

Hareid



Ulstein



Sula



Ålesund

Konseptvalutgreiing E39, Skei – Ålesund

Tilbakerapportering etter møte i samarb. gr. 26. okt. i Ørsta

Generelle innspel i utgreiingsarbeidet

På møtet vart det opna for tilbakemelding frå interessegrupper sine behov (P1-P5) samt frå sekundære interessentar(S1-S4) og andre interessentar(A1-A2)

I dette tilfelle er det samsvar mellom kommunane, næringslivet og sekundære interesser/andre interesser sine behov, der desse interessene på store deler av Sunnmøre no har samla seg i ei løysing gjennom fast samband Hareid-Sula - Ålesund, organisert i Hareid Fastlandsamband.

Sidan det i vegvesenets KV- arbeid skal leggest fram konklusjonar straks over på nyåret i 2011, har underskrivarane av dette dokumentet valt å kome med innspel og utgreiingar over eit vidt spekter til informasjon og til vidarearbeid i prosjekt og styringsgruppa.

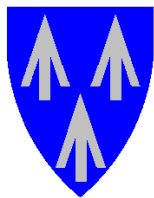
KØYRELENGDE

Sidan køyrelengde og tidsaspekt mellom Volda og Ålesund har vore i fokus i forhold til ytre alternativ(via Hareidlandet) og indre alternativ(via Solevåg- Festøy) ber vi om at det i det vidare arbeidet også vert vurdert køyrelengde:

- a. Volda/Raudøya (bru/tunnel) –Solevåg/Festøy(flytebru) –Moa –Gåseid/Ålesund.
- b. Volda Hafast(tunnel) Langevåg/Gåseid/Ålesund.
- c. Volda Hafast(flytebru)-Langevåg-Gåseid/Ålesund. (Jamfør alternativ vedl 1)

I utgreiinga frå fylkeskommunen; ”**Temaplan samferdsel: Ferjefri E39 i M/R**” operer ein med reisetid Volda – Moa, ferjefritt via S/F på 57 min og Volda via Hafast på 62 min. Dette samsvarar med statens vegvesen sine målingar.(side 82)

Når vi ber om vurderingar som er nemnt ovanfor, er det ut frå erkjenninga om at 80 % nærtrafikken køyrer under 10 mil og at meir enn 50 % av trafikken som vil nytte dette sambandet skal til reisemål som t.d. høgskulen, Ålesund sentrum ,flyplassen på Vigra,



containerhamna. Med ei regionalisering med Ålesund som sentrum i ein større bu - og arbeidsregion, og ved ei større utnytting av Kvivsvegen austover frå Ørsta og Volda, - vil denne prosentdelen truleg auke. Vi involverer i denne tenkinga også brukarar frå Sula, og den kjennsgjeringa at vegen frå Mauseidvåg via Moa sentrum ikkje "toler" vesentleg auka trafikk utan av heila Moa området ,i og utanom fjell ,vert ei gigantisk trafikkmaskin.

I si tenking har kommunane på Sunnmøre konsentrert seg om Hafast si løysing med tunnel, sidan det er ein kjend og gjennomførleg teknologi, - og ut frå erkjening av ein Åkernes/Tafjord-(ras/flodbølge,4 -8 m))problematikk i Storfjorden, og store bølger og vind i ytre Sulafjord.

Dessutan har Hafast vore med på å finansiert eit undersjøisk rørbruprosjekt/undersøking i regi av høgskulen i Ålesund, mellom Nøringset i Sula og Hareidlandet. Ein gjekk i samråd med fagfolk borte frå begge desse alternativa på grunn av usikkerheit nemnt ovanfor, **kostnader** samt **tilgjengelegheit** til sentrale hamner og destinasjonar for store fartøy/riggar. (Viser til "Temaplan samferdsel side 78.) Rørbru er kalkuret til å vere inntil 10 gongar dyrare å bygge enn tunnel i fjell.

Dersom vegvesenet har signal om at flytebru i nær framtid kan vere alternativ Solevåg/Festøy, er det eit soleklart krav at dette alternativet vert vurdert også mellom Hareid og Sula.

