

Full støtte til Møreaksen

NHO Møre og Romsdal, Romsdal Regionråd, Sunnmøre Regionråd, Mafoss, Maritimt Forum Nordvest, samt de største næringsforeningene i regionen gir sin fulle tilslutning til Møreaksen.

Vi er svært fornøyde med at anleggsstart for dette viktige prosjektet nærmer seg. Dette er et viktig prosjekt for næringslivet i Møre og Romsdal – landets nest største eksportfylke.

Vi ser en utvikling som gjør at regionen ikke greier å holde følge med behovene for videreutvikling av næringslivet. Befolkningsveksten er svak i forhold til landet for øvrig. I det lange løp går dette utover rekrutteringsbasen som næringslivet trenger for å tiltrekke seg kompetanse for videreutvikling.

Det haster å knytte regionen tettere sammen gjennom gode samferdselsprosjekter for å sikre at næringslivet kan rekruttere arbeidskraft fra et større område.

Møreaksen kobler de to største bo- og arbeidsmarkedene i fylket, Ålesundsregionen/Sunnmøre og Romsdalsregionen tettere sammen. Dette er områder med en rekke nasjonale og regionale næringstygdepunkter.

I tillegg får en også en bonuseffekt ved at gassanlegget Ormen Lange blir landfast, samt at 5.000 innbyggere og bedrifter i Misund og Aukra blir innlemmet i en større bo- og arbeidsmarkedsregion.

Når Møreaksen nå nærmer seg anleggsstart, har pressgrupper tatt til orde for at et tidligere forkastet alternativ bør utredes på nytt (Sekken-alternativet/Romsdalsaksen).

Når vi ser hvor lang tid det tar å planlegge og realisere store veiprojekter, må det sikres at vedtatte løsninger blir gjennomført med minst mulig forsinkelser. Forslaget om ytterligere utredninger må derfor avvises.

Vi ser ingen argumenter som er vektige nok for å sette Møreaksen i fare gjennom nye tilleggsutredninger. Samfunns målet om å styrke bo- og arbeidsmarkedet må ligge fast. Da er Møreaksen den beste løsningen.

Ved å iverksette tilleggsutredninger på dette tidspunktet, risikerer vi at Møreaksen mister prioritert plass i Nasjonal transportplan. Det vil være et stort tilbakesteg for utviklingen av Møre og Romsdal.

Både Samferdselsministeren og Statsministeren har gitt tydelige signaler om at beslutningen om Møreaksen ligger fast. De gir ingen garantier for at prosjektet beholder prioritert plass i NTP dersom det settes i verk nye utredninger.

Vi forventer og krever at Fylkestinget står ved sine tidligere vedtak og at politiske myndigheter på alle nivåer bidrar til at Møreaksen realiseres snarest mulig.

(Se vedlegg for bakgrunn/historikk)

Avsendere:

**NHO Møre og Romsdal
Molde Næringsforum
Mafoss
Maritimt Forum Nordvest**

**Næringsforeningen Ålesundsregionen
Romsdal Regionråd
Sunnmøre Regionråd**

VEDLEGG

BAKGRUNN/HISTORIKK

Prosjektet E39 Ålesund-Molde via fjordkryssingen Møreaksen er prioritert i Nasjonal Transportplan 2018-2029 og har opsjon på anleggsstart i første seksårsperiode. Stortingsvedtaket bygger på en lang faglig og demokratisk prosess:

