

NHO Møre og Romsdal, Romsdal regionråd (ROR) og Sunnmøre regionråd (SR) har gått sammen for gi innspill til rulleringen av Nasjonal transportplan 2022-2033. I dette notatet oppsummeres organisasjonenes kommentarer og felles prioriteringer av de viktigste nasjonale samferdselsprosjektene i Møre og Romsdal.

Bakgrunn

Møre og Romsdal er et av Norges største verdiskapingsfylker og nest største eksportregion med en fastlandseksport på 45 mrd. i 2019. Regionen har et internasjonalt rettet næringsliv innen olje og gass, aluminium, offshore, møbel, marine og maritime næringer. Næringslivet har sterk evne til omstilling, innovasjon og nyskaping.

NHO Møre og Romsdal, SR og ROR er grunnleggende opptatt av å utvikle og legge til rette for en vekstkraftig region gjennom konstruktiv næringspolitikk, god infrastruktur og samferdselssatsing. Vi ønsker på generelt grunnlag å understreke viktigheten av at fylkesveiene blir utviklet samtidig med riksveinettet – da det er fylkesveiene som går dit mange av bedriftene er lokalisert.

Møre og Romsdal ligger plassert mellom sterke regioner – Trøndelag i nord, Vestland i sør og Innlandet/Østlandet i øst. For at Møre og Romsdal skal kunne utvikle seg på en framtidsrettet måte så må fylket stå sammen og samferdselsutviklingen må skje over to hovedakser; **Eksportaksen og verdiskapningsaksen**.

Eksportaksen er å forstå som vest/øst-forbindelsen mellom Møre og Romsdal og Østlandet videre til eksportmarkedene i Europa (E136 og RV. 15). Her er det avgjørende med god og nødvendig standard på transportårene for spesielt å sikre eksportindustrien nødvendig logistikk kapasitet og regularitet.

Verdiskapningsaksen er å forstå som nord-sør integrasjon av fylket (E39), både med tanke på intern vare- og godstransport, men viktigst for å bygge en større bo- og arbeidsmarkedsregion. Møre og Romsdal fylkeskommune har påpekt at byene i fylket har utfordringer med egen vekstkraft. For at en skal kunne utvikle bedriftene og næringslivet i fylket er en helt avhengig av å samarbeide og bygge verdiskapningskraft gjennom integrasjon mellom bo- og arbeidsmarkedsregionene.

Verdiskapningsaksen fra Volda til Kristiansund krysser Sulafjorden, Romsdalsfjorden og Halsafjorden. Fjordkrysninger over disse fjordene vil erstatte 5-6 av dagens fergesamband og sikre døgnåpne veier for næringsliv og befolkning.

NHO sentralt understreker i sine forarbeider at en ønsker å se transportløsninger i en helhetlig sammenheng og definerer *kategorier* for prioriterte innsatsområder:

1. Regionale, nasjonale og internasjonale transportkorridorer for person- og godstransport.
2. Byområder/ store bo- og arbeidsmarkedsregioner.
3. Prosjekter som utløser teknologiske muligheter som lar seg skalere videre.

Prioritering

Prioriterte prosjekter første seksårsperiode (2022-2027)

Pr.	Prosjekt	MNOK	Kategorier		
			1.	2.	3.
1.	E136 Eksportvegen Ålesund–Innlandet grense – utbedring	2 500	✓	✗	✗
2.	E39 Ålesund – Molde (Møreaksen)	23 100	✓	✓	✓
3.	Planmidler til planarbeid E39 (Fjordkryssinger prioriteres)				

Prioriteringer i andre seksårsperiode (2028-2033) - følgende korridorer og prosjekter:

Pr.	Transportkorridorer/ prosjekter	MNOK	Kategorier		
			1.	2.	3.
	E39 i Møre og Romsdal (Fjordkryssing prioriteres)				
	E39 Sulafjorden (Hafast)	?	✓	✓	✓
	E39 Halsafjorden (Halsafjordsambandet)	?	✓	✓	✓
	Rv. 15 Stryn – Otta	?	✓	✗	✗

Nærmere omtale prioriterte prosjekter første seksårsperiode (2022-2027)

E136 Eksportvegen Ålesund – Innlandet grense (utbedring)

Eksportvegen E136 er vår region og næringslivet sin viktigste transportåre mot Østlandet og Europa, og den øst/vest-korridoren i Norge med størst trafikk og flest tunge vogntog (Rapport Statens Vegvesen; *Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet, januar 2015*). Strekingen har flere flaskehalsar som hindrer effektiv trafikkflyt og som hindrer bruk av modulvogntog. Veien gjennom Rauma kommune er ikke dimensjonert for dagens trafikkmengde. Strekingen er ulykkesutsatt og særlig utfordrende vinterstid. Smale veier, trange tunneler og togunderganger gjør at farten må reduseres til 20 km/t flere steder. Dette er et stort hinder for trafikkflyten.

Utbedringene av delstrekingene på E136 er ferdig planlagt og klar til bygging i perioden 2021-2023:

E136 Innfjorden – Remmen	500 MNOK.
E136 Veblungnes	200 MNOK. (av dette 160 mill. i bompenger)
E136 Flatmark – Marstein	1 350 MNOK.
E136 Stuguflåten – Rødstøl	500 MNOK.

Samlet kostnad: Ca. 2,5 mrd. I dette prosjektet kan Valdres-modellen vurderes brukt. Siden utbedringen består av flere delprosjekter er det ikke egnet som en del av porteføljen til Nye Veier.

