

---

**Frå:** Øyvind Østvik

**Sendt:** tirsdag 4. juli 2023 01:18

**Til:** 'postmottak@sd.dep.no.' <[postmottak@sd.dep.no](mailto:postmottak@sd.dep.no)>

**Emne:** HØYRING NASJONAL TRANSPORTPLAN 2025 - 2036

Vedlagt flg. min uttale til planen:

Ny KVV gjennom Møre & Romsdal.

Eg vil med dette be Samferdselsdepartementet setje i gang prosessen med å utarbeide ei ny konseptvalgsutgreiing (KVV) for Møre & Romsdal. Det er i dag en veldig stor motstand mot Statens Vegvesen (SVV) sine planar for fergefri E39 gjennom M&R.

Det er sjølvsagt mange grunnar til det, men det som i all hovudsak går igjen er:

### **Kryssing av Romsdalsfjorden:**

1. Dei teknologiske løysingane er utdaterte, og risikofulle med tanke på at med undersjøiske tunnelar veit ein forholdsvis lite om ekstrautfordringar ein kan møte på.
2. Alt for mange tunnelar. At ein gjennom eit av verdas flottaste naturområder skal føre både turistar og lokalbefolkning gjennom mørke tunnelar for å kome seg fram er lite fremtidsretta og bærekraftig. Både byggekostnader og vedlikeholdskostnad blir langt høgare enn vegar i dagen.
3. Miljøfiendtlig med tanke på enorme høgdeforskjellar. Helt unødvendig å bygge nye omvendte fjelloverganger.
4. Fører nasjonal stamvei gjennom tettbebyggelse på begge sider av fjorden. Det er kostbart, unødvendig, uønska, og direkte utdatert. Ikkje i tråd med nasjonale føringar jfr. dei fleste samferdselspolitikarane die siste 20 åra.
5. Stenger for dei ellers prioriterte mjuke trafikantane.
6. Flat oversjøisk og langt meir miljøvennleg løysing finns.

### **Kryssing av Storfjorden:**

1. Fantasiprojekt utan like. Politisk spel for galleriet. Italianarne har i mykje lengre tid planlagt kryssing av Messinastredet over til Sicilia. Den har ca. same strekning som ein tenker med Hafast, men langt grunnare og mindre værutset. Dette prosjektet er atter ein gang stoppa grunna enorme kostnader. Øya Sicilia har over 5 mill innbyggare. På ytre Sunnmøre er der litt over 20.000 innbyggare.
2. Å plassere ein kryssing av fjorden heilt ute i havgapet skaper enorme utfordringar, både teknisk, sikkerhetsmessig, usikkerheit og kostnader.
3. Langt rimelegare og betre løysing finn ein ved å krysse Storfjorden Sykkylven - Ålesund.

### **Politisk:**

Plassering og løysing av begge desse fjordkryssingene er dreve fram av markante politikare frå øyane som ser sitt snitt i å få fastlandssamband som riksveg – altså finansiert av staten. Isolert sett kan motivet for dette være greit nok, men når summen av dei negative konsekvensane blir for store, så er det heilt naturleg at sjølv sindige romsdalingar og sunnmøringar protesterer. Det er ingen vanleg omkamp der ein kjempar for å få vegane gjennom sin eigen by/bygd vi her snakkar om.

Det er summen av alle dei negative konsekvensane som er blitt for store. Spørjeundersøking viser at ca. 80 % av innbyggerane M&R ynskjer Romsdalsaksen eller framleis ferger framfor Møreaksen. Fylket har gjennom «alle år» prioritert E136, også kalt Eksportvegen når det gjeld stamvegnettet i Møre og Romsdal. Allikevel har SVV nesten berre prioritert E39 mellom Vik-Bolsønes.

### **Statens Vegvesen – ingen uhilda part:**

Romsdalsaksen AS har sida 2016 knytta til seg og bygd opp ein forholdsvis god kompetanse på flytebruer og veibygging generelt.

Gjennom åra har vi fått erfart at SVV sine lokale representantar nærmest trakkar over det meste for å trumfe gjennom sitt prestisjeprosjekt Møreaksen.

«Samrøret» til selskapet Møreaksen AS, SVV og noen sentrale politikarar medverkar sterkt til eit veldig polarisert samfunn. God infrastruktur og gode vegar er noko dei fleste nordmenn saknar, og blir difor naturleg nok engasjert i temaet.

I Noreg har liksom SVV monopol på sannheita. Sjølv om dei utallege gonger blir avslørt med å drive med fusk og fanteri, og faktisk manipulerar beslutningsunderlag lagt fram for vedtak i Stortinget.

F.eks ble dei tatt med buksene nede av Tidens Krav etter sin «utredning» av Romsdalsaksen i 2019. SVV i Bergen var dyktige og grundige med sjølve utgreiinga, men SVV Molde plussa på 9 mrd kroner ekstra kostnader for å gjere den dyrare enn Møreaksen.

Ei stor sak var også den «Hemmelige Torgeir» - altså ordføraren i Molde som deltok på hemmelege møter i samband med denne «utredningen», og som var del-arkitekt for denne strategien.

I tillegg har die ein merkeleg prioritering der dei ynskjer å erstatte trygge ferger med brannfarlege feller i staden for å først gjere vegane mellom fjordane sikrare – ja, faktisk skyve desse strekningane heilt ut av NTP. Det siste er å føre E39 via

Vestnes sentrum i uoverskueleg framtid – altså bruke 26 mrd kroner utan å redusere reisetid – berre auøke kostnadane enormt. I følgje artikkel i Sunnmørsposten har det omkomme 92 mennesker dei siste 15 åra på desse vegane som SVV vil skyve utbetringar ut i evigheita.

### **Oppsummert:**

Er det ikke noe system i Norges samferdselssystem der ein kan sjekke ut om nokon « har tatt for mye Møllers tran»? Hverken KS1 eller KS2 evnar å fange opp om det er foretatt for store tilpasningar i underlaga for å lose prosjekta gjennom byråkratiet.

Eg ventar at SD og regjering tek ansvar og bestiller ein ny KVVU. Ingen av dei involverte fra dagens SVV eller lokale politikarar bør delta i ny KVVU. Det må difor bli Nye Veier, utenlandsk aktør eller ingeniørgruppe fra SVV Vest.

Helsing

Øyvind Østvik