

# Svar på innsendte spørsmål

Kai Magne Stokkeland, Vestnes AP

**Spørsmål 1:** Ser i den nye N500 som er til revisjon at overdekning i undersjøiske tunneller skal være 50 meter. Geologen i Webinaret 8. juni hevdet at normalen er 30 meter og at Tautratunellen får 40 meter overdekning. Er dette riktig og vil dette i så fall få konsekvenser for lengden av Tautratunellen?

**Svar:** Presentasjonen til Bjørn Nilsen viste en figur med hvor stor overdekningen er på tunneler som er bygget. Mange er bygget med en overdekning på om lag 30 m som minimum. Nordøyvegen er bygd ned enda mindre bergoverdekning. Rogfast, som nå er under oppstart, bygges med 50m bergoverdekning ut fra hvor de har vurdert bergets beliggenhet (som er mer usikkert enn for Tautratunellen).

Kravet til 50m bergoverdekning for undersjøiske tunneler som du viser til, er ikke noen endring i vegnormalene. Dette kravet har vært normalkrav i mange år og har vært lagt til grunn siden detaljreguleringen startet i 2014.

Grunnen til kravet er at man som utgangspunkt krever stor margin med berg over tunnelen for å ivareta usikkerhet på hvor berget virkelig ligger. Ekspertene er rimelig enige om at det som er nødvendig er om lag 25m berg over taket i tunnelen for å ivareta sikkerheten. Kravet kommer videre da for å sikre at man under bygging har en trygghet for at dette går greit - etter ferdigbygd tunnel er det ingen risiko knyttet til dette.

Romsdalsfjordtunnelen har, som professor emeritus i ingeniørgeologi ved NTNU Bjørn Nilsen redegjorde for, gjennomgått mer omfattende undersøkelser enn noen annen kjent tunnel i forkant av bygging. Dette har for det første ført til at vi har kunnet justere tunneltrase gunstigst mulig i forhold til denne kunnskapen, og videre at det er søkt om fravik fra kravet til 50m bergoverdekning begrunnet i at usikkerheten på bergoverflate er betydelig mindre enn i et normalt tilfelle. Fravik er gitt og en tunnellengde på 14510m er derfor lengden som vi nå forbereder for bygging.

**Spørsmål 2:** Hva blir fartsgrensen i tunellene hhv. ettløps og toløps tunellene mellom Ålesund og Molde?

**Svar:** Statens vegvesen planlegger hele E39 Ålesund-Molde for en framtidig utbygging til firefelts veg som dimensjoneres for fartsgrense 110 km/t.

I første byggetrinn planlegges det å bygge ettløps tunneler. Så lenge de har ett løp dimensjoneres de for fartsgrense 80 km/t. På noen tunneler, for eksempel på E6 i Gudbrandsdalen, er det åpnet for 90 km/t i slike ettløps tunneler der det er strekningsvis automatisk fartskontroll.

Den undersjøiske tunnelen bygges med doble løp og følger dimensjoneringskravene for 110 km/t.

**Spørsmål 3:** ADR (farlig last). Det er i dag kun Ålesundstunellen/ Vigratunellen som har begrensninger (når slik transport kan gjennomføres) for transport av farlig last her i Norge. Med en mulig framtidig hydrogenproduksjon på Aukra og annen ADR-transport - blir det gjort unntak for denne transporten og øvrig ADR-trafikk gjennom Tautratunellen og "Ørskogfjell"-tunellen grunnet høydeforskjell på 630 meter?

**Svar:** Når man planlegger en tunnel skal det gjennomføres risikovurderinger. Dette gjelder om det er riks-, fylkes- eller kommunal veg. Brannvesenet er en viktig deltaker i slike risikovurderinger. Det er gjennomført risikovurderinger for tunnelene på de tre delstrekningene Ørskogfjellet-Vik, Vik-Otrøya og Julbøen-Bolsønes.

Ut fra risikovurderingene er det ikke nå aktuelt å legge begrensninger på transport av farlig last (ADR) i noen av tunnelene. Det er heller ikke vanlig i nye tunneler.

De særskilte begrensningene som ligger på slik transport i Ålesundstunnelene kommer av en kombinasjon av trafikkmengde i ettløps tunnel, stigning og sikkerhetsutrustning.