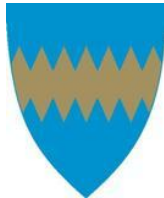
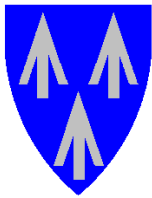
Vi har klare fråsegner/lovnader om at begge alternativa (ytre og indre) skal utgreiast likeverdige.

I møtet i Ørsta 26. oktober i år, vart det frå vegvesenet si side lansert køyrelende frå Garnes via Raudøya/Ørsta /Solevåg/Festøy til Ålesund med den tanke at t.d. kommunane Hareid, Ulstein og kystvegtrafikken skulle køyre denne traseen.

For folk som bur i desse kommunane og for næringslivet generelt, er dette totalt skivebom og utenkeleg å køyre Garnes/Raudøya til Moa/Ålesund/flyplassen på Vigra og containerhamna nord i Ålesund, dersom ein samstundes tenkjer på å legge ned ferja Hareid - Sulesund. Å på denne måten lansere eit alternativ der ein ikkje kan rekne med innsparingar på 2 og kanskje 3 ferjer i dette sambandet ,er uforståande sett ut frå ei samla samfunnsmessig vurdering.

Hareid er den 7. største industrikommunen i Møre og Romsdal og Ulstein den 5. største. Det seier seg sjølv at ein(spes. i sesongane) t.d. ikkje kan køyre rundt "halve Sunnmøre" til utskipingshamna i Ålesund med fleire tital trailerar og lastebilar dagleg.

Hareid kommune t.d. er den nest største ilandføringskommunen av fisk i Møre og Romsdal (Ålesund størst) med ein årleg fangstverdi på 76 mill kroner, og som nyttar containerhamn i Ålesund. Spennbetong- fabrikk og møbelfabrikk med omfattande transport på land, kan saman med den maritime industriaktiviteten i Ulstein, - ikkje køyre via Garneskrysset/Raudøya for å kome seg til Ålesund. Og vise versa.



DJUPNE - TRYGGLEIK

Etter møtet i Ørsta 26. oktober -10 , har det vore utspel i media av representantar frå vegvesenet ,nettopp om tryggleik i tunnelar på -630, - utspel som vi er overraska over, og i alle fall på noverande tidspunkt i ei så tidleg utgreiingsfase.

Hareid Fastlandsamband har arbeidd med denne problematikken sidan 1985.

I *St. meld. nr 32(1988-89)*, som er *NVVP 1990-93*, har Hareid-Sula-Ålesund fått sin omtale der det m.a. heiter:

Planen har utløst et nødvendig utredningsarbeid i Vegdirektoratet om kapasitet og sikkerhet i lange tunneler. Dette arbeidet er ikke fullført, men de retningslinjer som blir fastsatt, vil være avgjørende for om dette prosjektet lar seg gjennomføre både teknisk og økonomisk.

Og vidare:

Kombinert med prosjektet Eiksund-Berknes vil dette prosjektet kunne revolusjonere kommunikasjonsforholdene på Ytre Sunnmøre. Det er derfor ønskelig at utredningsarbeidet fortsetter, med sikte på en endelig avklaring i forbindelse med neste vegplanrevisjon.

I *St. meld. nr 46 (1990-91)*: "Om endringer i rammebetingelser for bompengeprojekter" får Hareid-Sula-Ålesund god og konstruktiv omtale. Her blir det sett fram kva som vidare må gjerast, og sluttar med at:

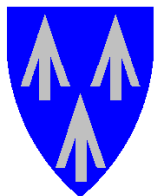
Saken må sluttbehandles lokalt før bompengesøknad eventuelt oversendes Vegdirektoratet.

I tidsrommet 1987-1993 er det utarbeidd fire sjølvstendige *Vegutredning*, den siste i samsvar med VD sitt aller første regelverk for bygging av tunnelar. I 1987 vart utarbeidd rapporten *Sikkerhetsvurdering*, som var den første og siste rapporten om tunnelsikkerheit, då desse konklusjonane kom med i VD sitt regelverk i 1991/92. *Melding*, datert 1995, vart av vegkontoret sendt ut til ca. 70 høyringsinstansar. Det kom då inn berre ein merknad - frå Riksantikvaren.

