

ROMSDALSAKSEN

UTFYLLENDE BESKRIVELSE

26.januar 2017

Kostnader RA og kostnader flytebro – oppslag i RB om Hordfast

Det er vidt forskjellige flytebroer vi her snakker om. Både når det gjelder størrelse og kompleksitet. Den er dobbelt så bred, 16 km lenger, den er i kombinasjon med en hengebro, og er mer vær- og bølgeutsatt.

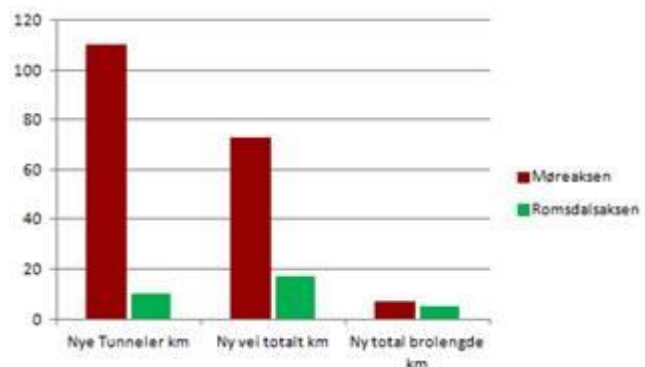
Etter det vi har forstått så er det en prisdifferanse på 80% mellom dyreste og rimeligste løsning av flytebro over Bjørnafjorden. SVV har antagelig opplyst om den dyreste.

SVV innrømmer at de ikke sitter på kompetansen på flytebroer, og har ikke egen moderne flytebro teknologi ferdig utviklet.

Men det har private aktører som har lagt ned masse med ressurser på utvikling – men de sliter med å få tilgang fordi SVV skal utvikle sin egen teknologi. Og da blir det fare for høye kostnader når man skal omgå eksisterende patenter.

Romsdalsaksen har basert sine kalkyler på reell budsjettpris fra flytebroleverandør, fra SVV sine estimater og statistikk på veikostnader rundt om i landet, samt at det hele er gjennomgått av fagfolk. Romsdalsaksen vil etter våre beregninger havne på 13.5 mrd med oppgardering til 100 km/t 3-felt m/midtdeler fra Digernes til Hjelset, der broene er beregnet med 2-felt m/midtdeler og gang/sykkelvei. Flytebroene til LMG Marin er designet for enkelt vedlikehold til veldig lave kostnader. F.eks så snakker vi her om lukkede kasse-konstruksjoner med full kontroll på luftfuktighet og god tilgang.

I tillegg til fjordkryssingskostnadene, så viser disse søylene de vesentlige forskjellene mellom MA og RA som er kostnadsdrivende. Husk også at med så mange km med tunneler så har ikke MA noen andre valg enn dobbelløpede tunneler og 4-felt selv om trafikkmengden langt ifra sier at der er behov for det. Romsdalsaksen kan ta seg av trafikøkningen gradvis og allikevel få full nytte fra dag en.



3-felt vs 4-felt

Dagens ÅDT med fergene over Romsdalsfjorden er 2.300. Hvor mye blir det i 2050 og kanskje 2060? De fleste rapportene fra SVV estimerer "høye" tall, mens TØI og andre stiller store spørsmålstegn til dette. Her er utklipp fra Tvetter og Bråthen fra Møreforskning:

Det er i diskusjonen også vist til høye nytteestimer fra Transportøkonomisk institutt (TØI). Dette er imidlertid tall fra en følsomhetsberegning som er regnet med en svært optimistisk trafikkvekst, som instituttet selv har tatt forbehold om. Disse trafikk tallene vil innebære at hver og en av oss må kjøre 4-5 ganger så mye som i dag om 40 år, hensyn tatt til befolkningsveksten. Kan vi tro på en slik utvikling, når vi vet at veksten i både bilhold og beholdning av førerkort kommer til å flate ut, sammenlignet med de foregående 40 år? Det hører med til historien at TØIs hovedberegning indikerer en nytte på noe over halvparten av kostnadene, regnet etter de retningslinjene som ligger til grunn for Nasjonal transportplan.

Romsdalsaksen AS er enig med SVV sin Utviklingsstrategi om at strekningen Moa-Digernes vil få høy nok fremtidig ÅDT til at det er samfunnsnyttig med 4-felts vei. Med fjordkryssing øst for Molde sentrum, vil det være tilstrekkelig med 2-3-felts veier på resten av strekningen Moa-Hjelset.