**Spørsmål 4:** Hva blir forventet kostnad for HELE strekningen mellom Ålesund og Molde når plan og reguleringsarbeid i dei respektive berørte kommuner ikke er påbegynt/avslutta, er 24 mrd for denne strekningen realistisk?

**Svar:** Stortinget har prioritert at hele E39 fra Ålesund til Molde skal bygges ut. Oppstart skal skje i perioden 2022-2027, jf. Innst. 653 S (2020-2021) og Meldt. St. 20 (2020-2021). Forutsetningen for prioriteringen er at hele prosjektet realiseres innenfor en økonomisk ramme på 24,35 milliarder 2021-kroner. Dette er i tråd med Statens vegvesen sine anslag for prosjektet.

**Spørsmål 5:** Når vil Finansdepartementet sitt KS2 arbeid for MA være klar og når vil en eventuell bompengeproposisjon bli presentert for Stortinget når no samferdselskomiteen forventer oppstart på MA i 2023/24?

**Svar:** Samferdselsdepartementet sørger for at det gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2) av alle samferdselsprosjekter som enten har forventet kostnadsramme over 1 000 mill. kr eller som skal finansieres helt eller delvis med bompenge. Det er Finansdepartementet som eier kvalitetssikringsordningen.

Slik kvalitetssikring gjøres i forkant av at prosjektet får startbevilgning eller utarbeidelse av bompengeproposisjon. Eventuell lokalpolitisk behandling av bompengefinansiering skal være gjort før KS2 starter.

Hvis en bompengeproposisjon skal kunne behandles i Stortinget våren 2023, må KS2 gjennomføres høsten 2022.

Frode Heimen, Møre og Romsdal Venstre

**Spørsmål:** Norsk Lastebileierforbund i Møre og Romsdal er bekymret for sjåførenes sikkerhet – og da spesielt brann i lastebil. Hvordan jobbes det med å hindre store branner i tunnel? Spesielt da for lastebiler. Kan dere fortelle litt om hvordan det jobbes med å eliminere farene rundt brann?

**Svar:** Først og fremst arbeider vi for å unngå hendelser i tunneler. Tunnelene har krav til maksimal stigning for å unngå behov for kraftige nedbremsinger nedover og stor slitasje på motorer oppover.

Det aller viktigste vi gjør er å sikre at kjøretøyene er i god teknisk stand. Her er periodisk kjøretøykontroll (EU-kontroll) og Vegvesenets utekontroll viktige, samtidig som det er viktig at eier og sjåfør jevnlig kontrollerer kjøretøyene selv. Toløps tunneler gjør at vi unngår fare for møteulykker. Forsterket midtoppmerking (rumlefelt) og utforming av sidekanter reduserer sjansen for ulykker i ettløpstunneler.

Om det skjer en ulykke er det i moderne tunneler mange sikkerhetstiltak. Vi har kamera som fanger opp om en bil stanser i tunneler. Det er bomber og lyssignal utenfor som gir beskjed om å ikke kjøre inn i tunnelen om det har skjedd en hendelse. I tunnelen er det høyttalere som gir anvisning om hva du skal gjøre. En lyslist vil føre deg til utgang eller nødutgang. Kraftige vifter vil føre røyk ut av tunnelen. Brannvesenet har øvd og vet hvordan de skal angripe en eventuell brann.

I toløps tunneler er det i tillegg rømningsveg til det andre løpet for hver 250 meter. Viftene vil her føre røyk ut i kjøreretningen, slik at du ikke vil kjøre inn i røyken.

[Birgit Oline Kjerstad, SV](#)

**Spørsmål 1:** Dei djupe tunellane vil kreve energi å drifte. Vifter og pumper. Kor stor energiforbruk reknar ein med i drift av Møreaksen?

**Svar:** Beregningsverktøyene vi bruker estimerer energiforbruket blant annet avhengig av tunnelklasse, tunnallengde og trafikkmengde. Ved detaljprosjektering av tunnelen vil energiforbruket beregnes mer nøyaktig enn det vi har gjort til nå.