Tida er no inne til å gå vidare, og vi forventar at vegvesenet vil vere leiande i dette arbeidet.

Kommunane og næringslivet på Sunnmøre har oppfatta uttalelsar frå leiarane i styrings – og strategistaben region Midt (Kjetil Strand) og region Vest (Paal Fosdal) samt frå andre seriøse fagfolk/firma om at tunnelprosjektet som Hafast legg opp til, er fullt realistisk og teknisk gjennomførleg.

I brev til Ørsta kommune av 10.11.87 seier m.a. vegsjef E.Vollset og overingeniør Anders S Moen at "Utgreiingsarbeid av fastlandsamband for Sande/Herøy/Ulstein /Hareidregionen mot Sula,Ålesund (E69) er i gang. Så langt ser det ut for at tunnelen..... Er teknisk



realiserbar og under visse føresetnader kan nedbetalast på akseptabel tid. Vi meiner det byrjar avteikne seg eit mønster for ramtidig fastlandsamband mellom bygdebyane på Sunnmøre og Ålesund.” og vidare ” Det ein alltid må ha for auga i vurderinga er alternativ er trafikkgrunnlaget og nytte/kostnadsfaktoren. Den løysinga som gir størst nytte i høve til kostnadane bør veljast for denne typen prosjekt.”

Entreprenørfirma SELMER ASA uttalar m.a: ”Under forutsetning av at de geologiske forhold i Sulafjorden er som beskrevet med betydelig løsmasseoverdekning, vil vi.....svare at en tunnel under Sulafjorden i tråd med foreliggende forslag er anleggsteknisk gjennomførbart.”

Konsulentfirma SWECO (Trondheim), som har oppdatert Hafast sine planar(nov. 2010), seier m.a. at ”Sulafjordtunnelen vil bli et grensesprengende prosjekt, og det må forventes at det vil kreves omfattende risikoanalyse og beregning av drift og vedlikeholdskostnader.” Men prosjektet er fullt ut realiserbart.

I vegkontoret sine store utgreiingar frå tidleg på 90-talet om alternative trasear for den ytre, ferjefrie kyststamvegen gjennom søre Sunnmøre, var vegen sørfrå over Hareid og vidare gjennom Hareid-Sula-Ålesund lagt fram for to av dei tre alternativa: Ein ytre og ferjefri kyststamveg, som då var oppdraget, og ein veg frå Volda over Eiksundsambandet til Hareid og gjennom Hareid-Sula-Ålesund. Tunnelane Hareid-Sula-Ålesund fekk klart fleirtal i fylkestinget, men ei indre line over Vartdalsstranda med ferje Festøy-Solavågen vart til slutt vedtatt.

Finansieringsmessig er prosjektet også gunstig og realiserbart.

HAFAST har no avslutta ei aksjeutviding på over 7 mill. kroner, som vil sette selskapet i stand til å arbeide vidare med prosjektet, som både teknisk, trafikalt og økonomisk, kan vise seg å vere det **einast reelle alternativet** for ein **ferjefri stamveg** Skei-Ålesund, slik oppdraget frå staten er utforma.

VAL AV TRASE - NÆRINGSINTERESSER

Statens vegvesen har ved fleire høve lansert m.a. følgjande ” **viktige lokale vektleggingar**” ved val av trase:

NÆRINGSLIVETS INTERESSER

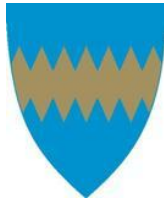
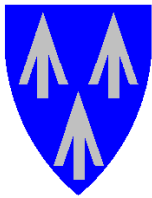
RASJONELL BO OG ARBEIDSMARKED

TILGJENGELIGHET/FORUTSIGBARHET

TRANSPORTKVALITET

TIDSKOSTNADER

HUSKE AT STAMVEGER ER VIKTIGERE ENN”FYLKESVEGER” FOR STORE BEDRIFTER



For næringslivet på søre Sunnmøre nedover kysten mot Måløy og den massive pendlinga det er mellom søre Sunnmøre over Hareidlandet mot Ålesund (jamfør Menon-rapporten), er desse momenta dei beste for å realisere eit samband Hareid/Sula/Ålesund.

