

Farlige Møreaksen

Mange har sett storfilmene «Tunnelen» denne jula, og den gir et skremmende bilde av hvilke katastrofer som kan skje inne i tunneler. Hvorfor vil ikke våre folkevalgte og vegetat beskytte oss mot slike katastrofer når det er fullt mulig? Hvorfor bygge 5 mil ekstra med tunneler når nærmere 80% av folket ønsker et miljøvennlig oversjøisk alternativ? Hvordan kan prestisje og særinteresser blant våre folkevalgte sette et rungende folkekrav om en uhildet utredning til side?

Magnus Lagabøte var den første som satte opp standarder for veier og gater her i landet. Dette er beskrevet i Gulatingsloven i 1274.

Utviklingen har gått videre, og kravet til standarden på veiene har økt betydelig. Også i dag har myndighetene vegnormaler. Føringer for nasjonale stamveier sier at man om mulig skal unngå flere lange dype undersjøiske tunneler, tunneler generelt, og traseer gjennom tettbebyggelser. Alt dette pga sikkerhet, miljø og kostnader. Dette er også i tråd med folkemeningen som ifølge undersøkelsen til Sentio i august, viser at nærmere 80% av befolkningen i M&R ønsker et oversjøisk miljøvennlig alternativ – og over 90% av disse igjen synes det er greit å vente noen år istedenfor undersjøiske tunneler.

Dette er også hovedgrunnen til at Romsdalsaksen AS ble opprettet. I motsetning til Møreaksen så er det ikke egeninteressene som rår. Vi har ingen øy vi skal feste til land, eller en butikk vi ønsker veien gjennom.

Bare et ønske om at AS Norge bruker våre skattepenger fremtidsrettet ved bygging av viktig infrastruktur.

Prioritering av miljø, trafiksikkerhet, kollektivtrafikk og myke trafikanter florerer i festtaler og valgkamper, men er fraværende i praksis når det gjelder kryssing av Romsdalsfjorden.

Fraværende er også totalkostnader med vedlikehold, og oppdeling i mange bomprosjekter.

Med en lengde på 15 km og dybde på hele 330 m.u.h. er Tautra-tunnelen veldig krevende – og sammen med 10+5 km enkeltløpede tunneler i begge ender gir det grobunn for virkelige katastrofer. I tillegg er det for Møreaksen hele 60% mer høydeforskjell enn ved Gudvangatunnelene.

Det er ingen grunn til å tvile på at Tautra-tunnelene vil få det beste utstyret tilgjengelig i markedet. Imidlertid, gjentatte tunnel-branner de siste årene har vist at de dramatiske konsekvensene av en eventuell tunnel-brann, ikke kan løses av all verdens tekniske sikkerhetsanordninger. Marginene ved tunnel-ulykker er små, og man blir overlatt til selvbergingsprinsippet.

Mesteparten av bilbensin, flybensin og diesel mellom Ålesund, Molde og Kristiansund fraktes i dag med tankbil. I Ellingsøy/Valderøy – tunnelene er det forbud for tankbiler med farlig gods i 2 timer om morgenen (07:00 – 09:00) og 4 timer om ettermiddagen (14:00 – 18:00). I tillegg har en de siste år 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.

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.

Om du ikke har sett filmen «Tunnelen» ennå, så anbefales den på sterkeste – om du tør.

Romsdalsaksen AS

Jørn Inge Løvik

Daglig leder



Bilde 1: Plakatbilde fra storfilmen «Tunnelen»