På strekninger der man bygger helt ny vei, så er det naturlig å bygge 4-felt når man først holder på. Dvs Solnør-Ørskogfjellet forbi Sjøholt, og det gjelder over Skålahalvøya forbi Nesjestranda i Molde.

Der traseen går langs eksisterende veier, foreslår vi å rette ut svingene og utvide til 3 kjørefelt. Ved neste korsvei vil det da bli relativt enkelt å utvide til 4-felt.

Over broene foreslår vi at det bygges med 2-felt+g/s – men at det forberedes for evt fremtidig utviding til 4-felt. Hovedgrunnen til det er estimert ÅDT i overskuelig fremtid, og at kostnaden eskaleres enormt med større dimensjoner.

F.eks så fungerer Nordhordalandsbroen med 2-felt og 16.000 i ÅDT fint i dag.

Lengste strekket med bare 2-felt på Romsdalsaksen vil bli 3 km mellom Hjelvika og Sekken.

Trafikksikkerhet mener vi er veldig viktig, og da er det å hindre møteulykker med midtdelere og unngå lange dype undersjøiske tunneler veldig viktig.

Romsdalsaksen foreslår derfor å bygge strekningen Digernes-Hjelset i hovedsak med 3-felt m/middeler og 100 km/t – utvides til 4-felt ved behov.

I følge ny veistandardnormal som er på vei, er det en fullt ut akseptabel løsning.

Det som ikke er akseptabelt er MA sin løsning med å bygge fjordkryssing først, uten at man oppnår noe annet enn mye høyere kostnader for trafikkantene som skal bruke E39. Kjøretiden blir ikke kortere.

Trafikktelling 2015 *(Utført av Borgerlisten i Molde, bekreftet med SVV)*

Hovedkonklusjoner:

- Mindre enn 4 av 10 biler som kommer til Molde med fergen skal til Molde kommune.
- 2 av 10 biler skal i dag til områder vest for fergekaia – altså «svinger til venstre» ved ankomst Molde fergekai.
- Dersom man justerer for trafikk til sykehuset og øykommunene i vest, får man et bilde av situasjonen etter at fergene er borte (Møreaksen). Da vil kun 12 av 100 biler havne i Molde vest for dagens fergekai.

KVU

I prosessen med KVU var alle fem alternativene med lange dype undersjøiske tunneler – den ene verre enn den andre. Og alle gikk innom Molde sentrum. K5 var skissert til å "lande" ved Årø, men den var beskrevet som at det blir en omveg. Her er det tydelig at ingen har ønsket å stille spørsmålet om hvor man egentlig skal (ref trafikktelling over). Ingen oversjøiske løsninger ble reelt vurdert (se SVV presentasjon 2015).

Med sykehuset plassert på Hjelset skal 88% av bilene østenfor dagens fergekai, og man ser at det er strekningen Roseby-Hjelset som er der det meste av aktiviteten i Molde foregår.



Fannefjorden

Romsdalsaksens forslag er med ny kryssing av Fannefjorden fordi Fannefjordtunnelen ikke er egnet og ikke kan bli godkjent som europavei. Romsdalsaksen ønsker en moderne og miljøvennlig løsning. Vi har i vårt forslag plassert ny Fannefjordkryssing ved Hjelset for å unngå konflikt med evt skipstrafikk. Nå er NOV Hjelset med kranbygging blitt lagt ned, så om samfunnet aksepterer ny fjordkryssing ved Lønset isteden, så er det selvfølgelig helt ok – og ligger allerede inne på våre nettsider som et alternativ. Det blir en vinn vinn løsning sammen med den nye veien som skal komme for strekningen Lønset-Hjelset.

NB: Dersom det stilles høye krav til seilingshøyde for bru ved Lønset, vil det eskalere kostnadene betydelig.

Molde-Østlandet

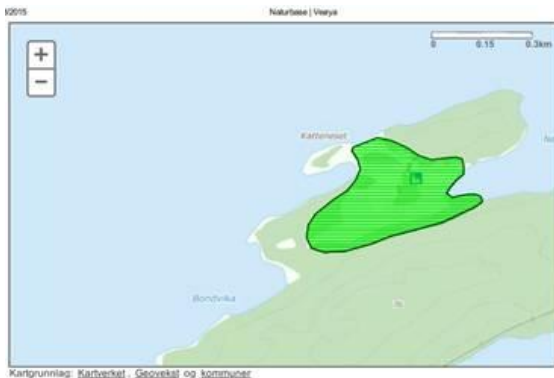
MA gir ingen løsning for trafikken mellom Nordmøre-Molde-Østlandet. Det gjør Romsdalsaksen. Det blir ca samme kjøretid mellom Molde-Åndalsnes med Romsdalsaksen som med en evt Langfjordbortbindelse til ca 5 mrd ekstra. Med Romsdalsaksen blir det ikke nødvendig å bygge Langfjordforbindelsen før kapasiteten er sprengt.

