



## STORTINGET

# Representantforslag 143 S

(2021–2022)

frå stortingsrepresentantane Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Sylvi Listhaug

Dokument 8:143 S (2021–2022)

---

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

---

Til Stortinget

## Bakgrunn

Fleire statsrådar har i ulike regjeringar beskrive at ferjefri E39 skal byggjast frå Ålesund til Molde. Debatten ikring dette prosjektet er betydeleg i heile Møre og Romsdal. Statens vegvesen har i lang tid planlagt delar av denne strekninga, men har av ein eller annan merkeleg grunn prioritert oppstart av planarbeidet og ynskjer å byggje ut fjordkryssinga over Romsdalsfjorden fyrst.

Trafikken frå Ålesund til Molde er samansett av ulike strekningar der E36 frå Ålesund via Vestnes og vidare opp Romsdalen mot Bjorli og Innlandet grense er den mykje omtalte «eksportvegen» i Møre og Romsdal. Møre og Romsdal fylke er landets største eksportfylke målt per innbyggjar, og står for ein svært stor del av næringstrafikken i landet.

Frå Ålesund til Vestnes og Tresfjordbrua og vidare opp Romsdalen går store delar av næringstrafikken frå søre, indre, ytre og nordre Sunnmøre og frå Ålesundsområdet. I tillegg kjem hovudsaklig det meste av næringstrafikken frå Molde og Kristiansundregionen via Åfarnes–Sølsnes og Fv64 til Åndalsnes og vidare opp E136 Romsdalen. På strekninga E39/136 Ålesund/Moa til Digerneset er ÅDT (årsdøgntrafikk) på over 11 000

bilar i døgnet, i området lenger sør inn mot Moa 20 000–25 000 bilar i døgnet.

Vidare går trafikken mot Sjøholt der trafikken spreier seg mot Fjord og Stranda kommune og Geirangerområdet, som har svært stor trafikk spesielt om sommaren. 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. Planarbeidet står mildt sagt i «stampe» for Statens vegvesen i dette området, der dei har beslutta å dele opp planarbeidet i ulike strekningar, og den viktigaste strekninga som også har størst trafikk mellom Moa og Digerneset, er utsett på ubestemt tid.

Strekninga mellom Digerneset og Ørskogfjellet er også ute av styring, der Statens vegvesen har møtt på svært stor motstand frå befolkninga og no legg fram heile 5 ulike alternativ. Med andre ord er trasévalget her ikkje klart i det heile tatt, og det er uansett langt opp og fram i tid.

Strekninga vidare frå Ørskogfjellet til Vik, med arm vidare på E136 til Tresfjordbrua, har planprosess som no ligg ute til høyring. Her møter planprosessen også stor motstand lokalt. Nord for Romsdalsfjorden frå Julsundet til Molde, forbi Molde via tunell og til Bolsønes, står også planarbeidet i stampe og er ikkje klart i det heile tatt. Dette hastar ikkje då befolkninga og mykje av næringslivet slett ikkje ynskjer Møreaksen.

Derimot arbeider Statens vegvesen mot folket, som i fleire store meiningsmålingar med heile 75–80 prosent ytrar sterk motstand mot sjølve fjordkryssinga Møreaksen. Det er også svært stor motstand mot å leggje ny E39 gjennom Molde by. Statens vegvesen har planlagt å starte med bygging av sjølve fjordkryssinga, firefeltsveg, flei-

re hundre meter under fjorden, gjennom kjente jord-skjelvforkastingar, og med høgbru over Julsundet.

Begge desse prosjekta med undersjøisk tunell og høgbru er prosjekt som bortimot er ny verdsrekord i sitt slag, med usikkerheit som absolutt ingen kan kvalitets-sikre. Her skal det brukast fleire titals milliardar kroner på ein firefeltsveg for om lag 2 300 bilar i døgnet for å sette verdsrekordar.

Møreaksen under fjorden vil også påverke miljøet svært negativt. Berekningar frå Lastebileigarforbundet viser at 240 vogntog i døgnet vil medføre 2 230 tonn CO<sub>2</sub>-utslepp frå Møreaksen. Ved ferjedrift 0 tonn CO<sub>2</sub>, og ved Romsdalsaksen 1 034 tonn. Med andre ord er Møreaksen ei gedigen miljøbombe som vil motarbeide måla nasjonalt om å begrense utslepp.

Strekninga lenger sør mellom Ålesund og Vestnes på land har mange gongar høgare trafikktal inkludert fylkets viktigaste veg E136 vidare opp gjennom Romsdalen, som er fylkets «eksportveg nr. 1». At Statens vegvesen har begynt i feil ende, er ikkje vanskeleg å sjå, då det også er andre kryssingsalternativ over Romsdalsfjorden via alternativet Romsdalsaksen eller å fortsetje med ferjer.

Både folket i Møre og Romsdal og Møre og Romsdal fylkesting har kravd ekstern og upartisk utgreiing av Romsdalsaksen som alternativ til Møreaksen. Leiaren i samferdsleutvalet i fylket har også uttalt at regjeringa ikkje forstår alvoret i protestane ikring Møreaksen og kravet om upartisk utgreiing av Romsdalsaksen.

Dette har Statens vegvesen Region Midt ikkje fått med seg, men dei har levert ei utgreiing med sin nærmaste samarbeidspartnar Norconsult som ikkje akkurat verken er upartisk eller på nokon måte kan kallast ekstern. Framleis er det full fyr i heile fylket, medan samferdselsministeren, staten sine menn og kvinner i Statens vegvesen og Vegdirektoratet har døde øyre og køyrer på utan å bry seg om kva folket eigentleg ynskjer.

