

## **SVV sin «utredning» av Romsdalsaksen**

### **Åpent brev fra Romsdalsaksen AS**

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

#### **Noen viktige mangler ved SVV midt sin «utredning» av Romsdalsaksen:**

- Forhistorisk tilnærming til miljøutfordringene
- Overser nasjonale føringer for stamveier – uten lange dype tunneler og rundkjøringer
- Overser katastrofepotensialer med unødvendig mange mil med tunneler
- Utelatt analyse av hvor E39 trafikken skal
- Forhistorisk tilnærming til verdifulle kulturskatter
- Bruker overdimensjonerte dimensjoner og overprisede kalkyler for Romsdalsaksen
- Bruker underkalkulerte kostnader for Møreaksen. Også for drift og vedlikehold.
- Turistnæringen er helt utelatt
- Tilrettelegging for myke trafikanter er utelatt – Stenger fjorden for myke trafikanter
- Overser krav fra transportbransjen og et overveldende flertall i fylket som ønsker et miljøvennlig oversjøisk alternativ (80-20)
- Fylkeskommunen sitt krav om miljøregnskap er ikke etterkommet
- Risikoanalyse mangler
- Mangler helhetsbilde for Romsdalsregionen

#### **Mer utdypende kommentarer til «utredning» utarbeidet av SVV Midt**

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 oversjøisk og miljøvennlig løsning. Her er det nok gått prestisje i etaten, og vi tviler sterkt på at de kommer til å innrømme om at de skulle gjort noe annerledes.

Vi vil med dette prøve å belyse noen av de momentene som bør ses nærmere på i en tilleggsutredning av en uhildet aktør:

#### **Prinsipper og føringer:**

Romsdalsaksen AS og 12.000 underskrifter protesterer mot de tekniske løsningene som SVV Midt går inn for. Det er ikke for å føre en omkamp for lokalisering. Det er bare det at for å praktisk få til en miljøvennlig oversjøisk kryssing av Romsdalsfjorden ihht nasjonale føringer for stamveier, må man også vurdere lokalisering. Og når man bare oppnår fordeler, er det nå blitt et folkekrav.

Der er uttalte nasjonale føringer på at man skal unngå å bygge tunneler dersom det er mulig, og spesielt lange dype undersjøiske. Dette pga både sikkerhet, miljø og kostnader.

Likeså skal man unngå å føre nasjonale stamveier gjennom tettbebyggelser, og de nasjonale stamveiene skal være uten rundkjøringer. Dette pga miljøhensyn, kostnader, og det ligger i ordet stamvei at de beregnes for de lange linjene.

Myke trafikanter og miljøet skal prioriteres med gang/sykkelveier og man skal unngå store høydeforskjeller.

Alt dette stryker Statens Vegvesen Region Midt med Møreaksen på. En skikkelig miljøversting, og stenger fjorden for myke trafikanter.

### Miljø:

Møreaksen er som sagt en miljøversting, og det er direkte skremmende at et statlig organ som SVV Midt i 2020 forsvare denne når resten av verden har miljøutfordringene som sin fremste agenda. Fylkeskommunen har krevd ny utredning inkludert miljøregnskap.

Det samme gjelder innfartsveien gjennom Fannestranda. Den lokale by-trafikken er en del større enn E39-trafikken, men å forsvare at tungtrafikken som utgjør hele 20% skal dundre gjennom tettbebyggelsen og rekreasjonsområder på denne måten er sterkt kritikkverdig. Hele seks rundkjøringer planlegges som fortsettelse av E39 gjennom tettbebyggelsen i Molde.

Møreaksen er planlagt med hele 1080 meter kontinuerlig høydeforskjell. Det er hele 60% mer enn Gudvangasystemet, der det har vært 3 alvorlige bilbranner på 6 år. Romsdalsaksen har til sammenligning bare 300 høydemeter å forsere.

Møreaksen planlegges med hele 30 km med tunneler mellom Ørskogfjellet-Bolsønes. Halvparten er enkeltløpede tunneler uten nødutganger og gode alternativer ved stenging. I tillegg kan det komme 3,5km med tunnel som bypakke forbi tettbebyggelsen i Molde. Til sammenligning trenger Romsdalsaksen maks 4 km på samme strekning.

