

# Hamnsundsambandet og Nordøyvegen

**«Hamnsundsambandet et viktig samband fordi Nordøyvegen alene i realiteten øker avstanden fra Nordøyene til Ålesund og flyplassen på Vigra»**

TEKST: Asbjørn Schjelderup er bosatt på Store Kalvøy.

I den siste tiden har det vært flere reportasjer som tar opp problemet som Nordøyvegen (NV) skaper for kollektivtrafikken inn mot regionsenteret Ålesund og til flyplassen på Vigra. Årsaken til problemet er at politikerne i Haram i sin iver etter å skaffe flest mulige millioner til finansieringen av NV, har bestemt at kommunen kan klare seg uten hurtigbåttilbudet i rute 24: Ålesund-Valderøy-Store Kalvøy-Hamnsund-Nordøyane når NV åpnes for trafikk. Hurtigbåtruten mottar et årlig driftstilskudd på om lag 9 mill. kroner. Ved å legge dette beløpet (ganger 10) til finansieringsplanen, kan styret i NV reklamere med at samfunnet «sparer» 90 mill kroner i hurtigbåtsubsidiar ved å bygge NV.

Bruk av driftstilskuddet.

Vedtaket om å legge hele det fylkeskommunale driftstilskuddet til hurtigbåten i rute 24 inn som en del av finansieringsgrunnlaget for NV, har vært lite kjent i lokalsamfunnet og blant brukere av hurtigbåten. Ordfører Oddbjørn Vatne har ved flere anledninger vært utfordret på å bekrefte at om lag 85000 passasjerer, som årlig enten går om bord eller på land på Skateflua i Ålesund, må finne seg en alternativ reisemåte til jobb/skole. I reportasjen i Sunnmørsposten 23. november, bekrefter Oddbjørn Vatne at kommunikasjonene vil endre seg når NV er på plass. I samme intervju gjør ordfører Oddbjørn Vatne seg til talsmann for et alternativt ruteopplegg mellom Ålesund, Valderøy og Hamnsund som ikke vil være avhengig av offentlige tilskudd. Som den erfarne politikeren Haramsordføreren er, må han vite at dette er lite realistisk, noe som også bekreftes av assisterende direktør Frode Ohr i MRF i samme reportasje.

Viktig samband.

NV har fått bred støtte fra nabokommunene m.a. gjennom Ålesundsregionens Utviklingsselskap (ÅRU). Det blir derfor et tankekors for nabokommunene, i første rekke Ålesund og Giske, når konsekvensene av NV fører til at reisetiden for så mange trafikkanter til regionsenteret og Vigra flyplass blir så mye lengre og tungvint. I et intervju med ordfører Arve Tonning i Ålesund i Sunnmørsposten 1. desember advarer han mot en snevrere bo- og arbeidsmarkedsregion dersom ikke NV blir videreført med Hamnsundsambandet. Likeså har ordfører Knut Støbakk i Giske kommune ved flere anledninger i samme avis pekt på viktigheten av Hamnsundsambandet for å styrke trafikkgrunnlaget for flyplassen på Vigra. At Haramsordfører Oddbjørn Vatne ikke synes så opptatt av å styrke regionsenteret og trafikkgrunnlaget på den største flyplassen i fylket, må en ta til etterretning. Når de reisende i rute 24 opplever at hurtigbåttilbudet fjernes når NV åpnes for trafikk, uten at det stilles midler for å etablere en alternativ hurtigbåtrute som erstatning, så skaper dette uro i lokalmiljøet.

Alternative reisemåter.

En av konsekvensene av at hurtigbåttilbudet er vedtatt nedlagt, er at publikum begynner å se etter alternative reisemåter til regionsenteret og til flyplassen på Vigra. Derfor har Hamnsundsambandet fått ny aktualitet, og stadig flere etterspør nå en oppdatering av hovedplanen for denne forbindelsen som ble lagt fram i september 1988. Planen skisserte 4 ulike alternativer, hvor alt. 1 og 2 var anbefalt av konsulentene (Siv.ing. Sam Logen AS/Dr. ing. O.T. Blindheim/Norconsult Samferdsel). Disse 2 alt. knyttet Hamnsund til den undersjøiske tunnelen mellom Ellingsøy og Valderøy via vei/bro over Store Kalvøy. Sambandet vil også løse de problemer Store Kalvøy står over for den dagen NV åpnes for trafikk, fordi både ferja og hurtigbåten som betjener øya, er bestemt nedlagt. En kommunalt oppnevnt arbeidsgruppe i Haram venter i dag på en oppdatering av Hovedplanen for Hamnsundsambandet fra Statens Vegvesen (se intervju med leder i arbeidsgruppen varaordfører Torleiv Rogne i Sunnmørsposten 23.november). I samme reportasje uttaler distriktsvegsjef Kirsti Slotsvik seg, og hun advarer mot å legge for mye tyngde i en framtidig Hamnsundforbindelse nå. Hun viser for øvrig til at det foreligger et foreløpig kostnadsoverslag på 400-500 mill kroner. Hun advarer mot at Hamnsundsambandet kan bli oppfattet som et dyrt tillegg til NV.

