

Høringsuttalelse – Innspill til NTP 2018 – 2029

Ny E39 - Møreaksen med Tunnel under Romsdalsfjorden og bru over Julsundet.

Samfunnsøkonomi og kostnad for brukerne

Det er god grunn til å stille spørsmål ved samferdselspolitikken hvis man nå er villig til å bevilge flerfoldige ti- talls milliarder til Møreaksen (MA) til tross for at det mangler enorme pengesummer til utbedring og vedlikehold på det eksisterende veinettet. Et vedlikehold som er helt nødvendig for å skape mer trafikksikre og mer fremkommelige veier. Det er i tillegg store investeringsbehov til utbygging og oppgradering av kollektiv og jernbane. Vi bør heller prioritere oppgradering og sikkerhet på veiene *mellom fergeleiene før* man går i gang med kostbare undersjøiske tunneller. Det er liten grunn til å tro at undersjøisk MA-tunnel gir samfunnsøkonomisk gevinst når man ser på de enorme investeringene som må til. Transportøkonomisk institutt (TØI) har påpekt at MA er svært ulønnsom: *«Fire av sju ferjeavløsningsprosjekter på E39 mellom Stavanger og Trondheim er svært samfunnsøkonomisk ulønnsomme uansett regnemåte og bør legges bort dersom samfunnsøkonomisk nytte skal legges til grunn»*. For brukerne av MA vil kostnadene bli så store at de færreste vil få råd til å kjøre gjennom tunnelen. Regnestykkene vi har sett hittil viser bompengavgift på kr. 500.- hver gang man passerer.

Argumentene fra lokalpolitikere i Molde gir inntrykk av at det viktigste elementet og fokuset for ny E39 mellom Vestlandet og Trøndelag er å bygge en omvei gjennom Molde. De snakker om store ringvirkninger og utvikling av bo og arbeidsmarked mellom Molde og Ålesund. Er det arbeidspendlingen mellom disse to småbyene som skal gi så stor gevinst for samfunnet at det forvarer slike investeringer? Hvor mye vil samfunnsnyten av MA egentlig bety i forhold til kostnadene? Det synes som det er anledningen til å bygge god tilkomst for fremtidig gjennomgangstrafikk til flest mulig parkeringsplasser utenfor butikkvinduene i Molde som er hovedmålet. Det er sannsynligvis nok av andre viktigere transport- og veiprosjekter i dette landet som gir langt større kost- nytteverdi og som bør prioriteres før ulønnsomme undersjøiske tunneller.

Lang undersjøisk tunnel og trafikksikkerhet

Trafikkulykker og branner i tunnel har vi sett mer enn nok av og det skapes enda større risiko jo flere lange undersjøiske tunneller som bygges. MA- tunnelen får en stigningsgrad på 5 % med 430 høydemeter fra bunnen av tunnelen til høyeste punkt på brua over Julsundet. Lengden av tunnelen blir om lag 16 km. Statens vegvesen prøver å gi inntrykk av at sikkerheten er ivaretatt med to trafikkkløp og rømningsveier. Men når tungtrafikk og biltrafikk for øvrig (anslagsvis 13300 kjøretøyer i 2040) går døgnet rundt med stor hastighet er det ikke vanskelig å forestille seg konsekvensene av en ulykke forårsaket av brann eller sammenstøt, - til tross for de sikkerhetstiltakene som ekspertene fremhever. En stor ulykke på bunnen av en 16 km lang og drøyt 400 meter dyp undersjøisk tunnel vil resultere i katastrofale følger. Utfordringene med støv og eksosutslipp kommer i tillegg.

Møreaksen og miljø

Miljømessig sett blir MA og E39 gjennom Molde en skandale. Her må man se på trafikkøkningen og virkningen av MA og Bypakken Molde i en sammenheng. Politikken som ligger til grunn for disse to prosjektene kan ikke beskrives på annen måte enn en ønsket og planlagt tilretteleggelse for økt bilbruk og mer tungtransport som vil føre til stor belastning for nærmiljøet. Vi vil oppleve en gedigen trafikkøkning som kommer til å gå gjennom deler av bysentrum og forbi eksisterende boligområder i Molde. Trafikkøkningen og høydeforskjellen i tunnelen, sammen med behovet for lys og utlufting, vil kreve enormt energi- og drivstoff forbruk og medføre betydelig økning av luftforurensning og uheldig klimautslipp. Når E39-trafikken skal gå gjennom by og boligområder og videre langs Fannefjorden, i tillegg til eksisterende biltrafikk som vil øke med nytt fellessykehus for Nordmøre og Romsdal på Hjelset, er det åpenbart at miljøet er det siste man tar hensyn til.