### Transportbransjen

Norges Lastebileierforbund (NLF) har [tydelig uttalt stor motstand mot Møreaksen sine tunnelløsninger](#) både ut ifra et miljøperspektiv, og ut ifra HMS for sine sjåførere og medtrafikanter. Også tunnelløsningene på land og en nasjonalvei gjennom tettbebyggelsen – bypakke – er de sterkt negative til.



Figur 1: Tegning som viser 5% stigning for et vogntog på 50 tonn (NLF)

Forurensing, Co<sub>2</sub> (pr. mil): 12 - 13 kg Co<sub>2</sub> pr. mil (2,66 kg pr. liter forbrent diesel)<sup>1</sup>

Forurensing, Co<sub>2</sub> m/5% stigning: 25 - 40 kg Co<sub>2</sub>

### **Kulturarv og friluftsområder:**

SVV Midt har prøvd å gjøre et stort poeng ut av at Romsdalsaksen kan passere sørsida av Veøya på en sjøfylling.

Nordsida av Veøya med fylkets største kulturskatter med middelalderkirke og prestegard er med rette fredet. De fleste andre med slike sjeldne kulturskatter er stolte av de, og ønsker å vise de frem for turister og lokalbefolkning. Hvorfor kan man ikke gjøre det med Veøya også?

Uttalene fra Fylkesmannen, fylkeskommunen og Riksantikvaren til denne «utredningen» er sterkt kritikkverdig. De har ikke tatt med en eneste positiv vinkling med en evt fastlandsforbindelse til øya. Hverken det å gjøre denne viktige kulturskatten tilgjengelig for folk flest, turistnæringen, forenklet drift for Romsdalsmuseet, turistnæringen eller lignende.

Vår oppvoksende slekt har veldig lite kunnskap om Veøya, og de færreste rundt Romsdalsfjorden har noen gang vært på øya.

Avstanden mellom middelalderkirka på nordsida av Veøya til sjøfylling på sørside er ca 550m – og i tillegg en åsrygg imellom. Helt perfekt for å verne det fredede området for trafikkstøy og samtidig gjøre denne viktige kulturskatten litt mer tilgjengelig. Stedet passer helt utmerket som en Nasjonal Turistvei og vil ligge på strekningen mellom Atlanterhavsveien og Trollstigen.



Figur 2: Veøya med fredet middelalder område på nordsiden, og en evt sjøfylling med Nasjonal Turistvei 550m sør for middelalderkirke.

Traseen til Romsdalsaksen langs Veøya vil berøre 6-7 automatisk fredede fornminner, mens vedtatt trase for Møreaksen berører 10 ganger så mange i samme kategori.

Forøvrig finnes det andre løsninger for oversjøisk miljøvennlig kryssing av Romsdalsfjorden med Romsdalsaksen, og som ikke berører Veøya. Det bør også utredes.

---

<sup>1</sup> Tall utarbeidet av NLF

## **Tekniske løsninger**

SVV Midt har prøvd å gjenskape Romsdalsaksen i deres rapport, men har bommet på noen punkter som kan gjøre det dyrere.

- Det er unødvendig med seilingshøyde på 32m mellom Sølsnesholmene og Sølsnes
- Ny kryssing av Fannefjorden tenker SVV som en lang flytebro. RA har foreslått en rimeligere variant der man utnytter Grønnesfluin som fundamenter for buebro.
- Snarvei over Skålahalvøya og flytebru over til Hjelset vil kunne redusere kostnadene med 1-2 mrd kroner, og burde absolutt blitt utredet.

Romsdalsaksen har flere ganger presentert alternativer for traseer som fortjener en skikkelig utredning og som kan påvirke kostnadene.

Arbeidet med flytebroene i Rapporten er basert på resultater og erfaringer fra E39 konseptutvikling av flytebro over Bjørnafjorden, der store statlige ressurser er lagt inn og dyktige, private ingeniørfirma har arbeidet videre med premissene lagt av SVV.

For flytebroene som inngår i Romsdalsaksen er det derfor lagt til grunn 125 meters avstand mellom pontongene, som for Bjørnafjorden, noe som ifølge Rapporten gir en total stålvekt på den horisontale brobjelken på 10,4 tonn per løpemeter flytebro.

Hav og vindmiljø for Romsdalsfjorden er imidlertid forskjellig fra Bjørnafjorden. Det er av andre gjort analyser for en tilsvarende flytebro over Romsdalsfjorden der det er brukt en avstand mellom pontongene på 90 til 100 meter.