### Finansiering.

Når det gjelder kostnader for Hamnsundsambandet var prisen i 1988 ca. 185 mill kroner for de 2 alternativene. Trafikkgrunnlaget for denne forbindelsen skulle finansiere 95 prosent av totalkostnadene med bompenger. De siste 5 prosent var tilskudd ved reduksjon av sjøverts transport. Nedbetalingstiden for de 2 aktuelle alternativene var ca. 17 år. Det vil bli spennende å se om beregningene fra 1988 opprettholdes. I så fall kan Hamnsundsambandet bygges på egen kjøp, som redaktøren i Sunnmørsposten kommenterer i sin leder 1. desember (Hamnsundsambandet). Dersom distriktsvegsjef Kirsti Slotsvik skulle få rett i at dagens kostnader for Hamnsundsambandet vil være 500 mill kroner, og at beregninger for øvrig viser at offentlige tilskudd må økes til det dobbelte (10 prosent), så utgjør dette et bidrag fra det offentlige på 50 mill kroner. Hvor skal disse midlene hentes fra? Jo, ifra innsparte subsidier for hurtigbåtruten i rute 24 som nå blir overflødig. Ordfører Arve Tønning er inne på dette i sitt intervju 1. desember.

### Hvordan kan dette forsvares?

Hurtigbåtruten Ålesund-Hamnsund-Nordøyane ble vedtatt opprettet av Fylkestinget i 1986 (sak T90-86). Hurtigbåtruten ble opprettet som en direkte årsak til at ferja i trekantsambandet Ålesund-Store Kalvøy-Hamnsund ble nedlagt når Godøy-tunnelen ble åpnet for trafikk, og ferjeleiet på Skateflua i Ålesund ble fjernet. Fylkestinget sto overfor valget mellom å sette inn en mindre ferje i trekanten, eller sette inn en hurtigbåt som samtidig kunne være et tilbud til dagpendler/skoleelever fra Nordøyane. Når det nå er politisk enighet i Haram kommune om å legge ned den samme hurtigbåtruten, er det riktig at sparte subsidier på dette sambandet fordeles slik Statens Vegvesenet er inne på i Konsekvensutgreiing - Hovudrapport RV 659 Nordøyvegen Haram og Sandøy kommunar fra desember 2002 s. 20 avsnitt "Ferje - og hurtigbåtsubsidiar" sitat:"Med omsyn til hurtigbåtrute 24 vil årleg tilskot med tilbodet som skal gjelde frå 1.1.2003 vere om lag 9 mill kr. Dersom ein oppretthald ei hurtigbåtrute mellom Søyvik og Ålesund etter bygging av Nordøyvegen, vil det krevje årleg tilskot på om lag 5 mill kr. Dette vil då gje ei innsparing i årleg tilskot på 4 mill kr." sitat slutt. Med en slik fordeling av fylkeskommunale driftstilskudd, vil det ligge 50 mill kroner inne på finansieringen av Hamnsundsambandet (og 40 mill kroner til NV), og kanskje er det nok for å sikre finansieringen.

## På egen kjøp

Dersom totalkostnadene ligger på om lag 500 mill kr. og 50 mill kr. er et tilstrekkelig tilskudd, er Hamnsundsambandet et prosjekt som kan bygges på egen kjøp, og er derfor ikke avhengig av bevilgninger over veibudsjettet. Forbindelsen vil derfor ikke konkurrere med andre samband f. eks. NV. Det skulle derfor ikke være noe til hinder for at Hamnsundsambandet eventuelt kan bygges før NV. Som den største nabokommunen til regionsenteret Ålesund og flyplassen på Vigra er det viktig at Haram kommune finner sin naturlige rolle. Gode kommunikasjoner inn mot regionsenteret og flyplassen er viktig for å sikre økt tilflytting og gode driftsvilkår for lokalt næringsliv. Skal nabokommunene oppfattes som attraktive boområder, er det et stadig sterkere et krav fra yngre mennesker om å få delta i tjenester/kulturtilbud/uteliv/reiseliv som bare regionsenteret og nærhet til flyplass kan ivareta. Gode kommunikasjoner vil være en forutsetning for å kunne ivareta dette behovet. Derfor er Hamnsundsambandet et viktig samband fordi NV alene i realiteten øker avstanden til Ålesund og flyplassen på Vigra. Ser man Hamnsundsambandet i en større sammenheng, videre nordover mot Molde som en del av Møre-aksen, vil forbindelsen direkte bidra til en viktig innkorting av reiseavstanden mellom de 2 byene i fylket. Det haster derfor å få en oppdatering av Hovedplanen for Hamnsundsambandet fra 1988.

Publisert onsdag 07. desember 2005 kl. 00:01.