Eit traseval må bygge på kva som samla er mest samfunnsnyttig, inkludert køyrelengde, næringslivsinteresser, effekt for arbeids- og bustadregionar, og ikkje minst for ein større regionbygging t.d. rundt Ålesund.. **Dessutan er ei samankopling kystveg og kyststamveg (E39) over Hareidlandet inn mot Ålesund, - viktig.** (jamfør uttale frå styret i Kystvegen)

Vi trur at ein samlande sluttanalyse uomtvisteleg vil peike på Hafast som løysing. Og vi ser optimistisk fram til vegvesenet si sluttanalyse.

Vegen Skei - Ålesund skal tene dei som reiser langt, men i endå større grad dei som reiser kort.

Det er viktig at vegar skal tene flest mogleg av busetnaden, men like viktig er det at næringslivet har eit effektivt transportsystem, - kort og langt.

I fleire av vedlegga til dette brevet er det nettopp **næringslivet som talar , og dei talar klart.**

Innspela fortel om

-sterke maritime verksemder, samt møbel -, fisk- , supply-, betong- og rederiverksemder i og rundt Ålesund som er klart orientert mot kunnskapsparke og miljøet i Ålesund.

-kompetansearbeidsplassar/teknologiarbeidsplassar – rekruttering vil over tid (og i framtida) vere lettare med ei sterkare binding til Ålesund (høgskulen der og til høgskulen i Volda)

-mange pendlarar allereie i dag

-mange verksemder med sterk internasjonal orientering. Denne orienteringa vil verte ytterlegare styrka i tida som kjem.

-nærleik til den internasjonale flyplassen på Vigra(som til flyplassen i Ørsta)

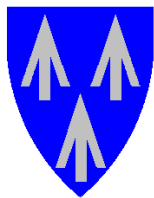
-tidsaspektet og samarbeidet med den maritime klynge nord om Ålesund

-transport frå næringslivet til utskipingshamner i Ålesund

-sentralsjukehuset

I ein nett avslutta ” forsight –prosess -2010”:**Sunnmøre i Framtida** (utdrag vedl 2),- vert det i ein omfattande sluttrapport slått fast at utvilking av næringslivet og samferdsel må verte ”ei prioritering i fokus”, der vi treng trua på at det nyttar å ta felles løft innanfor næringsklyngene våre. I den samanheng tenkjer ein seg klynge og klyngesamarbeid, større klynger og tettare kontakt med forskning og utdanning:

- Gode vegsamband og effektive kommunikasjonsløysingar er viktigaste verkemidla for å skape sterkare felles busetjingsområde og arbeidsmarknader regionalt.
- Sunnmøre nord og sør høyrer saman; fastlandsamband mellom søre Sunnmøre og Ålesundsregionen er avgjerande for Sunnmøre i framtida.(s 17) og –
- Utviklinga av vegsamband mellom nord og sør i regionen skal skje med basis i dei næringsstrategiske behova.(s 42)



Det er m.a. på bakgrunn av desse erkjenningane næringslivet no har engasjert seg sterkt i Hafast.

I den vedlagde MENON –rapporten(vedl.) er det også dokumentert kor viktig og avgjerande for maritim utvikling på Sunnmøre, Hafast kan kome til å verte.

” Den mest effektive infrastrukturinvesteringen som kan gjennomføres for å bidra til å bringe Maritimt Møre nærmere en integrert kunnskapsregion, er sannsynligvis fastlandsforbindelse mellom Hareid og Sula. Det vil redusere reisetiden mellom den sørlige og nordlige delen av regionen. Dermed vil det bli langt enklere å bo i en del av regionen og jobbe i en annen.”

Traseen og sambandet Hareid-Sula- Ålesund vil gi ein optimal flyt av arbeidskraft og kompetanse som følgje av ein større bu – og arbeidsmarknadsregion. I dette alternativet vil også Sula få best mogleg kommunikasjon både mot Ålesund og sørover mot søre Sunnmøre. For at Ålesund og Sunnmøre elles skal vinne kampen om

talenta t.d. innan industrien, kunne styrke komplementere bedrifter i regionen, og kunne samarbeide der det er mogleg i ei

”internasjonaliseringstid” når det gjeld arbeidskraft og globalisering i tenkinga,- vil Hafast vere avgjerande.