Dette reduserer spenningen i brobjelken og dens stålvekt til ca 8 tonn per løpemeter flytebro. Denne forskjellen representerer en vektforskjell i stålbelegget på ca 30%. Selv om antall pontonger øker noe, så fører samtidig lavere stålvekt i brobjelken til at det samlede oppdriftskrav til pontongene kan reduseres.

Prefabrikasjon, kobling og sammenmontering av den horisontale brobjelken er det største og viktigste kostnadelementet på en flytebro. Optimal utforming av brobjelken er derfor helt sentralt for å komme fram til en kostnad effektiv løsning for hele flytebroen. En lavere stålvekt gir lavere pris på flytebroen.

## **KOMMENTARER KOSTNADER**

Kostnadsoversikten er hemmeligholdt, og kan dermed ikke vurderes direkte. SVV's hemmelighold av total kostnadene, selv for de overordnede hovedelementene fra traseen er uforståelig. Dette gjelder også f.eks overordnede samle kostnader per bro, kostnader per veistrekning, mv.

SVV-Midt har imidlertid tidligere har gått ut i lokalpressen med denne type informasjon knyttet til Romsdalsaksen. Her har SVV-Midt påstått at «en flytebro mellom Hjelvika og Sekken vil koste 5 mill pr meter» (*Romsdal Budstikke 09.01.2017*). Dette utsagnet er aldri blitt dementert av SVV-Midt, selv om organisasjonen har vært klar over at påstanden var uriktig og villedende overfor publikum.

I informasjon gitt til pressen i forbindelse med denne «utredningen» antydes det at SVV-Midt for en 2-felts flytebro på traseene Hjelvika – Sekken og for Fannefjorden er anvendt en meterpris på flytebroene på ca 2,2 – 2,5 mill per meter. Dette er fortsatt et høyt anslag, men selvsagt mer realistisk enn det som SVV Midt tidligere hadde gitt ut til pressen.

I evalueringen av SVV Midt sin rapport, har en derfor også sett på kostnadsnivå for flytebroer planlagt av andre.

Som referanse kan nevnes et analysearbeid gjort av ingeniørselskapet Rambøll for Fosenbrua AS i januar 2019, knyttet til en planlagt 2-felts flytebro over Stjørnfjorden med lengde rundt 2,5 km. Informasjonen er offentlig tilgjengelig og angir 2018-priser eks. mva for et tenkt nybygg av flytebroene for hhv Bergsøysundet og Nordhordlandsbrua, basert på indeksregulering av kjente kostnader. I tillegg angis SVV's eget kostnadsestimat for Bjørnafjorden i 2018-kostnader eks mva, for en 4-felts motorvei for 110 km/t, - med stålvekt 14 tonn/m flytebro på ca kr 1,85 mill per løpemeter. Bjørnafjorden-estimatet er også brukt av Rambøll for å anslå en 2-felts flytebro for Stjørnfjorden.

Utklipp fra Rambøll-rapporten sidene 35-36:

\*\*\*\* *Sitat* \*\*\*\*

Tabell 2 Nøkkeldata for tre norske flytebruere. Kostnader eks. mva.

Flytebru	Ferdig- bygd	Kostnad per meter	Lengde	Bredde	Stålvekt	Anslag kostnad Stjørnfjorden
	år	2018-kroner	meter	meter	Tonn/m	2018-kroner
Bergsøysundet	1992	764 233	914	13	7,4	917 080
Nord-Hordalandsbrua	1994	891 818	1 246	13	10	981 000
Bjørnafjorden 1	2025?	1 821 666	4 640	31	14	1 093 000

Vi har vurdert 1 000 000 2018-kroner per løpemeter som et brukbart P50-anslag for hva flytebrudelen av bru over Stjørnfjorden vil koste.

\*\*\*\* *Sitat slutt* \*\*\*\*\*

Med hensyn til Bjørnafjorden, så viser tallene over at enhets-estimatene fra SVV-Vest for flytebroen over Bjørnafjorden er langt lavere enn de enhets-estimatene som SVV-Midt har for Romsdalsaksen. Slik tallene kan leses, så mener SVV-Midt at 2-felts flytebroer med 90 km/t for Romsdalsaksen er dyrere per meter enn en 4 felts flytebro med 110 km/t for Bjørnafjorden.

