

Møreaksen må realiseres

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

Vi krever at dette respekteres og at politiske myndigheter på alle nivåer bidrar til at Møreaksen nå kan realiseres snarest mulig, og at det ikke settes i gang nye tilleggsutredninger.

Beslutningen om å prioritere Møreaksen bygger på følgende:

- Arbeidet med Møreaksen har røtter tilbake til 1987 da selskapet Haram, Midsund og Aukra Fastlandssamband AS ble stiftet. Da så man for seg en ytre trasé som gikk fra Midsund til Brattvåg i Haram. Det var først på starten av 2000-tallet at det som i dag er Møreaksen tok 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.
- Nasjonal Transportplan 2014-2023: Ambisjonen om Fergefri E39 vedtas i Stortinget juni 2013.
- Konseptvalgutredning (KVU), ved Statens Vegvesen (ferdigstilt 2011). Konklusjon: Møreaksen er beste trasévalg.
- Enstemmig høringsuttalelse fra fylkestinget i Møre og Romsdal om trasévalg iht KVU.
- Kvalitetssikring 1 (KS1), ved Terramar/Oslo Economics (ferdigstilt 2012). Konklusjon: Møreaksen er beste trasévalg.
- Departementsbehandling av KVU og KS1 (2012-2014). Konklusjon: Møreaksen (Tautra-alternativet) vedtas som trasé.
- Vedtatt kommunedelplan i Vestnes kommune, Midsund kommune og Molde kommune. Kommunedelplanen er også vedtatt i Aukra kommune, da den omfatter fylkesveiprosjektet Kjerringsundet.
- Statens Vegvesen har gjennomført omfattende arbeid med vindmålinger, grunnboringer m.m. Totalt var det ved utgangen av 2017 brukt ca kr 200 millioner på undersøkelser og planlegging av Møreaksen.
- Vedtatt reguleringsplan i Vestnes kommune, Midsund kommune og Molde kommune for fjordkryssingen (Vik-Julbøen): Høsten 2016
- Utviklingsstrategi for utbetra og fergefri E39: Grunnlagsdokument til NTP. Lagt frem av Vegdirektoratet i februar 2016. Foreslått oppstart på Møreaksen i 2019.

- Høringsuttalelse fra fylkestinget i Møre og Romsdal til NTP juni 2016. Prioriterer Møreaksen på topp av fjordkryssingene på E39.
- Nasjonal Transportplan 2018-2029 (NTP): Vedtatt i Stortinget juni 2017. Møreaksen vedtas som prioritert prosjekt, med mulighet for anleggsstart i perioden 2018-2024.
- Fylkesutvalget i Møre og Romsdal vedtok i desember 2017 følgende høringsuttalelse til Statens Vegvesen sitt Handlingsprogram 2018-2023: «Møre og Romsdal fylkeskommune forventar at Statens vegvesen arbeider med planlegging og kostnadsreduksjon av E39 Ålesund-Molde (Møreaksen) for så tidleg start som mogleg».

Det prosjektutløsende behovet i KVUen legger grunnlaget for hele beslutningsprosessen og 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 blant annet står følgende:

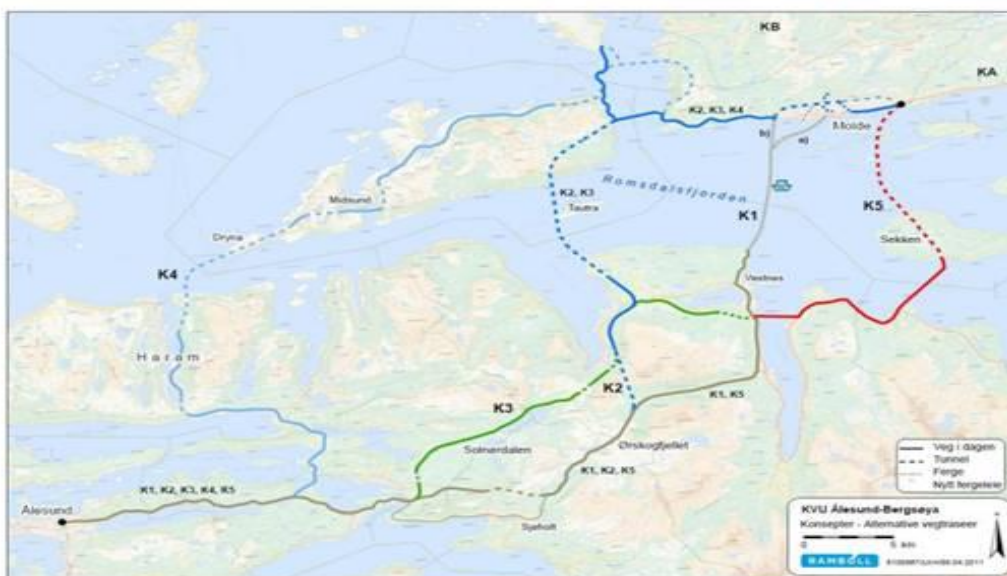
«...E39 Ålesund – Molde (Møreaksen) er prioritert i planperioden av hensyn til planklarhet, samfunnsøkonomi og potensielle regionale effekter av å knytte bo- og arbeidsmarked nærmere sammen.»