E39 Ålesund – Molde (Møreaksen)

Møreaksen vil bidra til å koble bo- og arbeidsmarkedsregioner tettere sammen. Fjordkryssingsprosjektet over Romsdalsfjorden kobler næringsområder og byene tettere sammen og halverer reisetiden mellom fylkets to største byer, fra ca. 120 min. til 55 min. Prosjektet utløser større bo- og arbeidsmarkedsregioner, gir enklere arbeidspending og kompetansen vil flyte lettere i regionen.

Det er stor grad av intern vare- og godstrafikk i fylket. Døgnåpen vei gir langt større forutsigbarhet og effektiv vareflyt. E39 Ålesund – Molde har stor samfunnsøkonomisk nytte og vil føre til økt verdiskaping og produktivitet. Den nye veien utløser nye næringsarealer langs traséen og vil være avgjørende for vekst og utvikling i regionen. Møreaksen gir positive effekter for ca. 300 000 innbyggere. Den erstatter tre av dagens fergesamband, og i tillegg gi fastlandsforbindelse til viktig industri og innbyggere i Aukra og Midsund. Forbindelsen vil også gi økt beredskap til gassanlegget på Nyhamna. Strekingen skal bompengefinansieres. Med nåværende høye fergetakster er det liten motstand mot brukerbetaling (bompenger) for å få realisert et døgnåpent, fergefritt samband. Statens vegvesen har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet gjennomført en kraftig kostnadsreduksjon gjennom endrede vegløsninger. Fra en kostnad på 39 mrd. har Møreaksen Ålesund - Molde nå en total kostnad på 23,1 mrd, inkl. fireløps tunnel under Romsdalsfjorden. Prosjektet er vedtatt i fylkesting, regjering og Stortinget. E39 Ålesund – Molde er klar til byggestart i 2023. Dersom strekingen bygges som delprosjekt, må fjordkryssingen prioriteres. Møreaksen kan være et egnet prosjekt i porteføljen til Nye Veier dersom hele strekingen bygges sammenhengende.

Planmidler til planarbeid E39 (Fjordkryssing prioriteres)

Prosjektutvikling og planprosesser på store og viktige samferdselssatsinger er lange og møysommelige prosesser. Det understrekes viktigheten av at det prioriteres midler til å planlegge og utrede strategiske områder som prioriteres i siste seksårsperiode. Det anbefales også at de må kunne kjøres parallelle prosesser mellom konsekvensutredning/kommunedelplan slik at utviklingstiden kan forkortes til prosjekt er klare til oppstart.

I andre seksårsperiode (2028-2033) må følgende korridorer prioriteres:

E39 Volda – Ålesund (Prioritet på Hareid fastlandssamband (Hafast))

Det er av stor betydning å få koblet de sterke industriklyngene på indre og søre Sunnmøre til byene Ålesund, Molde og Kristiansund, samt Eksportveien E136 og Ålesund lufthavn Vigra. Broløsningen over Sulafjorden utvider bo- og arbeidsmarkedsregionen og vi gi store samfunnsøkonomiske effekter. Sambandet skal bompengefinansieres på samme måte som Møreaksen.

Selve broløsningen bør prioriteres med oppstartsmidler i første seksårsperiode av NTP. Broløsningen er et stort innovasjonsprosjekt. Hafast blir verdens lengste hengebro som bygges med helt ny teknologi. De avanserte og langvarige målingene som er utført i prosjektet benyttes i dag aktivt i skipsindustrien (Møre Ocean Lab). Videre sørover er kryssingen av Ørstafjorden og løsningen rundt Eiksund viktig for god trafikkavvikling.

Arbeidet med kommunedelplan startes i 2020 og det jobbes aktivt med å redusere kostnadene i prosjektet.

E39 Halsafjorden (Halsafjordsambandet)

Halsafjordsambandet er viktig både med tanke på vare- og persontransport mellom Møre og Romsdal og Trøndelag, men også for å knytte bo- og arbeidsmarkedet på Nordmøre tetter på Romsdal og fylket ellers. Prosjektet viser ifølge Statens Vegvesen god «netto-nytte» i forhold til kost/nyttevurderingen. Selv om Halså kommune fra januar 2020 har blitt en del av Heim kommune og Trøndelag, er forbindelsen vurdert som viktig for fylket.

Med de gode prosjektene som er gjennomført og oppstartet både sør og nord for Halsafjorden, er det viktig at fjordkryssingen kommer etter for å opprettholde nivået på ferdselsåren.

Rv. 15 Stryn – Otta (Strynefjellet alt. B1 med arm til Geiranger)

Strekningen er den viktigste transportkorridoren fra indre og Søre Sunnmøre mot Østlandet og Europa. Mange store bedrifter har dette som sin viktigste ferdselsåre, bla. verdens største lakseslakteri på Eggesbønes i Herøy. Det er også en betydelig mengde turisttrafikk i sommerhalvåret.

Strekningen har smale, brannfarlige tunneler uten nødnett, slukkevann og havarinisjer og oppfyller ikke dagens krav til sikkerhet. Strynefjellet er hyppig vinterstengt pga. krevende værforhold og rasfare. Strekingen har stor andel tungtrafikk, men mange kjører heller store omveier pga. tilstanden til nåværende Rv15.

Det forslåtte alternativet B1 med arm til Geiranger vil gi en sikker helårsvei mot Østlandet og sikre viktig beredskap og evakuering ved et ras og tsunami fra Åkneset. Den nye vegen vil i tillegg gi helt nye muligheter for turistmagneten Geiranger til å kunne utvikle seg til en helårs turistdestinasjon.

Det er viktig å sikre at prosjektet får tildelt snarlige planmidler med tanke på byggestart i siste seksårsperiode i NTP.