Statens vegvesen har gjort beregninger for hele E39 Ålesund-Molde, og ikke kun for kryssingen av Romsdalsfjorden. Effektene beregnes på hele vegnettet i beregningsområdet, ikke bare på strekningen som prosjektet skal bygge ut. Det vil for eksempel si at om E39 Ålesund-Molde gir økt trafikk og økt slitasje på annet vegnett vil også dette regnes med som økte drifts- og vedlikeholdskostnader på grunn av dette prosjektet.

Det er beregnet at det vil bli brukt om lag 20 millioner kWh elektrisitet per år til drift og vedlikehold av det totale vegnettet som analyseres. Til sammenlikning er det forventet at riksvegferjesambandet E39 Molde-Vestnes alene vil bruke 25-30 millioner kWh elektrisitet per år med dagens rutetilbud.

**Spørsmål 2:** Er det utrekna klimabudsjett for vegprosjektet der ein tek med reduserte co2 opptak frå nedbygd areal som i dag er LNF områder pluss konsekvensen av meir person og godstransport?

**Svar:** Våre klimagassberegningsverktøy inneholder en modul som beregner klimagassutslipp relatert til arealbruksendring og skiller mellom skog, myr og dyrket mark. Utslippsberegningene for E39 Ålesund-Molde har blitt laget før denne modulen ble innarbeidet. I reguleringsplanfasen vil det bli utført mer detaljerte beregninger inkludert utslipp knyttet til areal. Utslipp knyttet til endringer i trafikkmengde er inkludert i beregningene.

**Spørsmål 3:** Er det rekna på kor mange arbeidsplasser blir borte om på ferjene over Romsdalsfjorden blir overflødige?

**Svar:** Det er ikke gjort en beregning av hvor mange arbeidsplasser som i dag er knyttet til driften av ferjene i sambandet E39 Molde-Vestnes og fv. 668 Solholmen-Mordalsvågen og som eventuelt blir borte ved en ferjefri kryssing av Romsdalsfjorden. Vi er ikke kjent med om det er gjort slike beregninger for fv. 662 Aukra-Hollingsholm opp mot fastlandsforbindelse til Gossen.

Lønnsutgifter er en vesentlig del av kostnaden ved ferjedrift. Det arbeides med å gjøre rutebåttrafikk, inkludert ferjer, mer autonom. Det vil si at det på sikt kanskje ikke behov for

mannskap om bord uten at dette skal redusere sikkerheten til passasjerene. Det er derfor sannsynlig at det uansett ferjefri kryssing eller ikke vil bli færre årsverk knyttet til ferjedrift enn i dag.

Geir Ole Sætremyr, Norges Naturvernforbund

**Spørsmål 1:** Kor langt er prosessen med omsyn til reguleringsarbeidet inn Ålesund kommune komet?

Regulering av den delen av E39 i Ålesund-Molde som ligger i Ålesund kommune blir delt i to. Det er god dialog mellom Statens vegvesen og kommunen om dette arbeidet.

For strekningen Digernes-Ørskogfjellet ble det 23. juni 2021 sendt ut varsel om oppstart av arbeid med reguleringsplan med konsekvensutredning. Det ble avholdt oppstartsmøte med kommunen 16. juni. Det er mål at kommunen kan vedta planen i løpet av 2022.

For strekningen Breivika-Digernes er det ikke startet formelt planleggingsarbeid. Vi tar sikte på å starte dette sent 2021 eller tidlig 2022.

**Spørsmål 2:** Og er prosessen formalisert utover sitatet over om kommunedelplan?

All planlegging av E39 Ålesund-Molde etter plan- og bygningsloven skjer selvfølgelig i henhold til kravene i dette regelverket. Dette sikrer god medvirkning fra både kommunen, innbyggere, næringsliv og offentlige instanser. Det er Ålesund kommune som er planmyndighet og skal vedta planene. Statens vegvesen holde nå på å forberede denne planleggingen, og vil ha god dialog med kommunen i dette arbeidet.

**Spørsmål 3:** Er der utkrystallisert seg linjeval fra Digerneset inn mot påslaget for tunellen til Vik?

Samferdselsdepartementet har vedtatt at E39 Ålesund-Molde skal gå via Ørskogfjellet. I planprosessen utredes nå flere alternative linjer. Gjennom planprosessen skal vi vurdere blant annet hva som gir best reiseveg, vurdere kostnader, samfunnsøkonomisk lønnsomhet og ikke-prissatte konsekvenser. Det er en samlet vurdering av blant annet disse forholdene som vil ligge til grunn når vi anbefaler linje for ny veg.

