

## Romsdalsaksen nærmer seg et folkekrav

Valg av riktig fjordkryssing ifm. fergefri E39 baseres på data som skal være så reelle som mulig og danner med det grunnlaget til en såkalt Konsept Valg Utredning(KVU).

Analyser og behov i forhold til bl.a reisetid, trafikkmengde, samfunnsøkonomi er viktige effektmål, men det ser ut til at analysene i 2011 blir tolket ulikt av engasjert konsulentfirma Rambøll og SVV Region Midt.

Statens vegvesen sin egen rapport «Rutevise planer for riksvegnettet Riksvegtrute 4b E39» underbygger selv teorien om at SVV er på kollisjonskurs med seg selv og andre rundt fremtidige trafikk tall på E39. Også TØI (Trafikk Økonomisk Institutt) slakter oppskrivningen av ÅDT i sin rapport i 2013.

Trafikkmengde med beregna fremtidig ÅDT over Julsundet ble endret av SVV fra 7 200 til 13 000 biler og ÅDT i undersjøisk tunell ble endret fra 5 100 til 9 500 biler.

Til sammenligning så var det i 2011 en ÅDT på 2007 biler med fergestrekningen Molde – Vestnes. I 2016 er ÅDT 2290 biler. Dette er en langt svakere økning enn hva SVV har i sine grunnleggende vurderinger.

Vegdirektoratet som er overordna myndighet, ser et behov for å bygge 4 felt motorvei når trafikken passerer ÅDT på minimum 12 000 biler.

Hastighet ble satt til 110km/t for å bygge opp under redusert reisetid via Møreaksen. Kanskje fordi Sekken konseptet viste seg å være 2 min. raskere? Det er også verdt å nevne at trafikkmengden over fjorden via Sekken var av Rambøll beregnet til 5400.

### Bakvendtland

Nå ser vi at SVV Region Midt må redusere kostnader for å få realisert Møreaksen. Dette går da selvfølgelig utover fordelene som gjorde konseptet til et førstevalg. Vurderingen om 1 løps tunell med 2 felt mellom Digernes og Vik i Tomrefjord og gjennom Molde by fører til at reisetid og ulykkesrisiko øker samt fremtidige stenginger og vedlikehold vil føre til ventetid og frustrasjon. Det blir nå også antydnet at hastighet blir 80-90km/t.

Med disse endringen vil reisetid med Romsdalsaksen være kortere enn med Møreaksen pga. alle avvikene som har oppstått etter KVU 2011. Denne helomvendingen viser også at ÅDT tallene og reisetid samt grunnlaget for samfunnsøkonomisk gevinst som ble brukt i 2011, var kunstig høye. Resultatet nå er også at inntektsgrunnlaget for Møreaksen AS som skal kreve inn bompengene vil svekkes da flere vil velge å kjøre E136 og E6 via Dovre i stedet.

Hvorfor brukte da SVV kunstig høye tall til fordel for Møreaksen? Det viser seg at det ikke er økonomisk eller teknisk forsvarlig å bygge bro som er smalere enn 4 felt (ca.30m) over Julsundet. Kravene til 2 løp og 5% stigning i undersjøisk tunell er også fast. Derfor måtte ÅDT trafikk tall økes for å lage et behov. Dette kan ha blitt gjort for lettere å overbevise politikerne om at selve fjordkryssingen ikke er overdimensjonert samt at det blir lettere å nedgradere andre alternative fjordkryssinger.

«Riset bak speilet» med å tilpasse og justere hastighet og trafikkmengde (ÅDT) kunstig høyt med veiløsning og motorvei H8 krav er at alt blir for dyrt og komplisert. Argumentene for å velge Møreaksen i KVU 2011 har forsvunnet. Om dette får fortsette så har vi det virkelige «bakvendtland der alt går an».

## Konsekvenser

Konseptet Møreaksen kan få fatale konsekvenser. Det er med stor sannsynlighet at ulykkesrisikoen vil øke mer enn proporsjonalt med tunnallengde. Folk er trøtte både til og fra jobb i det lysende fremtidige felles bo- og arbeidsmarkedet som politikerne snakker så varmt om og da er ikke 5,5 mil med betongvegger (30min.x2) noe som hjelper. Det er ikke forsket nok rundt monotoni i følge SVV.

Når hendelser med brann oppstår, viser undersøkelser at det kan gå opp mot 15 minutter før trafikantene faktisk forstår at det er en alvorlig brann som kan få katastrofale følger. Flere steder i Europa har man funnet omkomne inne i bilene og noen har til og med blitt funnet utenfor bilene med bagasjen i hånden. Skadeomfanget øker med tunnallengden.

Statens vegvesen har som vegeier et særskilt ansvar for å bygge veiløsninger som ivaretar sikkerheten. Store deler av Møreaksen er basert på selvbergingsprinsippet og trafikantenes vurderingsevner etter en ulykke.

Når det skjer en alvorlig ulykke i en tunnel så blir ikke SVV den ansvarlige så lenge de følger sine standarder og krav. Det er menneskene som er involvert i ulykkene som blir overlatt til seg selv på alle måter når selvbergingsprinsippet ligger til grunn, også ettervirkningene må de slite ekstra med. Dette mener vi blir en ansvarsfraskrivelse av SVV og beslutningstakerne. De velger en løsning der ingen sitter med ansvar i fremtidige ulykker, selv om der finnes bedre og sikrere løsninger med vei i dagen.