Lokalpolitikkerne prøver å selge inn Bypakken Molde som en nødvendighet for å løse utfordringene med lokaltrafikken. Propagandaen de utøver ved å omtale dette tiltaket som et miljøtiltak er mildt sagt misvisende. I virkeligheten er bypakken først og fremst en tilretteleggelse for å føre E39 trafikken gjennom byen. Det virker som lokalpolitikkerne først og fremst ønsker seg flest mulig parkeringsplasser utenfor butikkvindue i Molde i håp om at dette vil styrke det lokale næringslivet. Transport er en viktig del av samfunnsutviklingen men utbygging av store veisystemer griper inn i langt flere samfunnsområder enn bare handel og næringsliv. Veiutbygging påvirker i aller høyeste grad lokalmiljø, energiforbruk, klimautslipp, byutvikling og menneskelig trivsel.

Hadde hensynet til miljøet og til alternativ utvikling av arealer blitt vektlagt annerledes så hadde E39 gjennom Molde aldri blitt gjennomført. Svært få av våre lokalpolitikere har snakket om alternative løsninger for lokaltrafikken. Bedre kollektivtransport, innfartsparkering, arbeidstidsordninger, kameratkjøring og utbygging av sammenhengende effektive sykkelstier er ikke tema til tross for at disse virkemidlene i et samspill bidrar til å unngå kø og trafikkproblemer. MA og E39-trafikk gjennom Molde sammen høye bomavgifter (Bypakken Molde) vil få store negative konsekvenser som lokalbefolkningen må slite med både økonomisk og miljømessig. Det er helt utrolig at det finnes politikere i 2016 som velger å legge en firefeltsvei gjennom tettsteder og byområder som Molde. Det er skuffende å registrere at lokalpolitikkerne velger veiløsninger som var vanlig for et halvt århundre siden og at sentrale myndigheter tilsynelatende lar dette skje med begrunnelse i lokaldemokratiet. Det er ikke så veldig lenge siden Samferdselsdepartementet ga tydelige signaler om at ingen nye veier skal legges gjennom tettsteder. Hvis Stortinget lar dette skje og bevilger penger til Møreaksen i kombinasjon med Bypakke Molde så viser det med all tydelighet at man ikke mener noe av det de sier i forhold til miljø og det mye omtalte "*grønne skiftet*".

Romsdalsaksen – en mye bedre løsning for kryssing av Romsdalsfjorden

Fergefri forbindelse blir så dyrt at det fortjener grundige utredninger som også omfatter alternativ løsning med flytebru, - omtalt som Romsdalsaksen eller Sekkfast. Denne vegtraseen er en fortsettelse fra den nylig åpnete Tresfjordsbrua, videre med flytebru over Romsdalsfjorden til Sekken, videre østover langs sørsida av Veøya til Sølunes, videre gjennom Solemdalen og over Fannefjorden med ny bru som kommer i land like ved det nye fellessykehuset for Nordmøre og Romsdal som skal bygges på Hjelset. Dette forslaget til veiløsning har ikke blitt utredet til tross for at det er mange som

foretrekker denne i stedet for undersjøisk MA- tunnel under Tautra. En viktig samfunnsmessig og økonomisk fordel sammenlignet med MA blir fergefri forbindelse mot Østlandet for store deler av Nordmøre og Romsdal. Romsdalsaksen gir altså to fastlandsforbindelser i stedet for bare en slik som MA. Veitraseen blir flatere og krever langt mindre drivstoff forbruk og energi til utlufting og belysning og den vil ikke bederve Molde by og omkringliggende boligområder med gjennomgangstrafikk.

Det er på tide at vi innser at gammeldagse og farlige undersjøiske tunneller snart er utgått på dato og at fremtiden handler om moderne flytebroteknologi og miljøhensyn.



Romsdalsaksen

21. februar · 🌐

Fordelene med Romsdalsaksen vs Møreaksen:

Miljøvennlig - Små høydeforskjeller og ingen lange tunneler med eksos og svevestøv

Trafikksikker - Unngår dødsfeller i lange og undersjøiske tunneler... [Se mer](#)