**Spørsmål 4:** Korleis er naturverdiane over Ørskogfjellet ivaretatt, myr og naturreservat, i linjeval?

Naturverdier er en av de forholdene vi skal ha med i grunnlaget for valg av linje innenfor det vedtatte konseptet. For myrområdene vurderer vi både naturverdien i seg selv og økte klimagassutslipp om vi graver i myra.

**Spørsmål 5:** Er der avklaring når det gjeld utfordringane med kollektivtrafikk, då særskilt knutepunktet i Ørskog og vidare til Fjord kommune (ref. spørsmål også frå Ålesund kommune)?

Utbygging av E39 Ålesund-Molde vil kunne legge til rette for et godt og forbedret kollektivtilbud flere steder med blant annet tilrettelegging for «park and ride»-anlegg, som er anlegg man kan kjøre eller sykle til og så ta bussen videre.

Det er utarbeidet en egen kollektivrapport for E39 Ålesund-Molde. Den er lagt i samarbeid med Møre og Romsdal fylkeskommune og kommunene på strekningen og har vært på en begrenset høring. Rapporten og høringsinnspillene vil være viktige grunnlag når Vegvesenet skal utarbeide reguleringsplaner.

**Spørsmål 6:** Er utfordringane med kollektiv tatt inn i klimarekneskapan for prosjektet, ref. fokus frå Regjeringa i dokument desember 2020?

Utbygging av E39 Ålesund-Molde vil kunne legge til rette for et godt og forbedret kollektivtilbud flere steder.

Kollektivtransport, både på land og sjø, inngår i beregningene vi gjør av endringer i trafikkmønster og -mengder. Dette blir derfor tatt med i beregningene av klimagassutslipp.

**Spørsmål 7:** *Ettersom Webinaret omfattar totalprosjektet, med gjennomføring av Ørskogfjellet til Molde som samla første trinn, er det interessant også å vite om gjennomføringskrafta/realismen i forhold til løyvinga i NTP, inkludert om kostnadsindikasjonen på 23 til 25 mrd. står ved lag, ref også spørsmål til SVV i brev frå Samferdselsdepartementet.*

**Svar:** Stortinget har prioritert at hele E39 fra Ålesund til Molde skal bygges ut. Derfor var også seminaret om hele det prioriterte prosjektet. Oppstart skal skje i perioden 2022-2027, jf. Innst. 653 S (2020-2021) og Meldt. St. 20 (2020-2021). Forutsetningen for prioriteringen er at hele prosjektet realiseres innenfor en økonomisk ramme på 24,35 milliarder 2021-kroner. Dette er i tråd med Statens vegvesen sine anslag for prosjektet.

**Spørsmål 8:** *Sjøl om bompengeresolusjonen ikkje er på plass så indikerer SVV sin utrekningsmal +/- 330 kroner kvar veg basert på fergetakstar for personbil pr. dags dato, inkludert 20% rabatt ved Autopassbrikke. Og vil denne kostnaden påvirke trafikkgrunnlaget for heile strekninga, også i lys av digitaliseringa når det gjeld møtepunkt i ein utvida bu- og arbeidsmarknad. Ifølge underlaget vil 80 % at trafikken relatere seg til ønsket om å komme til Molde.*

Statens vegvesen gjorde et foreløpig anslag for bompengetakster for E39 Ålesund-Molde i 2019. Dette viste at det kunne koste knapt 250 kroner hver veg for en personbil med rabatt. Det vil bli flere bomsnitt, slik at man kun betaler for den strekningen man kjører.

Erfaring viser at trafikken vil øke når ny veg står ferdig. Så vil den øke ytterligere når bompengene er ferdig nedbetalt. At bompengene er med på å holde trafikken nede tar vi selvfølgelig hensyn til når vi beregner både potensialet for bompenger, nedbetalingstid, klimagassutslipp og samfunnsøkonomisk nytte.