- I 1987 ble selskapet Haram, Midsund og Aukra Fastlandssamband AS stiftet. Den gangen så man for seg en ytre trasé som gikk fra Midsund til Brattvåg i Haram. Først på starten av 2000-tallet tok det som i dag er Møreaksen form.
- «Temaplan samferdsel: Fergefri E39 gjennom Møre og Romsdal» ble utarbeidet av Møre og Romsdal fylkeskommune i 2006-2011. Konklusjonen var at Møreaksen pekte seg ut som beste trasévalg. Vedtatt i Fylkestinget.
- 2011: Konseptvalgutredning (KVU), ved Statens Vegvesen. Konklusjon: Møreaksen er beste trasévalg.
- Enstemmig høringsuttalelse fra Fylkestinget i Møre og Romsdal om trasévalg iht. KVU.
- Departementsbehandling av KVU og KS1 (2012-2014). Konklusjon: Møreaksen (Tautra-alternativet) vedtas som trasé.
- 2012: Kvalitetssikring 1 (KS1), ved Terramar/Oslo Economics. Konklusjon: Møreaksen er beste trasévalg.
- Juni 2013: Nasjonal Transportplan 2014-2023: Ambisjonen om Fergefri E39 vedtas i Stortinget.
- Vedtatt kommunedelplan i kommunene Vestnes, Midsund, Aukra og Molde.
- Februar 2016: Grunnlagsdokument til NTP lagt frem av Vegdirektoratet. Foreslått oppstart på Møreaksen i 2019.
- Juni 2016: Høringsuttalelse fra Fylkestinget i Møre og Romsdal til NTP prioriterer Møreaksen på topp av fjordkryssingene på E39.
- Høst 2016: Vedtatt reguleringsplan i Vestnes, Midsund og Molde kommune for fjordkryssingen (Vik-Julbøen).
- Juni 2017: Nasjonal Transportplan 2018-2029 (NTP) vedtatt i Stortinget. Møreaksen vedtas som prioritert prosjekt, med mulighet for anleggsstart i perioden 2018-2024.
- Desember 2017: Fylkesutvalget sender høringsuttalelse til Statens Vegvesens Handlingsprogram 2018-2023: «Møre og Romsdal fylkeskommune forventer at Statens vegvesen arbeider med planlegging og kostnadsreduksjon av E39 Ålesund-Molde (Møreaksen) for så tidlig start som mulig».
- Ved utgangen av 2017 er det brukt ca. 200 millioner kroner på undersøkelser og planlegging av Møreaksen.

Det prosjektutløsende behovet i KVU legger grunnlaget for hele beslutningsprosessen. Det er formulert som følger:

«Behov for å redusere reisetiden for befolkning og næringsliv mellom de tre byene i Møre og Romsdal som ledd i regional utvikling for fylket samt bedre kommunikasjoner mellom landsdeler»

Samfunnsmålet som er vedtatt for strekningen er formulert som følger:

«I 2040 skal transportsystemet i korridoren mellom Ålesund og Bergsøya være effektivt, tilgjengelig, pålitelig og ivareta behovet for kommunikasjon for bo- og arbeidsmarkedsregioner».

Dette gjenspeiler seg også i vedtatt Nasjonal Transportplan 2018-2029 hvor det står følgende:

«...E39 Ålesund - Molde (Møreaksen) er prioritert i planperioden av hensyn til planklarhet, samfunnsøkonomi og potensielle regionale effekter av å knytte bo- og arbeidsmarked nærmere sammen.»

Ulike tekniske løsninger, inkludert flytebruer, ble vurdert for Sekken-alternativet i KVU. Men Møreaksen (Tautra-alternativet) ble valgt som beste løsning fordi det er den traséen som gir best effekt for styrking av bo- og arbeidsmarkedet og regionforstørring.

Det overordnede spørsmålet for å vurdere en tilleggsutredning bør derfor være:

- Vil et alternativ over Sekken med stor sannsynlighet gi bedre effekt for regionutvikling og bo- og arbeidsmarkedet?

