
Fra: noreply@regjeringen.no
Sendt: 29. juni 2016 06:26
Til: postmottak SD
Emne: Nytt høringssvar til 16/485 - Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
Vedlegg: hardangerbrua.jpg

Referanse: 16/485
Høring: Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
Levert: 29.06.2016 06:25
Svartype: Med merknader
Kontakt avsender: Thomas Øyen
Kontaktperson: Thomas Øyen
Kontakt-e-post: thomasoyen1975@gmail.com
Tittel: Innspill til NTP 2018

Uttalelse:

Noe sier meg at dette er nytteløst uansett hvilke argumenter som måtte fremkomme. Hvorfor? Jo, fordi alle andre forsøk på kommunikasjon har blitt slått ihjel og begrunnet med at valget er tatt, det henvises til konseptvalg og trasévalg som tydeligvis er helt umulig å forandre på. Og det er trist. Dere BURDE vise en litt annen åpenhet og heller se på innspillene som kommer med et åpent sinn. Jeg håper dere leser hele dette innspillet selv om det ble langt til slutt.

Jeg har blitt fortalt at Solvik-Olsen, da han kjørte E39 forrige sommer, etterspurte andre løsninger for fjordkryssing da han var i Molde, men at dette ble avfeid. Og det sier seg jo selv, han fikk aldri møte "Hvermannsen" i Molde, kun ordføreren som er Møreaksen-tilhenger på sin hals samt noen andre i SVV som også er Møreaksentilhengere (eller så turte de ikke motsi ordføreren). Dette er et høyt spill og sjansen for å miste jobben er nok tilstede om du jobber imot "fasiten".

Ordfører Dahl, Jan Petter Hammerø, Helge Orten og en viss Erik Berg er mennesker med mye makt og klare interesser i å få Møreaksen gjennomført. Det er politikk på høyt plan. Det snakkes om arbeidsmarked osv, men så ble det lansert noen bompengetakster her for noen måneder siden som oversteg 500,- hver veg! Hvem er det som tror at det blir noe jobbpendling av det, da? Dessuten, denne gjengen her borer for tiden, resultatet vil sannsynligvis fortelle om dårlig fjell og økte kostnader, dette prosjektet kan bare ikke gjennomføres! <http://www.rbnett.no/nyheter/article11336518.ece>

Møreaksen, selve tanken om fastlandsforbindelse, er god. Men løsningen i seg selv er veldig dårlig.

* Dype undersjøiske tunneler er en brannfelle, uansett hvor mange løp og nødutganger en måtte ha. Vi har fått noen eksempler de siste årene, Gudvangatunnelen (ikke undersjøisk, men lang og med god helling) og den nede ved Bremanger hvor et vogntog med drivstoff mistet (!) hengeren

sin... Om du vurderer risiko opp mot hverandre her, så er det selvsagt mye farligere med bratte bakker opp og ned og i tillegg langt inne i et fjell enn på ei flat bru i friluft. Er vi enige om det?

* Utenlandske vogntog blir det stadig flere av, og standarden på det enkelte blir stadig dårligere. At det ikke skjer flere ulykker tror jeg vi skal skrive på flaks-kontoen foreløpig, men hvor lenge varer det? De kontrollene som er viser flere skrekktilfeller med nedslitte og manglende (!) bremses på fullastede vogntog og semitrailere, da hjelper det veldig lite at en har doble løp osv osv. Fakta er at, dersom en ulykke oppstår, så har en mye bedre muligheter for at alt skal bra på ei bru enn i en tunnell langt inne i et fjell. <http://www.tv2.no/a/7274622/>

* Et viktig punkt i det hele er at Statens Vegvesen (SVV) påstår at Sekkfast er utredet, men dette stemmer bare delvis. De "utredet" Sekkfast i 2010 sammen med 2 andre alternativer, men da altså Sekkfast med en undersjøisk tunnel omtrent lik den man planlegger for Møreaksen nå, og det blir helt feil. Sekkfast eller Romsdalsaksen er tenkt helt uten undersjøisk tunnel! Dette er ikke utredet enda. Men verdens lengste bro i dag er over 4 mil lang, så teknologien finnes selvsagt, en mangler bare vilje. http://www.rbnnett.no/meninger/Kronikk/2016/06/23/Veg-vi-kan-bygge-og-veg-vi-m%C3%A5-utvikle-12934943.ece?fb_action_ids=1137350689641366&fb_action_types=og.comments

* Møreaksen utenom Molde het en gruppe på facebook som var veldig aktiv for en tid tilbake. Den tok utgangspunkt i all trafikken som kommer med en evt Møreakse. SVV viser til målinger som sier at det meste av trafikken over Moldefjorden skal til byen Molde. Tar ikke den diskusjonen her, men det finnes uansett ikke industri vest for Molde, så all tungtransporten må gjennom sentrum isåfall. Og med SVV sitt forslag til tunnel der som skal komme ut midt i byen, så får vi altså en ny 4-felts E39 gjennom Molde by inn mot flyplassen på østsiden av byen, og som vil ha 50-sone eller 60-sone og 5-6 rundkjøringer!!! Man planlegger altså å bygge splitter ny E39 med mange rundkjøringer for saktegående trafikk når vi passerer 2020! Hvor fremtidsrettet er det?