Tallene i tabellen over er beregnet eks mva, mens en kan anta at SVV-Midt's estimater er inkl. mva. I tillegg vil endring til 2019 prisnivå utgjøre ca 2-3% prisøkning fra tabellen over.

Med disse justeringene så vil de inflasjonsjusterte enhetskostnadene for antatte nybygginger av hhv Bergsøysundet flytebro og Nordhordlandsbrua, være **omlag halvparten per meter flytebro**, sammenliknet med SVV-Midt's kostnadsberegninger for Romsdalsaksen.

## **I tillegg sammenlignes det med 10% usikkerhet for Møreaksen og 40% usikkerhet for Romsdalsaksen.**

SVV sine kostnadsantagelser for Romsdalsaksen bestrides herved.

### **Kostnader Møreaksen**

Ryfylke-tunnelen er nettopp blitt åpnet, og kostet ca 2/3 av Ryfast prosjektet. Dvs ca. 5,4 mrd kroner<sup>2</sup>. Den er litt kortere, går ikke fullt så dypt, og er nødvendigvis ikke like «sikker» som «verdens sikreste tunnel» – Tautratunnelen med Møreaksen. Allikevel er den kostnadsberegnet til ca det samme som Ryfylketunnelen. Flere innen fagmiljøene antyder at man her har presset ned kostnadene i meste laget – uten at vi kan dokumentere det. Samme etat bommet med Nordøyvegen med 30% i 2019, og har ikke justert opp kalkylene for Tautratunnelen pga dette i ettertid.

Som nevnt over, tyder det på at SVV Midt har doblet meterprisen på flytebroer i forhold til bransjen mener den bør være.

### **Drift, vedlikehold og rehabilitering**

SVV omtaler dette temaet så vidt, og innrømmer at Romsdalsaksen er langt rimeligere å drifte enn Møreaksen. Og det er jo da antall kilometer med tunneler som gjør de største utslagene.

Strekningen SVV har regnet på kommer ikke frem i rapporten, men våre kalkyler for drift og vedlikehold for strekningen Ørskogfjellet-Bolsønes/Lønset gir 4-5mrd kroner fordel Romsdalsaksen mot Møreaksen, mens SVV sier det er 2 mrd fordel.

En del av årsaken kan være at SVV har brukt kr.3.600 pr løpemeter mens vi - og samferdselsminister Solvik-Olsen fra Stortingets talerstol brukte kr. 4.000 pr. løpemeter.

[Se for øvrig vår kalkyle med K3-løsningen](#)

### **Trafikkanalyse**

[HR Prosjekt sin samfunnsnytteanalyse](#) fikk et helt annet resultat enn det SVV Midt kom med i denne rapporten. En av hovedårsakene kan være hvordan man tilnærmer seg virkeligheten og data man legger inn i analysen.

#### a) Distanser og kjøretider:

Det er enighet mellom SVV og RA at Romsdalsaksen er 4 min raskere fra Ålesund til Hjelset. Nullpunktet for lik kjøretid blir da ca Årø om man regner bakover.

I Ålesund er Breivika/Moa referansepunkt med E39, og i Kristiansund er det Bergsøya/Krifast. Hvor bør referansepunktet i Molde være? Er det samme punkt om man kommer fra vest eller øst? Fra Ålesund, Kristiansund eller Østlandet?

HR Prosjekt definerte Molde i denne sammenhengen som Bolsønes for ankomst fra vest, og Årø for ankomst fra øst. Når man nå vet at sykehuset blir flyttet til

---

<sup>2</sup> Referanse Rogalands Avis: [Link](#)

Hjelset og det aller meste av utvikling i Molde de neste tiårene vil skje mellom Bolsønes og Hjelset -vil vi si at dette er en bra definisjon. Både i dag, og i fremtiden vil Årø være det største trafikknutepunktet i Molde kommune - uansett trasé for fjordkryssing.

Det ser ikke ut til at SVV i sin rapport har tatt hensyn til at enkeltløpede tunneler får maks 80 km/t i Norge. Da også med forbikjøring forbudt. Lange dype undersjøiske tunneler får neppe høyere tillatt hastighet enn 90 km/t, selv med doble løp og fire felt.

b) Trafikkutvikling og fordeling:

KVU fra 2011 mangler en god analyse av E39 trafikken, og det samme gjorde den nye «utredningen» fra SVV Midt – noe som er sterkt kritikkverdig når man her snakker om den største samferdselsinvesteringen i fylkets historie – så vet man ikke hvor trafikken over fjorden skal.

