

SVV sin «utredning» av Romsdalsaksen

Fredag 6. des-19 presenterte SVV Midt sin rapport om alternative muligheter for kryssing av Romsdalsfjorden – deriblant Romsdalsaksen.

Romsdalsaksen AS har etter hvert fått veldig liten tillit til SVV Midt til at de kan utarbeide en uhildet utredning i denne saken. De har tross alt jobbet frem tunnelløsningen Møreaksen i en årrekke og kjempet hardt mot en tilleggsutredning av en miljøvennlig oversjøisk løsning. Ingen hadde vel noen tro på at de skulle komme med noen innrømmelser i denne rapporten?

Kostnadene SVV har brukt for Romsdalsaksen holdes hemmelig, og er langt fra optimalisert - både når det gjelder tilnærming til oppgaven og de tekniske løsningene. Å sammenligne en utredningskalkyle mot en reguleringskalkyle er vel heller ikke rettferdig?

SVV og Møreaksen har vært opptatt av måloppnåelse de siste dagene, men med å se på de nasjonale føringer for veiutbygging og SVV sine hovedoppgaver så står de til stryk med denne rapporten:

Måloppnåelse - Nasjonale føringer	MA	RA
Unngå lange dype undersjøiske tunneler	✗	✓
Unngå tunneler generelt	✗	✓
Unngå nasjonal stamvei gjennom tettbebyggelsen	✗	✓
Unngå rundkjøringer på nasjonal stamvei	✗	✓
Prioritere myke trafikanter	✗	✓
Prioritere kollektivtrafikk	✗	✓
E39 for å binde sammen regioner	✗	✓
E39 for å bedre arbeidsmarkedsregion	✓	✓
Løsning som øker samfunnsnyttien	✗	✓
Positivt for miljøregnskapet	✗	✓
Gjenbruk av eksisterende infrastruktur	✗	✓
Ålesund - Molde < 1 time	✓	✓
Støtte i befolkningen	✗	✓
Mulighet for nye varige arbeidsplasser	✗	✓
Støtter visjonen om 0-drepte i trafikken	✗	✓

Tabellkommentarer:

HR Prosjekt gjorde en seriøs **samfunnsnytteanalyse** som gir RA en fordel på 5,2 mrd kroner.

Lavere driftskostnader og effekt av snarvei mellom E39 og Eksportveien E136 bidro sterkt til det. SVV har strekt strikken veldig langt i sin rapport for å minske denne fordelene.

RA gir **kollektivtrafikken** langt større muligheter med å gå gjennom både Rauma og den mest folketette delen av Vestnes, og blir heller ikke utestengt til publikum med milevis med tunneler. Sett sammen med shuttle buss Molde-Hjelset vil RA gi et stort miljøløft for fylket.

Nærmere **80% av befolkningen** ønsker oversjøiske fjordkryssinger, og over 90% av disse igjen synes det er helt greit å bruke ferge noen år ekstra for å få det (Sentio aug-19).

Ved å utvikle en **industriell flytebroteknologi** som reduserer kostnadene betydelig, vil man ikke bare få den beste måten å krysse Romsdalsfjorden på, men også utvikle en helt ny nisje for nasjonalt og internasjonalt marked. Da er det helt naturlig at mange arbeidsplasser blir lagt til det maritime miljøet i M&R.

Norge har en visjon om **null drepte** i trafikken. Det oppnår man ikke med milevis med **tunneler** der man ikke skiller møtende trafikk eller lager katastrofepotensiale med tunnelsystem med 60% mer høydeforskjeller enn Gudvangasystemet. Branner i biler har økt med over 40% de siste årene, og sannsynligheten for at det skjer akkurat i en tunnel øker enormt med så mange ekstra mil med tunneler som det legges opp til med Møreaksen. Hele 3 mil med tunneler mellom Ørskogfjellet-Bolsønes planlegges det.

Selvbergingsprinsippet er det som gjelder i tunneler med biler i brann.

Regulariteten med tunneler er langt lavere med tunneler enn med veier på land og flytebruer. Spesielt utsatt er enkeltløpede tunneler som det for strekningen Ørskogfjellet – Bolsønes blir ca 15 km av. Der blir det 80 km/t, forbikjøring forbudt og tunnelvasking hver måned. De undersjøiske tunnelene blir fylt av sensitivt elektronisk overvåkingsutstyr, og som man kjenner fra NSB – der er det oftest stengt pga signalfeil.

Konklusjon:

En slik «lynrapport» som SVV Midt nå har lagt frem, er det vanskelig å se noen annen nytte i enn at alternativet Romsdalsaksen må utredes videre. Det som er gjort, er en meget grov kalkyle der flere alternativer ikke er vurdert, noe som det korte tidsrommet på 3 mnd ikke ga rom for.

I lys av samferdselsministeren sin uttalelse om at det ser ut til at langt de fleste store prosjekt ser ut til å «sprekke» med opp til 40%, kan det også være betimelig å få «nye øyner» til å se på både Møreaksen og Romsdalsaksen. Dette gjelder så vel kostnadstall som trafikkmengder / fordeling / samfunnsnytte. Vi ser nå at f.eks. Rogfast har stanset opp p.g.a. store overskridelser, og holder vi oss til eget fylke, så fikk også Nordøyvegen det samme. Begge disse prosjektene har vært gjennom kvalitetssikring av så vel KS1, KS2 og veidirektoratet.

En glimrende kvalitetssikring nå, er at Nye veier får i oppdrag å oppdatere endringer i KVVU fra 2011, eventuelt lage en ny KVVU. Det kan fort bli en lønnsom og populær sak.

Romsdalsaksen AS

Jørn Inge Løvik
Daglig leder

Kai Magne Stokkeland
Styreleder



Bilde 1: Miljøvennlig oversjøisk fjordkryssing som åpner for myke trafikanter