



STORTINGET

Innst. 294 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget
frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:143 S (2021–2022)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Sylvi Listhaug om å byggje ny E39–E136 Ålesund–Tresfjordbrua fyrst

Til Stortinget

Samandrag

I dokumentet blir det fremja følgjande forslag:

1. Stortinget ber regjeringa gjennomføre planlegging og utbygging av strekninga Ålesund–Tresfjordbrua som fyrste delprosjektet av ny E39 Ålesund–Molde.
2. Stortinget ber regjeringa sørge for at ei reell upartisk utgreiing av andre kryssingsalternativ over Romsdalsfjorden vert gjennomført. Dette gjeld spesielt eit oversjøisk alternativ ved Romsdalsaksen.»

Ein viser til dokumentet for ei nærare utgreiing om forslaga.

Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, frå Høgre, Trond Helleland, Erlend Larsen og Charlotte Spurkeland, frå Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og leiaren Erling Sande, frå Framstegspartiet, Morten

Stordalen og Frank Edvard Sve, og frå Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, viser til representantforslaget og statsråden sitt svarbrev av 22. mars 2022. Brevet følgjer som vedlegg til denne innstillinga.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre og Senterpartiet, viser til at Samferdselsdepartementet avgjorde konseptet for strekningane Breivika–Digernes og Vik–Molde i 2014. Fjordkryssinga er det mest kompliserte elementet i prosjektet, men samstundes er det denne delstrekninnga som gjer størst samfunnsøkonomisk nytte. Fleirtalet viser til at dette vil leggje store føringar på val av løysingar og trasear på land. Det er derfor viktig med god kontroll på fjordkryssinga før ein startar planlegging av strekningane på land.

Fleirtalet viser til at for strekninga Digernes i Ålesund kommune til Vik i Vestnes kommune bad Samferdselsdepartementet Statens vegvesen om å gjere ei tilleggsutgreiing før ein kunne gjere eit konseptval. Utgreiinga vart lagd fram i 2018, og Samferdselsdepartementet avgjorde konseptet i 2019.

Fleirtalet viser til at Statens vegvesen held på med reguleringsplanen for strekninga Ørskogfjellet–Vik i Vestnes kommune. Statens vegvesen held også på med kommunedelplanar for strekninga frå Digernes i Ålesund kommune til Ørskogfjellet i Vestnes kommune. I ein kommunedelplan er det vanleg å greie ut fleire trasear og løysingar innanfor konseptet som er vedteke. Vidare er eit forprosjekt for strekninga Breivika–Digernes i gang for å finne løysingar som tek i vare drikkevasskjellda Brusdalsvatnet.

Fleirtalet viser til at Statens vegvesen legg opp til at det blir vedteke, eit finansieringsopplegg for den

nordlegaste delen av E39 Ålesund–Molde først. Eit finansieringsopplegg for resten av strekninga vil bli utarbeidd så snart reguleringsplanar for denne strekninga er vedtekne.

Flertallet viser til at utvikling av strekningen E39 Ålesund–Molde med den fergefrie fjordkryssingen Møreaksen er et viktig prosjekt fordi det gir betydelige reisetidsreduksjoner og et utvidet bo- og arbeidsmarked. Flertallet understreker at det er gjort et viktig arbeid med å optimalisere prosjektet siden forrige NTP. Arealbeslaget er redusert, samtidig som kostnaden er redusert og netto nytten har økt. Bunnpunktet i tunnelen planlegges også nå høyere enn tidligere, noe som vil gi mindre energibehov og reduserte klimagassutslipp. Prosjektet er prioritert for oppstart i første seksårsperiode og forutsatt fullført innenfor NTP-perioden.

Flertallet minner om at valget av løsning for kryssing av Romsdalsfjorden har fulgt vanlig prosedyre, og at konseptet som går under navnet Møreaksen, er valgt. Hovedregelen er at man skal ha en vedtatt overordnet utredning (KVU/KS1) for å få innpass i Nasjonal transportplan. Konseptet for kryssing av Romsdalsfjorden ble utredet i 2010/2011, og regjeringen vedtok trasévalget i 2014. Videre har det vært lagt til grunn at prosjektet som hovedregel skal ha en vedtatt kommunedelplan for å kunne plasseres i første seksårsperiode. Det er vedtatt reguleringsplan for fjordkryssingen (Møreaksen), og reguleringsplaner for Vik–Ørskogfjellet og Julbøen–Bolsønes er til behandling. I tillegg jobbes det med nødvendige avklaringer for de øvrige delene av strekningen E39 Ålesund–Molde.