I samtaler med SVV Midt har det kommet frem at de har brukt en helt annen input i denne sammenhengen, og det har veldig stor innvirkning på samfunnsnytteanalysen.

[Borgerlisten i Molde gjorde en trafikkteiling i 2015](#) som viser at 20% skal vest for fergekaia (12% når sykehuset står ferdig), og 60% skal lenger øst eller nord for Årø. Denne tellingen fikk aksept fra SVV, stemmer bra med TØI analyse og det stemmer ganske bra med folks oppfatning.

HR Prosjekt sin samfunnsnytteanalyse viser større trafikk på Romsdalsaksen enn Møreaksen, og koblingen E39 på nordsida mot E136 Eksportvegen på sørsida vil gi forholdsvis stor effekt – spesielt for tungtrafikken.

c) Valg av langsiktig standard:

I SVV sin rapport er det bare Breivika-Digernes som har høy nok fremskrevet ÅDT til å kvalifisere for 4-felts veg etter vegnormalen. Allikevel er det det som er fokus i rapporten. Enorme ekstrakostnader for dobbeltløpede tunneler også for tunnelene på land vil nok presse seg frem raskere med Møreaksen, enn doble bruer med Romsdalsaksen. Kanskje også pga nye sikkerhetskrav fra EU?

Med Romsdalsaksen derimot – kan man gjøre trinnvise strekningsvise utbygginger og allikevel oppfylle kravet til måloppnåelse. F.eks kan ny kryssing av Fannefjorden bygges på et senere tidspunkt.

Det er også langt rimeligere å utvide åpne veier i dagen fremfor nye lange tunnellop.

## Trafikantnytt

[HR Prosjekt sin samfunnsnytteeanalyse viser at Romsdalsaksen](#) har 5,2 mrd kroner bedre samfunnsnytte enn Møreaksen. Årsakene til avviket er mange og noen av de er nevnt ovenfor.

Som nevnt over, så tar ikke SVV Midt hensyn til den grundige trafikkteilingen som Borgerlisten i Molde gjorde i 2015 som viser at de aller fleste bilene skal forbi Molde videre øst-/nordover.

Tallene som SVV Midt mater inn i sine analyser er av en eller annen grunn motsatt, og må ettergås.

Nødvendighetene for en ny utredning er påpekt i Nye Veier AS sin vurdering av traseene E39 og E136 i området (side 36-39 i rapporten lagt frem 1.des-19). Både HR Prosjekt og Oslo Economics/Terramar med KS1 har påpekt alvorlige mangler i KVV fra 2011.

En merkelig betraktning som SVV har gjort er at det blir flere trafikkdrepte med Romsdalsaksen enn med Møreaksen. Hvordan de får til det når man med Romsdalsaksen har midtrabatt hele veien, mens med Møreaksen er det hele 15 km enkeltløpet tunnel uten midtrabatt. I tillegg er katastrofepotensialet langt høyere med over 40 km mer tunnel med Møreaksen enn med Romsdalsaksen.

## Katastrofepotensiale

Det har vært en veldig sterk økning i bilbranner de siste årene <sup>3</sup>, og de aller fleste er enig om at oppstår det brann i en tunnel vil det være et veldig stort katastrofepotensiale. Dess mer trafikk og lenger og dypere en tunnel er, dess verre blir det.

Til flere tunneler man bygger desto større sjanse blir det for at en bilbrann starter akkurat i en tunnel. Møreaksen planlegges med 45 km med tunneler og med 1080 høydemeter – 60% mer enn Gudvangasystemet med mange bilbranner de siste årene. Heldigvis gikk det ikke liv.

Mesteparten av bilbensin, flybensin og diesel mellom Ålesund, Molde og Kristiansund fraktes i dag med tankbil. I de undersjøiske tunnelene i M&R er det forbudt å transportere slike varer i perioder på dagen. I tillegg har en de siste årene fått transport av flytende naturgass (LNG) for bl.a ferjer i Møre og Romsdal. LNG har en annen og spesiell fareklasse. En må forutsette at det vil bli lagt trafikkrestriksjoner for farlig last også i Møreakse-tunnelene. Disse sikkerhetsutfordringene har i liten grad vært kommunisert av SVV-Midt ut i samfunnet på en troverdig måte.