## Behov

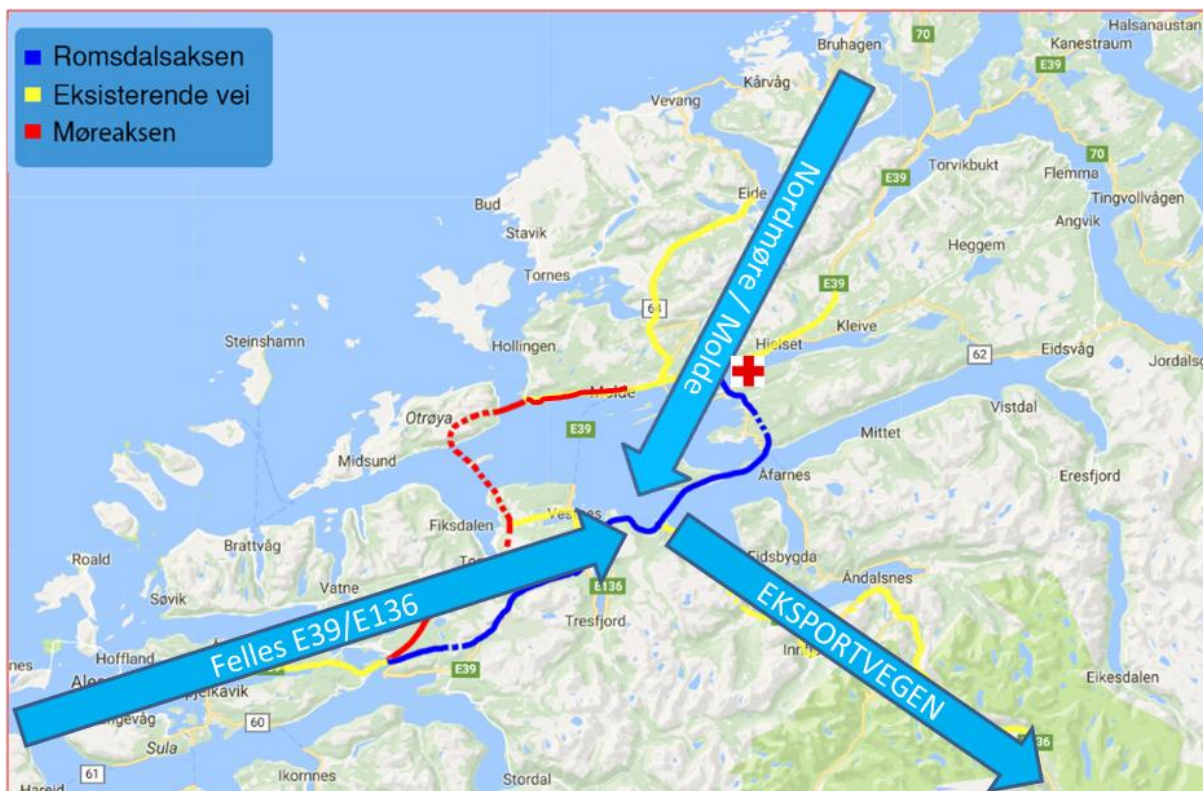
Dette gir oss et godt bilde som viser at nye konsept må vurderes. Summeres alle faktorer som er tilpasset særinteresser i konseptvalget 2011, så ville Møreaksen blitt nedprioritert. Bare de økonomiske og sikkerhetsmessige utfordringene konseptet har i dag bør være grunn god nok til å forstå det. Alt peker til fordel for en oversjøisk løsning som Romsdalsaksen representerer. SVV må revurdere sitt konseptvalg og heller benytte samfunnets verdier til å bygge veiløsninger vi vil ha og har behov for.

## Plan B

Spørreundersøkelser blant folket gir oss et klart svar om at det er på tide med plan B. Den massive motstanden til Møreaksen viser at det nærmer seg et folkekrav om utredning av Romsdalsaksen. Romsdalsaksen er en veiløsning som ikke er kunstig tilpasset men i stedet har fordelene det norske folk, transport- og turistnæringen trenger for en sunnere, tryggere og mer samfunnsøkonomisk fremtid.

Romsdalsaksen gir samme - eller bedre bo-/arbeidsmarkedsnytte enn Møreaksen der Rauma faktisk er utelatt. Samfunnsnyttan blir langt bedre og bompengene langt lavere.

I tillegg til styrking av Eksportvegen Sunnmøre-Østlandet, så vil Nordmøre/Molde også bli "landfast" mot fylkets hovedtransportåre. Kjøretiden Molde-Åndalsnes blir med Romsdalsaksen likt med en evt Langfjordforbindelse.



Bilde 1: Molde/normøre "landfast" med Østlandet med Romsdalsaksen, og samtidig en del av Eksportvegen

Ref.dokument:

- Overbyggingsdokument konseptvalgutredning E39
- Rutevise planer for riksvegnettet Riksveggrute 4b E39 Ålesund – Trondheim Breivika - Klett Oppdatering for Nasjonal transportplan 2014-2023
- Konseptvalgutredning Ålesund – Bergsøya. Rambøll 3. mars 2011
- INFO om prosjektet Pr juli 2015 Prosjektleder Harald Inge Johnsen
- 2011.10 Konseptvalgutredning E39 Ålesund-Bergsøya
- Etatsprogrammet Moderne vegtunneler strategi trafikkantsikkerhet og brann sikkerhet i vegtunneler

Romsdalsaksen AS