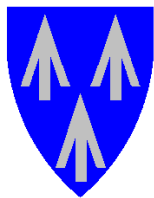
I ”**Temaplan samferdsel: Ferjefri E39 i M/R**” er vi i stor grad samde i at fast samband vil ha store regionale verknader (s 83 og utover) med regionforstørringar som følgje av vegutbygginga. (s 94)

Vi er også samde i at det i ei framtidig administrativ og politisk prioritering må ta omsyn til heilskapen. I utgreiinga ser vi ikkje at det er teke omsyn til det arbeidet kystkommunane har sett i gang for ein KYSTVEG frå Ålesund via Hareid til Selje og Måløy-området, og i framtida vidare til Bergen. Vi kan heller ikkje sjå at denne utgreiinga har vurdert verknaden av ein maritimt –møre region der Hafast kan vere avgjerande for å oppretthalde og utvikle den aktiviteten ein har i dag.(Menon –publikasjon nr 9)(jamfør også vedl 7 om verdiskaping)

VERDISKAPING – NÆRINGSLIVET

Som ei oppsummering i forhold til næringsinteresser kan ein slå fast det innlysande at Hareid-Sula-Ålesund er den mest tenlege traseen for den ferjefrie kyststamvegen(E39),-- etter som det langt største behovet for transport og stamvegtransport på søre Sunnmøre , vert skapt på **ytre søre Sunnmøre** (- og ytre Nordfjord langs kystvegen).

Ytre søre Sunnmøre (Hareid, Ulstein, Herøy, Sande og Vanylven) hadde åleine i 2008 **ei total verdiskaping på 12,3 MRD kr, som er fem(5) gongar større enn for Ørsta/Volda., og 2-3- gongar større enn for Ørsta/Volda og Stranda/Sykkylven til saman.**(vedl 7)



Verdiskapinga **pr innbyggjar** innan næringslivet er for ytre søre Sunnmøre 3,5 gongar større enn for Ørsta/Volda.

Nemnast må også at ytre søre Sunnmøre er ein folkerik region med 26 000 innbyggjarar, som utgjer 47 % av samla folketal for alle kommunane på sørsida av Storfjorden, (inkl Stranda /Sykkylven) og 60 % av folketalet på søre Sunnmøre.

Dette set ytre søre Sunnmøre i ei særstilling. Og alle med sans for samfunnsbygging generelt, og samfunnsbygging og levekår spesielt, og med fokus på næringsinteresser, - må sjå at den ferjefrie stamvegen må kome via ytre søre Sunnmøre.

Vi ser det som eit feilsteg og som eit stort transporthinder, å arbeide for ein stamveg langs Vartdalstranda. Det er viktig å nedvirke til at mest mogleg av næringslivet på søre Sunnmøre får gode og mest mogleg like vilkår som konkurrentane sine, for vidare vekst og framgang. Og frå Ålesund og sørover er også næringstrafikken auka. Jamfør ein vesentleg vekst i ferjesambandet Sula –Hareid.

HAFAST – EIT SAMLANDE PROSJEKT

Det er frå vegstyresmaktene si side gitt uttrykk for at samspelet frå regionen (kommunar og næringsliv) vil bli betydeleg vektlagt.

Vedlagde dokument understrekar at så godt som heile Sunnmøre no har samla seg om ein vegtrase frå Volda – via Eiksundsambandet/Ulstein/Hareid til Sula/Gåseid/Ålesund.

Som nemnt tidlegare, ser både kommunane og næringslivet kor viktig det er i bygge opp ein sterk region på Sunnmøre der kort og effektiv kommunikasjon er viktig og avgjerande.

Dette kom som nemnt klart fram i ”foresight”-prosjektet: Sunnmøre i Framtida.

Kommunikasjon vart framheva som sjølv limet for utvikling både i forhold til næring og pendling. (jamfør vedl 2)

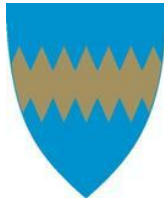
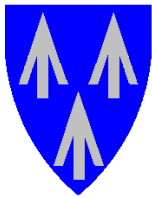
Til slutt i dette avsnittet kan nemnast at i ei aksjeutviding har HAFAST no **fått brei oppslutning** på Sunnmøre både nord og syd om Ålesund og er såleis eit så samlande prosjekt som det er mogleg å få til.