I et fremtidig samfunn med grønn og miljøvennlig energi vil hydrogen få en naturlig plass. Dette ser vi gjennom suksessen til de børsnoterte selskapene Nel ASA og det lokale Hexagon ASA. Hydrogen fyllestasjoner for vanlige biler er installert i Norge, hydrogen brukes i USA for store vogntog, tankskip for hydrogenfrakt er bestilt i Japan og de første fergene med hydrogen framdrift er bestilt her i Norge. Hydrogen ansees som den mest lovende energibærer for samferdselssektoren i fremtiden, gjerne i hybrid kombinasjon med batterier. Effektiv distribusjon av hydrogen vil i stor grad bli basert på småskala infrastruktur, dvs med tankbiler av varierende størrelse.

---

<sup>3</sup> DinSide Motor rapporterer om 42% flere bilbranner: [Link](#)



Hydrogen har imidlertid en helt annen fareklasse enn både bensin, diesel og LNG. Hydrogen har høyt energi-innhold og er svært lettantennelig. Hydrogen har kallenavnet «knallgass». Lekkasje av hydrogen i en lang, undersjøisk tunnel vil kunne få enorme og uoversiktlige konsekvenser. Ved antennelse vil hydrogen mest sannsynlig eksplodere med stor kraft – mer som en kjempelang kanon - framfor å brenne ut som tilfellet er f.eks med bensin-lekkasjer. Dette vil gi enhver som oppholder seg i tunnelen små eller ingen sjanser til å komme i dekning.

### Helhetsbilde

Å tenke helhet kan ofte være en vanskelig øvelse, men dersom vi prøver å sette sammen alle de større eksisterende planene rundt Romsdalsfjorden så vil det se slik ut når man sammenligner resultatet av en utbyggd Møreakse eller Romsdalsakse på lang sikt:



Figur 3: Kostnader for Møreaksen og følgestrekninger til venstre. Romsdalsaksen og følgestrekninger til høyre. Begge alternativene oppnår det samme og har med de samme viktigste planlagte veiprojektene rundt Romsdalsfjorden.

Begge disse oppnår omtrent det samme i måloppnåelse, men alternativet med Romsdalsaksen til halv pris for AS Norge.

Her er både Langfjordforbindelse og fastlandsforbindelse til Aukra og Midsund med.

### Galluper

Ifølge gallup gjort av Sentio i aug-19, ønsker nærmere **80% en oversjøisk** kryssing av våre fjorder. 92% av disse igjen synes det er helt greit å vente noen år på det også fremfor å måtte kjøre gjennom lange dype undersjøiske tunneler.

Norstat gjorde undersøkelser i 2017 og 2018 som viser overveldende flertall for Romsdalsaksen.

## Oppsummering

Det er ingen tvil om at SVV Midt sin «utredning» av Romsdalsaksen står til stryk. De motarbeidet en utredning av Romsdalsaksen helt siden den ble lansert i 2016. SVV Midt fikk i oppdrag av departementet med frist 1.okt-19 på å redusere kostnader. SVV sin rapport 1.okt-19 inneholdt ikke noe om Romsdalsaksen.

Den siste «utredningen» som ble presentert 6. des-19 ble først startet etter et enormt folkekrav i fylket, fylkeskommunen sitt vedtak om ny utredning og Nye Veier AS sin kritikk 1. okt-19.

Vi refererer for øvrig til tidligere oversendt dokumentasjon og vår [utfyllende beskrivelse av Romsdalsaksen](#).

Vi anbefaler at Nye Veier AS får oppdraget med å utrede fergefri E39 og E136 i Romsdalsregionen. Deres rapport fra 1.okt viser interessante momenter som så absolutt bør ses nærmere på.

Romsdalsaksen AS



Jørn Inge Løvik  
Daglig leder  
Mob: 95851964



Kai Magne Stokkeland  
Styreleder  
Mob: 40242295



Bilde 1: Miljøvennlig oversjøisk fjordkryssing som åpner for myke trafikanter

Sendt til:

Samferdselsminister

Samferdselsdepartementet

Media