Samferdselsministeren har ved fleire anledningar påstått at det beste alternativet for fjordkryssing er valt med bakgrunn i at trasévala for strekninga Ålesund–Molde er tatt, noko alle som har sett seg inn i saka, veit ikkje er tilfelle. Samferdselsministeren har også lagt fram at strekninga ny E39 Ålesund–Molde skal koste 24,35 mrd. kroner med P-50-usikkerheit.

Korleis kan ministeren forklare at dette kan vere 24,35 mrd. kroner når tidlegare anslag har vore over 39 mrd. kroner? Dette med tanke på at dei største strekningane i prosjektet ikkje er planlagde, trasévalet ikkje tatt og at det ikkje er noko som stettar eit berekningsgrunnlag for å kunne nytte P50.

At statsråden og Statens vegvesen kan leggje til grunn eit detaljert kostnadsanslag etter P50 når ein ikkje veit kva ein skal byggje, er rett og slett i beste fall useriøst. Folket og næringslivet spesielt i Ålesundsområ-

det fortvilar og ber politikarane om å «snu i tide» og planleggje og byggje ut vegane mellom fjordane fyrst.

Det er her dei reelle utfordringane faktisk er. Over Romsdalsfjorden går fire store ferjer, også heilt nye el-ferjer med nullutslepp. Kapasiteten her er ikkje utfordrande og kan aukast med enda ei ny ferje sett inn i sambandet om nødvendig. Dette er både billig og miljøvennleg.

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

At nokon kan finne på å planleggje kun ei fjordkryssing utan samtidig å ha starta og bygd ut vegen på begge sider av fjorden fyrst, er rett og slett ikkje mogeleg å kunne forstå. Ingen kan setje trafikk på denne fjordkryssinga som då skal gå rett gjennom Molde by på dagens vegar, eller fortsette med dagens krunglete vegsystem frå Ålesund til Vestnes i mange år.

Derfor meiner forslagsstallarane at Statens vegvesen må setje fart i og prioritere planarbeidet med og bygginga 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. Sjølv fjordkryssinga må bli siste prosjekt og hastar ikkje.

EU sitt vegdirektiv seier også at nye vegar skal leggjast utanfor byområde. Statens vegvesen sine planar i Møreaksen-saka stettar ikkje på nokon måte dette EU-direktivet, og heller ikkje EU-kravet om at nye vegar skal byggjast mest mogleg horisontalt for å redusere drivstofforbruk og hindre store utslepp og for å betre miljøet. Europavegar i byområde forringar også bukvalitet og er noko ingen finn på å gjere i dagens moderne vegutbygging.

Stortinget har ved fleire anledningar fått seg førelagt prioriteringar av Møreaksen i ulike planar og i Nasjonal transportplan, som sist vart lagd ved protokollen i Stortinget. Derimot har dette prosjektet ikkje kome langt i planprosessen og har ikkje gjennomgått KS2 og vidare kvalitetssikring. Dette er ikkje forsvarleg saksbehandling av eit prosjekt til mange titals milliardar kroner som verken har eit vedteke eller godkjent endeleg traséval, og der det skjer stadige omfattande endringar i alle føresetnadene til dette prosjektet.

Det finst heller ikkje eit grunnlag i dette prosjektet for å kunne leggje fram realistiske kostnadsanslag. Det er heller ikkje samfunnsnytte i å byggje ein firefelts un-

dersjøisk verdsrekordtunell eller ei firefelts verdsrekordbru for 2 300 bilar i døgnet. Statens vegvesen håpar på betydeleg auka trafikk, men kor skal den kome ifrå med dagens overbelasta vegsystem på land mellom Ålesund og Vestnes?

Lokal presse, Tidens Krav, har også avdekt fleire utfordringar i saksbehandlinga til Statens vegvesen Region Midt, spesielt når det gjeld upartisk utgreiing av Romsdalsaksen. Innsyn i sentrale dokument ikring dette er nekta av statsråden for ein stortingsrepresentant, og Statens vegvesen har nekta innsyn for Romsdalsaksen AS og for Tidens Krav. Kven som er redde for kva, veit ingen, men det er iallfall svært uheldig og kritikkverdig at dette har skjedd i ei sak som folket og næringslivet i heile Møre og Romsdal er svært opptekne av.

At eit så stort vegprosjekt kan skje mot folket sin vilje stikk i strid med EU sine vegdirektiv og norske miljøkrav og å hindre innsyn og kontroll frå folkevalde og andre, er kritikkverdig. Openheit i forvaltninga av innbyggjarane sine skattepengar må vere heilt grunnleggjande, og i saka ikring Møreasken har dette gått heilt

over styr for dei statlege etatane Vegdirektoratet og Statens vegvesen region midt. Finansminister Trygve Slagsvold Vedum har uttalt: «Det er alltid viktig for Senterpartiet at folket får bestemme.» Då bør det vere opplagt at Senterpartiet i regjering sørgjer for at folket i Møre og Romsdal faktisk vert lytta til i denne saka, og at folket og ikkje byråkratiet i Statens vegvesen får bestemme.

## Forslag

På denne bakgrunnen vert det fremja følgjande

for s l a g:

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

9. mars 2022

**Frank Edvard Sve**

**Morten Stordalen**

**Sylvi Listhaug**