Flertallet viser til at E39 Ålesund–Molde har vært utredet flere ganger, sist høsten 2021, da Samferdselsdepartementet ba Statens vegvesen gjøre en tilleggsutredning. Kunnskapsgrunnlaget for alle de ulike alternativene for kryssing er dermed nylig oppdatert og gjennomgått, og Statens vegvesen har igjen konkludert med at løsningen som ligger i Nasjonal transportplan 2022–2033, er den beste.

Medlemene i komiteen frå Framstegspartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at Møreaksen under fjorden også vil påverke miljøet negativt. Berekningar frå Lastebileigarforbundet viser at 240 vogntog i døgnet vil medføre 2 230 tonn CO₂-utslepp frå Møreaksen. Ved ferjedrift vil utsleppa vere 0 tonn CO₂ og ved Romsdalsaksen 1 034 tonn. Med andre ord har Møreaksen ein negativ miljøeffekt som vil motarbeide dei nasjonale klimamåla.

Desse medlemene viser til at over Romsdalsfjorden går det fire store heilt nye elferjer som har nullutslepp. Kapasiteten her er ikkje utfordra og kan aukast med enda ei ny ferje sett inn i sambandet om nødvendig. Dette er både billig og miljøvennleg.

Medlemene i komiteen frå Framstegspartiet viser til at trafikken frå Ålesund til Molde går langs ulike strekningar der E136 frå Ålesund via Vestnes og vidare opp Romsdalen mot Bjorli og grensa mot Innlandet er den mykje omtalte «eksportvegen» i Møre og Romsdal. Møre og Romsdal fylke er Norges største eksportfylke målt pr. innbyggjar og står for ein svært stor del av næringstrafikken i landet.

Desse medlemene peiker på at frå Ålesund til Vestnes og Tresfjordbrua og vidare opp Romsdalen går store delar av næringstrafikken frå søre, indre, ytre, nordre Sunnmøre og frå Ålesunds-området. I tillegg kjem det meste av næringstrafikken frå Molde og Kristiansund-regionen via Åfarnes–Sølsnes og fv. 64 til Åndalsnes og vidare opp E136 Romsdalen. På strekninga E39/136 Ålesund/Moa til Digerneset er ÅDT på over 11 000 bilar i døgnet og i området lenger sør inn mot Moa 20–25 000 bilar i døgnet. Vidare går trafikken mot Sjøholt, der trafikken spreier seg mot Fjord og Stranda kommune og Geiranger-området, som har svært stor trafikk spesielt om sommaren. Desse medlemene viser til at ÅDT her er om lag 7 200 bilar i døgnet. Vidare over Ørskogfjellet er ÅDT om lag 4 500 bilar i døgnet. Trafikken deler seg derifrå vidare mot Molde via ferjestrekninga Vestnes–Molde over Romsdalsfjorden, med ein ÅDT på om lag 2 250 bilar i døgnet. Desse medlemene viser til at planarbeidet har stått stille i dette området, der det er vedteke å dele opp planarbeidet i ulike strekningar. Den viktigaste strekninga som også har størst trafikk – mellom Moa og Digerneset – er utsett på ubestemt tid.

Desse medlemene viser til at trasévalet for strekninga Digerneset–Ørskogfjellet ikkje er klar. Strekninga vidare frå Ørskogfjellet til Vik, med arm vidare på E136 til Tresfjordbrua, har ein planprosess som no ligg ute til høyring. Planprosessen møter stor motstand lokalt – befolkninga og mykje av næringslivet ynskjer ikkje Møreaksen. Det er også betydeleg lokal motstand mot å leggje ny E39 gjennom Molde by. Sjølv fjordkryssinga er planlagt med firefeltsveg i ein svært djup undersjøisk tunnel og med ei høg bru over Julsundet. Desse medlemene viser til at det her skal brukast fleire titals mrd. kroner på firefelts veg, på ei strekning som har ÅDT på om lag 2 300.

