobbelløpet undersjøisk tunnel
- Normalbro over Fannefjorden til Hjelset er rimeligere enn ekstrembro over Julsundet
- 12 km ny veitrase er rimeligere enn 75 km ny veitrase
- Vedlikeholdskostnader for 50 km felles E136/E39 er rimeligere enn hver for seg
- SVV sier selv at vedlikeholdskostnadene for tunneler og spesielt undersjøiske er ekstremt store i forhold til veier uten tunneler

Hvem ønsker Møreaksen med lange, dype undersjøiske tunneler og stamvei gjennom tettbygd strøk langs hele Moldestranda på 30 km???

Det er ikke bilistene, ikke turistene, ikke transportnæringen, ikke syklistene, ikke de myke trafikantene, ikke pendlerne.

Det er kun de få i den politiske elite som ønsker sin øy landfast, eller at staten skal betale for tunnel gjennom min by

Romsdalsaksen-Gruppe www.romsdalsaksen.no

Gruppe med 1000 medlemmer som ikke har noen personlig agenda med at min øy skal bli landfast eller lignende. Vi har bare ikke samvittighet for stilltiende se at noen få skal trumfe gjennom sine fordeler på bekostning av mange andre.

