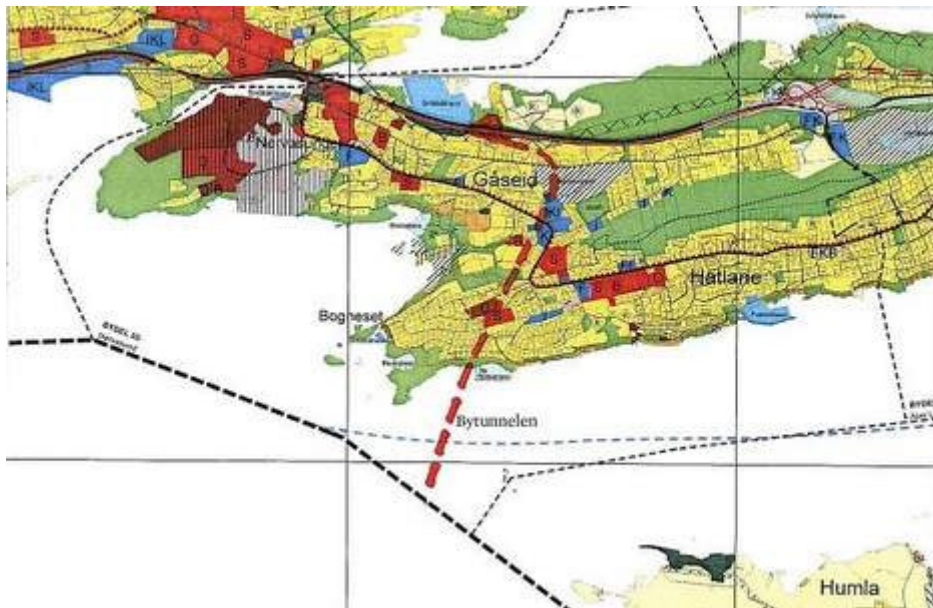


Nye tunneler til og fra Ålesund



Bytunnelen er allerede inntegnet på kommuneplanen i Ålesund. Påhugg og tilførselsveger ligger ved innfartsvegen rett øst for småbåthavna i Gåseidvika, og føres ut under Bogneset og Borgundfjorden (tegnet med rød stiplelinje).



Hans Kjetil Knutsen. Daglig leder Westre Bygg AS, Ålesund og styremedlem i Bytunnelen AS.

INNSIKT. Lerstadveg-diskusjonen i Ålesund har pågått i mer enn 40 år, uten å være kommet så mye nærmere løsning. Kanskje det blir tunneler sørover og nordover fra byen som skal være med på å lette på «forstoppelsen» østover?

Vekst. Ålesunds-regionen vokser mest av alle regionsenter mellom Bergen og Trondheim, og befester seg stadig som lokomotivet i samfunnsmaskineriet på Nordvestlandet. Men skal

denne positive utviklinga fortsette, må infrastrukturen fungere. Hvis ikke vil mange bedrifter og privatpersoner søke seg andre steder, og utviklinga snu.

Når jeg her nevner Ålesunds-regionen, så er det altså ikke bare snakk om Ålesund kommune. Mange vil ta med hele nordre Sunnmøre, men la meg i denne sammenhengen begrense meg til de områdene som ligger tettest på og omkranser byen.

Sula.

Sula er i dag langt på veg en «drabantbykommune» hvor store deler av voksenbefolkninga har jobb eller skoleplass i Ålesund, og hvor innbyggerne til tross for betydelige ressurser i egne lokalmiljø, er storforbrukere av Ålesund handelstilbud og kulturaktiviteter av ulike valører. Samtidig øker antall sulamitter betydelig, de har faktisk tidvis hatt større vekst i folketallet enn byen – vel å merke målt i prosent. Og det er ingen tegn i tida som tyder på noe annet enn en fortsatt betydelig tilvekst i antall personer som bosetter seg i dette området.

Knutepunkt. Med dette «bakteppet» i minne, og med de to hovedfartsårene fra nordre til søre Sunnmøre over ferjeleier på henholdsvis Sunde og Sulesund, er det avgjørende viktig at kommunikasjonen fra Sula til Ålesund er velfungerende. Noe mange stiller spørsmål ved allerede. Hurtigbåtforbindelsen mellom Langevåg og Ålesund sentrum gir ikke akkurat rom for store sprell med siste avgang fra Ålesund klokka åtte på kvelden. Da blir det å bruke bil eller buss, som endelig fikk levelige forhold da den nye E39 fra Vegsundet til Breivika ble åpnet. Men allerede nå ser vi klare tegn som tyder på at kapasiteten på denne forholdsvis nye vegstrekninga snart blir for dårlig.

