
Fra: noreply@regjeringen.no
Sendt: 29. juni 2016 22:15
Til: postmottak SD
Emne: Nytt høringssvar til 16/485 - Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

Referanse: 16/485
Høring: Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
Levert: 29.06.2016 22:14
Svartype: Med merknader
Kontakt avsender: Hanne Moldver Salthammer
Kontaktperson: Hanne Moldver Salthammer
Kontakt-e-post: hannemoldver@hotmail.com
Tittel: Merknad til delprosjekt Ferjefri E39 - Møreaksen /Tautraalternativet

Uttalelse:

Utfordringar for Møreaksen (Vik-Julbøen)

Dei ulike løysingane for ferjefri fjordkryssing var på lokal høyring i 2012. Basert på analysa i konseptvalutreiinga gikk anbefalinga ut på å velge Møreaksen, noko regjeringa gjorde endelege vedtak om allereie i april 2013. Sjølv om dei tilsynelatande hadde hast med å fatte dette vedtaket ser vi allereie i dag at konseptvalet Møreaksen blir utfordra av ei rekke teknologiske og samfunnsmessige utviklingstrekk:

1. Nye tryggleikskrav for undersjøiske tunnelar har vore med å doble prosjektomfanget til Møreaksen sidan KVU. Teknologiske utfordringar har også medført at dimensjonane til undersjøisk tunnel og bru er overdimensjonerte i høve til forventa trafikkmengde. Berekningar av trafikk og befolkningsutvikling matcher ikkje dimensjonane til prosjektet.
2. Galopperande kostnadsutvikling for prosjektet Ferjefri E39 sidan 2012. Opprinneleg kostnad for strekninga Moa-Årø var berekna til NOK 8 mrd i KVU. Per i dag opplyser SVV at Møreaksen åleine er kostnadsberekna til NOK 16 mrd (tal frå 2014). I tillegg kjem kostnaden for tunnelar, bypakke i Molde, ny veg til Hjelset og strekninga Vik - Dragsundet (minimum NOK 11 mrd i 2015). Rekkefølgebestemmelsar gjer også at det ikkje blir høve til å sette trafikk på sambandet Vik-Julsundet før nytt samband Julbøen – Molde sentrum er etablert. Det framstår difor ulogisk at ikkje sambandet Julbøen-Molde er tatt med som ein del av ferjefri fjordkryssing over Romsdalsfjorden i høve innspel til nasjonal transportplan, NTP.
3. Auka satsing på utvikling av brute teknologi basert på offshoret teknologi – Dei fleste fjordkryssingsprosjekta for ferjefri E39 baserer seg på utvikling av ny brute teknologi, kun to av åtte prosjekt baserer seg på undersjøisk tunnel (Rogfast og Møreaksen)
4. Utvikling og implementering av elferjer. Det er politisk vilje til vidare satsing på elferger då dette kan vere svært miljø- og kostnadsbesparande.
5. Tresfjordbrua vart vedteke, bygd og ferdigstilt etter 2012. Brua er berekna nedbetalt rundt år 2024. Ved å bygge Møreaksen vil traseen E136 vil gå frå Remmem til Vik og

ikkje via Fremstedalen til Ørskogfjellet som i dag. Dette har den utilsikta konsekvensen at reisevegen mellom Molde til austlandet via Romsdalen på sikt vil gå via Møreaksen og Tresfjordbrua, i allefall så lenge det er ferge drift over Langfjorden.