* Fannefjordtunnelen i Molde ble åpnet i 1991 og har siden være preget av lekkasjer. Dessuten er den meget bratt og med MYE tungtrafikk (hovedåren mot Romsdalen). Den var nylig stengt i et helt år (!) for rehabilitering til over 200 millioner kroner, men lekker fortsatt. Tunneler er en uting og bør unngås der det er mulig - selv om en annen løsning skulle koste noen kroner mer i utgangspunktet.

* Hvor turistvennlig er det så sende våre gjester i disse hullene i fjellet når vi reklamerer for oss selv i utlandet med "kom og se våre fjell og fjorder". Var vel ingen som mente "fra innsiden"? Rogfast bør bli et unntak om det vedtas. Stykket der er værhardt og langt. Men den tunnelen blir fryktelig dyp og skremmende, og det hjelper forbasket lite med doble og triple løp om du kommer borti en brann og du er 13-14 km fra land og nesten 400 meter under havet. Hva gjør man da?

* Prosjektleder for "Fergefri E39" Olav Ellefset og vegdirektør Terje Moe Gustavsen peker på at det er minst 10 ganger dyrere å drifte en undersjøisk tunnel enn ei bru. Dette skyldes stadig nye krav til sikkerhet, pumper som skal fjerne vann som lekker inn, korrosjon som gjør at utstyr må byttes oftere enn tilsvarende for bro bygd i dagen

mm. <http://www.aftenbladet.no/nyheter/lokalt/Tunnelar-under-sjo-er-spinndyre-a-driva-2920929.html>

* Ledelsen for SVV Midt har lenge jobbet for diverse undersjøiske tunnelprosjekter, men nå er alle utenom Møreaksen skinlagt. Det gjelder Todalsambandet, Halsafjorden, Hafast og Langfjorden. Det neste som skrinlegges bør bli Møreaksen, rett og slett fordi det finnes en mye bedre og tryggere løsning

* Vi som står på utsiden legger spesielt merke til en ting. Når det vurderes tunnel mot bro, så snakkes det om sikkerhet, miljø og kostnader. Sikkerheten er utvilsomt bedre for en billigere penge på en bro, miljøet blir også bedre med bro (vogntog spyr ut mye guffe i disse bratte hellingene opp og ned), da står vi igjen med økonomien. Og - mtp det som har skjedd de siste årene hvor tunnel har blitt valgt hver eneste gang, så betyr dette mye, mye mer enn dere faktisk vil ut med! Det betyr faktisk alt! Grunnen til at de 4 ovennevnte samband har gått fra tunnel til bro skyldes også andre faktorer som store havdyp (600m på Hafast).

* Syklister og mye trafikanter ivaretas ikke med en tunnel, med broer kan de nyte vår vakre natur i all sin prakt.

* E39 vil med Sekkfast/Romsdalsaksen komme ut på Hjelset, like ved fylkets kommende nye sykehus.

* Eiksundtunnelen på Sunnmøre blir en del av nye E39, men denne er for bratt og farlig til å kunne brukes med sine 9,6% max stigning. Kravet vil isåfall være et parallelt løp, og dette er det ikke plass til på den fjellryggen hvor tunnelen er bygd. Kostnadene for 8-9 år siden kom på vel 1 milliard kroner! Og nå blir altså tunnelen snart ubrukelig. Det er vanskelig å fatte hva de holder på med i SVV!

* Satsning på ingeniører for å få bedre broteknologi <http://www.universitetsavisa.no/student/article42011.ece>

* Stor usikkerhet rundt prøveboringene under Tautra?? Det er rykter som går om dette. Disse skal være ferdig innen første halvår 2016, altså nå. Status vet bare SVV. Men om ryktene stemmer, så blir det samme lekse som ved Langfjordtunnelen, der var det også utredninger og grunnboringer og mange bortkastede millioner.

* Man burde kanskje lytte mer til landets transportnæring? De ville ikke ha Langfjordtunnelen og de vil heller ikke ha Møreaksen. Vogntog på 50 tonn vil rett og slett ikke ha dype tunneler!

* Sekkfast/Romsdalsaksen vil også gi fergefri vei til østlandet for det meste av Møre og Romsdal. Dette skjer ikke med Møreaksen. Husk at det er MYE tungtrafikk som skal østover og opp Romsdalen, så her kan en kvitte seg med et fergesamband til i samme slengen

Når man summerer opp alle evt fordeler og ulemper, så ender man opp med én eneste mulig fordel for tunnel, og det er økonomien. Dette er også usikkert, all den tid

Sekkkfast/Romsdalsaksen uten tunneler ikke er utredet. Men alle andre fordeler peker i retning broer og vei i dagen.

Jeg registrerer at veidirektøren i linken om broteknologi litt lenger oppe sier at vi pr i dag ikke har bygd lengre broer enn 1892 meter (Drammen), men i Kina blan annet bygges det broer som er over 40 km lang! Vi liker jo å skryte av oss selv, at vi er så gode på teknologi osv. Da bør vi ihvertfall nærme oss kineserne her.

Legger ved noen linker til slutt, der finner dere bilder og mer info om dere ønsker det. Sjekk vedlegget, det er dette vi vil vise frem, ikke sorte hull i fjellet.....

www.romsdalsaksen.no

www.facebook.com/romsdalsaksen

www.facebook.com/groups/773092429448218

Vedlegg: hardangerbrua.jpg (305,81 KB)