Desse medlemene peiker på at derimot er vegstrekninga frå Moa til Digerneset, med over 11 000 bilar i døgnet, utfordrande med smal veg og låg fart. Vidare er det store utfordringar med vegen som i dag går gjennom Sjøholt sentrum, som ikkje har ein god nok standard for ein stor og viktig europaveg, verken for innbyggjarane som bur der, eller for næringslivet. Vegen vidare over Ørskogfjellet har store utfordringar der ein berre har planlagt krabbefelt på Ørskog-sida som no vert bygd ut, men der traseen vidare til Tresfjordbrua og Vestnes ikkje er godt nok planlagt.

Desse medlemene meiner at Statens vegvesen må prioritere planarbeidet og bygging av vegstrekninga mellom Ålesund og Vestnes/Tresfjordbrua fyrst. Ein vil då kunne ha tilstrekkeleg tid til ei grundig, samfunnsnyttig og upartisk utgreiing av Romsdalsaksen for kryssinga av Romsdalsfjorden. Sjølve fjordkryssinga må bli siste prosjekt og hastar ikkje.

Desse medlemene viser til at EU sitt vegdirektiv seier at nye vegar skal leggjast utanfor byområde. Statens vegvesen sine planar for Møreaksen er ikkje i tråd med dette direktivet og heller ikkje med EU-kravet om at nye vegar skal byggjast flatast mogleg. Dette er for å hindre unødig høg drivstoffbruk og hindre store utslepp til det beste for miljøet. Europavegar i byområde reduserer også bukvaliteten.

Desse medlemene viser til at Stortinget ved fleire anledningar har fått seg førelagt prioriteringar av Møreaksen i ulike planar og i NTP, som sist vart lagd ved protokollen i Stortinget. Likevel er det på sin plass å peike på at dette prosjektet ikkje har kome langt i planprosessen, og at det ikkje er gjennomført KS2 og vidare kvalitetssikring. Desse medlemene meiner dette ikkje er ei forsvarleg sakshandsaming av eit prosjekt til fleire titals milliardar kroner, som verken har eit vedteke eller godkjent endeleg traseval.

Desse medlemene fremjar følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa gjennomføre planlegging og utbygging av strekninga Ålesund–Tresfjordbrua som fyrste delprosjektet av ny E39 Ålesund–Molde.»

«Stortinget ber regjeringa sørge for at ei reell upartisk utgreiing av andre kryssingsalternativ over Roms-

dalsfjorden vert gjennomført. Dette gjeld spesielt eit oversjøisk alternativ ved Romsdalsaksen.»

Forslag frå mindretal

Forslag frå Framstegspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringa gjennomføre planlegging og utbygging av strekninga Ålesund–Tresfjordbrua som fyrste delprosjektet av ny E39 Ålesund–Molde.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringa sørge for at ei reell upartisk utgreiing av andre kryssingsalternativ over Romsdalsfjorden vert gjennomført. Dette gjeld spesielt eit oversjøisk alternativ ved Romsdalsaksen.

Tilråding frå komiteen

Tilrådinga vert fremja av medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har elles ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjere følgjande

vedtak:

Dokument 8:143 S (2021–2022) – Representantforslag frå stortingsrepresentantane Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Sylvi Listhaug om å bygge ny E39–E136 Ålesund–Tresfjordbrua fyrst – vert ikkje vedteke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 10. mai 2022

Erling Sande

leiar

Geir Inge Lien

ordfører

VEDLEGG



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Dykkar ref
ABS/fg

Vår ref
22/675-3

Dato
22. mars 2022

Dokument 8:143 S (2021-22) Representantforslag frå Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Sylvi Listhaug, om å byggje ny E39 - E136 Ålesund - Tresfjordbrua fyrst

Eg viser til brev av 10. mars frå Stortingets transport- og kommunikasjonskomité der det blir bedt om vurderinga mi av ovannemnde representantforslag om å byggje ny E39-E136 Ålesund-Tresfjordbrua fyrst.