6. Nytt fellessjukehus for Romsdal og Nordmøre er bestemt lokalisert på Hjelset. Saman med satsinga på ny bruteknologi gir dette vedtaket fjordkryssingløyisinga over Skålvika – Sekken - Sølsnes ny aktualitet.
7. Kommune- og fylkesstrukturane er under full omarbeiding gjennom arbeidet med kommune- og regionsreformane. Sjølv om første runde av prosessen ikkje har gitt den store uttellinga i høve redusert antal kommunar så vil den breie politiske semja om dette på stortinget vere garantist for at arbeidet fortsett. Det er truleg ikkje veldig relevant, men kanskje litt interessant å merke seg at ordføraren i Molde har gitt uttrykk for at Molde ønsker å orientere seg mot Trøndelag i ein evt. ny region, all den tid dei kjempar for å etablere ein ny bu- og arbeidsmarknadsregion knytta til Ålesund og Sunnmøre

«Etterpåklokskap er den einaste sanne vitskap», heiter det. Men i dette tilfellet har ein faktisk høve til å utnytte denne «vitskapen» allereie på førehand. Når det gjeld prosjektet Møreaksen er det mykje godt politisk og strategisk handtverk som ligg bak at vi no har fått vedteke fergefri fjordkryssing E39 under Romsdalsfjorden via Vik-Julbøen. Visjonen om Møreaksen vart skapt for over 30 år sidan, og iherdig innsats av einskildpersonar og interessegrupper gjer at vi i dag har ei sterk forankring av dette prosjektet på politisk nivå, like opp til regjeringa og storting. Likevel opplever eg at det ei sterk, folkeleg motstand mot dette prosjektet som kanskje delvis kan tilskrivast ein mangel på heilskapstekning som ein må kunne forvente av ei så stor og omgripande løysing.

Hovudutfordringa til prosjektet Møreaksen (Vik-Julbøen) er likevel at det faktisk ikkje gir redusert reisetid mellom byane Ålesund og Molde. Det som derimot ville gitt redusert reisetid mellom Ålesund og Molde er vegforbindelsen Vik-Digernes. I følge fagetaten si eiga uttale hausten 2015 vil ny veg her gi redusert reisetid, nesten uavhengig av kva trase som blir vald. Dette gjeld både val av trase mellom Vik og Digernes og mellom Vik og Molde, inkludert vidare ferge drift. Dette er likevel den einaste traseen som ikkje er hverken planlagt, prosjektert eller vedteken.

Eit udatert og usignert høyringsdokument frå Møre og Romsdal fylkeskommune syner arbeidet som arbeidsgruppene har gjort i forkant av arbeidet med KVVU i 2011. Dokumentet syner at Møreaksen AS var representant for Romsdalsregionen alt frå ei tidlig fase i prosjektet. Av dokumentet er påfallande korleis alle alternativ knytta til Sekkfast nærmast blir «kvelt ved fødselen», og det blir raskt konkludert med at her treng det ikkje utgreiing. I Rambøll si utgreiinggsdokument om dei ulike fjordkryssingløyisingane finn vi igjen liknande ordlyd kring Sekkfastprosjektet, her er ikkje behov for utgreiing.

Møreaksen gir sjølv sagt nye moglegheter og prosjektet kunne sikkert vore marknadsført som eit godt prosjekt for regionen. Men dette forutsett at ein har klart eit forslag til plan som kan diskutert. I høve dette prosjektet går ein for ein «bit-for-bit»-strategi som sikkert er nødvendig for å realisere eit prosjekt der byggekostnadane for lenge sidan har overskredde eit årleg, norsk samferdselsprosjekt.

Møreaksen gir riktignok fastlandssamband til dei 2000 innbyggerane i Midsund kommune, både i retning Molde og i retning (Sunn)møre. Møreaksen gir også fergefritt samband mellom Molde og E136. At regjering og storting skal finne ut at dette er fornuftig pengebruk har eg inga tru på. Framleis fergedrift (Vestnes-Molde og Molde-Ottrøya) kombinert med ny veg mellom Vik og Digernes/Moa gir same effekt til ein brøkdel av prisen på dette prosjektet. Kostnaden på prosjektet Moa-Molde er no også så enorme at prosjektet Romsdalsaksen/Sekkkfast bør opp til ny vurdering.

Lukke til med prosessen!

Vedlegg: -