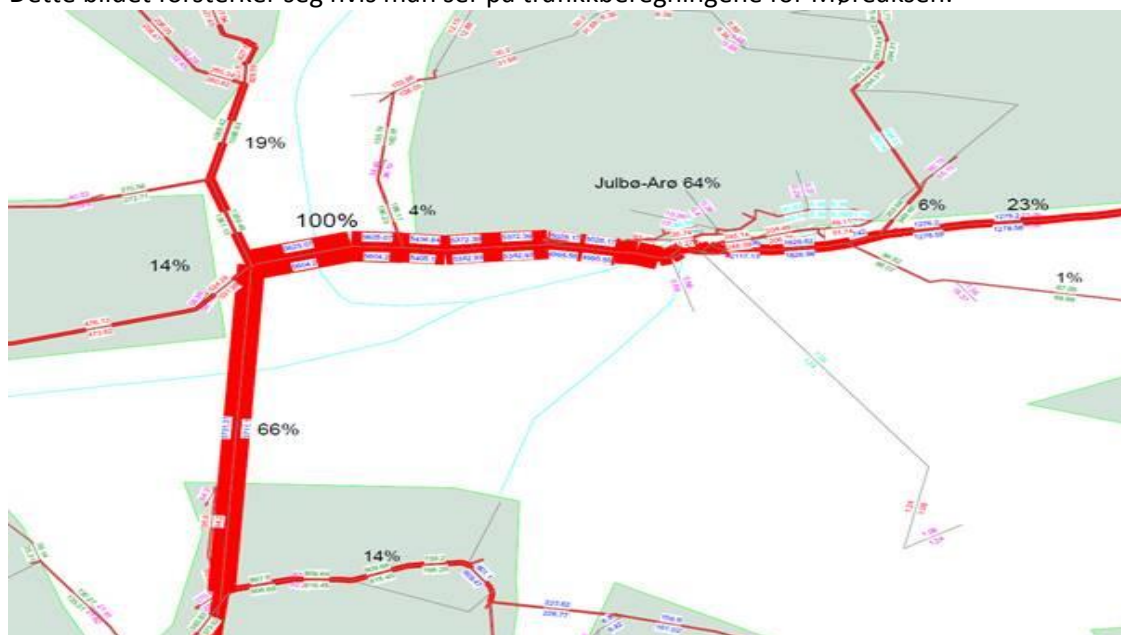
Vi mener svaret på dette er klart «nei».

Reisetiden Ålesund-Molde vil bli over et kvarter lenger via den såkalte Romsdalsaksen kontra Møreaksen. Det er et forsiktig anslag da det legges det til grunn 90 km/t på begge alternativer. Møreaksen (fjordkryssingen) er prosjektert for 110 km/t.

På lange reiser (f.eks. Trondheim-Bergen) vil Møreaksen kun gi ett minutt lenger reisetid enn Romsdalsaksen (ved 90 km/t).

Dette viser med all tydelighet at det er Møreaksen som gir best oppnåelse av samfunnsmålet: Bygge bo- og arbeidsmarked i regionen.

Dette bildet forsterker seg hvis man ser på trafikkberegningene for Møreaksen:



(Kilde: Statens Vegvesen)

Ved å ta utgangspunkt i 100 % av trafikken på Julsundbrua på Møreaksen, finner man kun igjen 23 % av trafikken på E39 øst for Molde. Mesteparten av trafikken er regional. Det er denne trafikken vi skal bygge prosjektet for, slik at en oppnår regionforstørring. Å påføre mesteparten av trafikken vesentlig lenger reisetid vil ødelegge effektene av fjordkryssingsprosjektet og E39 Ålesund-Molde. Konklusjonen er derfor at Møreaksen er den beste løsningen for å bygge bo- og arbeidsmarked.

Neste spørsmål må da være om det finnes andre kvaliteter ved Sekken-alternativet (Romsdalsaksen) som veier opp for tapt utvikling av regionen. For eksempel kostnader.

Usikre anslag

Det er ingen indikasjoner på at dette alternativet har slike kvaliteter. Tvert imot har tilhengerne av Romsdalsaksen selv lagt frem kostnadsanslag som er høyere (kr 15 mrd) enn de kvalitetssikrede kostnadsanslagene på Møreaksen (kr 14,37 mrd).

Statens Vegvesen anslår kostnadene på Romsdalsaksen til å være langt høyere enn dette også, sannsynligvis godt over kr 20 mrd. For det resterende av E39 Ålesund-Molde vil kostnadene være omtrent like, gitt at en sammenligner samme type veistandard.

Det er derfor ingen grunn til å anta at Romsdalsaksen som del av E39 Ålesund-Molde ville ha blitt billigere enn Møreaksen. Dermed er det ingen grunn til å kompromisere med samfunns målet for å velge en annen løsning enn Møreaksen.

Når det gjelder bompengenivå er dette en beslutning som skal gjennom en faglig og demokratisk prosess. Nivået må balanseres mellom hensynet til at effekten for bo- og arbeidsmarked ikke svekkes for mye og at prosjektet skal sikres finansiering. Dette må Statens Vegvesen først utrede faglig. deretter skal saken vurderes av kommuner, fylkeskommune og Samferdselsdepartementet før det legges frem endelig sak til vurdering og vedtak i Stortinget. Påstander om at bompengenivået vil ødelegge for bo- og arbeidsmarkedseffekten faller derfor på sin egen urimelighet. Dette er en sak som kommune- og fylkespolitikere er med og bestemmer.