Veøya

Den nordlige delen av Veøya er fredet – ikke den sørlige delen. Det er ca 550m fra Veøy kirke til evt fylling og E39 - med en åsrygg imellom. Det er vesentlig færre fornminner som blir berørt på Veøya med RA, enn det blir på Julbøen med MA.

I dag er det kun tilgang til Veøya for den som har båt. Med RA kan eierne av området selv bestemme hvilken tilgang man vil åpne for. Enten ingen tilgang, med parkering på sørsida, med tilrettelagt sti for funksjonshemmede, osv....

Kanskje det kan bli ny nasjonal turistveg på linje med Trollstigen og Atlanterhavsveien? Ligger faktisk midt i The Golden Route.



Fastlandsforbindelse Aukra/Midsund

Alle forstår at det er fristende for Aukra/Midsund å kapre fergefri E39 til å være deres fastlandsforbindelse, og vi tror de fleste ønsker en god løsning der også.

Det har ingenting med E39 å gjøre, men Romsdalsaksen har tidligere foreslått å bygge en ny bro mellom Aukra-Tornes for noen av pengene man sparer på å bygge RA istedenfor MA.

Strekningen Ormen Lange-Årø er faktisk kortere via Tornes enn Julsundet. Og bo-arbeidsmarkedsregionen Aukra/Fræna blir en tett og kompakt løsning med kort vei mellom Elnesvågen-Aukra.

Når det gjelder Midsund så sies det at forbindelsen Otrøya-Aukra er selvsfinansierende.

Spørresundersøkelser

I følge spørreundersøkelse gjennomført av Norstat og mer uhytidelige avstemninger i Sunnmørsposten og Tidens Krav, så er det et overveldende flertall som ønsker Romsdalsaksen.

Slik vi har forstått folket vi snakker med, så er man ikke opptatt av hvor langt man er kommet i den politiske prosessen eller om de reelle mulighetene. De ønsker bare rett og slett ikke flere undersjøiske tunneler og stamveier gjennom tettbygde strøk. De er altså helt på linje med vegdirektøren og fagetatene – ”Ikke flere undersjøiske tunneler og stamveier gjennom sentrumsområder”.

Undersøkelser viser at 10-20% av den norske befolkningen lider av en eller annen form for tunnelfobi. Fullt utbygd MA har ca 70% med tunneler på strekningen Digernes-Vik.

Bompenger

Det er vel ingen tvil om at dess dyrere et prosjekt er, dess høyere blir bompengesatsene? Vi tror ikke resten av landet vil sløse med midlene og bruke for mye til M&R. Om man ser på alle veiprojektene i området så er det liksom ikke magemål noen steder, og det blir lett å glemme at noen – altså vi – skal betale dette. Norman, Reve og Orten forespeiler milliardfortjenester, men det kan like gjerne kvele et samfunn som å utvikle det - for kostnader og bompenger er det ikke tatt hensyn til.

Det er stadig flere som tror at MA heller vil gjøre Romsdalsfjorden til en høyere dørstokk enn det fergene er i dag, og gjerne bli spikeren i kista for et delt fylke.

Istedenfor MA på NTP nå, ber vi politikerne heller prioritere følgende

- Romsdalen trenger 2,2 milliarder for å få rustet opp siste delen av Eksportvegen oppover dalen.
- Ørskogfjellet trenger 120-150 millioner for å bygge krabbefelt på begge sider av fjellet. Reguleringsplaner er allerede godkjent.
- Lønset- Hjelset bør prioriteres. Dersom sykehuset blir realisert så må veien på plass før åpning.
- Halsafjorden
- Betna–Stormyra
- Et hvilesjær med MA og en reell prosjektering og prissetting av Romsdalsaksen frem til neste NTP. Da også med Rauma inkludert som en del av fjordkryssingen som bo-arbeidsmarked sammen med Molde (det er de ikke med MA/KVU).