

Møreaksen - Et «politisk spill» med våre verdier

Kronikk av Romsdalsaksen AS, 03. juli 2017

Romsdalsaksen AS har sett grundigere på "målet" og "veien til målet" for ferjefri E39 under Romsdalsfjorden slik prosessen har vært frem til nå.

De demokratiske prosessene er antagelig fulgt i henhold til regelverket, og med en politisk kløkt i en tid der de fleste har sett på dette som et luftslott. Vi vil her forsøke å presentere noe av dette.

Møreaksen AS sine vedtekter ("MÅLET")

Selskapet Møreaksen AS ble stiftet med formål om å etablere en veiforbindelse som skulle gjøre Aukra og Midsund landfast. Selskapets vedtekter som ble tilpasset Fylkeskommunen sitt ønske om fjordkryssing i 10.07.2007 sier:

«Føremålet med selskapet er å realisere eit ferjefritt samband over Romsdalsfjorden/Midfjorden, som samtidig knytter kommunane Aukra og Midsund til fastlandet.»

Møre og Romsdal fylkeskommune samarbeidet med Møreaksen AS i 2007 og er i dag største aksjonær i selskapet sammen med Aukra, Midsund og Molde kommune. Samarbeidet førte til klare føringer rundt fjordkryssingskonseptene som ble vurdert i Temaplan ferjefri E39, og planarbeid med avsluttende konseptvalgutredning (KVU) til Statens vegvesen (SVV) for E39 Ålesund-Bergsøya

Konklusjon: Møreaksen AS er i hovedsak opptatt av fastlandsforbindelse for Midsund og Aukra, og benytter prosjektet fergefri E39 som finansieringskilde. Den samme finansieringskilden gjelder for partneren Molde og dennes bypakke. Det er altså ikke med hele fylket i fokus, men egeninteresse for noen få.

Møreaksen AS og Temaplan ferjefri E39 ("VEIEN TIL MÅLET")

Fylkeskommunen skulle legge frem anbefalt fjordkryssing over Romsdalsfjorden i Temaplan ferjefri E39 i 2008. Møreaksen AS ble da **fagansvarlig** i «gruppe midt». Møreaksen AS jobber tett sammen med Statens Vegvesen (SVV), og ikke uventet konkluderer denne gruppen med følgende om dagens Romsdalsaksen. Sitat:

«Arbeidsgruppa konkluderte i ein tidleg fase at ein ikkje vil gå vidare med utgreiingar av det indre alternativet (Sekkfast) som ferjefri riksveg. Djupna på fjorden er årsaken.»

Gruppas vurdering av alternative fjordkryssinger ble:

«Arbeidsgruppa er klar på at vidareføringa av Tautra-alternativet sør for Romsdalsfjorden må få ei grundig vurdering i konseptvalutgreiingane.»

«Arbeidsgruppe midt anbefaler alternativet (Tautraalternativet). I vidare arbeid med konseptvalutgreiingar må dette alternativet være med i tillegg til alternativet (Drynaalternativet).»

Konklusjon 1: Arbeidsgruppe sammensatt av enkelte sterke representanter som helt klart er styrt av vedtektene i selskapet de representerer – altså en annen agenda enn bare fjordkryssing av Romsdalsfjorden.

Møreaksen AS og KVU E39 Ålesund - Bergsøya.

Når SVV i 2010-2011 skulle utarbeide KVV for fjordkryssingen som en del av strekningen E39 Ålesund – Bergsøya, var alle utredede traseer med bare lange dype undersjøiske tunneler. Den ene verre enn den andre, slik at anbefalt konsept i KVV fulgte overnevnte «arbeidsgruppe midt» – altså Tautraalternativet. Tilfeldig eller godt begrunnet fagarbeid kan vi så spørre oss?