Når staten skal gjere store veginvesteringar, skal ein vurdere om det er fleire moglege konsept. Samferdselsdepartementet avgjer om det skal gjerast ei konseptvalutgreiing i samhøve med Rundskriv 108-19, og bestiller ei slik utgreiing frå Statens vegvesen (KVU). Konseptvalutgreiinga blir kvalitetssikra av eksterne konsulentar(KS1) og sendt på høyring. Basert på utgreiing, kvalitetssikringsrapport og høyring, avgjer regjeringa føringar for vidare planlegging. Det er først når slike føringar er avgjort at Statens vegvesen kan starte planlegging etter plan- og bygningslova.

Samferdselsdepartementet avgjorde konsept for strekninga Breivika-Digernes og Vik-Molde i 2014. Fjordkryssinga er det dyraste og mest kompliserte elementet i prosjektet, og samstundes er det denne delstrekninga som gjer størst samfunnsøkonomisk nytte. Det kan leggje store føringar på val av løysingar og trasear på land. Det er derfor viktig med god kontroll på fjordkryssinga før ein startar planlegging av strekningane på land. Planarbeidet er lagt opp på same måte for ferjefri kryssing av Bjørnafjorden, Sulafjorden og Halsafjorden. Det vart ut frå dette starta planlegging, grunnundersøkingar og innsamling av miljødata (naturlaster) for sjølve fjordkryssinga. Reguleringsplana for fjordkryssinga, frå Vik i Vestnes kommune til Julbøen i Molde kommune, vart vedteke i 2016.

Reguleringsplanar for strekninga nord for Romsdalsfjorden er under utarbeiding. Det er eit mål at desse skal vere vedtekne før sommaren 2022.

På strekninga Digernes i Ålesund kommune til Vik i Vestnes kommune ba Samferdselsdepartementet Statens vegvesen om å gjere ei tilleggsutgreiing før ein kunne gjere konseptval. Utgreiinga vart lagt fram i 2018 og Samferdselsdepartementet avgjorde konsept i 2019.

Statens vegvesen held på med reguleringsplan for strekninga Ørskogfjellet-Vik i Vestnes kommune.

Statens vegvesen held også på med kommunedelplanar for strekninga frå Digernes i Ålesund kommune til Ørskogfjellet i Vestnes kommune. I ein kommunedelplan er det vanleg å greie ut fleire traséar og løysingar innafor konseptet som er vedteken. Vidare pågår forprosjekt på strekninga Breivika- Digernes for å finne løysingar som ivaretek drikkevasskjelda Brusdalsvatnet.

Statens vegvesen legg opp til at det blir vedteken eit finansieringsopplegg for den nordlegaste delen av E39 Ålesund-Molde først. Eit finansieringsopplegg for resten av strekninga vil bli utarbeidd så snart reguleringsplanar på denne strekninga er vedteken.

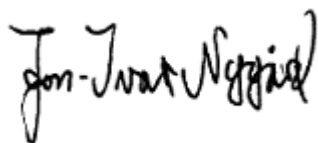
Fjordkryssinga krev mykje lengre byggetid enn landstrekningane gjer. Om arbeidet med planlegging etter plan- og bygningslova på strekninga Breivika i Ålesund kommune til Vik i Vestnes kommune går som føreset, vil det kunne vere mogleg med opning for trafikk av alle delstrekningane på E39 Ålesund-Molde i same tidsrom.

Samferdselsdepartementet ønskjer ikkje å leggje ytterlegare føringar på Statens vegvesens planarbeid. Statens vegvesens forslag til prioritering av prosjektet vil gå fram av porteføljeprioriteringa som skal leggjast fram i mai 2022. Avgjera om å starte opp prosjektet vil skje i dei ordinære budsjettprosessane og sjølv sagt avhenge av nivået på bevilgningar framover.

E39 Ålesund-Molde har vore greidd ut fleire gonger. Sist gong då Samferdselsdepartementet hausten 2021 ba Statens vegvesen om å gjere ei tilleggsutgreiing. Det var Norconsult som gjorde utgreiinga. Samferdselsdepartementet meiner at prosjektet og alternative konsept er utgreidd på ein tilfredsstillande måte.

Utbyggingsansvar for E136 Dombås-Vestnes er lagt til Nye Veier AS. Selskapet vil sjå prioritering av denne strekninga saman med resten av strekningane i prosjektportefølja.

Med helsing



Jon-Ivar Nygård