Derfor har en selskap med utspring fra Aalesunds Handelsforening nå tatt initiativ til, på privat basis, å realisere en bompengefinansiert undersjøisk forbindelse mellom Gåseidvika og Vedde. Det er snakk om en tunnel på 5,4 km, som ved hjelp av en ny vegforbindelse på 2,3 km fra Vedde og direkte sørover til Mauseidvåg, kan koble seg på riksveg 61. Da får man også erstattet betydelige deler av dagens hovedveg på nordre Sula med en langt mer trafiksikker vegstrekning.

Avlastning.

Det som gjør planene i regi av Bytunnelen AS høyst realiserbare innen rimelig få år, er både den private organiseringa av arbeidet, samtidig med det tette samarbeidet man legger opp til med nære kommuner og Vegvesenet. Sistnevnte ser ikke minst avlastninga denne tunnelen under Borgundfjorden vil representere for den mildt sagt tungt belastede strekninga Vegsundet – Moa – Breivika – Lerstad. Og dermed vil tunnelen gi en betydelig positiv effekt for indre del av Ålesund, i tillegg til hovedformålet, som er å knytte beboere og samfunnslivet i Sula og Ålesund mye nærmere hverandre gjennom en langt bedre og tidsbesparende kommunikasjonsåre.

15 minutters biltur fra Langevåg til Høgskolen på Nørve, er søt musikk i mange ører! Den velkjente Langevågsbåten vil kunne bli erstattet med en mer publikumsvennlig ringbuss fra Langevåg – Ålesund sentrum – Moa – Langevåg. Og offentlige samferdselskroner, som i dag brukes på hurtigbåttilbudet, vil kunne gå inn som del av finansieringa av tunnelen slik at bompengesatsene holdes på et rimelig nivå.

Kommuneplan.

Både Sula og Ålesund kommuner er tett på det arbeidet som Bytunnelen AS driver, og det virker å være stor grad av enighet om at tunnelen vil ha meget positive ringvirkninger. På Ålesunds-sida er tunnelen allerede inntegnet på den nye kommuneplanen, som ble vedtatt i bystyret tidligere i år. Og på Sula-sida er påhugget på Vedde klart definert, og kommunen har startet forarbeidet med reguleringsplanen for området Mauseidvåg-Vedde.

Finansiering.

Lokale bank- og finansinstitusjoner støtter prosjektet nå i startfasen, og flere har sagt seg villige til – uten motytelser – å bidra til at det blir satt fortgang i dette arbeidet. At enda flere pengeforvaltere er interessert i å finansiere selve byggeprosjektet, som trolig raskt vil nærme seg en halv milliard kroner, viser at man har tro på at dette skal kunne forsvares også økonomisk. Så langt i arbeidet er det vanskelig å anslå hvor mange biler som vil passere under Borgundfjorden og hvor mye en slik kjøretur vil koste for å få regnestykket til å henge sammen. Men hvis man finner et godt grunnlag for å tro at mellom 2.500 og 3.000 bilister i døgnet er villige til å betale en pris på 25 kroner turen, mener initiativtakerne at det ikke er noen grunn til å vente med realiseringa. Da henger prosjektrengskapet sammen, og det før alle de positive samfunnsøkonomiske ringvirkningene plusses på som rein bonus.

Nordover.

Hamnsundsambandet fra sydvest-spissen av Haram kommune mot Ålesund og Vigra flyplass er et annet tunnelprosjekt i byens umiddelbare nærhet, som også bør få mer enn verbal støtte. Dette sambandet vil også knytte distriktet rundt Ålesund tettere til regionsenteret, samtidig med at beboere og næringsliv i sunnmørske distriktskommuner får atskillig lettere og tettere kommunikasjon med viktige servicefunksjoner.

Hamnsundsambandet.

Heller ikke Hamnsundsambandet er tenkt finansiert over statsbudsjettet under «evighetens synsvinkel», men med bompengefinansiering initiert av lokale krefter. Og i løpet av bare et par dager starter det store rehabiliteringsarbeidet på tunnelsambandet mellom Giske og Ålesund kommuner. Når Valderøytunnelen stenges som en konsekvens at dette, håper vi inderlig at noen ansvarlige krefter ser til at man benytter anledninga og får fjernet nok steinmasse på rett plass slik at påhugget for Hamnsundsambandet klargjøres allerede nå. Da er det «bare resten» igjen før også denne drømmen kan nærme seg realisering.

Og det vil ikke forundre meg om begge disse tunnelsambandene til og fra Ålesund er på plass før det offentlige systemet har løst den virkelig store trafikkfloken på Lerstad.

Hans Kjetil Knutsen

daglig leder i Westre Bygg AS og styremedlem i Bytunnelen AS

Publisert lørdag 06. september 2008 kl. 02:00.