Den eneste oversjøiske varianten – «Sekkenalternativet 5.C» ble av SVV i KVV 2011 avvist med følgende bisetning:

«Det er også vurdert en variant som går i bru over Veøya til Nesjestranda. Dette vil imidlertid medføre inngrep på Veøya. Ei øy med svært viktig fredete historiske kulturminner og landskapsvernområde. Ei slik løsning vil være lite aktuelt, når det finnes bedre alternativer.»
«I tillegg gir det enda noe økning av reisetiden»

Dette er hele utredingen som man henviser til om at Romsdalsaksen tidligere er utredet. Meget oppsiktsvekkende konklusjon når vi vet at hverken fagmyndigheter eller befolkning ønsker flere lange dype undersjøiske tunneler og nasjonale stamveier gjennom tettbebyggelsen. Alle alternativene som i KVV ble beskrevet (utredet) med mer enn noen få linjer var nettopp lange, dype undersjøiske tunneler - og gjennom tettbebyggelsen.

Oppsiktsvekkende er også punktet om økning av reisetiden. I KVV er det underforstått i teksten at trafikken skal til Molde sentrum.

I følge trafikktegn er det bare 20% som skal til Molde sentrum, 40% skal til Molde kommune. 60% skal altså utenfor Molde kommune.

Dette konseptet er altså forkastet på grunn av feilinformasjon og feil fremstilling av trafikkdata, og ingen stilte spørsmål om hvor man skulle.

Det politiske spillet med høringsuttalelser og reguleringsplaner i regi av Møreaksen etter at førstevalg for fjordkryssing ble gjort, blir kun byråkrati og propaganda. Det er faktisk Møreaksen AS som er oppdragsgiver for reguleringsarbeidet i de berørte kommuner.

Ingen politikere stiller spørsmålstegn med en KVV. Ikke engang KS1 gjorde det!

Konklusjon 2: Den mest miljøvennlige og trafikksikre løsningen som fagetatene og vegdirektør sier skal prioriteres, ble parkert før den i det hele tatt ble utredet på en skikkelig måte.

Møreaksen AS og prosessen

Møreaksen AS har hatt regien i alle planprosesser og derfor blir dette svært uheldig for en nøytral vurdering og løsning.

Det er her snakk om en fjordkryssing og veiløsning mellom Ålesund og Molde som vil belaste befolkningen og det norske samfunnet sine verdier for nærmere 40 Mrd. kroner. I forkant ble hele strekningen presentert med en total kostnad på ca 15 Mrd kroner. Denne har nå vokst med ca.300% - og det samme har bompengene.

Skal ikke de folkevalgte, og befolkning ellers ha uttalerett på en slik utvikling?

Når fikk folket være med å fremme sitt syn rundt denne saken? Det fantes ingen engasjement under KVV høringen i 2011. De fleste tenkte nok at dette var et luftslott og skjer ikke i min tid.

Konklusjon 3: Politikerne påstår at Romsdalsaksen (Sekkenalternativet) ble utredet. Men det ble den altså ikke! På direkte spørsmål, har SVV svart at de ikke har noe mer dokumentasjon på en oversjøisk "utredning" enn setningene vi har referert til over.

Møreaksen og videre fremover

Alt tyder på at regjeringens valg av Møreaksen er basert på uriktige premisser. Statens Vegvesen har nå store problemer med å forsvare denne løsningen både miljømessig, trafiksikkerhetsmessig, og ikke minst med tanke på kostnader – og bør snarest konkludere med at Møreaksen ikke kan anbefales slik den nå ser ut til å kunne bli.

Møreaksen har nemlig i flere år markedsført seg med 4-felt og 110 km/t for hele strekningen Ålesund-Molde. Dette ser nå ut til å koke ned til en fjordkryssing på 21km til 15 Mrd kroner med 80-90 km/t, og som bare oppnår høyere reisekostnader for trafikantene.

4-felt og 110 km/t for hele strekningen Ålesund - Molde er forduftet.

Med Møreaksen blir det altså ingen kortere reisetid for trafikantene, bare en omvei og høyere kostnader. I tillegg skal den nasjonale stamveien gjennom 9 rundkjøringer og flere 50 soner gjennom tettbebyggelsen både i Vestnes og i Molde.

Når det nå har kommet krav fra regjeringen om at man må vurdere kostnadene også, må det forventes at man vurderer forutsetningene for trasevalget på nytt.

Når det finnes bedre og vesentlig billigere løsning - og teknologien er der, må en forvente at dette blir vurdert. Noe annet vil være en tragedie av dimensjoner.



Fotomontasje av oversjøisk Romsdalsaksen på sørsiden av Veøya og hengebro til Sekken