Ikke grunnlag for omkamp

Nå som Møreaksen nærmer seg anleggsstart, tar enkelte til orde for at et tidligere vurdert og forkastet alternativ bør utredes på nytt (Sekken-alternativet/Romsdalsaksen).

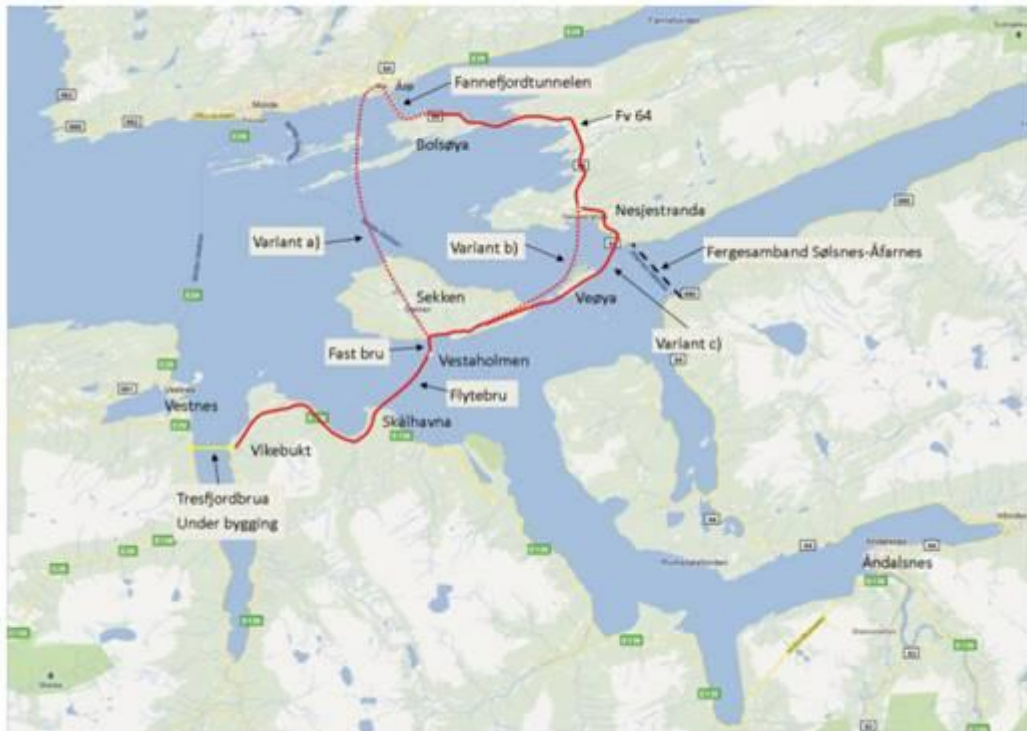
Følgende alternativer ble vurdert for kryssing av Romsdalsfjorden i KVU:

Konseptene K1, K2, K3, K4, K5.



Figur 17 Konsepter mellom Ålesund og Molde

For K5 Sekken-alternativet ble følgende undervarianter vurdert:



Figur 16 Varianter av K5 Sekken-alternativet

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.