Vi vil gjøre nye bompengeberegninger fram mot vedtak av bompengeproposisjon.

**Spørsmål 9:** *Er det i klimarekneskapen tatt høgde for trafikkgrunnlaget i Vestnes og austover som vil miste lettvindt måte å komme direkte til Molde sentrum uten omveg.*

Statens vegvesen benytter store transportmodeller for å vurdere trafikkenringer. Disse vurderer endringer i trafikk på vegnettet langt utover selve prosjektet. For E39 Ålesund-Molde ser vi på trafikkenringer i hele Møre og Romsdal og inn i nabofylkene.

Selv om reiselengden blir noe lenger mellom Vestnes og Molde reisetiden bli redusert. I dag, med raskere ferjer enn tidligere, bruker man 45-50 minutter fra Helland sentrum til Molde sentrum med bilkjøring, ventetid på ferje og ferjetur. Med ny og ferjefri E39 vil turen ta ned mot 30 minutter.

**Spørsmål 10:** *Under webinaret vart det referert til kalkyle for klimagassutslipp, både anleggsfasen og driftsfasen i størrelse henholdsvis +/- 350.000 tonn og +/- 250.000 tonn. Det var opplyst at utrekningane var gjort gjennom verktøyet EFFEKT. Ettersom utsagnet var så konkret vil vi sette pris på å få oversendt desse kalkylene, mest mogleg konkret i høve til heile strekninga og delstrekningar.*

**Svar:** Tabellen nedenfor viser beregnede virkninger på ulike miljøparametere for E39 Ålesund-Molde. Disse beregningene ligger til grunn for Statens vegvesen sitt innspill til Nasjonal

transportplan 2022-2033 og for presentasjonen på webinar 8. juni. Beregningene er gjort i programmet EFFEKT. Det er kun gjort analyser for hele prosjektet samlet.

Legg merke til at noen verdier beregnes per år, mens andre opplysninger beregnes for hele analyseperioden på 40 år. De tallene du refererer til for utslipp fra transport gjelder for hele analyseperioden.

Statens vegvesen har som ambisjon å redusere klimagassutslippene fra anleggsvirksomheten og drift og vedlikehold med 50% innen 2030 sammenlignet med 2020. Det er det ikke tatt høyde for i beregningene vist i tabellen nedenfor.

Prosjekt (vegnr fra - til, type tiltak)	Støy- og luftforurensningskostnader (1000kr)	Regionale luftforurensningskostnader (1000kr)	Globale luftforurensningskostnader (1000kr)	Endring utslipp CO2 ekv 1. år (tonn)	Endring CO2 ekv fra transportanalyseper (tonn), + er red	Endring CO2 ekv fra transport 1. år (tonn), + er red	Direkte utslipp CO2 ekv fra byggefasen (tonn) + er reduksjon	Totale utslipp CO2 ekv fra byggefasen (tonn) + er reduksjon	Endring utslipp CO2 ekv fra drift/vedl i analyseper (tonn) + er reduksjon	Endring utslipp CO2 ekv fra drift/vedl 1. år (tonn), + er red	NOx-utslipp 1. år (tonn), + er red	Felles prisnivå EFFEKT-beregning
E39 Ålesund-Molde (Møreaksen)	-344 248	-4 278	-339 970	-26 407	-282 960	-7 753	-41 868	-338 829	73 245	3 936	-5	2 021

Finn Arne Follestad, Industri- og Næringspartiet

**Spørsmål 1:** Romsdalsfjorden ligger i møretrønderlag forkastningen. når man hever tunnelen med kun 40 meter til havbunnen, i et aktivt jordkorpe område som dette er hvordan kan man sikre at dette blir den sikreste tunnelen i verden?

**Svar:** Tunnelen under Romsdalsfjorden er den tunnelen i Norge som er det er gjort mest geologiske undersøkelser på før den blir bygget. Dette gjør at vi har god kontroll på bergkvaliteten.

Det vil være minst 40m til en tolket bergoverflate. Det er store mektigheter med løsmasser av til dels meget hardpakket morene over bergoverflaten opp til sjøbunnen som bl.a. tetter mot innlekkasje i tunnelen.