I Ålesund er det arbeidd aktivt i fleire år for å få eit fast samband mellom Ålesund/Gåseid og Sula. Dette sambandet vil avlaste Moaområdet som ei trafikkmaskin, og gi betydeleg tids og miljøgevinst.

Tunnel under Borgundfjorden frå Sula/Vedde til Ålesund/Gåseid kan og bør samordnast med Hafast sitt samla prosjekt,- og er difor med i vedtektene for Hafast for vidare arbeid.

Også dette viser at Hafast er eit samlande prosjekt.

Vi vil også legge til at departementet har gitt uttrykk for at den stamvegutgreiinga vi no er i ferd med å gjennomføre, ikkje legg begrensingar på nye faglege vurderingar i forhold til justeringar av dagens trase for E39.



Vidare viser vi til utdrag frå **STØTTANDE UTTALELSAR/vedlegg** for fast samband Hareid-Sula-Gåseid/Ålesund:

- Søre Sunnmøre Regionråd, møte 22.9.03 vedl 3
- Styret i Eiksundsambandet, møte 9.12.03
- Maritimt Møre publik. Nr 9 (forskningsrapport)
- Sunnmøre Veginvest, møte 5.02.10
- Konklusjon, næringslivet på søre Sunnmøre 2010
- Brev frå næringsbedrifter på søre Sunnmøre 10.05.10
- Uttale frå ordførarmøte for Sunnmøre 11.05.10 (16 av 18 kommuner)
- Uttale frå Sunnmøre Veginvest i brev av 3.6.10
- Mafoss (Maritim foreining for søre Sunnmøre)
- Uttale frå Ålesund formannskap 18.8.10
- Uttale frå styret i Kystvegen, jamfør også brev av 27.10.10, samt styrevedt. vedl 4
- 43 aksjonærar i Hafast som støttar vidare utgreiing vedl 5
- Sunnmøre i Framtida, utdrag, oversikt over prioriterte oppgåver vedl 2
- Maritimt Møre –en integrert kunnskapsregion (Menon publ. nr 9) vedl 6

- Næringslivsuttalelsar:”Til styringsgruppe sør”,Til Sunnmøre veginvest”
”Verdiskaping (dok.utarb. i mars 2010 av Menon vedl 7

Vi legg også ved utgreiinga/oppdateringa

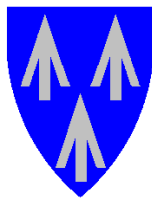
- **”HAFAST – Evaluering av undersjøiske tunnelar under Sulafjorden og Borgundfjorden ”** utarbeidd av SWECO(Trondheim) ferdig hausten 2010. vedl 8
- Tre ”leiarar” i Sunnmørsposten. vedl 9
- Vedtak i Møre og Romsdal AP, fylkesårsmøte vedl 10

Denne dokumentasjonen understrekar overskrifta i dette avsnittet:

HAFAST – EIT SAMLANDE PROSJEKT!

Vi legg også ved (til utvalde)

- **Tidlegare omfattande utgreiing om Hafast, med brev av 05.10.07.**
MELDING ETTER PLAN OG BYGNINGSLOVA vedl 11
- - og ein film om Maritimt Møre (DVD) vedl 12



Hareid/Ulstein/Sula/Ålesund, 9.11.2010

Hans Gisle Holstad
ordfører Hareid

Hannelore Måseide
ordfører Ulstein

Ronny Blomvik
ordfører Sula

Bjørn Tømmerdal
ordfører Ålesund

NB: Etter at dette dokumentet låg føre, konstaterer vi no at **alle kommunar på Sunnmøre** støttar ei vidare utgreiing og utbygging av sambandet Hareid/Sula /Ålesund(Hafast).
Volda er avventande i forhold til val av stamvegtrase, medan Ørsta er klare på at stamvegen bør gå der E39 går i dag (jamfør vedl 13; vedtekter)