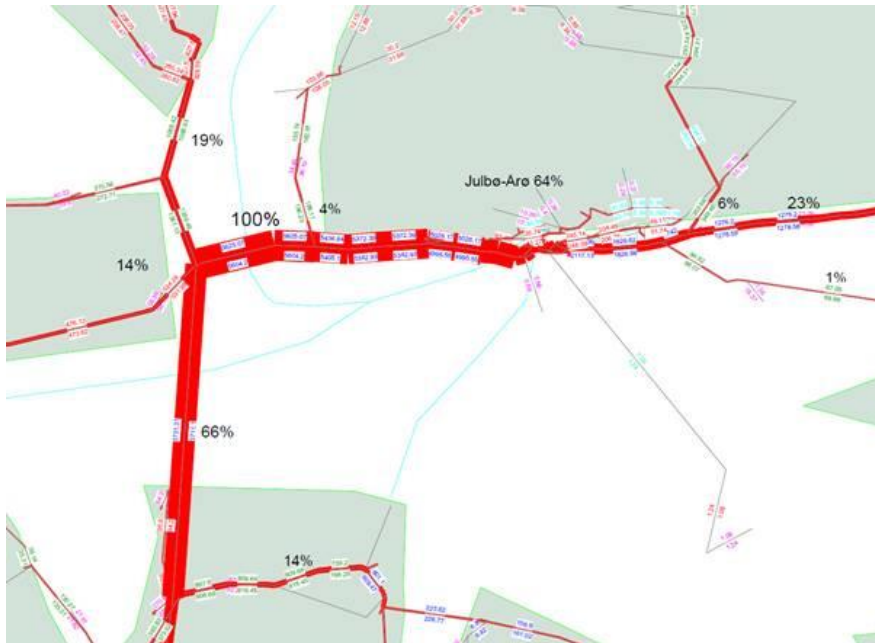
Det overordnede spørsmålet for å vurdere en tilleggsutredning bør derfor være:

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 på E39 Ålesund-Molde vil bli ca. 17 minutter lenger med Romsdalsaksen kontra Møreaksen. Da legges det til grunn 90 km/t på begge alternativer, noe som er konservativt for Møreaksen (fjordkryssingen) da denne 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).

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

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



(Kilde: Statens Vegvesen)

Hvis man tar utgangspunkt i 100 % av trafikken på Julsundbrua på Møreaksen, finner man kun igjen 23 % av trafikken på E39 øst for Molde. Selv ikke alt av dette er lange reiser – det kan f.eks. være reiser mellom Midsund og Hjelset o.l. Mesteparten av trafikken er med andre ord 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.

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 er billigere enn Møreaksen. Dermed er det ingen grunn til å kompromisere med samfunnsålet for å velge en annen løsning enn Møreaksen.

Når det gjelder bompenger og 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 må 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 kommunepolitikerne og fylkespolitikerne er med på å bestemme.

Full støtte til Møreaksen

NHO, LO, regionrådene og næringsforeningene i regionen har gitt sin fulle tilslutning til Møreaksen. Dette ligger fast. Vi er svært fornøyd med at anleggsstart for dette viktige prosjektet nærmer seg. Møreaksen er et viktig prosjekt for næringslivet i Møre og Romsdal – landets nest største eksportfylke. Dessverre ser vi en utvikling som gjør at regionen ikke greier å holde tritt med behovene for videreutvikling av næringslivet. Befolkningsveksten er svak i forhold til landet for øvrig. I det lange løp går dette utover rekrutteringsbasen når næringslivet trenger å tiltrekke seg kompetanse for videreutvikling. Derfor haster det med å knytte regionen tettere sammen gjennom gode samferdselsprosjekter, slik at regionen som næringslivet kan rekruttere fra blir større.

Møreaksen vil koble de to største bo- og arbeidsmarkedene i fylket, Ålesundregionen og Molderegionen, tettere sammen. Dette er regioner med en rekke nasjonale og regionale næringstygdepunkter. Når vi ser hvor lang tid det tar å planlegge og realisere store veiprojekter, pålegges det et ekstra ansvar å sikre at vedtatte løsninger kommer til realisering hurtigst mulig.

Vi ser ingen gode argumenter for å sette realiseringen av Møreaksen i fare gjennom nye tilleggsutredninger. Samfunns målet om å styrke bo- og arbeidsmarkedet må ligge fast. Og da er Møreaksen den beste løsningen.