Bjørn Nilsen, professor emeritus i ingeniørgeologi ved NTNU, sier i sin presentasjon at tunnelen blir trygg for jordskjelv.

**Spørsmål 2:** Er de kostnadsreduksjonen som er gjort for å overbevise de folkevalgte om at dette er riktig valg, er dette prosjektet så prestisjefullt?

I Nasjonal transportplan 2018-2029 uttrykte Stortinget forventning om at kostnadene i flere samferdselsprosjekter skulle reduseres, jf. Innst. 450 S (2016-2017). Dette gjeldt også E39 Ålesund-Molde. Prosjektet ble da prioritert ut fra kostnader for firefelts veg på hele strekningen mellom byene.

Statens vegvesen har vurdert at man kan redusere kostnaden med 40% ved hovedsakelig to grep:

- Kutte kostnader med samme standard på fjordkryssingen
- Redusere standard fra firefelts til 2/3-felts veg på landstrekningene

**Spørsmål 3:** Hvorfor avviker man fra det som har vært et prinsipp i vegbygging i Norge i så mange år at en hovedferdsel vei skal ledes utenom tettbygdstørk?

Samferdselsdepartementet har bestemt at utbygging av E39 Ålesund-Molde skal sørge for at man når to hovedmål: Skape et felles bo- og arbeidsmarked mellom de to største byene i Møre og Romsdal og gi god framkommelighet for langdistansetransport.

Ny E39 legges utenfor Sjøholt. Samtidig legges den tett inntil de større byene Ålesund og Molde, som er de to største målpunktene for gods- og persontrafikk i fylket. Det er viktig at E39 støtter opp om de største trafikkstrømmene.

Vegen vil samtidig redusere reisetiden og gi døgnåpen veg for de som skal kjøre lengre enn dette.

**Spørsmål 4:** *Hvorfor nedgraderer man E39 til å bli omtalt som en lokalvei mellom Ålesund og Molde?*

E39 Ålesund-Molde skal legge til rette for at Møre og Romsdal skal kunne fortsette å være landets nest største fylke målt etter fastlandseksport. Dette er viktig for den nasjonale verdiskapingen. Da må vegen legge til rette for å utvikle bo- og arbeidsmarkedet mellom de to største byene og samtidig gi god framkommelighet for langdistansetransport. Begge disse forholdene er tatt inn i målene Samferdselsdepartementet har satt for E39 Ålesund-Molde.

**Spørsmål 5:** *NLF har sagt sitt i forhold til stigning forbruk varmegang etc. for nyttetraffikken er det en fordel med flatest mulig vei. Hvorfor skal man lage en omvendt fjellovergang når man kan legge kryssinga i dagen? Prestisje?*

Statens vegvesen har foreslått å krysse Romsdalsfjorden med en undersjøisk tunnel ut fra at dette er det beste alternativet totalt sett. Vi viser blant annet til utredninger av alternative kryssinger av Romsdalsfjorden fra 2019.

**Spørsmål 6:** *Hvorfor avviker man i forhold til fylkes prioriteringer? Eksportveien er pri 1 for fylket, denne er overført til porteføljen til Nye veier. Kjenner SVV årsaken til at eksportvegen og ikke MA som havnet der? For dette vil kunne resultere i at vi skriver 2040 før det skjer noe med eksportvegen.*

Regjeringen har foreslått å overføre ansvaret for utbygging av blant annet E136 mellom Vestnes og Dombås til Nye Veier AS, jf. Meld. St. 20 (2020-2021). Denne innstillingen har Stortinget sluttet seg til, jf. Innst. 653 S (2020-2021). Statens vegvesen er ikke kjent med hvorfor utbyggingsansvaret for de ulike strekningene ble foreslått overført til selskapet.

Prioriteringene i Nasjonal transportplan 2022-2033 legger til rette for at både E136 i Romsdalen og E39 Ålesund-Molde kan bli bygget ut. Nye Veier AS legger selv planer for når en utbygging av E136 kan komme. Stortinget har prioritert at byggingen av E39 Ålesund-Molde skal starte i perioden 2022-2027.

