

RIKSVEI 19 – I ET HISTORISK PERSPEKTIV

(Kronikk av Lars S. Brække i Moss Avis av 8. sept. 2018)

Det var ikke bare været som var varmt i begynnelsen av juli – i Moss Avis gikk det også hett for seg i ordvekslingene mellom Arbeiderpartiets Tomas Colin Archer og nå Høyres stortingsrepresentant Tage Pettersen om historie og nåsituasjon knyttet til tilstandene på Riksvei 19 i Moss.

Archer og hans parti ønsker bom stopp av all videre utbygging på Jeløy for å redusere problemene på RV19 knyttet til kryssing av Kanalen – riktignok etter at man har bygget noen hundre nye leiligheter på Glassverket, Fretex-tomten og i en høyblokk på Rosnes; gammelordføreren sier seg ikke uenig i dette standpunktet.

Interessant at dette igjen er et alternativ for å verne Jeløy-beboerne. Som innleid prosjektkoordinator for prosjektet Jeløy Fjordterrasse (28 leiligheter) opplevde jeg i møter med kommunens administrasjon i 1997 motstand mot prosjektet av flere årsaker; et sentralt tema var at man ikke ønsket videre utbygging på Jeløy grunnet trafikale utfordringer. Prosjektet ble allikevel godkjent, og mer enn 20 år senere er det nå oppført eller under oppføring flere hundre nye leiligheter og boliger på øya, godt hjulpet fram av investeringsglade utbyggere.

Deretter gir Archer rom for sine frustrasjoner over at Statens Vegvesen ikke er på banen i forhold til trafikkproblemene i byen. Han bekrefter noe alle kjenner til, at kødannelse på RV 19 er oftere og varer lenger – han brukte selv sin egen opplevelse om 56 verdifulle minutter fra Gimle til E6 som eksempel. Her må han se seg slått av en bekjent av meg som brukte 1 time og 11 minutter på samme strekning nå i sommer. Noen bedre?

Og Archers frustrasjoner gir seg ikke med dette. Han er skuffet over innsatsen fra Østfolds 3,5 stortingsrepresentanter (Siv Jacobsen har æren for å være den halve); han hører ingen ting fra tinget om utfordringene knyttet til landets mest trafikkerte fergesamband. Og fyller på med Østfold Fylkeskommunes svært passive holdning i når det gjelder trafikkproblemene her i Moss. Han understreker at det nå er nødvendig å sende et klart signal til alle disse aktørene slik at de er på ballen (går ut fra at det er på riktig banehalvdel).

Interessant igjen – hva er konkret utført av investeringer og utbedringer på strekningen fra fergeleiet, Kanalen, gjennom byen og ut til E6 etter 2. verdenskrig? Med bruk av det vidunderlige hjelpemidlet Internett har jeg hentet inn noen historiske opplysninger som kan være av interesse når Archer snakker om hvem som har ansvaret for mulig forsømmelse for ikke å være på ballen eller riktig banehalvdel for Moss i spørsmålet om RV19:

- Siste versjon av broa over Kanalen var ferdigstilt i 1957; da som klaffebro som kunne åpnes ved behov, nå som fast bro uten maskineri.
- Rådhusbroa fra Kanalen og over nordre jernbaneovergang ble tatt i bruk i 1961.
- Tunnelen kalt Mosseporten så dagens lys i 1963.
- Innfartsveien fra Mosseporten til rundkjøring i krysset Vogtsgate/Klostergaten ble innviet i 1970.

I de følgende 48 årene er det opparbeidet noen rundkjøringer for å bedre viktige krysningspunkter på vei fra fergen/Jeløy til E6, men dette må jeg vel få lov til å kalle kosmetiske tiltak.

Jeg har ingen konkret kunnskap som gjør at jeg kan rette baker for smed når det gjelder hvem som har forsømt seg gjennom årene, men blant aktørene finner vi nok lokale politikere av ulik farge, fylkeskommunen med politikere og administrasjon i spissen, Østfolds (og byens) mange stortingsrepresentanter og ikke minst Statens Vegvesen som tydeligvis har lukket både øyne, ører og munn for å slippe å ta tak i denne samferdselsnøtta.

Med fokus på lokaldemokratiets spilleregler, og lokale partiers sterke koblinger mot eget parti i fylkeskommune og på storting, har nye Moss kommune behov for politikere som blør for Mosse-drakta. Ikke bare når det gjelder spørsmål om jernbane og RV19, men om å stå stødig i forhold til interessene for de aktørene som inntar bysamfunnet vårt de neste 15-20 årene – Bane NOR, Statens Vegvesen og Bane NOR Eiendom.

I Hamar har partiet BBL - By- og bygdelista i flere perioder bekledd ordførerposten, etter å ha detronisert Hamar Arbeiderparti som kommunens ledende parti i mer enn 60 år. I samtale med en av nøkkelpersonene i partiet kommer det fram at årsaken til suksessen bl.a. er at partiets program blir bygget på og fulgt opp i forhold til lokalsamfunnets behov, uten eksterne føringer fra et moderparti i fylkeskommunen eller på Stortinget. Det er å håpe at by-og bygdelista Ny Kurs her i Moss kan gjøre seg gjeldende på en lignende måte når den nye storkommunen settes ut i livet 1. januar 2020.

Moss, 8/9-18

Lars Brække, bypatriot
(Medlem av programkomiteen for Ny Kurs)