**Spørsmål 7:** *Man snakker om redusert reisetid, men i NTP er standarden redusert slik at det ikke er snakk om 110km/t på MA, leser i NTP at den er satt ned til 90 km/t.*

I konseptvalgutredningen for E39 Ålesund-Bergsøya fra 2011 er det satt konkrete mål for reisetidsreduksjon mellom Ålesund og Molde. Også en veg med 90 km/t vil oppfylle dette målet. Det er ut fra dette målet alene ikke nødvendig med fartsgrense 110 km/t.

**Spørsmål 8:** *En Europavei er pr definisjon en transport vei. frem til NTP som kom i 2017 så ble det overordnede prinsippet om at disse veiene skal legges utenom tettbygd strøk. med avkjøringer som gjør at man kan opprettholde fartsgrense. Kan selvfølgelig forstå hvorfor forkjemperne for MA har jobbet målbevisst i så mange år for å få lagt europaveien ut om øyene, for skulle fylket gjøre dette så blir dette et for dyrt prosjekt.*

E39 Ålesund-Molde skal legge til rette for at Møre og Romsdal skal kunne fortsette å være landets nest største fylke målt etter fastlandseksport. Dette er viktig for den nasjonale verdiskapingen.

Samferdselsdepartementet har bestemt at utbygging av E39 Ålesund-Molde skal sørge for at man når to hovedmål: Skape et felles bo- og arbeidsmarked mellom de to største byene i Møre og Romsdal og gi god framkommelighet for langdistansetransport.

Ny E39 legges utenfor Sjøholt. Samtidig legges den tett inntil de større byene Ålesund og Molde, som er de to største målpunktene for gods- og persontrafikk i fylket. Det er viktig at E39 støtter opp om de største trafikkstrømmene.

Vegen vil samtidig redusere reisetiden og gi døgnåpen veg for de som skal kjøre lengre enn dette.

Statens vegvesen sin rapport om alternative kryssinger av Romsdalsfjorden fra 2019 viser at en ferjefri kryssing i «Romsdalsakse»-alternativet er mer kostbart enn ny veg i vedtatt trasé.

**Spørsmål 9:** *På et folkemøte i Åndalsnes den 16.04.18, uttalte en representant fra Statens vegvesen at Romsdalsaksen ikke ble utredet fordi det ikke fantes tilgjengelig teknologi (for flytebro) tilsvarende den en planla på Romsdalsaksen. Representanten ble gjort oppmerksom på at hans egen etat (Statens vegvesen) allerede i 2009 hadde svart bekreftende på at det var mulig å bygge Hordfast i Vestland med flytebro. Teknologien var altså til stede lenge før valg av trase skulle foretas. Jeg vet at det er foretatt beregninger i etterkant selvfølgelig farget av at valget allerede i 2014 ble tatt? De kostnadsreduksjonene som er kommet i etterkant går jeg ut fra er farget av at man ønsker et prestisjeprosjekt så dumper man kostnadene på normal statlig virksomhet for å få startet prosjektet for deretter å komme med forhold som ikke var med i kostnadsberegningen? Hva er kalkulert sprekk?*

Et kostnadsanslag er nettopp det – et anslag. Sluttkostnaden kan derfor bli både lavere og høyere enn det som er forventet.

Det er ulike krav til nøyaktigheten i anslag ut fra hvor nært man er utbygging. På utredningsnivå, som er der «Romsdalsaksen» er, er kravet +/-40%. På reguleringsplannivå, som er det vedtatt kryssing mellom Vik og Julbøen er, er kravet +/-10%.

Det er på fjordkryssingen planleggingen har kommet lengst. Det vil si at man for E39 Ålesund-Molde har best kostnadskontroll på den mest kostbare delstrekningen.

**Spørsmål 10:** *Til slutt det foreligger uavhengige rapporter fra 2015 mener jeg som påpeker de seismiske utfordringene i et jordskjelv området, Slik jeg har fått referert denne så er det ikke om tunnelen blir påvirket, det er snakk om når.*

**Svar:** Tunnelen under Romsdalsfjorden er den tunnelen i Norge som er det er gjort mest geologiske undersøkelser på før den blir bygget. Dette gjør at vi har god kontroll på bergkvaliteten.

Bjørn Nilsen, professor emeritus i ingeniørgeologi ved NTNU, sier i sin presentasjon at tunnelen blir trygg for jordskjelv.